

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
Кафедра організації авіаційних робіт та послуг

ДОПУСТИТИ ДО ЗАХИСТУ
Завідувач кафедри

_____ /Разумова К.М./

« _____ » _____ 2020 р.

ДИПЛОМНА РОБОТА (ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА)

**ВИПУСКНИКА ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ
«МАГІСТР»**

Тема: «Удосконалення технологій здійснення транспортно –
експедиційного обслуговування»

Виконавець: Бондаренко Євгенія Станіславівна

Керівник: Разумова Катерина Миколаївна

Консультант: Разумова Катерина Миколаївна

Нормоконтролер: Герасименко Ірина Миколаївна

Київ 2020

НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Факультет транспорту, менеджменту і логістики

Кафедра організації авіаційних робіт і послуг

Спеціальність 275 «Транспортні технології (на повітряному транспорті)»
Спеціалізація 275.04 «Транспортні технології (на повітряному транспорті)»

Освітньо-професійна програма «Організація авіаційних робіт і послуг»

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри

_____ /Разумова К.М./

« _____ » _____ 2020 р.

ЗАВДАННЯ

на виконання дипломної роботи (проекту)

Бондаренко Євгенії Станіславівни

1. Тема дипломної роботи : «Удосконалення технологій здійснення транспортно – експедиційного обслуговування» затверджена наказом ректора від «11» жовтня 2019 р. №2351/ст
2. Термін виконання роботи (проекту): з .14 жовтня 2019 р. по 09 лютого 2020 р.
- 3 Вихідні дані до роботи (проекту): загальна та статистична інформація ТОВ «Кий Авіа Карго»
4. Зміст пояснювальної записки: теоретичні засади основних напрямків діяльності транспортно – експедиторської компанії і аналіз основних господарських та фінансових показників діяльності підприємства ТОВ «Кий Авіа Карго»; розробка проектних пропозицій. Дослідження напрямків діяльності підприємства. Аналіз проблем та перспектив розвитку компанії на ринку транспортно – експедиційних компаній. Обґрунтування проектних пропозицій щодо придбання підприємством ТОВ «КИЙ АВІА КАРГО» власного повітряного парку для диверсифікації діяльності та удосконалення технологій обслуговування при наданні транспортних послуг.
5. Перелік обов'язкового графічного (ілюстрованого) матеріалу: дослідження транспортно – експедиційного процесу, нормативно – правова діяльність, динаміка показників господарської діяльності компанії ТОВ «КИЙ АВІА КАРГО».

6 Календарний план графік

№ п/п	План дипломної роботи	Термін виконання	Відмітка про виконання
1.	Збір статистичної інформації щодо виробничих показників підприємства «Кий Авіа Карго»	15.10.2019 – 22.10.2019	виконано
2.	Збір статистичної інформації щодо фінансово-господарської діяльності державного підприємства «Кий Авіа Карго»	23.10.2019 – 12.11.2019	виконано
3	Написання теоритичної частини. Дослідження та опис транспортно – експедиційних операцій; дослідження алгоритму роботи транспортно – експедиторського підприємства.	13.11.2019 – 15.12.2019	виконано
3.	Написання аналітичної частини. Аналіз статистичних показників отриманих коштів від перевезень вантажів в інші країни»	16.12.2019 - 02.01.2020	виконано
4.	Написання проектної частини. Розрахунок ефективності впровадження власного парку ПС для здійснення перевезень на різні відстані та підвищення заробітної платні персоналу, для росту рентабельності та чистого прибутку від діяльності.	03.01.2020 – 15.01.2020	виконано
5.	Написання та оформлення вступу та висновків дипломної роботи	16.01.2020- 20.01.2020	виконано
6.	Оформлення пояснювальної записки та підготовка презентації	21.01.2020- 24.01.2020	виконано

7. Консультанти з окремих розділів:

Частина	Консультант (посада, ПІБ)	Дата, підпис	
		Завдання видав	Завдання прийняв
1 Теоретична частина	проф. Разумова К.М	14.10.2019	14.10.2019
2 Аналітична частина	проф. Разумова К.М	17.11.2019	17.11.2019
3 Проектна частина	проф. Разумова К.М	18.12.2019	18.12.2019

8. Дата видачі завдання «14» жовтня 2019 р.

Керівник дипломної роботи: _____ Разумова К.М.
(підпис керівника) (П.І.Б)

Завдання прийняв до виконання: _____ Бондаренко Є.С.
(підпис випускника) (П.І.Б)

РЕФЕРАТ

Пояснювальна записка до дипломної роботи «Удосконалення технологій здійснення транспортно – експедиційного обслуговування» : 98 сторінок, 22 рисунки, 17 таблиць, 28 використаних джерел.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: МІЖНАРОДНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖУ, ТРАНСПОРТНО – ЕКСПЕДИЦІЙНЕ ОБСЛУГОВУВАННЯ, ТРАНСПОРТНА ТЕХНОЛОГІЯ, ЕФЕКТИВНІСТЬ, ЕКСПЕДИТОР, ТРАНСПОРТНА ОПЕРАЦІЯ, АВТОМОБІЛЬНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ.

Метою роботи є дослідження теоретичних та практичних аспектів, обґрунтування практичних рекомендацій щодо удосконалення міжнародних перевезень вантажів на підприємстві.

Поставлена мета дослідження обумовила необхідність вирішення таких завдань:

- 1) дослідити поняття транспортно – експедиційного обслуговування;
- 2) розглянути проблеми та перспективи розвитку автомобільних вантажних перевезень;
- 3) дослідити методи оцінки ефективності системи управління міжнародними транспортними операціями;
- 4) провести аналіз діяльності підприємства ТОВ «КИЙ АВІА КАРГО» тощо.

Об'єктом дослідження є процеси міжнародних перевезень вантажів на підприємстві.

Предметом дослідження є теоретичні, науково-методичні, практичні аспекти аналізу, оцінювання та удосконалення міжнародних перевезень вантажів.

Матеріали дипломної роботи рекомендується використовувати при проведенні наукових досліджень, у навчальному процесі університету, в практичній діяльності фахівців організації авіаційних робіт і послуг.

ЗМІСТ

ВСТУП	7
1 ТЕОРЕТИЧНА ЧАСТИНА	12
1.1 Теоретичні основи транспортно – експедиційного обслуговування.....	13
1.2 Технологічний процес здійснення транспортно – експедиційного обслуговування.....	26
1.3 Нормативно – правове регулювання.....	31
2 АНАЛІТИЧНА ЧАСТИНА	36
2.1 Аналіз діяльності транспортно – експедиторського обслуговування ...	37
2.3 Аналіз виробничо–господарської діяльності ТОВ «Кий Авіа Карго» ..	49
2.4. Оцінка конкурентних переваг ТОВ «Кий Авіа Карго» на ринку транспортно – експедиторських послуг.....	56
3 ПРОЕКТНА ЧАСТИНА	67
3.1 Стратегічні напрямки удосконалення технологій трнспортно – експедиційної діяльності підприємства ТОВ «Кий Авіа Карго».....	68
3.2 Визначення ефективності проекту удосконалення технологій транспортно – експедиційного обслуговуваня	84
ВИСНОВКИ.....	91
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	96

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ, СКОРОЧЕНЬ, ТЕРМІНІВ

ТЕО – Транспортно – експедиційне обслуговування;

ТЕП – Транспортно – експедиційне підприємство;

ТЕД – Транспортно – експедиційна діяльність;

ТЗ – Транспортний засіб;

ТЕ – Транспортно – експедиційне;

LLDC – країни, які не мають вихід до моря;

LDC – найменш розвинені країни;

ТЕ – Транспортно – експедиційне.

FTL – Комплектні вантажі;

LTL – Збірні вантажі.

ФІАТА – Міжнародна федерація експедиторських асоціацій;

ІСАО – Міжнародна Організація Цивільної Авіації;

ВСТУП

КАФЕДРА ОАРП				НАУ. 20.03. 89. 001 ПЗ				
Виконала	Бондаренко Є.С			ВСТУП	Літера	Арк.	Аркушів	
Керівник	Разумова К.М.					Д	7	4
Консульт	Разумова К.М..				ФТМЛ 275 ОР – 204М			
Н. контр.	Герасименко І.М							
Зав. каф.	Разумова К.М.							

Згідно різних джерел, транспортне обслуговування трактується по - різному. Адже транспортно – експедиційні підприємства та їх сфера діяльності безпосередньо пов'язані з процесом переміщення вантажу у просторі та часі за наданням допоміжних, транспортних, вантажо – розвантажувальних послуг, послуг з юридичного та документального супроводження.

Науковець Н.А. Панибратець визначає транспортне обслуговування як сукупність методів і засобів (включаючи діяльність по їх реалізації), що забезпечують отримання кінцевого результату, задоволення потреб народного господарства в доставці вантажів. При цьому транспортне обслуговування – це явище, що володіє загальносистемними та індивідуальними властивостями своїх складових, що включають: транспортне обслуговування; транспортну продукцію; організацію і умови поставки продукції (організацію виробництва транспортної продукції, умови поставки транспортної продукції та рівні відносини між учасниками транспортного обслуговування).

Взаємозв'язок трьох ключових ланок транспортно – експедиційного обслуговування передбачає доставку вантажу і виконання навантажувально – розвантажувальних робіт протягом всього циклу перевезення, підготовчо – заключне обслуговування, складські та експедиторські послуги, консультаційне та аналітичне обслуговування.

Експедиційне обслуговування є складовою частиною процесу руху товару від виробника до споживача і включає виконання додаткових робіт і операцій, без яких перевізний процес не може бути розпочато в пункті відправлення, продовжено і завершено в пункті призначення.

При експедиційному обслуговуванні надаються експедиційні, комерційно-правові та інформаційно-консультаційні послуги. Експедиційні послуги покликані забезпечити ефективний зв'язок між усіма елементами складної сучасної інфраструктури ринку.

Аналіз робіт, присвячених транспортному експедируванню, показав, що в основному під ТЕО розуміють своєчасну доставку вантажу в цілості й збереженні по оптимальному маршруту з мінімумом зусиль, витрачених на це

замовником. Експедирування вантажу передбачає його доставку силами компанії-виконавця, тим самим позбавляючи замовника не тільки безлічі клопоту, але і від зайвих витрат на перевезення вантажу. Аналіз основних тенденції та етапів розвитку вітчизняного транспортно-експедиторського ринку дозволив встановити особливості ринку транспортно-експедиторських послуг України: відсутність чисто логістичних компаній серед відносно великих його учасників (які повинні, окрім експедирування, займатися іншими видами діяльності); орієнтація експедиторів на роботу з певними видами вантажів – це деякою мірою специфіка країни.

В умовах поглиблення міжнародного розподілу праці та інтеграції світового господарства істотне значення набуває транспортне забезпечення зовнішньої торгівлі, яке покликане виконувати транспортно-експедиційні організації.

Розвиток методів управління та господарювання на транспорті і гнучкого транспортно-логістичного ланцюга доставки товару до споживача.

У зв'язку з нинішніми економічними умовами в сучасній літературі проблемам якості почало приділяється все більша увага. Особливо можна виділити роботи таких класиків, як А. Фейгенбаум, Е. Демінг, К. Ісікава, С. Сіро, Дж. Харрінгтон. Дослідження і розробки цих класиків, а також їх практичне використання до створення філософії загального управління якістю і допомогли багатьом нині розвиненим країнам (США, Японія тощо) перетворитися на країни-лідери світової економіки.

Що стосується управління якістю продукції на морському транспорті, то тут можна виділити роботу М.О. Панибратця, який розглядає якість продукції морського транспорту як сукупність її властивостей, що обумовлюють придатність задовольняти потреби вантажовласників [4].

Домінуючою концепцією є інтеграція ланцюга постачань, тобто забезпечення ефективності транспортно-експедиторського обслуговування вантажів на всіх етапах доставки з комплексним врахуванням показників.

У процесі надання транспортно-експедиторських послуг, організації доставки вантажів, транспортні та транспортно-експедиторські підприємства стикаються з різноманітними видами ризиків, що перешкоджає їх ефективному функціонуванню, а в деяких випадках може призвести до банкрутства. Все це обумовлює необхідність вироблення підходів до управління ризиками в

. Все це обумовлює необхідність вироблення підходів до управління ризиками в процесах доставки вантажів, організації ланцюгів постачань.

На сучасному етапі переходу до ринкових відносин виникає потреба прискореного розвитку виробничої інфраструктури, зокрема транспорту, що забезпечує надійне перевезення матеріальних ресурсів. В умовах конкурентної боротьби рівень попиту на транспортні послуги визначається якістю сервісу, оскільки його підвищення дозволяє збільшити ефективність виробництва і відповідно доходи колективів підприємств, що користуються такими послугами [1].

У процесі здійснення зовнішньоекономічної діяльності підприємства виникає необхідність здійснення складного і специфічного комплексу транспортних операцій, пов'язаного з переміщенням величезних мас різноманітних товарів на значні відстані зі сфери виробництва в сферу споживання. Головне завдання системи управління міжнародними транспортними операціями підприємства є підвищення ефективності її функціонування за рахунок подальшої оптимізації її структури, широкого застосування сучасних організаційних форм і технологій, удосконалення правових норм і підвищення ролі керівних органів системи, які повніше відповідатимуть вимогам ринку послуг [8].

Проблеми розвитку і удосконалення міжнародних перевезень вантажів розглядали у своїх працях такі науковці: Бондарев С.І., Маруніч В.С., Шморгун Л.Г, Мирошніченко Л.В., Вельможин О.В., Гудков В.О, Перебийніс В.І., Болдирева Л.М., Перебийніс О.В, Яновицька А.В., Каспорук О.С., Пасічник О.М., Охота В.О., Панчук В.О., Козіна К.Г. та ін..

Метою роботи є дослідження теоретичних та практичних аспектів, обґрунтування практичних рекомендацій щодо удосконалення міжнародних перевезень вантажів на підприємстві.

Поставлена мета дослідження обумовила необхідність вирішення таких завдань:

- 1) дослідити поняття транспортно – експедиційного обслуговування;
- 2) розглянути проблеми та перспективи розвитку автомобільних вантажних перевезень;
- 3) дослідити методи оцінки ефективності системи управління міжнародними транспортними операціями;
- 4) провести аналіз діяльності підприємства ТОВ «КИЙ АВІА КАРГО»;
- 5) дослідити процеси перевезення вантажів ТОВ «КИЙ АВІА КАРГО»;
- 6) описати та економічно обґрунтувати запропонований проект для удосконалення технології перевезення;
- 7) оцінити ефективність запропонованого проекту;
- 8) навести пропозиції та рекомендації щодо реалізації проекту.

Об'єктом дослідження є процеси міжнародних перевезень вантажів на підприємстві.

Предметом дослідження є теоретичні, науково-методичні, практичні аспекти аналізу, оцінювання та удосконалення міжнародних перевезень вантажів.

База дослідження: ТОВ «КИЙ АВІА КАРГО».

У магістерській роботі було використано такі методи дослідження: порівняння, індексний, балансовий, графічний, економіко-математичний і інші методи економічного обґрунтування, а також систематизації та узагальнення (для розроблення рекомендацій та пропозицій щодо удосконалення міжнародних перевезень вантажів), економіко-статистичний (для проведення розрахунків оптимізації витрат після реалізації проекту).

1 ТЕОРЕТИЧНА ЧАСТИНА

КАФЕДРА ОАРП				НАУ.20. 3. 89. 100 ПЗ				
Виконала	Бондаренко Є.С			ТЕОРЕТИЧНА ЧАСТИНА	Літера	Арк.	Аркушів	
Керівник	Разумова К.М.					Д	12	25
Консульт	Разумова К.М..				ФТМЛ 275 ОР – 204 М			
Н. контр.	Герасименко І.М							
Зав. каф.	Разумова К.М.							

1.1. Теоретичні основи транспортно – експедиційного обслуговування

Сьогодні, транспортно – експедиційне обслуговування включає в себе комплекс послуг і операцій, які виконуються під час приймання вантажів на складах, завезення їх на станції, порти, доставка до складу одержувача, оформлення документів та юридичний супровід.

Тобто, це комплекс виконаних транспортно-експедиційними підприємствами (ТЕП) операцій по прийманню вантажу до перевезення, експедируванню і видачі його вантажоодержувачу. При цьому відправники й одержувачі звільняються від виконання робіт, пов'язаних з оформленням відправлення і одержування вантажів.

При ТЕО досягається:

- підвищення рівня механізації вантажно-розвантажувальних робіт, ступеня використання вантажопідйомності транспортних засобів;

- зменшення часу простою транспортних засобів.

ТЕО при виконанні перевезення дозволяє забезпечити:

- комплексність постачань вантажів;

- можливість маршрутизації перевезень і розвитку контейнерних і пакетних перевезень різними партіями.

Усе це в комплексі сприяє підвищенню ефективності використання рухомого складу і якості вантажних перевезень. Транспортно-експедиційні операції являються частиною перевізного процесу і виконуються спеціалізованим ТЕП з доручення і за рахунок вантажовласників. При цьому забезпечується централізоване завезення (вивіз) вантажів на залізничні станції, у морські, річкові порти (пристані) і аеропорти. Це є основою комплексної експлуатації різних видів транспорту при їхній взаємодії в транспортних вузлах, створюються умови для забезпечення безперервності транспортного процесу і впровадження більш прогресивної форми роботи.

Дослідження та вивчення транспортних і експедиторських послуг було датовано в 60 – х роках. Науковці трактували визначення зовсім з різних боків. Таким чином, можна визначити поняття транспортно – експедиторських послуг має дуже багато значень різних авторів в різний часовий проміжок. Проаналізуємо терміни в різний період та зобразимо графічно в табл. 1.1.

Таблиця 1.1

Трактування транспортно – експедиторських послуг в різний часовий проміжок

Рік	Науковець	Визначення
1960	Гоберман І.М.	Організований комплекс робіт, що пов'язаний з повним циклом операцій процесу переміщення вантажу від відправника до отримувача [10, с. 24]
1964	Ситник М.Д.	Посередницькі послуги, що здійснюються за згодою перевізника та замовника і беруть на себе виконання всіх допоміжних та основних операцій з початку відправки товару до його відвантаження [22, с. 3]
1997	Аарон Ю.А.	Ряд пов'язаних між собою операцій та рішень про приймання та здачу вантажу, розрахунку декларацій та інших документів, що пов'язані з вантажем [2, с. 57]
1980	Ченцов К.П.	Систематизовані операції з виконання вантажоперевезень, експедитування та розвантаження за дорученням спеціалізованих компаній [29, с. 3]
1986	Шишков В.І.	Операції по забезпеченню перевезення вантажа та додаткового обслуговування його спеціалізованими підприємствами [31, с. 8]
1991	Гараніна Л.І.	Повний цикл перевезення вантажів з пункту відправки до пункту здачі [9, с. 2]
2002	Тульчинський Л.І.	Один з видів послуг по перевезенню товару та супутніх йому процесів [26, с. 5]

2007	Нагорний Є.В.	Вантажно – транспортні послуги, які надаються згідно затверджених договорів між відправником вантажу та його одержувачем [13, с. 10]
2009	Сханова С.Е.	Повністю охопчений цикл перевезення товару до отримувача за умовами між перевізником та відправником [24, с. 15]
2013	Ревуцька Т.В.	Підприємницька діяльність, яка виконується на умовах транспортних договорів та забезпечує якісне виконання всієї операцій пов'язаних з транспортно – експедиторською діяльністю [18, с. 48]
2015	Раскевич І.О.	Виконання операцій транспортно – експедиторського характеру для перевезення вантажу до одержувача витримуючи всі норми та використовуючи різні види транспорту [17, с. 27]

З визначень науковців можна зробити такий висновок що, деякі вважають що транспортний процес та експедиторська діяльність це нерозривні етапи під час перевезення товару [16]. Такі дослідники, як Аарон, Афанасьєв акцентують увагу на важливість оформлення документів на перевезення, тим самим наголошують на якісному контролі та чітко встановлених умовах перевезення вантажів від відправника до отримувача.

ТЕО включає в себе виконання *транспортно – експедиційні операції* – елементарні, закінчені, періодично повторювальні дії, що забезпечують ТЕО. Також, можемо виділити окремо *транспортно – експедиційні послуги*, під якими розуміються окремі операції або група операцій, спрямована на задоволення потреби підприємства народного господарства.

Транспортно – експедиційне обслуговування підприємств із повним комплексом операцій називають *еталонним*. Воно включає в себе два види обслуговування транспортне і експедиційне. Транспортне спрямовано на переміщення вантажів у часі і просторі.

Повітряний транспорт надає численні переваги для міжнародної торгівлі залежно від вимог.

До переваг використання повітряного транспорту можна віднести:

- 1) постачання товарів швидко на великі відстані;
- 2) забезпечує високий рівень безпеки для чутливих предметів;
- 3) використовується для широкого кола товарів

Однак існують такі 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.

Здійснення перевезень вантажів за допомогою повітряного транспорту регулюється Повітряним кодексом України. Транспортування вантажу здійснюють на основі укладання договорів.

За договором перевізник зобов'язується доставити вантаж у пункт призначення і видати його вантажоодержувачу, а вантажоодержувач зобов'язується оплатити повітряне перевезення.

При чартерних повітряних перевезеннях укладається договір про фрахтування повітряного судна, за яким фрахтівник надає фрахтувальнику за оплату одне або кілька повітряних суден, або частину повітряного судна для перевезення вантажу. Питання, що пов'язані з міжнародними транспортними перевезеннями являються одними з найскладніших у сфері комерційного права. Будь-які перевезення товарів – це справа, що пов'язана з ризиком, вантажовідправники мають договірні зобов'язання перед покупцями і прагнуть зменшити ризик втрати або псування перевезених товарів.

Представимо деякі елементи на рис. 1.1.

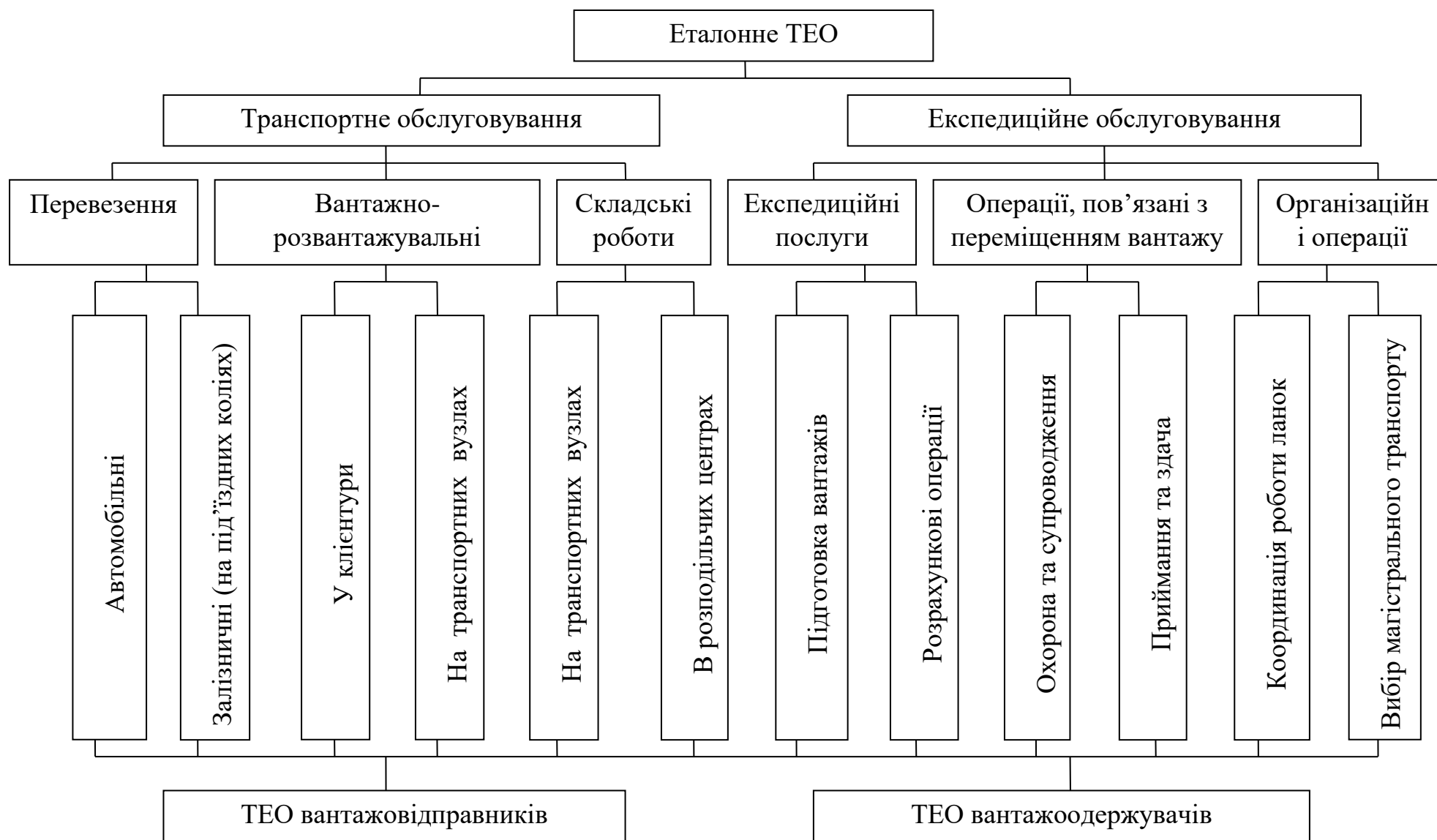


Рис. 1.1. Структура еталонного ТЕО

Сьогодні підприємства сфери транспортно-експедиційних послуг функціонують в умовах сформованого ринку, поглиблення конкуренції між підприємствами та різними видами транспорту, жорсткіших вимог до тарифів та якості з боку споживача. Цей факт потребує більш вимогливого ставлення до логістичної місії транспортування та експедирування, яка виражається в доставці потрібного товару, певної кількості та якості, в означений час з оптимальними витратами.

Структура операцій обслуговування товарних потоків ринку логістичних послуг, за даними Держкомстату України (див. рис. 1.2), складається з транспортних перевезень (89,0%), послуг складського зберігання (8%), експедирування вантажів (2%), управління ланцюгами поставок (1%).

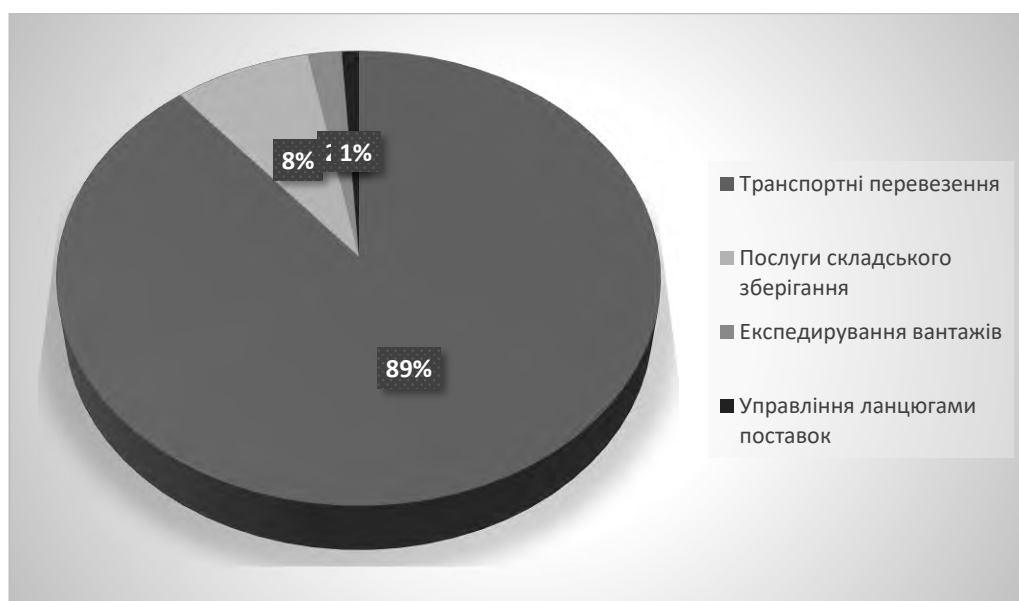


Рис. 1.2. Структура операцій обслуговування товарних потоків ринку логістичних послуг

Нормативними документами, що регламентують транспортно-експедиторську діяльність, є:

Закон № 1955, який визначає правові та організаційні засади транспортно-експедиторської діяльності в Україні;

Цивільний кодекс, у якому глава 65 «Транспортне експедирування» (статті 929 — 935) присвячена особливостям документування транспортного експедирування;

Господарський кодекс, який визначає особливості договору транспортного експедирування, що укладається між суб'єктами господарювання (ст. 316);

Закон про транспорт, яким передбачено, що транспортно-експедиторські підприємства входять до складу автомобільного транспорту. Таким чином, підприємства повинні дотримуватися в тому числі норм цього Закону (ст. 30);

Генеральні умови - регулюють діяльність членів АМЕУ (Асоціації міжнародних експедиторів України) щодо організації перевезень вантажів і застосовуються у разі, якщо у договорі транспортного експедирування, дорученні експедитору або документах FIATA зазначено посилання на норми та положення цих Умов;

інші нормативні документи залежно від конкретної ситуації.

Згідно зі ст. 1 Закону № 1955 транспортно-експедиторська діяльність - підприємницька діяльність із надання транспортно-експедиторських послуг з організації та забезпечення перевезень експортних, імпорتنих, транзитних або інших вантажів. Водночас транспортно-експедиторська послуга - робота, що безпосередньо пов'язана з організацією та забезпеченням перевезень експортного, імпортного, транзитного або іншого вантажу за договором транспортного експедирування.

Види транспортно-експедиторських послуг наведено у ст. 8 Закону № 1955. До них належать: забезпечення оптимального транспортного обслуговування; організація перевезень вантажів різними видами транспорту; фрахтування суден; залучення інших транспортних засобів; здійснення робіт з приймання, накопичення, подрібнення, доробки, сортування, складування, зберігання, перевезення вантажів; організація охорони та експертизи вантажів тощо.

Договором транспортного експедирування можуть установлюватися обов'язок експедитора організувати перевезення вантажу транспортом і за маршрутом, обраним експедитором або клієнтом, зобов'язання експедитора укласти від свого імені або від імені клієнта договір перевезення вантажу, забезпечити відправку й одержання вантажу тощо.

Крім того, договором транспортного експедирування може передбачатися надання додаткових послуг, необхідних для доставки вантажу (перевірка кількості та стану вантажу, його завантаження та розвантаження, сплата мита, зборів і витрат, покладених на клієнта, зберігання вантажу до його одержання у пункті призначення, одержання необхідних для експорту й імпорту документів, виконання митних формальностей тощо).

Договір транспортного експедирування укладається у письмовій формі.

Класифікація суб'єктів транспортно – експедиційної діяльності представлена на рис. 1.3.



Рис. 1.3. Класифікація суб'єктів транспортно – експедиційної діяльності

На рис. 1.4 представлена структурована система комплексного транспортно - експедиційного та сервісного обслуговування логістичного

процесу, вона є інноваційно-логістичною моделлю з урахуванням нового тлумачення категорії «комплексне транспортне обслуговування». Сутність запропонованої моделі полягає у збалансованому забезпеченні господарюючих суб'єктів комплексними транспортними послугами, оскільки цільове призначення транспортної системи - сприяння єдності і комплексному сталому розвитку всіх підсистем національної економіки.

Основними пріоритетними напрямками розвитку та підвищення якості транспортно-експедиційного логістичного сервісу є: розвиток виробничо-технічної бази, інфраструктури транспортного сервісу, інформаційних систем підтримки логістичного процесу для здійснення транспортування; удосконалення діючих систем документообігу та митних процедур оформлення вантажів; підвищення рівня взаємодії та інформаційного зв'язку між учасниками транспортного процесу, терміналами, складами, митницями; створення єдиної нормативно-правової бази регулювання транспортно-експедиційного обслуговування; впровадження сучасних логістичних технологій транспортно-експедиційної діяльності. Відносини в галузі транспортно-експедиторської діяльності регулюються Цивільним та Господарським кодексом України, Законами України «Про транспортно-експедиторську діяльність», «Про транспорт», «Про зовнішньоекономічну діяльність», «Про транзит вантажів», а стандарти експедиторських послуг врегульовані завдяки діяльності Міжнародної федерації експедиторських асоціацій FIATA, яка об'єднує експедиторів різних країн та захищає їх інтереси, визначає роль експедиторської галузі в економіці та торгівлі, сприяє професійній підготовці кадрів, розробляє та впроваджує в практику уніфіковані експедиторські документи [12].

Транспортно-експедиційний сервіс включає не тільки власно перевезення вантажів від відправника до отримувача, але й велику кількість допоміжних операцій, трансакцій з вантажопереробки, страхування, зберігання, охорони, все те, що супроводжує потоки товарів та послуг через національні кордони та всередині країни.

Транспортно-експедиційні операції визначаються як ключова логістична функція, що пов'язана з переміщенням вантажів транспортними засобами за певною технологією в ланцюгу поставок та складається з логістичних операцій та функцій експедирування, вантажопереробки, упаковки, передачі прав власності на товар (вантаж), страхування ризиків, митних процедур тощо. Комплексність організації транспортно-експедиційних послуг забезпечується іншими логістичними функціями: спільне планування транспортних процесів на різних видах транспорту у випадку змішаних інтермодальних і мультимодальних перевезень; забезпечення технологічної єдності транспортного, складського та виробничого процесів.

Кожний вид транспорту має певні види транспортних засобів - рухомий склад, рухомі одиниці; а також виробничо-технічна база, яка необхідна для експлуатації, технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів.

Транспортно-експедиційні операції являються частиною перевізного процесу і виконуються спеціалізованим ТЕП з доручення і за рахунок вантажовласників. При цьому забезпечується централізоване завезення (вивіз) вантажів на залізничні станції, у морські, річкові порти (пристані) і аеропорти.

Транспортно – експедиторські компанії надають великий комплекс послуг із транспортно-експедиційного обслуговування вантажів. Це, зокрема, такі послуги:

- фрахтування суден і розрахунки за фрахтом;
- розрахункові операції за зовнішньоторговими контрактами;
- консультації щодо розрахункових і експедиторських операцій;
- митне декларування вантажів;
- завантажувально-розвантажувальні роботи;
- зберігання вантажів;
- автоперевезення;
- оформлення товаророзпорядчої документації;
- страхування вантажів;

- сортування, перетарування, нагромадження, комплектація вантажних партій збірних відправлень, маркування і пере-маркування вантажів, а також інші операції, які не виконуються перевізниками у пунктах перевалки та збереження вантажів.

Транспортна експедиція виконує функції організатора транспортного процесу з метою:

- забезпечення своєчасної і збереженої доставки вантажів;
- зменшення витрат на їхню переробку і транспортування;
- повного вивільнення відправників вантажу й одержувачів від виконання невласних їм за основним виробництвом видів діяльності.

Цим транспортна експедиція безпосередньо впливає на підвищення ефективності роботи підприємств, що обслуговуються, а також різних видів транспорту в транспортних вузлах.

Авіавантажні перевезення дозволяють мати швидкий і надійний доступ до віддалених ринків і глобальних ланцюгів поставок. Це дуже важливо для впровадження передової міжнародної практики ведення бізнесу, включаючи оперативне управління запасами і виготовлення продукції на замовлення.

Авіавантажні перевезення є ефективним фактором стимулювання економічного прогресу в країнах, що розвиваються, оскільки вони пов'язують ринки на різних континентах.

По всьому світі перевозяться дорога електронна апаратура та швидкопсувні вантажі, наприклад, харчові продукти і квіти, що дозволяє зберігати робочі місця і забезпечувати стійке економічне зростання в регіонах, які отримують вигоди від такої торгівлі.

Повітряний транспорт має величезне значення для малих острівних держав, що розвиваються, країн, що розвиваються, які не мають виходу до моря (LLDC), і найменш розвинених країн (LDC), т. к. він дозволяє їм вирішити проблему відсутності регулярного судноплавства і нерозвинену інфраструктуру наземного транспорту.

В таких районах авіавантажні перевезення грають роль найважливішої регіональної ланки життєзабезпечення.

Згідно з даними Групи дій з питань повітряного транспорту найбільші економічні переваги, що забезпечуються розвинутою мережею авіавантажних перевезень, пов'язані з широкими довгостроковими економічними вигодами за рахунок загального підвищення продуктивності праці.

Більшість сучасних ТЕП надають послуги посередницького характеру: координування взаємодії вантажовласників і перевізників, розрахунки за надані послуги, митне оформлення й інформаційні послуги. Однак, найбільше частими операціями з комплексу ТЕО є: складські операції, оформлення товарно-транспортної документації й навантажувально-розвантажувальні роботи. Включення тих або інших операцій до складу комплексу послуг, надаваних конкретним експедитором, визначається структурою ТЕП і наявністю виробничої бази.

Відповідно, експедиційні операції по даній ознаці можна розділити на дві групи: базові операції, не обумовлені виробничою базою, та інші операції, виконання яких вимагає наявності спеціальних ресурсів.

Виконуючи операції з комплексу транспортно-експедиційних послуг, ТЕП реалізує ряд функцій, які визначаються цілями функціонування експедитора для відповідних аналітичних рівнів. Використовуючи методологію теорії систем, можна виділити наступні рівні: ТЕП як окрема система й ТЕП як підсистема (елемент системи більш високого порядку). На рівні ТЕП, як окремої системи, операції з комплексу транспортно-експедиційних послуг виконуються для реалізації підприємницької функції експедитора – одержання прибутку. На більш високому рівні (у складі системи більш високого порядку – ринку транспортних послуг) ТЕП є суб'єктом ринку й виконує ринкові функції, тут метою експедитора є підвищення конкурентоспроможності. На вищому рівні (у складі логістичної системи) ТЕП реалізує логістичну функцію, являючи собою елемент системи, що забезпечує ефективність її функціонування.



Рис. 1.4. Інноваційно-логістична модель комплексного транспортного обслуговування підприємств і населення

1.2. Технологічний процес здійснення транспортно – експедиційного обслуговування

Розвиток інформаційних технологій за останні 15–20 років забезпечив високий рівень інформатизації і віртуалізації технологічних процесів на сучасних транспортних ринках. Це, в свою чергу, призвело до зміни ролі експедиторів компаній, що надають посередницькі послуги. Сучасними експедиторами є архітектори ланцюгів поставок, які забезпечують найбільш ефективний спосіб взаємодії між учасниками транспортного ринку.

Тому ефективність технологічних процесів експедиторських компаній сьогодні є одним із ключових факторів, що визначає ефективність систем вантажного транспорту.

Транспортна експедиція містить у собі великий комплекс додаткових стосовно транспортного процесу операцій. Вид і обсяг цих операцій, виконуваних при перевезеннях вантажів, різні. Вони обумовлюються характером і видом перевезених вантажів.

Більшість операцій не зв'язані між собою і можуть виконуватися як однією, так і декількома різними організаціями. Однак практика роботи підтверджує доцільність виконання усіх функцій, зв'язаних із процесом переміщення вантажу, спеціалізованими транспортно-експедиційними підприємствами.

Така організація транспортно – експедиційної роботи цілком звільняє відправників вантажу і вантажоодержувачів від виконання функцій, зв'язаних з доставкою вантажу, сприяє значному поліпшенню транспортного процесу. Однак з цього не випливає, що транспортно-експедиційні підприємства повинні виконувати весь перелік допоміжних ітерацій.

Транспортно – експедиційне обслуговування – це вид діяльності спеціалізованих підприємств по наданню послуг вантажовласникам, які пов'язані з підготовкою продукції до переміщення в часі і просторі.

Експедиційне обслуговування передбачає здійснення операцій, що забезпечують якісне і своєчасне транспортування вантажів. Воно включає експедиційні послуги, операції, зв'язані з переміщенням вантажів, і організаційні операції. Експедиційні послуги виконуються безпосередньо за відправників і одержувачів. Вони зв'язані з підготовкою вантажів до подальшого перевезення, із проведенням усіх розрахунків і з оформленням за клієнтів транспортних документів, що обслуговуються.

Виконання організаційних операцій обумовлено наявністю різних видів транспортних вузлів і складністю технологічного процесу доставки вантажів, у якому взаємодіють численні підрозділи транспортних організацій, відправників і одержувачів. Для розуміння операцій, розглянемо принцип класифікації транспортно – експедиторської системи та представимо дані у вигляді рис. 1.5 і 1.6.

Класифікацію технологічних послуг наведемо в табл. 1.2.

Таблиця 1.2.

Технологічні послуги та їх класифікація

<p>Операції і послуги з переробки та зберігання вантажів</p>	<ul style="list-style-type: none"> • маркування вантажу; • плобування вантажів; • організація робіт з завантаження та вивантаження вантажів з контейнерів; • пакетування вантажу; • зваження вантажу і (або) транспортних засобів; • перерахування вантажних місць, підгрупування вантажу; • сортування; • зберігання вантажу, в т.ч. і проміжне; • надання складських приміщень або відкритих майданчиків для зберігання вантажу.
<p>Послуги, пов'язані з транспортуванням вантажу</p>	<ul style="list-style-type: none"> • збір вантажу у вантажовідправників і їх доставка на термінал, розвіз вантажу с терміналу вантажоодержувачам, супровід вантажу в дорозі; • перевірка відповідності ТС і документів с нормами та вимогами міжнародних угод.

Закінчення табл. 1.2.

<p>Операції і послуги з прийому та здачі вантажу</p>	<ul style="list-style-type: none"> • прийом вантажу зі складу або термінала вантажовідправника с перевіркою маси або кількості місць, а також стан вантажу, якщо це обумовлено договором; • здача вантажа вантажоодержувачу.
<p>Послуги з оформлення документації на перевезення вантажу</p>	<ul style="list-style-type: none"> • оформлення транспортних і інших супроводжуючих документів на вантаж у відповідності з міжнародними правилами і нормами; • оформлення документів, необхідних для проведення фітосанітарного, ветеринарного і інших видів контролю з метою підтвердження екологічної безпеки транспортуючого вантажу; • оформлення документів, які необхідні для перевезення небезпечних вантажів; • виконання митних формальностей при здійсненні міжнародних перевезень;
<p>Інформаційні послуги</p>	<ul style="list-style-type: none"> • надання консалтингових послуг з питань доставки вантажу; • надання інформації з пересування вантажу на всьому шляху слідування; • надання інформації про стан ринку, послугах, тарифах та режимах роботи інших експедиторів тощо.
<p>Комерційні послуги</p>	<ul style="list-style-type: none"> • виконання розрухунку з перевізниками від імені вантажовідправника або вантажоодержувача; • введення звітності для клієнта; • страхування вантажу; • продаж тари, упаковки, або вантажу, який не було можливості доставити;
<p>Сервісні послуги</p>	<ul style="list-style-type: none"> • бронювання і надання номерів в готелях; • організація харчування і перепочинку персоналу; • надання медичної допомоги; • надання технічних послуг в разі поломки транспортного засобу.
<p>Організаційні послуги</p>	<ul style="list-style-type: none"> • вибір і розрахункове обґрунтування найбільш раціонального способу доставки вантажу.

Великий вплив на ефективне надання транспортно – експедиторських послуг має раціональна розробка та дотримання технологій організації процесу. Схема ТЕО представлена на рис. 1.5.



Рис. 1.5. Схема надання ТЕО

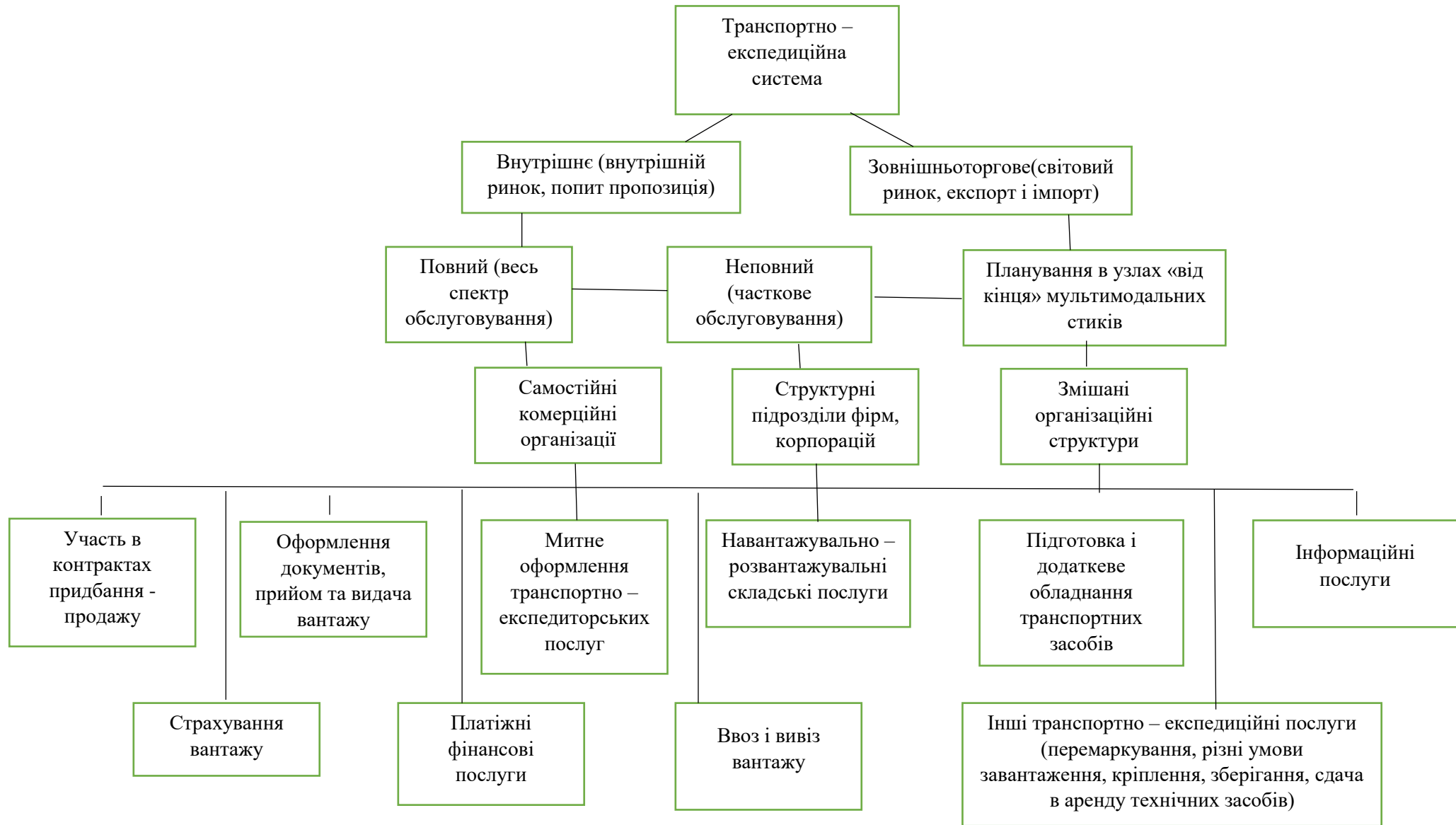


Рис. 1.6. Структура транспортно – експедиторської системи

1.3. Нормативно – правове регулювання

Розвиток світової економіки є дуже потужним інструментом для активізації національного та міжнародного товарообміну. У свою чергу збільшується частка експедиторських організацій, адже експедитор є ключовою ланкою між продавцем товару та його покупцем, який в свою чергу, обирає серед кращих пропозицій на ринку. Тому питання нормативно – правового регулювання є актуальним та потребує більш детального аналізу та дослідження.

Згідно чинного законодавства, а саме, Закону України «Про транспортно – експедиторську діяльність» під транспортно – експедиторською діяльністю розуміється підприємницька діяльність із надання транспортно – експедиторських послуг з організації та забезпечення перевезень, експортних, імпортних, транзитних або інших вантажів.

Регулювання діяльності здійснюється на національному та міжнародному рівнях. Головне завдання – це захист інтересів України, становлення, створення та диверсифікація транспортних підприємств, формування та розподіл ринку між чинними «гравцями».

Відносини в галузі транспортно-експедиторської діяльності регулюються Цивільним кодексом України, Господарським кодексом України, законами України "Про транспорт", "Про зовнішньоекономічну діяльність", "Про транзит вантажів", цим Законом, іншими законами, транспортними кодексами та статутами, а також іншими нормативно-правовими актами, що видаються відповідно до них.

Якщо міжнародним договором України, згода на обов'язковість якого надана Верховною Радою України, встановлено інші правила, ніж ті, що передбачені цим Законом, застосовуються норми міжнародного договору.

Транспортно-експедиторська діяльність здійснюється суб'єктами господарювання різних форм власності, які для виконання доручень клієнтів

чи відповідно до технологій роботи можуть мати: склади, різні види транспортних засобів, контейнери, виробничі приміщення тощо.

Експедитори для виконання доручень клієнтів можуть укласти договори з перевізниками, портами, авіапідприємствами, судноплавними компаніями тощо, які є резидентами або нерезидентами України.

Транспортно-експедиторську діяльність можуть здійснювати як спеціалізовані підприємства (організації), так і інші суб'єкти господарювання.

В міжнародних перевезеннях, нормативно – правове регулювання є також дуже важливою ланкою функціонування та «дихання» ринку та транспортних компаній.

Певні умови, які пов'язані з договорами перевезень неможливо стандартизувати. Тому на рівні міжнародного законодавства ТЕД регулюється великим масивом конвенцій та угод, які дають змогу за певними принципами систематизувати міжнародні згоди за певними критеріями. Уніфіковані норми міжнародних договорів, певним чином, регулюють вимоги до документального супроводження, порядку перевезення та приймання вантажу, відповідальність перевізника, та систему або процедуру позовів та вирішення суперечок в разі їх виникнення.

Для покращення функціонування та ефективності нормативно – правового регулювання необхідно сформулювати та закріпити на рівні закону визначення основних та базових понять, які безпосередньо стосуються діяльності. Крім цього, необхідно провести реформи та привести діюче законодавство у відповідність із нормами міжнародних правових актів, які регулюють перевезення та транспортно – експедиційну діяльність.

Транспортно-експедиторські послуги ліцензуванню не підлягають. Водночас, якщо експедитор планує здійснювати перевезення власним транспортом, то ліцензію йому потрібно отримати. Пунктами 31–35 ст. 9 Закону України «Про ліцензування певних видів господарської діяльності» від 01.06.2000 р. № 1775-III передбачено ліцензування послуг з перевезення пасажирів і вантажів:

- повітряним транспортом;
- річковим, морським транспортом;
- автомобільним транспортом відповідно до видів робіт, визначених ст. 9 Закону України «Про автомобільний транспорт» від 05.04.2001 р. № 2344-III;
- залізничним транспортом.

Але якщо експедитор не виконує перевезення власними транспортними засобами, а залучає перевізника, то ліцензію йому отримувати не потрібно.

Згідно загальних принципів систематизації міжнародних договорів за об'єктом правового регулювання транспортні угоди і конвенції поділені на 7 груп. Представлю дані графічно на рис. 1.7.



Рис. 1.7. Загальні принципи систематизації міжнародних договорів

Проаналізувавши наведені принципи на рис. 1.7 можна зробити висновок, що наведені принципи в сукупності формують критерії регулювання на міжнародному ринку та мають вагомий вплив і пріоритетне значення на перевізників, пасажирів та судновласників на світовому ринку перевезень та транспортно – експедиційної діяльності.

Згідно законодавства України та Закону України транспортно – експедиторські послуги здійснюються за певним договором. Договір складається письмово, при необхідності, замовник перевезення може скласти доручення на ім'я експедитора, яке встановлює певні повноваження перевізника.

Згідно договору, одна сторона забов'язана здійснити експедитування за плату і за рахунок іншої сторони (замовника) виконати або організувати належне та якісне виконання визначених послуг. Крім цього, умовами перевезення, які вказані в договорі, можуть бути вказані та прописані додаткові послуги, які необхідно виконати для доставки вантажу:

- перевірка кількості і стан вантажу;
- навантаження, перевантаження і розвантаження;
- сплата митних платежів, зборів, витрат, що покладені на замовника;
- збереження вантажу та доставка його до пункту призначення;
- отримання необхідних документів для експорту або імпорту вантажу.

На основі договору, експедитор може не тільки надавати спеціалізовані послуги, але і заключати та складати інші договори, здійснювати взаєморозрахунки з контр – агентами. Організація перевезення вантажу декількох замовників також може бути здійснена, якщо однакові точки відправлення та прибуття.

За змістом, *договір транспортного експедитування* – це окремий вид господарського договору, який може містити елементи декількох договорів: доручення, збереження, перевантаження тощо.

Зразок Договору і зразок заявки на перевезення представлені в Додатках А і В.

На ринках транспортно – експедиторських послуг діє велика кількість транспортно – експедиторських «гравців». З метою організації вивчення попиту і пропозиції, квот на ринку транспортних послуг, проведення злагодженої політики цін на надані послуги, тарифи і збори, вироблення єдиних критеріїв, яким повинні відповідати послуги, поліпшення та

вдосконалення якості, уніфікація та стандартизація документів, необхідних для здійснення діяльності, компанії об'єднуються в асоціації на регіональному, національному та міжнародному рівнях.

На міжнародному рівні створена Міжнародна федерація асоціація транспортних експедиторів. Це неурядова організація, головна мета якої - забезпечення інтересів експедиторів на ринку міжнародних транспортних послуг.

Основними завданнями ФІАТА є:

- Об'єднання експедирування як галузі, надання їй організуючого начала;
- Доведення до споживачів інформації з переліком надаваних експедиційних послуг;
- Поліпшення якості надаваних членами ФІАТА послуг шляхом прийняття різних правил, що стосуються порядку надання експедиційних послуг, надання членам ФІАТА необхідної інформації;
- Розробка та впровадження в практику експедиторських фірм уніфікованих документів;
- Надання підтримки та захист інтересів експедиторів;
- Зміцнення і розширення зв'язків з перевізниками та їхніми організаціями [28];
- Професійна підготовка на міжнародному рівні експедиторських кадрів.

2 АНАЛІТИЧНА ЧАСТИНА

КАФЕДРА ОАРП				НАУ. 20.3. 89. 200 ПЗ				
Виконала	Бондаренко Є.С			АНАЛІТИЧНА ЧАСТИНА	Літера	Арк.	Аркушів	
Керівник	Разумова К.М.					Д	36	30
Консулт	Разумова К.М.				ФТМЛ 275 ОР – 204М			
Н. контр.	Герасименко І.М							
Зав. каф.	Разумова К.М.							

2.1. Аналіз діяльності транспортно – експедиторського обслуговування

В умовах поглиблення міжнародного розподілу праці та інтеграції світового господарства істотне значення набуває транспортне забезпечення зовнішньої торгівлі, яке покликане виконувати транспортно-експедиційні організації, реалізуючи при цьому функцію створення міцного

Розвиток методів управління та господарювання на транспорті і гнучкого транспортно-логістичного ланцюга доставки товару до споживача.

У зв'язку з нинішніми економічними умовами в сучасній літературі проблемам якості почало приділяється все більша увага. Особливо можна виділити роботи таких класиків, як А. Фейгенбаум, Е. Демінг, К. Ісікава, С. Сіро, Дж. Харрінгтон. Дослідження і розробки цих класиків, а також їх практичне використання до створення філософії загального управління якістю і допомогли багатьом нині розвиненим країнам (США, Японія тощо) перетворитися на країни-лідери світової економіки.

Що стосується управління якістю продукції на морському транспорті, то тут можна виділити роботу М.О. Панибратця, який розглядає якість продукції морського транспорту як сукупність її властивостей, що обумовлюють придатність задовольняти потреби вантажовласників.

У роботі В.С. Наумова розглядається методичний підхід до прийняття рішень в організації діяльності морської експеди-торської компанії в ринковому середовищі [14].

Переважно покупці та продавці самі не в змозі провести всю необхідну роботу для підготовки свого вантажу до транспортування. У такому разі вони користуються послугами спеціалізованих фірм. Цю роботу можна доручити транспортно-експедиторським підприємствам (ТЕП), які надають великий комплекс послуг із транспортно-експедиторського обслуговування (ТЕО) вантажів. Це, зокрема, такі послуги:

- фрахтування суден і розрахунки за фрахтом;
- розрахункові операції за зовнішньоторговими контрактами;
- телексна інформація;
- консультації щодо розрахункових і експедиторських операцій;
- митне декларування вантажів;
- повантажувально-розвантажувальні роботи;
- зберігання вантажів;
- автоперевезення;
- оформлення товаророзпорядчої документації;
- страхування вантажів;
- сортування, перетарювання, нагромадження, комплектація вантажних

партій збірних відправлень, маркування і перемаркування вантажів, а також інші операції, які не виконуються перевізниками в пунктах, перевалки та збереження вантажів.

ТЕП, регулярно транспортуючи велику кількість вантажів, має знижку за фрахт суден та інших транспортних засобів, що зменшує фрахтові витрати їхніх клієнтів. Цим компенсується вартість послуг ТЕП для експортів та імпортерів.

Сучасний стан ТЕО в Україні характеризується наявністю гострої конкуренції на ринку ТЕУ. Аналіз практичної діяльності ТЕП показав, що при ТЕО застосовуються науково необґрунтовані, і як наслідок, неефективні і неконкурентоспроможні технології обслуговування замовників. Останнє пояснюється відсутністю методичних рекомендацій з організації ТЕО в умовах ринкових відносин.

Діяльність українських експедиторів зосереджена в основному на сегменті ринку міжнародних перевезень, що не може позитивно відбитися на стані внутрішнього ринку транспортного обслуговування населення та організацій. У табл. 2.1 приведені визначення поняття «ефективність», «економічна ефективність», «ефективність виробництва» та їх значення.

Розрізняють підходи до ефективності на макро- та мікрорівнях. Підприємства не враховують суспільних витрат при виробництві товару чи послуги.

Таблиця 2.1.

**Трактування поняття «ефективність» та «економічна ефективність»,
«ефективність виробництва» та їх значення**

Різні трактування на поняття
Визначення між отримуваними результатами виробництва, тобто продукцією і матеріальними послугами
Стан речей, за яким неможливо здійснити жодної зміни
Результат виробничої діяльності, що виражається у вигляді співвідношення між підсумками господарської діяльності та витратами ресурсів
Зниження матеріаломісткості, трудомісткості продукції, зростання продуктивності праці, зниження собівартості продукції...», «...це вид ефективності, що характеризує результативність діяльності економічних систем
Досягнення найбільших результатів за найменших витрат живої та уречевленої праці, найважливіший показник економічної діяльності реалізації економічних програм та вжиття заходів, що характеризуються відношення отриманого ефекту до витрат ресурсу

Забезпечення конкурентоспроможності ТЕП неможливе без ефективності транспортно-експедиторського обслуговування вантажів [24]. Слід сказати, що теорія ефективності на початковому етапі багато в чому завдячує дослідженням В. Парето, А. Сен, Н. Калдора, Дж. Хікса та ін. Так, В. Парето ввів визначення ефективності за оптимумом Парето, А. Сен визначила недоліки та невідповідності за оптимумом Парето, а Н. Калдор та Дж. Хікс запропонували альтернативний підхід до визначення ефективності на основі принципу компенсації, у відповідності до якого економічні зміни мають визнаватися такими, що підвищують ефективність лише тоді, коли одержувачі вигоди компенсують втрати тим, які залишаються у програші.

Домінуючою концепцією є інтеграція ланцюга постачань, тобто забезпечення ефективності транспортно-експедиторського обслуговування

вантажів на всіх етапах доставки з комплексним врахуванням показників. На рис. 2.1. представлена структура показників якості транспортно – експедиційного обслуговування.



Рис. 2.1. Структура показників якості транспортно – експедиційного обслуговування

Ефективність доставки вантажів останнім часом також трансформувалася. Якщо раніше ефективність доставки вимірювалась за принципом «виконано-не виконано», то нині ефективність роботи ТЕП оцінюється комплексом показників, оскільки розглядається ефективність ланцюга постачань. Також на ефективність транспортно-експедиторського обслуговування суттєво впливає складність управління, необхідність інтелектуальної роботи та врахування ризиків.

За результатами дослідження понять «ефективність», «економічна ефективність», «ефективність виробництва» дано авторське визначення поняття «ефективність експедирування спеціальних вантажів», як забезпечення гарантованого рівня рентабельності при значних коливаннях попиту з

урахуванням факторів ризику на множині сценаріїв здійснення конкретних доставок вантажів.

Показники економічної ефективності ТЕП можуть бути натуральними та вартісними. Для забезпечення якісного оцінювання, при порівнянні результатів виробництва із затраченими ресурсами, використовують саме вартісні показники. Найважливішими вартісними показниками роботи транспортно-експедиторського підприємства будуть: розмір поточних витрат, дохідність, прибутковість, рентабельність.

Достатньо тривалий час міжнародні організації, зокрема, комісія з питань торгівлі і розвитку ООН (UNCTAD), розробляють нормативно-правову основу мультимодальної доставки вантажів, проте й досі міжнародні стандарти не набули чинності. Більшість дослідників, спираючись на нормативно-правові документи, схиляються до думки, що мультимодальною можна вважати міжнародну доставку, яка здійснюється двома або більше видами транспорту за одним документом, оператор доставки організовує та відповідає за доставку від двері до двері [27, с.127].

Мінливе зовнішнє середовище збільшує невизначеність і вимагає врахування впливу ризиків на діяльність ТЕП. З огляду на це, в наукових дослідженнях значна увага приділяється проблемам управління ризиками в діяльності транспортних та транспортно-експедиторських підприємств, але при цьому більша частина науковців розглядає переважно питання страхування відповідальності транспортних та транспортно-експедиторських підприємств при доставці вантажів, оцінки впливу зовнішніх політичних, економічних, законодавчих факторів на діяльність ТЕП, вплив форс-мажорних обставин на перевезення вантажів.

У процесі надання транспортно-експедиторських послуг, організації доставки вантажів, транспортні та транспортно-експедиторські підприємства стикаються з різноманітними видами ризиків, що перешкоджає їх ефективному функціонуванню, а в деяких випадках може призвести до банкрутства. Все це

обумовлює необхідність вироблення підходів до управління ризиками в процесах доставки вантажів, організації ланцюгів постачань.

2.2. Загальна характеристика підприємства ТОВ «КИЙ АВІА КАРГО»

ТОВ «КИЙ АВІА КАРГО» – українська транспортно-експедиторська компанія, що здійснює різноманітні міжнародні перевезення вантажу (автоперевезення, авіаперевезення та перевезення морем) по Україні під митним контролем, а також надає комплекс логістичних послуг з складського сервісу та митного оформлення. Спектр послуг, що їх пропонує наша компанія, дає змогу організувати міжнародні перевезення вантажу за схемою «аеропорт-аеропорт», «від дверей до дверей» чи будь-якою іншою схемою, яка підходить для Вас.

КИЙ АВІА КАРГО входить до складу концерну «КИЙ АВІА» — найбільшого підприємства України на ринку продажу транспортних та туристичних послуг.

Надійна та своєчасна міжнародна доставка вантажу є основою успішної реалізації торгових проектів. Тому, обираючи компанію, якій доручити доставку вантажу, в першу чергу варто орієнтуватися на репутацію, досвід успішної реалізації проектів, наявність продуманих логістичних схем та міжнародні зв'язки.

КИЙ АВІА КАРГО є беззаперечним лідером серед українських транспортно-експедиторських компаній. Компанія пропонує не лише безпосередню доставку вантажу, а й супровід, митну чистку, страхування від усіх ризиків та послуги кваліфікованих брокерів.

Спеціалізація компанії - міжнародна доставка вантажу та доставка вантажу Україною. Доставка вантажу Україною здійснюється усіма

доступними видами транспорту. В межах країни компанія доставляє негабаритний вантаж, збірний вантаж, попутний вантаж, перевезення речей та багажу, та транспортування інших видів вантажу.

Компанія є дійсним членом міжнародних та українських асоціацій, зокрема FIATA (International Federation of Forwarders Associations), IAM (International Association of Movers), АМЕУ (Асоціація Міжнародних Експедиторів України), та володіє усіма необхідними ліцензіями та сертифікатами.

2.2.1 Міжнародні та українські асоціації

Компанія має розгалужену мережу офіційних представництв в промислово розвинених містах і обласних центрах України, а саме 40 офісів по Україні, в аеропорту Бориспіль та порту Одеси, та понад 125 агентів, що працюють по всьому світі, що в свою чергу дозволяє надавати якісні транспортно-експедиторські послуги в усіх регіонах країни. Тому вантажоперевезення по Україні здійснюються в максимально короткі терміни по оптимізованим маршрутами, розробленими з урахуванням вартості вантажоперевезення і необхідної швидкості доставки.

Центральний офіс компанії розташований в місті Київ, на вулиці Златоустівська [28].

Компанія пропонує свої послуги вже протягом багатьох років і є найдосвідченішою в даній ніші - вона професійно справляється зі своїми обов'язками, доставляє вироби в зазначені терміни, гарантує відсутність пошкоджень на вашому майні

Компанія має власний парк вантажних автомобілів та офіси, що розташовані у найбільших містах України, а також – у міжнародному аеропорті Бориспіль та морському порті Одеса.

КИЙ АВІА КАРГО має широку міжнародну мережу постійних вантажних агентів та партнерів, завдяки якій компанія може надавати послуги з доставки вантажу по всьому світу, працюючи з клієнтами за принципом «від дверей до дверей».

Цінова політика ТОВ «КИЙ АВІА КАРГО» абсолютно прозора. На вартість транспортування вантажу впливає багато факторів, які обговорюється під час попереднього діалогу з клієнтом.

«КИЙ АВІА КАРГО» – прямий агент з продажу авіап перевезень вантажу практично усіх національних та іноземних авіакомпаній, які здійснюють рейси з України. Розгалужена по всьому світу партнерська мережа надає унікальну змогу розробляти найкоротший та найбільш вигідний маршрут.

Схема управління товариством представлена на рис. 2.2.

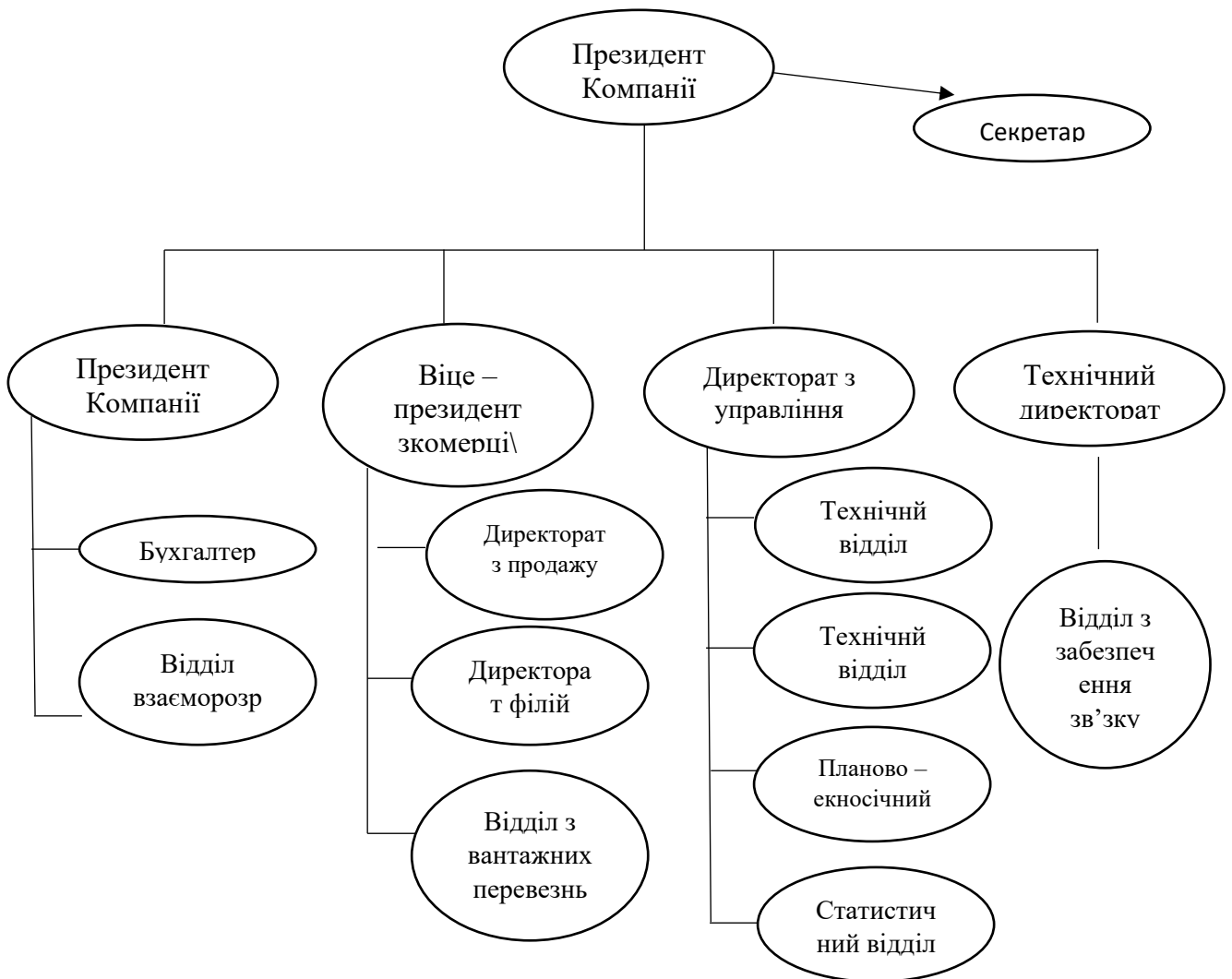


Рис. 2.2. Схема управління товариством

До завдань директорату належать важливі та стратегічні напрямки з управління та економічного прогнозування , а саме розробка перспективних напрямків розвитку підприємства; удосконалення операційної діяльності

підприємства; координація роботи підрозділів із питань забезпечення життєдіяльності компанії [28].

Компанія здійснює таку діяльність:

- міжнародні авіап перевезення вантажу;
- транспортно-експедиторське обслуговування;
- перевезення вантажу авіатранспортом або комбінованим видом транспорту;
- транзит вантажу через аеропорт Бориспіль;
- роботу за схемою «аеропорт – аеропорт» чи «двері – двері»;
- перевезення вантажу авіатранспортом під митним контролем з/до аеропорту Бориспіль та на інші летовища;
- митне оформлення будь-якого вантажу;
- розміщення на складах;

Компанія здійснює авіап перевезення таких категорій вантажу:

- генеральні;
- небезпечні;
- цінні;
- продукти, що швидко псуються;
- вантажі з великою вагою та/або габаритами;
- що вимагають негайної доставки за короткий проміжок часу;
- тварини без супроводу.

Вантажні авіап перевезення – це найшвидший спосіб доправити будь-який вантаж на інші континенти чи транспортувати вантаж до України із-за кордону. Проте ціна цієї послуги є вищою, аніж вартість аналогічних послуг іншими видами транспорту. На вартість вантажних авіап перевезень впливає багато факторів. Основними є:

- тип вантажу, вага, габарити та його об'єм;
- маршрут доставки;
- терміновість виконання замовлення;

- супровід вантажу на усіх етапах перевезення;
- страхування вантажу, пакування вантажу;
- інші фактори, пов'язані з особливостями вантажу, що транспортується.

2.2.1. Види міжнародних перевезень (за видами транспорту)

Авіаперевезення. Авіаперевезення сьогодні – найбільш перспективний напрямок міжнародної доставки вантажу. Його беззаперечні переваги – оперативність та надійність.

Незважаючи на стрімкий зріст конкуренції на ринку міжнародних авіаперевезень вантажу, «КИЙ АВІА КАРГО» є лідером з авіаперевезень в Україні. Компанія доставляє експортні, імпорتنі, транзитні види вантажу регулярними та чартерними авіарейсами з найбільших аеропортів України: Бориспіль, Дніпропетровськ, Одеса, Львів.

«КИЙ АВІА КАРГО» – прямий агент з продажу авіаперевезень вантажу практично усіх національних та іноземних авіакомпаній, які здійснюють рейси з України. Розгалужена по всьому світу партнерська мережа надає унікальну змогу розробляти найкоротший та найбільш вигідний маршрут, і пропонувати оптимальний тариф для транспортування.

Міжнародні вантажні автомобільні перевезення

ТОВ «Кий Авіа Карго» здійснює міжнародні автомобільні перевезення комплектних і збірних вантажів (FTL / LTL) із країн Західної та Східної Європи, а також країн СНД.

ТОВ «Кий Авіа Карго» на регулярній основі здійснює міжнародні автоперевезення збірних вантажів з Італії, Німеччини, Голландії, Бельгії, Франції та Англії, користуючись мережею партнерських складів. В Україні пропонуються послуги з розміщення вантажів на складах компанії і складах партнерів для забезпечення їх подальшої доставки по регіонах. Автомобільні перевезення здійснюються власним транспортом компанії, а також із залученням національних і закордонних автоперевізників.

Морські міжнародні перевезення

Спеціалізація – перевезення вантажу морем з різних країн світу до портів України у 20-ти та 40-ка футових контейнерах. Сьогодні найбільш популярними типами морських перевезень, за яким здійснюється транспортування з різних країн світу до України, є схема FCL (Full Container Load) и LCL (Less Than Container Load)

Серед напрямків нашої діяльності можна виділити:

- перевезення морем з Китаю, США, країн Європи до України;
- роботи з завантаження/розвантаження, супровід в портах Чорноморськ та Одеса;
- перезавантаження товару з контейнерів на автомобілі;
- оформлення вантажу на митниці та вирішення супутніх питань;
- доставка вантажу автотранспортом на склад клієнта з порту.

Контейнерні перевезення морем з Чорноморська та контейнерні перевезення морем з Одеси є фінансово вигідними, оскільки вартість транспортування вантажу морем суттєво нижча за вартість перевезення іншими видами транспорту. Перевезення морським транспортом до Чорноморська чи Одеси має лише один недолік – потребує більше часу. Проте якщо фактор часу не є основоположним, то перевезення морем – оптимальний варіант транспортування вантажу.

Фрахтування цілих контейнерів FCL через Одесу та Чорноморськ є ідеальним варіантом для оптимізації імпорتنих та експортних транспортних операцій морським шляхом. При цьому власник вантажу має виключне право на використання усієї ємності контейнеру.

Міжнародні контейнерні перевезення вантажу морем: система LCL

LCL – один з найбільш економічно вигідних способів транспортування вантажу. Економія досягається за рахунок того, що клієнт оплачує лише свою частину вантажу, а не увесь контейнер. Збірні перевезення передбачають формування збірного вантажу, що належить кільком власникам. Такий вантаж формується шляхом консолідації невеликих партій в пункті відправлення і відправляються за єдиним транспортним документом.

Тарифна сітка системи LCL передбачає розрахунок вартості за метр кубічний, а мінімальний розмір вантажу – 1 кубометр. Міжнародні контейнерні перевезення з Китаю тривають близько 4 тижнів, але такий тип доставки дозволяє значно зменшити витрати на перевезення, а обмеження щодо об'єму і тонуажу практично відсутні.

Перевезення морських контейнерів та вантажу здійснюється власним транспортом, що дозволяє значно спростити організацію відправлення та прийому – доправити товар не лише до порту, а й до складу отримувача.

Митне оформлення вантажів. Брокерські послуги

ТОВ «КИЙ АВІА КАРГО» здійснює такі послуги, як митне оформлення імпорту, експорту, транзитних вантажів, митне оформлення виставкових вантажів і оформлення Карнет АТА. Послуги охоплюють:

- митне оформлення експорту, імпорту, а також транзитних вантажів (м.Київ, аеропорт «Бориспіль», морські порти Одеси і Чорноморська);
- акредитація компанії у митних пунктах України;
- митне очищення виставкових вантажів, а також вантажів, які направляються на концерти, конференції тощо;
- оформлення тимчасового ввезення вантажу;
- митне оформлення Carnet АТА;
- попередній розрахунок ставок і платежів;
- допомога у питаннях митного очищення, ЗЕД;
- визначення коду товару за УКТ ЗЕД;
- оформлення обов'язкових дозволів і сертифікація вантажу;
- тимчасове зберігання вантажу на митно-ліцензійних складах.

ТОВ «КИЙ АВІА КАРГО» надає весь спектр послуг в залежності від потреби клієнтів, має можливість збільшити свій вплив на ринку.

2.3. Аналіз виробничо – господарської діяльності ТОВ «Кий Авіа Карго»

При сучасних формах ведення господарства підприємствам з метою зменшення ступеня ризику, підвищення конкурентоспроможності, стабільності слід постійно мати зведену картину результатів усіх видів діяльності, що виражається у вигляді набору одиничних, узагальнюючих (блочних) та комплексних оцінок показників роботи підприємства та його структурних підрозділів, а також проводити аналіз причин зміни цих показників.

Проаналізуємо показники ПРАТ «КИЙ АВІА» та деякі показники діяльності ТОВ «КИЙ АВІА КАРГО».

Приватне акціонерне товариство «КИЙ АВІА» здійснює свою діяльність на підставі Свідоцтва про державну реєстрацію серії і номеру А 01 №795252. Дата проведення державної реєстрації 03.08.1994. Територія (область) м. Київ Статутний капітал підприємства становить (грн) 3804100.00

Відсоток акцій у статутному капіталі, що належить державі – 0%. Відсоток акцій (часток, паїв) статутного капіталу, що передано до статутного капіталу державного (національного) акціонерного товариства та/або холдингової компанії – 0%

Середня кількість працівників (осіб) 317 чоловік. Основні види діяльності із зазначенням найменування виду діяльності та коду за КВЕД:

- 79.12 Діяльність туристичних операторів
- 79.11 Діяльність туристичних агенств
- 79.90 Надання інших послуг бронювання та пов'язана з цим діяльність.

Товариство з обмеженою відповідальністю «КИЙ АВІА КАРГО» - здійснює свою діяльність на підставі Свідоцтва. Статутний капітал підприємства становить – 14 000 грн. Основні види діяльності із зазначенням найменування виду діяльності та коду за КВЕД:

- 52.29 Супровідні послуги, які надаються під час перевезень;
- 49.41 Вантажні перевезення автомобільним транспортом;
- 49.42 Послуги по перевезенням;
- 51.10 Пасажирський повітряний транспорт.

ТОВ «КИЙ АВІА КАРГО» приймає активну участь в державних тендерах, зокрема, надання послуг з транспортно – експедиційного обслуговування Державному Підприємству «Антонов». Даний тип аналітики показує, яку частку у виручці від реалізації продукту займають фінанси, отримані від забезпечення державних установ.

Представимо дані на рис. 2.3

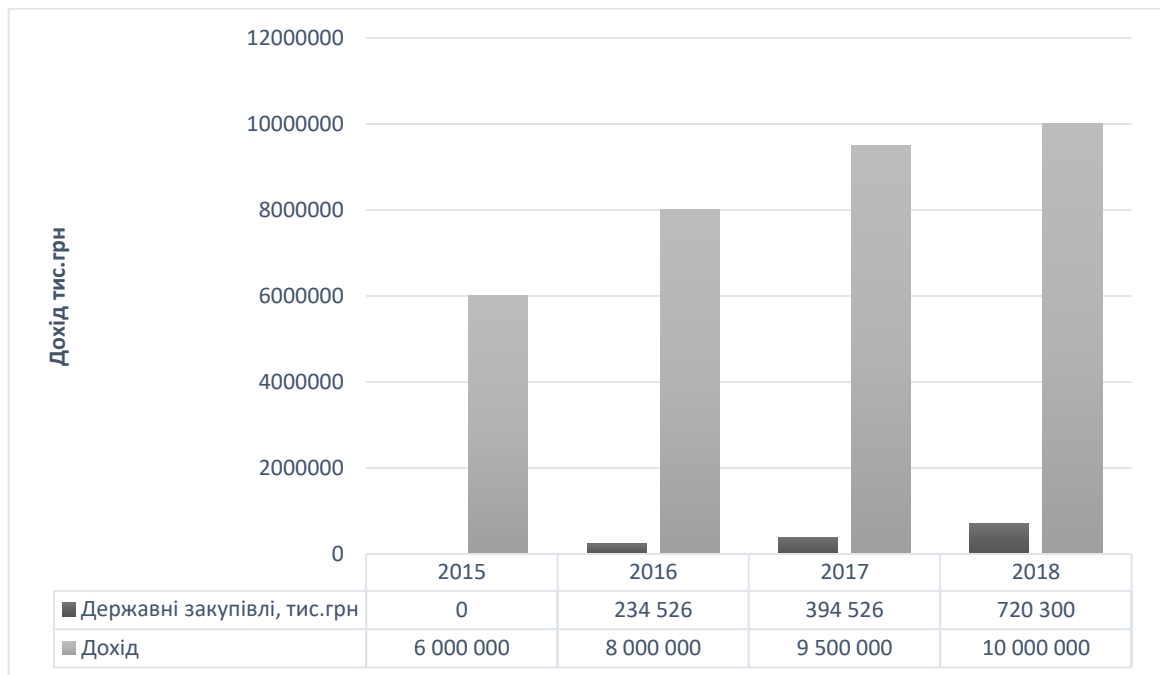


Рис. 2.3. Показник виручки підприємства, отриманий від державних установ

Як можемо бачити з рис. 2.3, ТОВ «КИЙ АВІА КАРГО» в 2016 році був виграний тендер на загальну суму 234 525 тис. грн на надання транспортно - експедиторського та митно-брокерського обслуговування. В 2017 році сума контракту на надання послуг становила 394 526 тис.грн, і в 2018 році було проведено три тендери, загальна сума яких становить 720 300 тис. грн. Також, ми можемо бачити позитивну динаміку росту доходу підприємства кожного

року. Але, проаналізувавши показники, які представлені на Рис. 4.1 можна зробити такий висновок що, висока залежність від тендерів вказує на залежність від ходу їх проведення, політичної ситуації та інших потенційно корупційних складових.

Основні засоби емітента (за залишковою вартістю) за 2017 рік представимо в табл. 2.2.

Таблиця 2.2

Основні засоби емітента (за залишковою вартістю)

Найменування основних засобів	Власні основні засоби (тис.грн)		Орендовані основні засоби (тис.грн)		Основні засоби, всього (тис.грн)	
	На початок	На кінець	На початок	На кінець	На початок	На кінець
1 Виробничого призначення	26796	22312	0	0	26796	22312
будівлі та споруди	18023	12118	0	0	18023	12118
машини та обладнання	4555	4867	0	0		
інше	2941	3075	0	0	2941	3075
2 Невиробничого призначення	5584	5222	0	0	5584	5222
будівлі та споруди	3445	3169	0	0	3445	3169
машини та обладнання	27	25	0	0	27	25
транспортні засоби			0	0		
земельні ділянки			0	0		
Інші	2112	2028	0	0	2112	2028
Усього	32380	27534	0	0	32380	27534

Виходячи з представлених даних у табл. 2.2 зробимо такий висновок, що всі основні засоби, що знаходяться на балансі є власністю товариства. Об'єктів основних засобів під заставою немає.

Обмеження на використання власного майна відсутні. Терміни та умови користування основними засобами (за основними групами): основні засоби за кожною основною групою використовуються за своїм прямим призначенням.

Терміни та умови користування основними засобами:

- будівлі та споруди - до повного використання, відповідно до технічних характеристик;
- машини та обладнання - до повного використання, відповідно до технічних характеристик;
- транспортні засоби - до повного використання, відповідно до технічних характеристик;
- інші - до повного використання, відповідно до технічних характеристик.

Первісна вартість основних засобів: у фінансовій звітності первісна вартість об'єктів основних засобів відображена у ф. № 1 в статті по рядку 1011 (залишок на початок 2017 року - 47528 тис.грн., залишок на кінець 2017р. - 44463 тис.грн.) Ступінь зносу основних засобів: 38,07%.

Ступінь використання основних засобів: використовуються повністю. Сума зносу необоротних активів, облік яких ведеться на рахунку 100, відображена Підприємством, відповідно до Інструкції про застосування Плану рахунків, на рахунку 130 і станом на 31.12.2017 р. складає 16929 тис. грн.

В 2017р. на підприємстві була проведена

Якісний фінансовий аналіз дозволяє визначити ключові припущення про динаміку розвитку підприємства в майбутньому.

Використана методика розрахунку вартості чистих активів емітента за попередній та звітний періоди відповідно до "Методичних рекомендацій щодо визначення вартості чистих активів акціонерних товариств", затверджених рішенням Державної комісії з цінних паперів та фондового ринку від 17.11.2004 р. N485 (з урахуванням змін показників фінансової звітності).

Після проведення аналізу, можемо сказати, що вартість чистих активів акціонерного товариства не менша від статутного капіталу (скоригованого). Підприємство вимоги п.3 ст.155 Цивільного кодексу України дотримуються.

Розрахуємо та представимо фінансові показники в табл. 2.3.

Фінансові результати діяльності ТОВ «Кій Авіа Карго» за 2017-2018 рр.

№	Показник	2017	2018	Зміна за звітний період	
				абсолютна	відносна, %
1.	Виручка від реалізації послуг	9500000	10000000	500000	5,3
2.	Собівартість реалізованих послуг	9344605	9589198	244593	2,6
3.	Валовий дохід	155395	410802	255407	164,3
4.	Фінансовий результат від операційної діяльності	3245980	3890000	644020	19,8
5.	Фінансовий результат до оподаткування	3570000	4005980	435980	12,21
6.	Чистий фінансовий результат	3494311	3900835	406524	11,63
7.	Амортизація, грн	68063	70762	2699	3,97
8.	Грошовий потік (чистий прибуток + амортизація), грн	3562374	3971597	409223	11,48

Проаналізувавши дані, можемо зробити такі висновки, що виручка від реалізації послуг збільшилась на 500000 тис. грн в 2018 році, відповідно збільшився і валовий дохід на 255407 тис.грн. Чистий фінансовий прибуток в 2018 в порівнянні з 2017 також збільшився на 3900835 тис. грн. Можемо зробити такий висновок, що динаміка діяльності компанії позитивна та має тренд до зросту, тим самим є можливість планувати та прогнозувати подальше розширення та диверсифікацію ринку різними видами транспорту.

Представимо дані у вигляді діаграми на рис. 2.3.

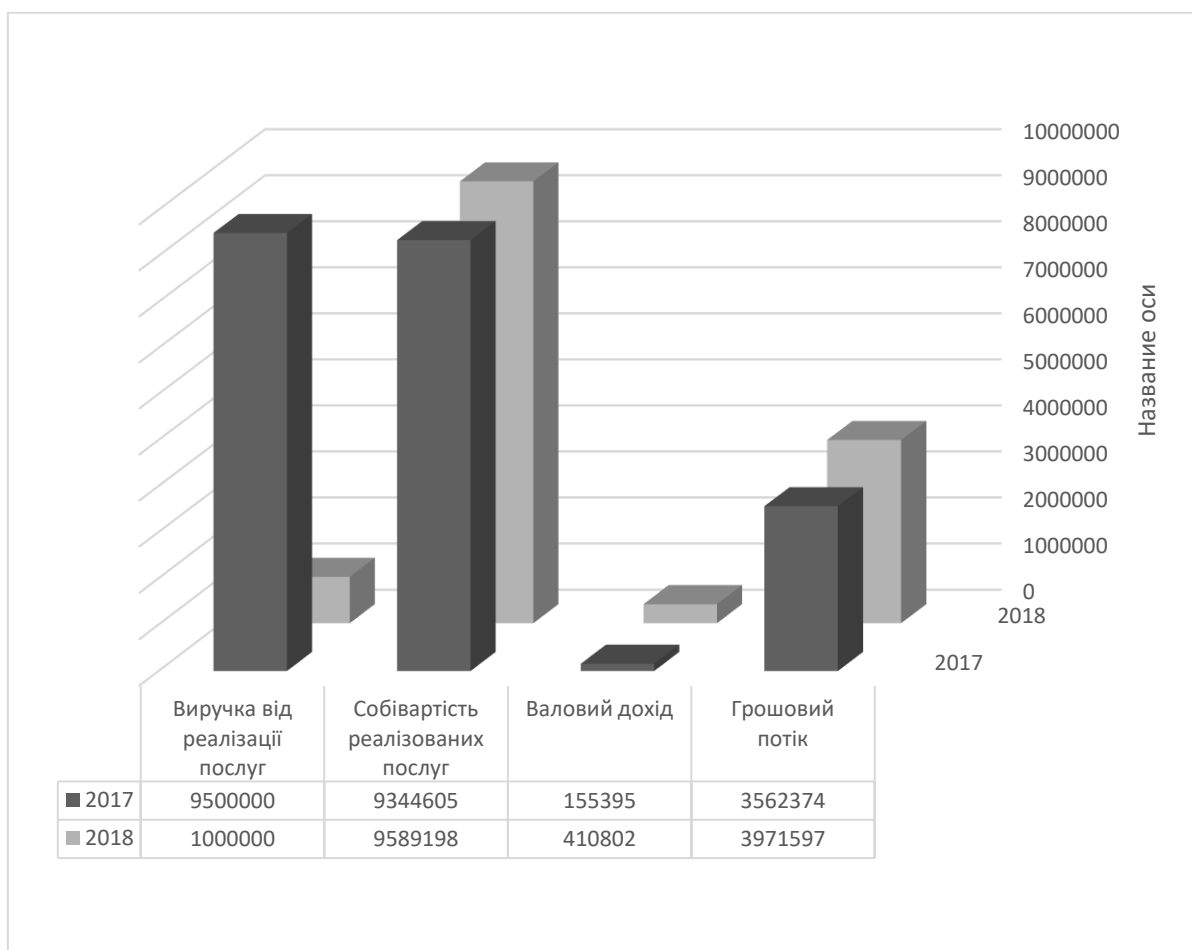


Рис. 2.3. Динаміка чистого прибутку ТОВ «Київ Авіа Карго»

ТОВ «Київ Авіа Карго» здійснює різноманітні міжнародні перевезення вантажу (автоперевезення, авіаперевезення та перевезення морем) по Україні під митним контролем, а також надає комплекс логістичних послуг з складського сервісу та митного оформлення.

Виходячи з статистичних даних, отриманих під час проходження практики на підприємстві, можна проаналізувати та виділити основні географічні напрямки, в яких компанія активно співпрацює та виконує вантажні перевезення приватних компаній. Відмітимо, що компанія активно розвиває експорт і імпорتنі напрямки.

Найбільший обсяг з ввозу та вивозу вантажу спостерігається в п'ять країн.

Представимо статистичні дані компанії з імпорту та експорту вантажу по країнам з 2015 по 2017 роки у вигляді табл. 2.4, 2.5 і 2.6.

Таблиця 2.4.

Експорт і імпорт вантажів в інші країни за 2015 рік

Країна	2015 р.	
	Імпорт	Експорт
Азербайджан	15592 дол.	
Греція	3526 дол.	
ОАЕ	6980 дол.	
США	5840 дол.	5092 дол.
Польща	69295 грн.	
Бельгія		4963 євро
Японія		2571 дол.
Китай		32986 дол.
Ізраїль		41491 дол.

Таблиця 2.5.

Експорт і імпорт вантажів в інші країни за 2016 рік

Країна	2016 р.	
	Імпорт	Експорт
Бельгія	7265 євро.	9850 дол.
Індія	975 дол.	90 000 грн.
Китай	18 367 дол.	11245 дол.
США	3677 дол.	4525 дол.
Корея	5066 грн.	1317 дол.
Японія	1772 дол.	567 дол.

Експорт і імпорт вантажів в інші країни за 2017 рік

Країна	2017 р.	
	Імпорт	Експорт
Китай	19737 дол.	8900 дол.
Ізраїль	5617 дол.	3859 дол.
Канада	24226 дол.	4031 дол.
Кенія		12375 тис.грн
США	31808 дол.	11681 дол.
Японія	7265 дол.	5625 дол.
ЮАР	6087,75 дол.	1990 дол.
ОАЕ	1063 дол	9737 .дол
Бельгія	8462 євро	

З представлених таблиць можемо бачити, що географія та країни в яких працює компанія ТОВ «Кій Авіа Карго» зовсім різна. В 2017 році компанія дуже розширила ринки, на яких працює. Динаміка розвитку компанії є позитивною.

2.4. Оцінка конкурентних переваг ТОВ «Кій Авіа Карго» на ринку транспортно – експедиторських послуг

Сьогодні, недостатня якість послуг багатьох національних експедиторських компаній, відсутність гарантій своєчасної доставки з боку національних експедиторських компаній, були змушені змінити умови постачань на FOB при експорті і CIF при імпорті.

За таких умов власниками вантажу для транспортних компаній виступають вже іноземні, а не вітчизняні покупці і продавці. Це поставило в скрутне становище українських перевізників, тому що іноземні експедитори віддають перевагу іноземним перевізникам.

Сьогодні в Україні більш ніж 80% перевезень на усіх різновидах транспорту здійснюється шляхом безпосередньої участі міжнародних експедиторів. Транспортно-експедиторська діяльність виконує посередницькі функції між експортером і імпортером, чим дуже спрощує здійснення зовнішньоторговельних операцій.

Розглянемо більш детально види конкуренції на ринку ТЕ послуг та представимо дані у табл 2.7.

Таблиця 2.7

Типи конкурентного середовища ринку транспортних послуг

Модель ринку (тип конкуренції)	Склад учасників	Характеристика	Регіон
Чиста конкуренція	Безліч перевізників різних форм власності і безліч конкурентів	Окремий вантажовідправник і перевізник не робить великого впливу на рівень тарифів.	У великих містах з розвинутою економікою і транспортною мережею
Монополістична конкуренція	Великі перевізники, що пропонують послуги в широкому діапазоні тарифів залежно від умов і технології виконання	Перевізники розробляють пропозиції для різних клієнтів з поліпшення якості транспортного обслуговування, займаються маркетингом	У великих містах, у сфері міжнародного ТЕО

Обмежена конкуренція	Невелика кількість перевізників (експедиторів, терміналів) взаємочутких до маркетингових стратегій і тарифної політики	Невелика кількість перевізників (експедиторів, терміналів і т.п.). Підвищення тарифів на перевезення і послуги окремою організацією може призвести до зниження об'ємів послуг.	У невеликих регіонах
Монополія	Один перевізник (експедитор, термінал і т.п.)	Необхідне державне регулювання тарифної політики перевізника	У сільських районах

На сучасному етапі ускладнення організації функціонування транспортних систем і підвищення вимог до транспортних операцій за показниками надійності, стійкості, безпеки і конкурентоспроможності особливу актуальність має проблема формування ефективного транспортного експедиторства.

Проаналізуємо більш детально стан ринку вантажних перевезень в Україні за 2018 рік. Стан ринку вантажних перевезень залежить від трьох основних факторів. Це зовнішньоторговий оборот, валовий внутрішній продукт і виробництво. Коли є тенденція до зросту, зростають й інші показники у функціонуванні, а саме, логістика і транспорт.

Зобразимо графічно динаміку вантажообігу та виробництва промислової продукції з 2015 по 2018 роки на рис. 2.4.

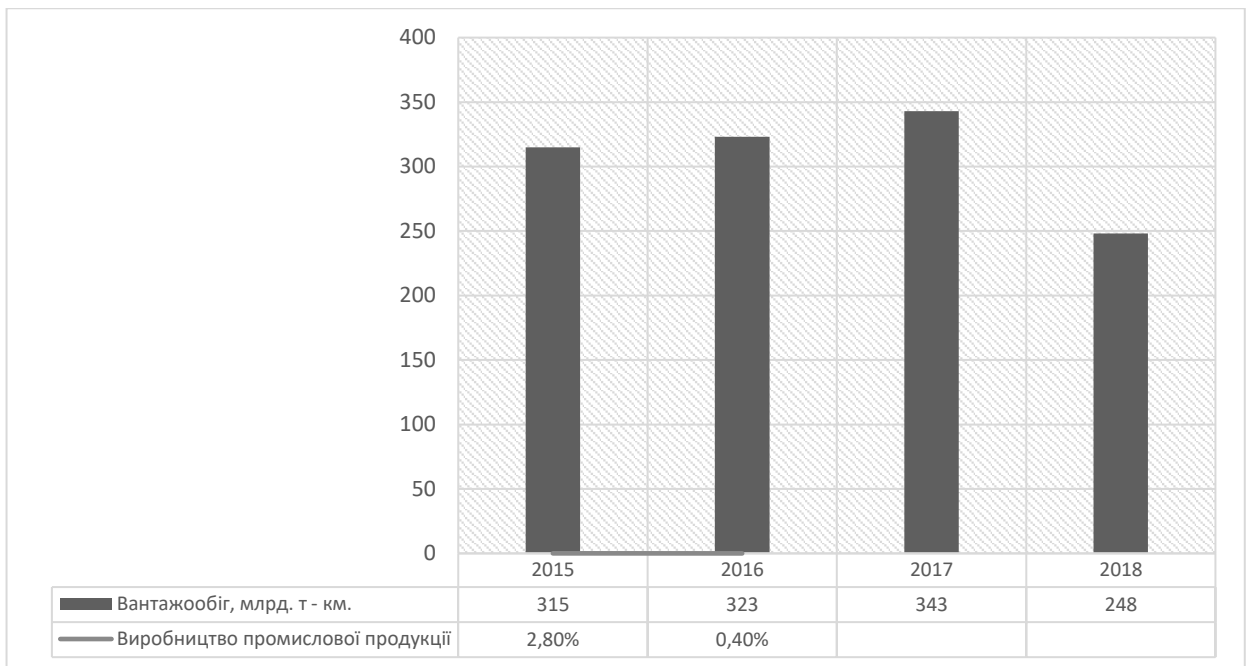


Рис. 2.4. Динаміка вантажообігу та виробництва промислової продукції з 2015 по 2018 роки

Провевши аналіз даних, можна зробити такий висновок що, вантажообіг все ще не досяг довоєнного рівня. Але є позитивна динаміка росту, це є дуже гарним показником до швидкого зростання в транспортно – експедиторській сфері. Зростання зовнішньоторгового обороту спостерігається в дев’яти країнах із десяти, які є основними економічними партнерами України. Дані представимо графічно у вигляді діаграми на рис. 2.5.

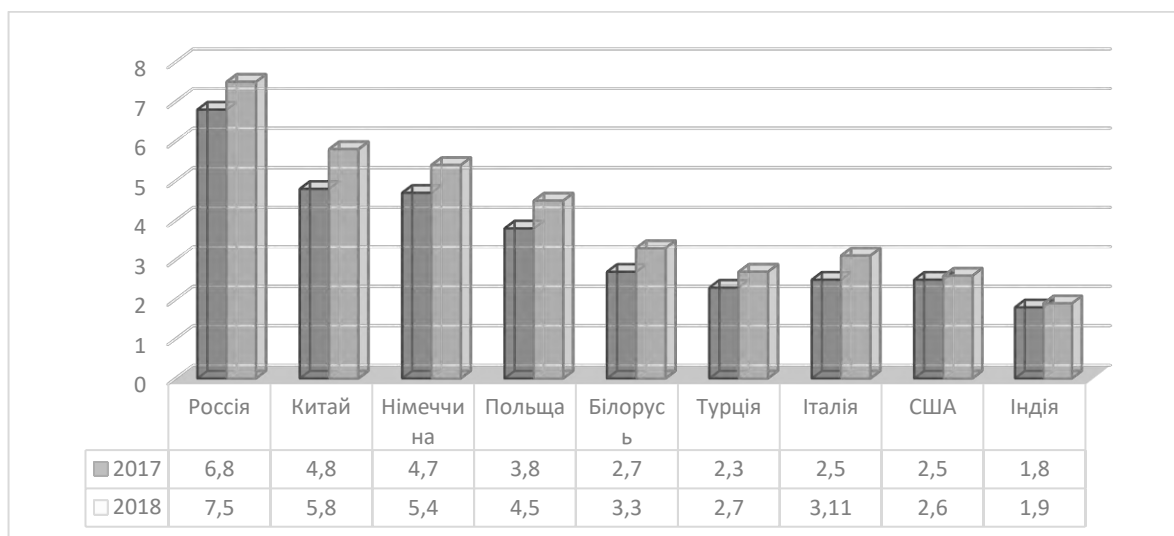


Рис. 2.5. Геграфія зовнішньоторгового обороту за 2017 і 2018 роки, млрд. \$

З даних, які представлені на рис. 2.5. видно що, є позитивний тренд до зросту. Змінилась географія і структура зовнішньо – економічного обороту. Якщо в 2014 – 2015 рр. Україна працювала у сильній диспропорції, тому що основні потоки експорту і імпорту були зосереджені в одній країні, але географія з кожним роком розширюється і частка таких країн як: Китай, Польща, Німеччина збільшується. Подальше зростання та розширення географії можливе при рості валового внутрішнього продукту.

Для розуміння, який вид транспорту отримає найбільш потужний поштовх до розвитку, розглянемо структуру вантажообігу за різними видами транспорту в 2018 році на рис. 2.6.

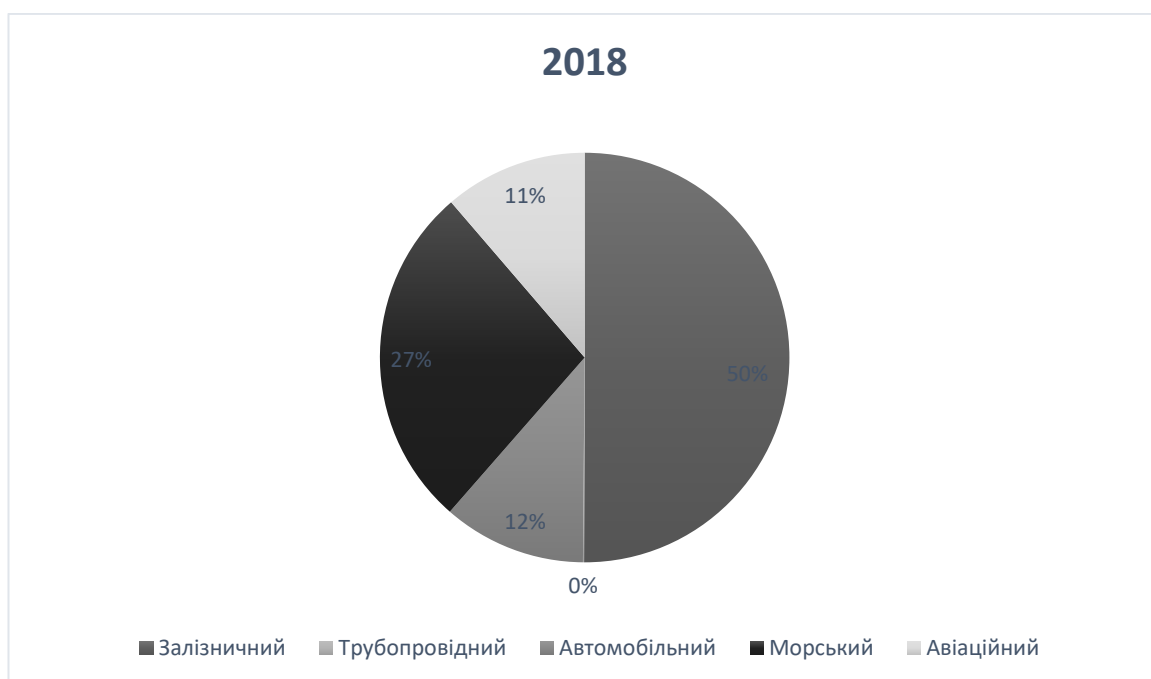


Рис. 2.6. Структура вантажообігу за різними видами транспорту в 2018 році, %

З даних, наведених на рис.2.6 бачимо, що найбільша частка перевезень належить залізничному транспорту – 55,8%. Найменша частка – трубопровідний транспорт – 0,1%.

Представимо інформацію у вигляді табл. 2.8.

Аналіз можливостей та загроз зовнішнього середовища на міжнародну транспортну діяльність ТОВ «Кій Авіа Карго» із застосуванням PEST – аналізу

Група факторів	Фактор	Напрямок впливу	Стан фактору
Політичні	Політична нестабільність	-	Проведення АТО на території України призводить до зниження рівня міжнародного іміджу України на світовому ринку міжнародних транспортних послуг
	Податкове законодавство. Зміни в оподаткуванні	+/-	З 1 січня 2014 року знижена ставка податку на прибуток до 18%. 1 січня 2017 почав діяти Закон України «Про внесення змін до Податкового кодексу України щодо покращення інвестиційного клімату в Україні» від 21 грудня 2016 року.
	Формування міжнародних транспортно – термінальних систем вантажних перевезень	+	Створення міжнародних логістичних центрів у вузлі Чоп - Захонь
	Євроінтеграція	+	Україна вступила в новий етап адаптації вітчизняного законодавства до законодавства ЄС, розпочавши переговорний процес з Європейським Союзом щодо укладання нової угоди про вільну торгівлю з метою подальшого набуття права у безперешкодному пересуванні товарів, послуг, капіталів.
Економічні	Вплив світової фінансово – економічної моделі	-	Під впливом світової фінансово - економічної кризи, протягом останніх років Україною були втрачені значні обсяги транзитних та експортних вантажних перевезень морським транспортом, що негативно вплинуло на рентабельність галузі, ефективність діяльності морських та річкових портів, які дедалі потребують модернізації портової інфраструктури та облаштування сучасними засобами автоматизації систем управління на зразок європейських портів - конкурентів
	Збільшення за бюджетом на 2017 рік мінімальної заробітної плати	+	Мін. з/п з 01.01.2016 по 30.04.2016 - 1378 грн. з 01.05.2016 по 30.11.2016 – 1450 грн. з 01.12.2016 – 1600 грн. з 01.01.2017 – 3200 грн. з 01.01.2018 – 3723 грн.

	Загальна економічна ситуація в країні Рівень інфляції	-	Рівень інфляції в Україні за 2017 р. зріс до 43,3%, що є максимальним значенням за останні 20 років. Про це повідомляє Державна служба статистики на офіційному сайті
	Кон'юнктура конкретного ринку	-	Жорстка конкуренція на транспортному ринку регіону, зростання числа потенційних конкурентів
Соціальні	Рівень заробітної плати. Мотивація трудової діяльності	-	Зменшення доходів населення через зменшення реальної середньомісячної зарплати – 34.0 % з 2017 року
	Імідж підприємства на міжнародному та національному ринках транспортних перевезень	-	ТОВ «Кій Авіа Карго» встигло завоювати велику прихильність споживачів даного сегменту ринку

Податкове законодавство має позитивний вплив на ефективну транспортну діяльність ТОВ «Кій Авіа Карго», так як після прийняття ПКУ податок на прибуток щорічно зменшувався до рівня 18% у 2015 р., також зменшилась частка сплати відрахувань у пенсійний фонд, а отже зменшується податкове навантаження, що дозволяє отримувати більші прибутки.

Виділимо основні фінансово-економічні показники ТОВ «Кій Авіа Карго» які найбільшою мірою відчують вплив податкової системи. До таких показників варто віднести прибуток, який безпосередньо змінюється під впливом податків, вартість основних фондів, які, з одного боку, оподатковуються у процесі їх придбання, а з іншого – податковий тягар впливає на можливості їх відтворення.

Щодо впливу процесу євроінтеграції, то Україна вступила в новий етап адаптації вітчизняного законодавства до законодавства ЄС, розпочавши переговорний процес з Європейським Союзом щодо укладання нової Угоди про вільну торгівлю з метою подальшого набуття права у безперешкодному пересуванні товарів, послуг, робочої сили та капіталів. Нині у розвитку ринку транспортних послуг задіяні усі 27 учасників Співдружності, що є свідченням розгалуженої системи економічних відносин між Україною та Європейським Союзом. Метою інтеграції українських транспортників до ринку транспортних послуг країн ЄС є прагнення держави забезпечити розвиток експорту транспортних послуг, ефективніше використовувати транзитний потенціал, підвищувати конкурентоспроможність вітчизняного транспорту на міжнародному ринку транспортних послуг.

Інфляція в країні негативно впливає на будь-яке підприємство в Україні, в тому числі і на ТОВ «Кій Авіа Карго». В умовах нестабільної економіки та росту курсу долару підприємству потрібно вчасно реагувати зміною цін, однак підвищення цін призводить і до втрати замовників. Оскільки в умовах інфляції знижується цінність грошової одиниці, в якій складається бухгалтерська звітність, то певний вплив здійснюється і на розмір статутного капіталу. Чим довший процес формування статутного капіталу, тим менший розмір статутного капіталу буде відповідати тій номінальній величині, яка закріплена в установчих документах.

Загроза дефолту України, подальше знецінення гривні, відсутність золотовалютних резервів для її підтримки призводить до нестабільності макроекономічної ситуації та має негативний вплив на діяльність ТОВ «Кій Авіа Карго».

Значне погіршення показників функціонування транспортної системи України під час фінансово-економічної кризи обумовлене зменшенням попиту на послуги транспорту з боку провідних вантажоформуєчих галузей економіки та з боку населення. Економіка України виявилася надто вразливою до проявів світової кризи, вона досі не позбавилася глибоких структурних

деформацій попереднього періоду, значно відстає від розвинених країн за сукупною продуктивністю наявних факторів виробництва, рівнем добробуту населення, спроможністю забезпечувати стійкий розвиток. У період фінансовоекономічної кризи обсяги фінансування розвитку транспортного комплексу України, які й до цього були недостатніми, зменшилися до рівня, що не забезпечують навіть простого відтворення основних виробничих фондів. У зв'язку з цим, обсяги перевезень вантажів та пасажирів на всіх видах транспорту (без трубопровідного) зменшилися у 3-5 разів.

Наразі в складних економічних умовах населення України зацікавлене в трудовій діяльності, а зростання рівня заробітної плати дозволяє зробити висновок про позитивну динаміку даного фактору. Зважаючи на інфляцію більшість споживачів прагне вкласти гроші в товари чи послуги, що зумовлює зростання кількості потенційних клієнтів.

Таким чином, провівши PEST – аналіз, можна зробити висновки, що є ряд факторів, які гостро впливають на міжнародну транспортну діяльність ТОВ «Кій Авіа Карго». До них в основному належать нестабільна політична та економічна ситуація в країні.

Основними ризиками діяльності ТОВ «Кій Авіа Карго» є економічні (інфляція, зокрема, зростання курсу долара), політичні (зростання невпевненості в умовах ведення бізнесу). Фактори, які позитивно впливають на діяльність ТОВ «КІЙ АВІА КАРГО» це, в основному, залучення нових технологій, підвищення якості та вдосконалення технології транспортно – експедиційного обслуговування.

Проаналізуємо основних конкурентів ТОВ «Кій Авіа Карго» на ринку транспортно – експедиційного обслуговування України. Для аналізу конкурентного середовища підприємства ТОВ «Кій Авіа Карго» використаємо модель п'яти конкурентних сил М.Портера:

- конкурентний вплив споживачів;
- конкурентний тиск постачальників;
- конкуренція з боку реалізаторів послуг-замінників з інших галузей;

- конкуренція між учасниками галузі;
- загроза з боку нових конкурентів у галузі.

Конкурентний вплив споживачів. Сила впливу споживачів ТОВ «Кій Авіа Карго» велика, оскільки існує багато реалізаторів транспортно – експедиційних послуг, ціни на який не дуже відрізняються, а, отже, споживачу не важко змінити продавця. До того ж він може самостійно обрати місце й час придбання послуги. Якщо ціна послуги не задовольняє споживача, він купить її пізніше, коли вона знизиться, або там, де вона нижча на даний момент. Тому підприємству необхідно боротися за кожного клієнта, тому що в будь-який момент споживач може відмовитися від послуг даного підприємства та без значних витрат для себе обрати інше підприємство.

Конкурентний тиск постачальників. Конкурентний вплив з боку постачальників незначний, оскільки ТОВ «Кій Авіа Карго» - компанія, яка надає власні послуги. Конкуренція з боку реалізаторів послуг-замінників з інших галузей. Щодо послуг замінників, то їх не має, оскільки послуги даної галузі замінити неможливо ніяким іншими послугами.

Загроза з боку нових конкурентів у галузі. Можливість появи нових конкурентів у галузі залежить від двох факторів – вхідних бар'єрів та очікуваної реакції діючих на ринку підприємств на появу нового суперника. У даній галузі наявні певні бар'єри для нових підприємств. Наприклад, це не вигідне становище по витратах, що не залежить від розмірів нового підприємства, яка має намір вийти на ринок оскільки у діючих підприємств є переваги у вигляді наявності вже функціонуючих потужностей, ефекту навчання.

Малим підприємствам буде важко досягти високого рівня конкурентоспроможності ще й через необхідність досить значних початкових капіталовкладень, оскільки реалізація високоякісного продукту вимагає використання нових технологій, авіапарку тощо.

Представимо сильні та слабкі сторони підприємства ТОВ «Кий Авіа Карго» на рис. 2.7. Ідея аналізу полягає в направленні зусиль на перетворення слабких сторін в сильні, а загроз в можливості і розвитку сильних сторін.



Рис. 2.7. Сильні та слабкі сторони підприємства

Ринок компаній транспортно – експедиційних компаній потрібно розділити за видами транспорту. У морському секторі - це Global Ocean Link, Laman Shipping, Formag. У залізничному бізнесі - Gradalogistic, "Логістранс", "Пласке" і "Галь-ДЖЕНЕРАЛТРАНС". В автомобільному - це Laman Shipping і багато членів АсМАП, в авіаційному - компанія "Кий Авіа Карго" та "Ейр Київ Карго".

3. ПРОЕКТНА ЧАСТИНА

КАФЕДРА ОАРП				НАУ. 20.3. 89. 300 ПЗ				
Виконала	Бондаренко Є.С			ПРОЕКТНА ЧАСТИНА	Літера	Арк.	Аркушів	
Керівник	Разумова К.М.					Д	67	24
Консулт	Разумова К.М.				ФТМЛ 275 ОР – 204М			
Н. контр.	Герасименко І.М							
Зав. каф.	Разумова К.М.							

3.1. Стратегічні напрямки удосконалення технологій транспортно – експедиційної діяльності підприємства ТОВ «Кий Авіа Карго»

Під час аналізу та проведеного дослідження здійснення операційної та господарської діяльності підприємства було визначено, що ТОВ «Кий Авіа Карго» здійснює дуже широкий спектр послуг, але для втримання партнерів, укріплення своїх позицій на внутрішньому ринку та відмовою авіакомпанією від послуг посередників потрібно запропонувати підприємству новий вид послуги, яку воно може виконувати самостійно и вдосконалити, підвищити ефективність технологій транспортно – експедиційного обслуговування задля максимізації якості під час перевезення та оптимізації витрат та отримання максимального прибутку при виконанні транспортної операції.

Закріплення своїх позицій та удосконалення якості послуг, які надає компанія є важливими та пріоритетними для ефективного розвитку.

Для досягнення поставленої мети пропонується вдосконалити технології транспортно – експедиційного обслуговування на автомобільному транспорті, придбати власні автомобілі для виконання контейнерних вантажних перевезень, оптимізувати діяльність компанії.

Збільшення потреб вантажної клієнтури щодо послуг транспортно-експедиційних компаній має здійснюватися через зростання відповідного числа підприємств–експедиторів, а також за рахунок збільшення загальної номенклатури послуг. За умови оптимізації роботи перевезення вантажу буде мати наступні капітальні витрати щодо придбання автопарку.

В дипломному проекті зроблена пропозиція щодо здійснення купівлі чотирьох автомобілів марки FOTON типу VJ1042 із складовими. Необхідно сказати, що основними учасниками ринку експедирування є компанії із приватним капіталом, які поділяються на ті, що перевозять те що вони виробляють та на підприємства, які потребують одержання послуг перевезення.

Загальні принципи співпраці підприємств - експедиторів наведені у табл.

3.1.

Таблиця 3.1.

Загальні принципи співпраці підприємств – експедиторів

Критерій	Перевізник	Експедитор
Швидкість обробки заявки	-	+
Універсальність обробки заявлень	-	+
Складання та організація мультимодального перевезення	-	+
Гнучкість обслуговування	-	+
Додаткові послуги на етапі перевезення	-	+
Вартість послуг		

До вантажної клієнтурі надаються такі вимоги, які пред’являються щодо споживачів транспортної продукції, які приведені на рис. 3.2. Головними тут є мінімізування термінів доставки, а також виконання перевезення з дотриманням всіх технологічних норм з перевезень.

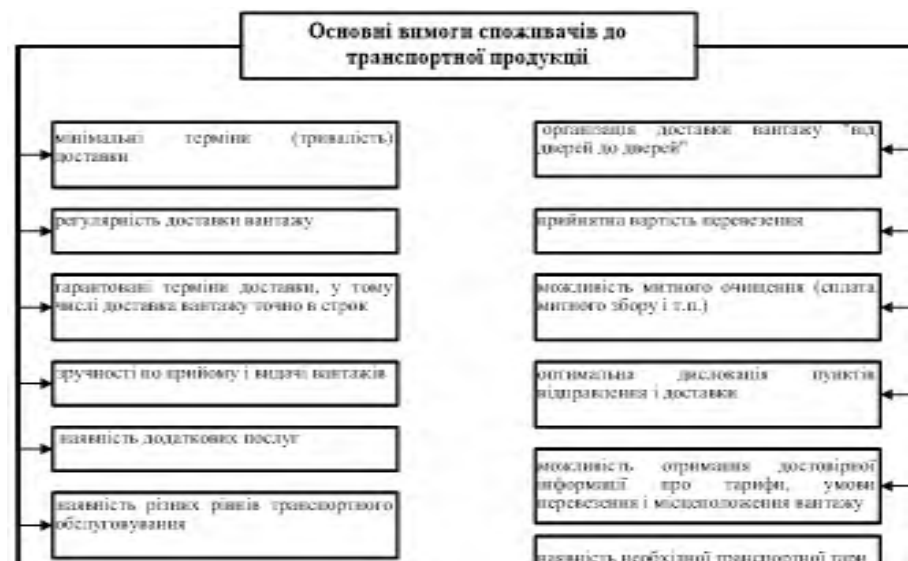


Рис. 3.2. Вимоги, які пред’являються щодо споживачів транспортної продукції

При планування власної діяльності у транспортних підприємств виникають певні бар'єри у роботі, що можуть бути викликані певними обмеженнями. Загальні проблеми підприємств-експедиторів наведено на рис. 3.3.

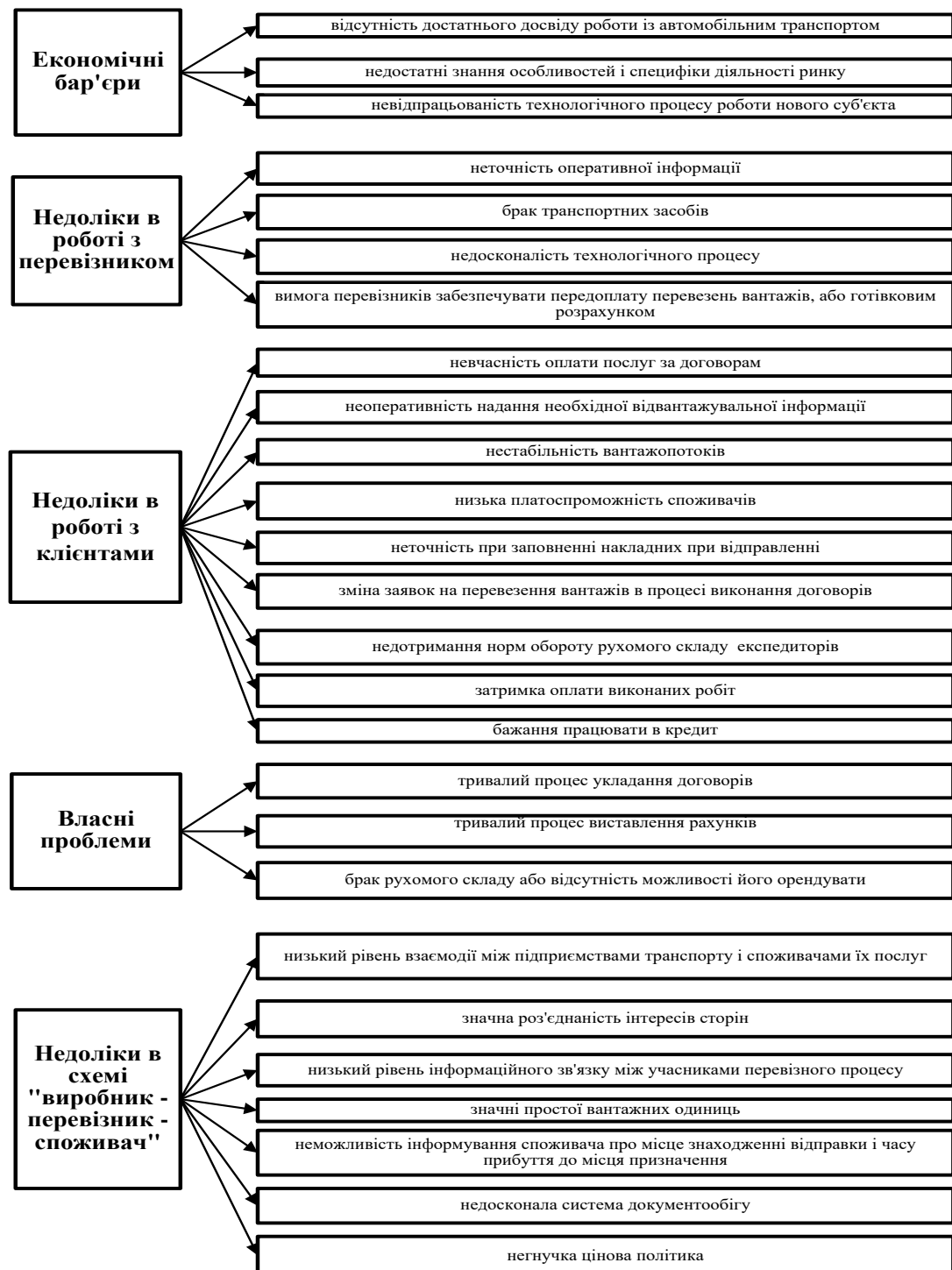


Рис. 3.3. Проблеми підприємств - експедиторів

Головними завданнями саме послуг експедирування є здійснення якісного розділу та контролю за здійсненням кожної із операцій чи послуг. Під наданням послуг щодо експедирування повідні спеціалісти розуміються наявні допоміжні операції, які мають покращити обслуговування вантажів.

До таких операцій, які мають покращити обслуговування вантажів необхідно віднести здійснення складування, зберігання, а також упакування вантажу та інші, які представленні на рис. 3.4. Проведення консультацій, проходження митних формальностей, створення схем доставки вантажів також необхідно віднести до таких операцій.



Рис. 3.4. Головні переваги лідер ринку експедирування

Особливістю роботи експедиторів у країнах Європейського Союзу є робота із участю агентів на морських перевезеннях, що є актуальним видом роботи. Варто зауважити, що більшість таких агентів отримує доходи саме від цього виду діяльності.

Для проведення диверсифікування своєї та збільшення загального рівня прибутків, підприємства забезпечені власним автопарком, що дозволяє їм проводити доставку вантажів із використанням контейнерів щодо використання комплексів складування, а також використовуючи складські комплекси для проведення пакування вантажів та їх консолідування.

Агентські компанії, які займаються обробкою контейнерних перевезень, мають здійснювати і ряд додаткових функцій щодо проведення операцій із експедирування контейнерів, а також наявних автомобілів.

При чому, варто зауважити, що провідні компанії-експедитори, які були проаналізовані проводять реалізацію роботи експедиторів та здійснення реалізації власних послуг із доставкою автомобілями. Окремі з них також здійснюють перевезення із залученням авіації та моря. Робота таких компаній є налагодженою та скоординованою.

Ефективність перевезення вантажів визначається наступними факторами: безперебійністю процесу, витратами та швидкістю.

Безперебійність транспортування відбиває залежність транспортної функції від багатьох чинників. Наприклад, якщо на деяке регулярне перевезення одного разу знадобилося три дні, а наступного разу – сім днів, то на маршруті даного перевезення існують проблеми з безперебійністю. Безперебійність транспортування значною мірою впливає на якість перевезення, та в деякому роді являє собою основним чинником якості перевезення.

Транспортні витрати складаються з двох чинників – це витрати пов'язані з переміщенням вантажу між декількома географічними точками, та витрати на управління запасами.

Швидкість транспортування вантажів – це той час, за який здійснюється перевезення від вантажовідправника к вантажоодержувачу. При цьому слід зазначити, що витрати пов'язані зі швидкістю – тобто, чим вища швидкість доставки вантажу, тим вища і ціна перевезення, тому необхідно використовувати по можливості оптимальний баланс між швидкістю та вартістю перевезення.

Основними критеріями ефективності перевезення є:

- прибуток транспортного підприємства;
- собівартість перевезень;
- втрати вантажу під час транспортування та складування;
- продуктивність транспортних засобів;
- своєчасність доставки вантажів клієнтам;
- тривалість перевезення вантажів;
- продуктивність засобів складської механізації та автоматизації;
- трудомісткість транспортних та складських операцій;
- позатранспортні витрати.

Оптимізація перевезень – процес вибору з безлічі можливих (альтернативних) варіантів плану або організації перевезень одного найкращого, тобто оптимального, варіанту з точки зору прийнятого критерію оптимальності і певних обмежень.

Оптимізація перевезень здійснюється, як правило, із застосуванням економіко-математичних методів. Оптимізація перевезень здійснюється при плануванні перевезень і управління перевізним процесом (регулювання руху поїздів, порожніх і навантажених вагонопотоків, маневрової і вантажної роботи і т. п.). Для порівняльної оцінки можливих рішень (альтернатив) і вибору найкращого користуються критерієм оптимальності прийнятого рішення. Критерієм оптимізації є повне і високоякісне задоволення попиту клієнтів у перевезеннях.

Чисельно цей критерій виражається різних показниками. При плануванні перевезень вантажів використовуються такі показники критерію оптимальності: найкоротша відстань перевезення чи мінімум вантажообігу; найменший розмір транспортних витрат на перевезення; мінімум сукупних витрати на виробництво і транспортування; мінімальні витрати на перевезення (доставку) часу, та інше в залежності від цілей і умов вирішення оптимізації.

Залежно від задач ці показники можуть бути різними за структурою включно з елементами витрат і по характеру використання. Так, в умовах поточного планування перевезень при сформованому розміщенні пунктів відправлення і прибуття вантажів і незмінному обсязі перевезень в межах одного виду транспорту показниками оптимальності (цільовою функцією) можуть бути мінімум вантажообігу, розмір постійної або залежної від обсягу перевезень частини експлуатаційних витрат транспорту, тарифних плат за перевезення, наведених експлуатаційно-будівельних витрат (повних або розрахованих на приріст вантажопотоку).

При цьому в наведені витрати включаються крім поточних витрат зіставні капітальні вкладення в рухомий склад (без витрат в пост, пристрої), а також вартість вантажної маси. При оптимізації транспортно-економічних зв'язків на перспективу показником оптимальності часто приймається мінімум сукупних приведених витрат на виробництво і переміщення продукції, тобто витрати всієї сфери обігу (витрати на складське господарство, тару, перевезення та ін операції).

Для оптимізації транспортно-технологічної схеми необхідно здійснити наступні кроки:

1. Обстеження підприємства та складання технічного завдання. Технічне завдання складається в тісній співпраці з представниками замовника. Завдання цього етапу - правильно зрозуміти і сформулювати мету створення схеми та особливості транспортного роботи підприємства.

2. Розробка, тестування та узгодження алгоритму рішення. На цьому етапі поставлені в технічному завданні завдання та умови формулюються на

математичній мові і розробляється спеціалізований алгоритм. Розробляються тестові програми, що дозволяють реально оцінити ефективність розроблюваного алгоритму: якість виконання завдання, тривалість роботи і т.п.

3. Підготовка моделі мережі маршрутів. Хоча всі мережі маршрутів досить природно розбиваються на два основних типи - внутрішньоміські і міжміські, поставлена задача може внести свої особливості, що вимагають деяких доопрацювань стандартного програмного забезпечення та введення додаткової інформації у вже наявну "стандартну" мережу маршрутів.

4. Розробка програм і баз даних.

5. Інтеграція з існуючою обчислювальною середовищем підприємства. Інтеграція здійснюється в двох напрямках: передача вихідних даних для розрахунку (парк транспортних засобів, перелік складів і замовлень і т.п.) в розроблювану систему і передача результатів розрахунку маршрутів в інші системи: складську, обліку робочого часу і т.п.

Процес здійснення робіт щодо навантаження на різні засоби транспорту приведено на на розвантаження з них здійснюється за схемою наведеною нами на рис. 3.5.

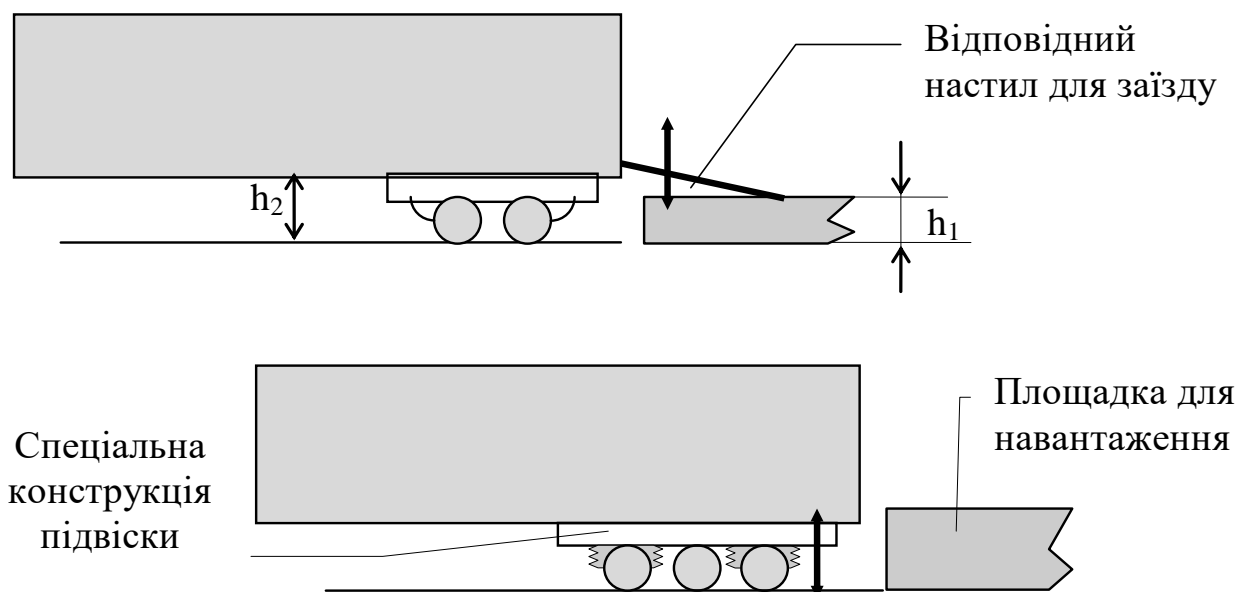


Рис. 3.5. Організація навантаження на транспортні засоби

Дуже актуальним при доставці автотранспортом є організація забезпечення передачі даних за якісними схематично-алгоритмічними засобами. На рис. 3.6. приведено схему-алгоритм обміну інформаційними даними щодо керування процесом перевезень.

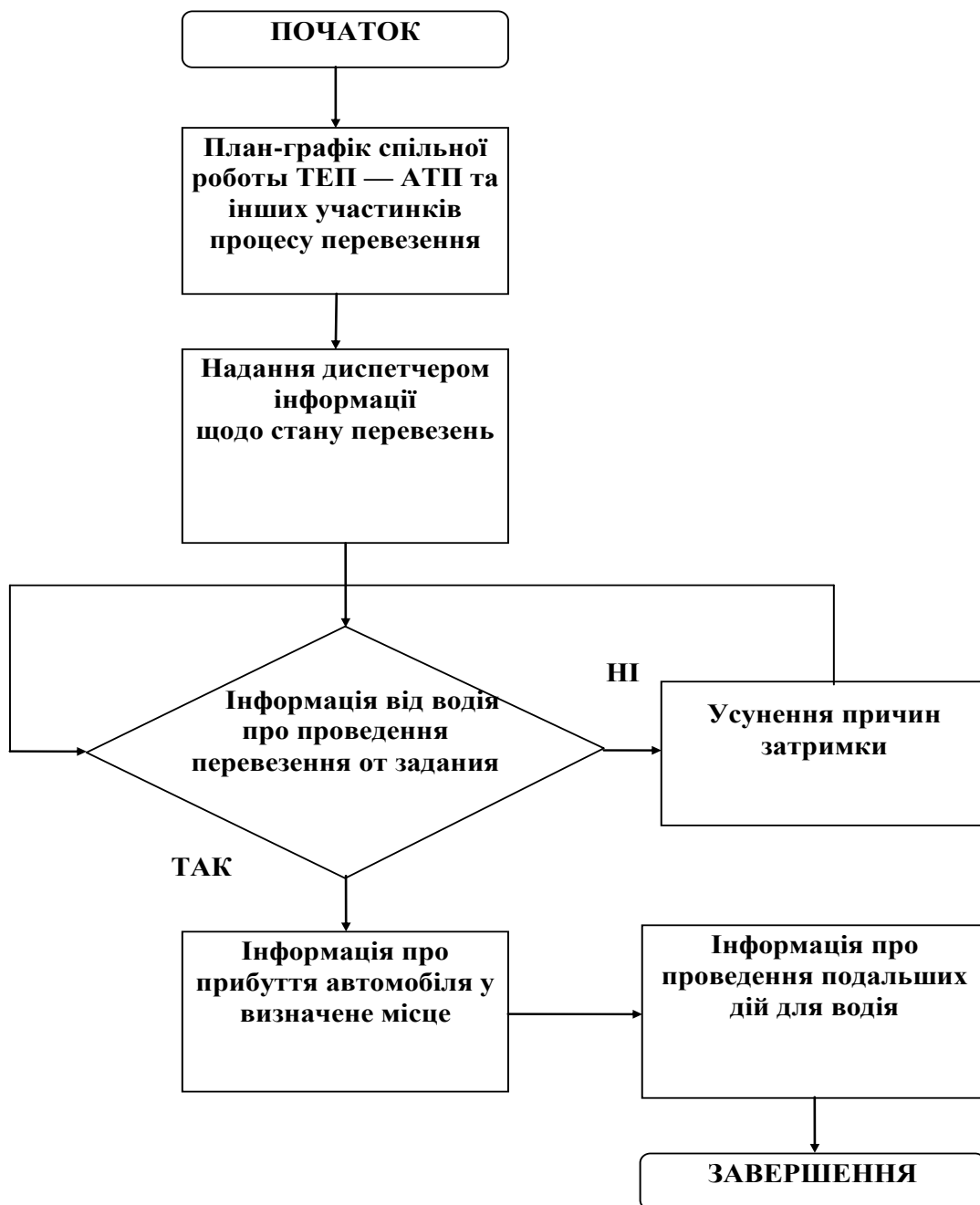


Рис. 3.6. Схема-алгоритм обміну інформаційними даними щодо керування процесом перевезень

Аналізуючи цей алгоритм можна визначити передумови проведення обміну інформацією при проведенні управління доставками вантажів, що нині є актуальними для ТОВ «Кий Авіа Карго». На рис. 3.7. нами зображена схема-ланцюг доставки, яка може бути реалізована.

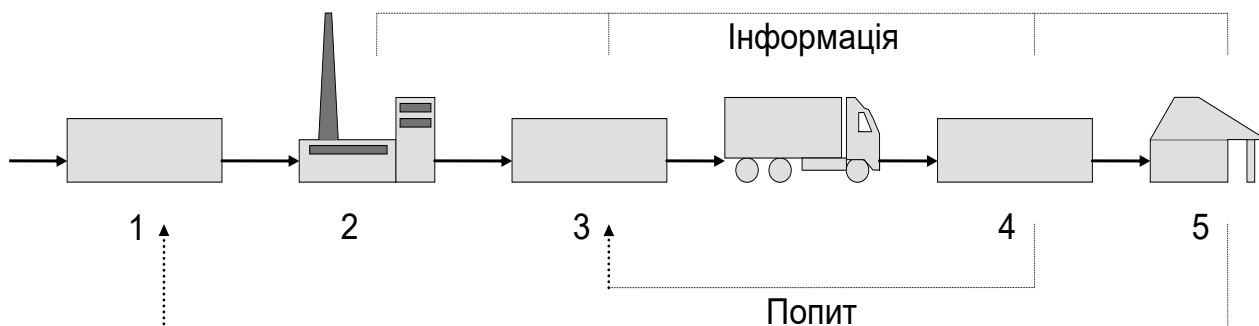


Рис. 3.7. Схема-ланцюг доставки за потреби надання послуг, експедирування при організації обслуговування тих чи інших потоків, де:

1 - склад сировини, 2 - виробничі потужності, 3 - склад, на якому зберігається готова продукція, 4 - склад вантажоодержувача, 5 - кінцевий ринок збуту.

Компанія, яка надає послуги в сфері обслуговування, має на меті нарешті задовольняти потреби клієнтів, діставати прибуток і бути, як більшість із нас звикло говорити, конкурентоспроможною як на внутрішньому, так і на міжнародному ринках [26, с.222].

Ефективність діяльності компанії також залежить від, як усі знають, повного усвідомлення потреб споживачів, вербування спеціалістів, залучення новітніх технологій, деталізованого аналізу ринку, узгодженої роботи усіх підрозділів компанії, вдосконалення технологічних ліній на підприємстві, автоматизації й механізації дій і т.д.

Компанія ТОВ «Кий Авіа Карго» уже досить здавна є фаворитом як на інтернаціональному так і на вітчизняному ринках. Але, діяльність компанії може мати недоліки через недоробки в технологічному процесі. Функціонування всіх підрозділів може бути досить злагодженим, але потрібно усвідомлювати, що недопрацювання у виконанні однієї з операцій,

відображається на всьому технологічному процесі. Приміром, коли експедитор несвоєчасно доставив вантаж на склад, те потрібно буде, зрештою, затримувати всю партію вантажу, тому що всі відправлення консолідується по напрямках.

І дійсно, у випадку, коли консолідація вантажу затримається, то це веде до збою всього технологічного процесу. Далі ми маємо затримку з навантаженням на рейс, а можливо навіть, що даний консолідований вантаж відправиться наступним рейсом. Для оптимізації діяльності пропонуємо наступні кроки:

1. Нова система повинна припускати прибуття імпортного вантажу в ранковий час. Наприклад, зараз вантажі прибуває авіатранспортом у Київ в 11 годин ранку, приблизно в 13 годин дня автомобіль привозить вантаж у сортувальний центр, тобто дві години вантаж перебуває в колії й на перевантаженні з автотранспорту на авіатранспорт.

2. Транспортна система повинна припускати наявність додаткового рейсу для експортних вантажів. Так, вантажі на відправлення за кордон, збираються експедиторами до 14 годин дня, тобто в 14.00 вантаж повинен бути вже на складі, далі він проходить консолідацію й митний контроль і відправляється в аеропорт. Меж тем, вантажі які зібрані після 14.00 відправляються лише на наступну добу, а це додаткові незручності для клієнтів. Додатковий рейс розв'язав би цю проблему, але тільки у випадки економічної доцільності.

3. Розширення внутрішнього сполучення шляхом придбання автозасобів для доставки вантажів ТОВ «Кий Авіа Карго» по всій Україні та виконання вантажнихх контейнерних перевезень за замовленням приватних підприємств. Із цього випливає, що можна було б на основі вивчення попиту розробити нові маршрути, причому не щоденні, а з деякою періодичністю в міру нагромадження відправлень, що б кур'єр не їздив лише за одним відправленням. Так само це нововведення дозволило б залучити нових клієнтів.

4. Ввести додатковий персонал, який допомагав би клієнтурі заповнювати супровідний документи на перевезення. Так, трапляється, що дуже часто клієнт подає неправильно заповнені документи, тому відправлення вантажу затримується як мінімум на добу, якщо клієнт не встигає до 14 годин дня подати виправлені документи в офіс. Щоб уникнути цих непорозумінь, коштувало б увести спеціальних агентів, які за невелику комісію допомагали б клієнтурі заповнювати супровідні документи на відправлення.

5. Автоматизація сортувального центру – одна з необхідних заходів. Процес автоматизації дозволив би знизити частку ручної праці, а так само зменшити кількість працівників задіяних на сортування, зменшити кількість помилок.

Розглянемо більш детально транспортно – технологічні схеми, які можна впровадити ТОВ «Кий Авіа Карго» для виконня вантажних перевезень як на території України так і на міжнародному сполученні. Представимо графічно на рис.3.8.



Рис. 3.8. Транспортно-технологічна схема доставки вантажів по Україні

1. Передача вантажу від замовника к підприємству. Вантажовідправник передає вантаж кур'єру, або доставляє сам вантаж до сортувального складу.

2. Завантаження у автомобільний транспорт та транспортування до сортувального складу. Кур'єр приймає вантаж від замовника, та розміщує його в вантажному відсіку автомобілю, транспортує вантаж до сортувального складу.

3. Розвантаження на сортувальному складі. Вантаж розвантажується на сортувальному складі.

4. Перевірка пакування, вимір габаритів та маркування вантажу. Проводиться перевірка пакування, або додаткового пакування у разі необхідності. Вимірюються габарити, вага або об'ємна вага. Проводиться маркування згідно правил, або за вимогами клієнта, якщо у цьому є необхідність, або клієнт наполягає.

5. Розподіл вантажів по напрямках доставки. На даному етапі вантаж проходить консолідацію перед відправкою.

6. Завантаження в автомобільний транспорт та транспортування до складу пункту призначення. На даному етапі вантаж транспортується в один із регіональних розподільчих центрів (Одеса - весь південний регіон, Дніпропетровськ - східні регіони, Київ - центральний та західний регіони.)

7. Розвантаження на складі пункту призначення. Вантаж розвантажується та розконсолідовується на регіональному розподільчому пункті.

8. Сортування по маршрутах доставки та завантаження до автотранспорту, транспортування до вантажоодержувачу. Вантаж сортується та доставляється в кінцеві пункти призначення, тобто вантажоодержувачам.

9. Передача вантажоодержувачу. Вантаж передається одержувачу. Одержувач проставляє свій підпис у доставочному документі, що є підтвердженням виконання перевезення.

Технологічна схема доставки вантажів на міжнародних рейсах більш складна, ніж по Україні та наведена на рис. 3.9.



Рис. 3.9. Транспортно-технологічна схема міжнародної доставки вантажу

1. Передача вантажу від замовника к підприємству. Вантажовідправник передає вантаж кур'єру, або доставляє сам вантаж до сортувального складу.

2. Завантаження у автомобільний транспорт та транспортування до сортувального складу. Кур'єр приймає вантаж від замовника, та розміщує його в вантажному відсіку автомобілю, транспортує вантаж до сортувального складу.

3. Розвантаження на сортувальному складі. Вантаж розвантажується на сортувальному складі.

4. Перевірка пакування, вимір габаритів та маркування вантажу. Проводиться перевірка пакування, або додаткового пакування у разі необхідності. Вимірюються габарити, вага або об'ємна вага. Проводиться маркування згідно правил, або за вимогами клієнта, якщо у цьому є необхідність, або клієнт наполягає.

5 Перевірка документів на вантаж. При міжародній отправці обов'язково прилагається пакет документів:

- заява на регіональну митницю;
- інвойс-проформа;
- авіанакладна;
- ксерокопія паспорту;
- товарний чек, чи платіжний документ, що затверджує вартість відправки.

Крім того, можуть знадобитися додаткові документи, наприклад ветеринарні, фіто-санітарні сертифікати, сертифікат екологічного контролю та ін.

6. Митний контроль. Проходження митного контролю, перевірка відповідності вартості відправки с вказаною вартістю у декларації, перевірка додаткових докуметів.

7. Консолідація відправок. Вантаж консолідується у спеціально контейнері.

8. Завантаження вантажу та транспортування в аеропорт автомобільним транспортом.

9. Перевантаження на авіатransпорт. Вантаж перевантажується з автомобільного транспорту на авіаційний за допомогою засобів механізації, що встановлені на літаку.

10. Транспортування до розподільчого центру в Німеччині. Вантаж транспортується літаком до Німеччини (Лейпциг).

11. Перевантаження на автотransпорт, транспортування до сортувального центру. Вантаж перевантажується на автотransпорт, та поступає в розподільчий склад.

12. Сортування вантажу по країнах доставки. Вантаж розконсолідується, та розподіляється згідно країнам доставки за допомогою технології штрих-кодування.

13. Короткочасне зберігання вантажу та завантаження на літак. Розподілений вантаж короткочасно зберігається на складі перед відправкою рейсу в країну призначення.

14. Переліт вантажу до країни призначення. Вантаж доставляється авіаційним транспортом до країни призначення.

15. Перевантаження на автомобільний транспорт, транспортування до регіонального розподільчого пункту. Вантаж перевантажується на автомобільний транспорт та прямує у регіональний розподільчий центр країни призначення.

16. Розвантаження, проходження митного контролю, та митне відчищення. Проходження необхідних митних процедур згідно законодавства країни призначення, можливе короткочасне зберігання вантажів, доки вони проходять митне очищення.

17. Сортування по маршрутах доставки та завантаження до автотransпорту, транспортування до вантажоодержувачу. Вантаж сортується та доставляється в кінцеві пункти призначення, тобто вантажоодержувачам.

18. Передача вантажоодержувачу. Вантаж передається одержувачу. Одержувач проставляє свій підпис у доставочному документі, що є підтвердженням виконання перевезення.

Було наведено приклади організації технологічних схем організації транспортного процесу цього перевізника як при відправці вантажів та в середині України, так і на міжнародних відправленнях з детальним описом усіх компонентів та етапів цих схем.

3.2. Визначення ефективності проекту удосконалення технологій транспортно – експедиційного обслуговування

За умови оптимізації роботи перевезення вантажубуде мати наступні капітальні витрати щодо придбання автопарку. В дипломному проекті зроблена пропозиція щодо здійснення купівлі чотирьох автомобілів марки FOTON типу VJ1042 із складовими. Загальна вартість транспортного засобу, який вже діє на ринку, коливається у межах 14-16 тис. дол. США. Присутня необхідність у розробці станції технічного обслуговування цих автомобілів. Витрати на її створення будуть у межах 10 тис. дол. США. Це будуть лише капітальні витрати. Отже, занесено приведені дані у табл. 3.3.

Таблиця 3.3

Капітальні витрати на покращення діяльності, дол. США

Найменування статей витрат	Вартість одиниці	Кількість одиниці	Загальна вартість
Транспортні засоби	15000	4	4500
Підготовка транспортної площадки	1000	1	10000
Всього			55 000

У табл. 3.4. приведено постійні витрати щодо покращення роботи відділу доставки», дол. США. Із них ми бачимо рівень витрат на здійснення амортизаційних відрахувань та інші витрати.

Необхідно встановити можливий обсяг перевезень, який будуть проводити на цих автомобілях водії. Отже ця складова буде приблизно у 1300 машино-рейсів за річний проміжок часу.

Таблиця 3.4

**Розрахунок постійних витрат на вдосконалення перевізного процесу,
дол. США**

Найменування статей витрат	Порядок рахування	Вартість в рік
Амортизаційні відрахування на капітальні витрати	6% від капітальних витрат в рік	3 300
Загальновиробничі витрати на транспортний відділ	5% від капітальних витрат в рік	2750
Заробітна платня водіїв	8 чоловік по 12 000 тис. грн/місяць	12 000
Технічне обслуговування та ремонт (включаючи капітальний ремонт)	5% від вартості транспортних засобів в рік	2750
Всього		20800

Надалі встановимо витрати щодо здійснення командировок водіїв, які будемо визначати виходячи із того, що куплені автомобілі будуть проводити, за середніми підрахунками, до 60 рейсів щороку. А отже, визначення витрат на командування водіїв варто проводити за стандартною формулою, яка

передбачає добуток кількості діб, які перебуває водій у рейсі та рівня винагороди.

Загалом одному водієві має бути виплачені добові в межах 17-18 дол. За добу. За умови дотримання цієї пропорції рівень витрат на здійснення командирівання буде наступний. Формула для здійснення розрахунків витрат на командирівання водія приведена далі.

$$B_{\text{команд}} = K_{\text{м-р}} * t_{\text{м-р}} * S_{\text{команд}} + 12 * S_{\text{ст}} \quad (3.1)$$

де $B_{\text{команд}}$ – командировочні витрати на одного водія протягом календарного року;

$K_{\text{м-р}}$ - кількість машино – рейсів, які має виконати один водій протягом одного року;

$t_{\text{м-р}}$ – тривалість одного машино – рейсу, діб;

$S_{\text{ст}}$ – ставка водія за місяць;

$$B_{\text{команд}} = 60 * 4,5 * 18 + 50 * 12 = 6060 \text{ дол/рік}$$

Перейдемо до наступного етапу та обчислимо витрати на здійснення відрядження, дані для розрахунку наведені в табл. 3.5.

Таблиця 3.5.

Визначення витрат на здійснення відрядження

Найменування витрат	Величина оплати відрядження, дол/добу	Час проведений у відрядженнях одним водієм/діб	Загальна річна вартість відряджень, дол.
Відрядження водіїв	18	270	19 440

Для визначення витрат палива на один машино-рейс по маршруту Львів–Київ–Львів використаємо наступну формулу.

$$P_{m-p} = P_{100} * M \quad (3.2)$$

де P_{m-p} – витрати пального на один машино – рейс;

P_{100} – витрати пального на 100 км пробігу автомобіля;

M – відстань машино – рейсу.

$$P_{m-p} = 12/100 * 1000 = 120 \text{ літрів}$$

Для виконання колового рейсу, необхідно розрахувати витрати палива на здійснення колового рейсу Львів – Київ – Львів. Дані, які необхідні для розрахунку наведені в табл. 3.6.

Таблиця 3.6.

Витрати палива на здійснення колового рейсу Львів – Київ – Львів

Показник	Витрати палива на рейс, л	Вартість палива, дол/літр.	Вартість палива на машино – рейс	Загальна річна вартість використаного палива
Паливо	120	1	120	8520

Визначення перемінних витрат щодо здійснення планової кількості рейсів щороку приведено наведено у табл. 3.7. Наведені дані свідчать, про загальні витрати в межах 27900 дол. США. При чому левову частку витрат буде нести підприємство саме на відрядження водіїв.

Таблиця 3.7

Змінні витрати на здійснення планової кількості рейсів, дол

Найменування статей витрат	На машино – рейс	Всього на рік
Відрядження водіїв	60	19 400
Паливо	120	8500
Всього	383	27900

Зрештою, обсяги робіт, які мають бути здійснені мають у повній мірі відповідати сумах постійних щорічних витрат на рік, а також рівню змінних витрат виходячи із здійсненого обсягу робіт, табл. 3.7.

Вартість здійснення одного рейсу машини буде визначатися за формулою, наведеною далі.

$$B_{m-p} = B_{\text{пост } m-p} + B_{\text{змін } m-p} \quad (3.3)$$

де B_{m-p} – загальні витрати на виконання одного машино – рейсу;

$B_{\text{пост } m-p}$ – постійні витрати на виконання одного машино – рейсу;

$B_{\text{змін } m-p}$ – змінні витрати на виконання одного машино – рейсу;

$$B_{m-p} = 240 + 383 = 623 \text{ дол.}$$

Загальні витрати щодо виконання наведених обсягів робіт B_v визначатимуться за формулою, яка приведена далі:

$$B_v = B_{\text{пост}} * K_k + B_{\text{змін}} * K_k \quad (3.4)$$

де B_v – загальна вартість виконання всього об'єму робіт;

$B_{\text{пост}}$ – постійні витрати на виконання річного об'єму перевезень вантажів;

K_k - кількість вантажів, які планується перевезоти в прогноований період;

$B_{\text{змін}}$ – зміні витрати на виконання річного об'єму перевезегь вантажів;

$$B_{\text{пост}} = 240 * 15 + 383 * 15 = 9345 \text{ дол.}$$

Далі, визначимо та представимо дані виходячи із обсягу робіт в табл. 3.8.

Таблиця 3.8

Зміні витрати із виконаного обсягу робіт, дол.

Найменування статей витрат	На машино – рейс	Всього на рік
Постійні витрати	240	3600
Змінні витрати	383	5745
Всього	623	9345

Визначимо витрати, які будуть при наявній схемі, із залученням до проведення транспортування найманого транспорту. Розрахунок витрат, які здійснює підприємство має проводитися за використанням арендованого автомобільного транспорту, з цією метою здійснимо множення кількості контейнерів, що мають бути доставлені на витрати щодо доставлення кожного з них.

Формулу необхідно використати для здійснення розрахунків витрат, які буде ляжуть на компанію при аренді автотранспорту.

$$B_n = K_k * B_\theta \quad (3.5)$$

де B_n – витрати, які несе компанія при експлуатації арендованого автомобільного транспорту;

B_θ - вартість доставки однієї тони вантажу найманим автомобільним транспортом;

$$B_n = 80 * 500 = 40\,000 \text{ дол.}$$

Зрештою, при наявних обсягах поставок витрати будуть становити до 40 тис. доларів США. Встановимо економічну ефективність реалізації пропонування нововведень. Загальна формула для розрахунку наведена далі.

$$E = B_6 - B_H \quad (3.6)$$

де E – ефект від впровадження логістичної схеми доставки вантажів вантажоодержувачем власним автотранспортом;

B_6 – річні витрати на перевезення власним автотранспортом;

B_H – річні витрати на перевезення вантажів придбаним автотранспортом.

$$E = 40\,000 \text{ тис. дол} - 37\,425 \text{ тис. дол} = 2755 \text{ дол /рік}$$

Проведемо визначення терміну окупності даного проекту, проте лише за умови, якщо він буде ідентичним щодо відношення капітальних витрат щодо покращення роботи транспортного відділу до зменшення витрат, що буде отримано при його реалізації.

Використаємо наведено нижче формулу.

$$T_{ок} = K/E \quad (3.7)$$

де $T_{ок}$ - термін окупності проекту;

K – капітальні витрати на створення транспортного відділу;

E – ефект впровадження логістичної схеми доставки контейнерів вантажоодержувачем власним автотранспортом.

$$T_{ок} = 8375/2755 = 3.1 \text{ рік}$$

Отже, пропонований проект покращення роботи відділу доставки загалом є ефективним, період його окупності є допустимим, оскільки ідеться про купівлю нових автомобілів.

ВИСНОВКИ

КАФЕДРА ОАРП				НАУ. 20. 03. 89. 002 ПЗ				
Виконала	Бондаренко Є.С			ВИСНОВКИ	Літера	Арк.	Аркушів	
Керівник	Разумова К.М					Д	91	4
Консульт	Разумова К.М				ФТМЛ 275. ОР – 204М			
Н. контр.	Герасименко І.М.							
Зав. каф.	Разумова К.М.							

Транспортування та перевезення мають важливу роль у міжнародній торгівлі. Компанії повинні вибрати правильний метод транспортування.

Існують різні фактори, які впливають на рішення компанії щодо того, який вид транспорту використовувати. Ці фактори можуть залежати від вимог бізнесу, країни призначення чи товарів, що перевозяться. 31 Міжнародні перевезення – це перевезення вантажів або пасажирів між кількома державами, на умовах встановлених угод (транспортних конвенцій), що укладені між цими державами

Сьогодні, транспортно – експедиційне обслуговування включає в себе комплекс послуг і операцій, які виконуються під час приймання вантажів на складах, завезення їх на станції, порти, доставка до складу одержувача, оформлення документів та юридичний супровід.

Комплекс виконаних транспортно-експедиційними підприємствами (ТЕП) операцій по прийманню вантажу до перевезення, експедируванню і видачі його вантажоодержувачу. При цьому відправники й одержувачі звільняються від виконання робіт, пов'язаних з оформленням відправлення і одержування вантажів.

При ТЕО досягається:

- підвищення рівня механізації вантажно-розвантажувальних робіт, ступеня використання вантажопідйомності транспортних засобів;
- зменшення часу простою транспортних засобів.

ТЕО при виконанні перевезення дозволяє забезпечити:

- комплексність постачань вантажів;
- можливість маршрутизації перевезень і розвитку контейнерних і пакетних перевезень різними партіями.

Усе це в комплексі сприяє підвищенню ефективності використання рухомого складу і якості вантажних перевезень.

Транспортно-експедиційні операції являються частиною перевізного процесу і виконуються спеціалізованим ТЕП з доручення і за рахунок вантажовласників. При цьому забезпечується централізоване завезення (вивіз)

вантажів на залізничні станції, у морські, річкові порти (пристані) і аеропорти. Це є основою комплексної експлуатації різних видів транспорту при їхній взаємодії в транспортних вузлах, створюються умови для забезпечення безперервності транспортного процесу і впровадження більш прогресивної форми роботи.

Згідно законодавства України та Закону України транспортно – експедиторські послуги здійснюються за певним договором. Договір складається письмово, при необхідності, замовник перевезення може скласти доручення на ім'я експедитора, яке встановлює певні повноваження перевізника.

Відносини в галузі транспортно-експедиторської діяльності регулюються Цивільним кодексом України, Господарським кодексом України, законами України "Про транспорт", Про зовнішньоекономічну діяльність", "Про транзит вантажів", цим Законом, іншими законами, транспортними кодексами та статутами, а також іншими нормативно-правовими актами, що видаються відповідно до них.

ТОВ «КИЙ АВІА КАРГО» - одне з найбільших транспортно - експедиторських підприємств України з міжнародних вантажних перевезень. Перевага ТОВ «КИЙ АВІА КАРГО» в великому досвіді здійснення міжнародних перевезень, наявності контрагентів та довголітніх партнерських взаємовідносин, і висококваліфікованого персоналу в сфері перевезень.

Будь-яке підприємство, в тому числі і ТОВ «КИЙ АВІА КАРГО», залежить від зовнішнього середовища. Фактори зовнішнього середовища можна розглядати як можливості та загрози для підприємства, їх позитивний чи негативний вплив на організацію буде залежати від ефективності управління та адаптивності підприємства.

Таким чином, провівши PEST – аналіз, можна зробити висновки, що є ряд факторів, які гостро впливають на міжнародну транспортну діяльність ТОВ «КИЙ АВІА КАРГО» До них в основному належать нестабільна політична та економічна ситуація в країні. Основними ризиками діяльності ТОВ «КИЙ

АВІА КАРГО» є економічні (інфляція, зокрема, зростання курсу долара), політичні (зростання невпевненості в умовах ведення бізнесу). Фактори, які позитивно впливають на діяльність ТОВ «КИЙ АВІА КАРГО» це, в основному, залучення нових та удосконалення старих технологій, розширення географії перевезень, мотивація трудової діяльності в товаристві.

ТОВ «КИЙ АВІА КАРГО» сформувало позитивний чистий фінансовий результат в 2017 році. Виручка від реалізації послуг збільшилась на 500000 тис. грн в 2018 році, відповідно збільшився і валовий дохід на 255407 тис.грн.

Чистий фінансовий прибуток в 2018 в порівнянні з 2017 також збільшився на 3900835 тис. грн. Динаміка діяльності компанії позитивна та має тренд до зросту, це позитивне явище, також свідчить про те, що підприємство діє ефективно і може генерувати прибуток для своїх інвесторів.

Змінилась географія і структура зовнішньо – економічного обороту. Якщо в 2014 – 2015 рр. Україна працювала у сильній диспропорції, тому що основні потоки експорту і імпорту були зосереджені в одній країні, але географія з кожним роком розширюється і частка таких країн як: Китай, Польща, Німеччина збільшується. Подальше зростання та розширення географії можливе при рості валового внутрішнього продукту.

Міжнародні транспортні послуги ТОВ «КИЙ АВІА КАРГО» здійснює у таких напрямках: Росія, Китай, Німеччина, Польща, Білорусь, Турція, Італія, США, Індія тощо.

Під час аналізу та проведеного дослідження здійснення операційної та господарської діяльності підприємства було визначено, що ТОВ «Кий Авіа Карго» здійснює дуже широкий спектр послуг, але для втримання партнерів, укріплення своїх позицій на внутрішньому ринку та відмовою авіакомпанією від послуг посередників потрібно запропонувати підприємству новий вид послуги, яку воно може виконувати самостійно и вдосконалити, підвищити ефективність технологій транспортно – експедиційного обслуговування задля максимізації якост під час перевезення та оптимізації витрат та отримання максимального прибутку при виконанні транспортної операції.

Закріплення своїх позицій та удосконалення якості послуг, які надає компанія є важливими та пріоритетними для ефективного розвитку.

Для досягнення поставленої мети пропонується вдосконалити технології транспортно – експедиційного обслуговування на автомобільному транспорті, придбати власні автомобілі для виконання контейнерних вантажних перевезень, оптимізувати діяльність компанії.

Для оптимізації транспортно – експедиційної операції - перевезення вантажу, в дипломному проекті зроблена пропозиція щодо здійснення купівлі чотирьох автомобілів марки FOTON типу VJ1042; запропоновані технологічні схеми при виконання перевезення цим видом транспорту на внутрішньому та міжнародному ринках.

На даний момент транспортне обслуговування на підприємства перетворилося на цілий комплекс повного експедирування вантажу і надання супутніх послуг. До них можемо віднести: міжнародні перевезення консолідованих та збірних вантажів; міжнародні перевезення комплексних об'єктів; митне оформлення вантажів за кордоном; оформлення спецдозволів по Європі та США; супровід вантажів.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Allen W. B. Попит на вантажні перевезення: мікропідхід. Дослідження транспорту. 1977. № 11(1). С. 9 – 14.
2. Аарон Ю.А. Складское хозяйство и транспортно-экспедиционное дело. М.: Транспорт, 1975. – 384 с.
3. Александров Л. А. Организация и планирование грузовых автомобильных перевозок / под общ. ред. Л.А. Александрова. – М.: Высш. шк., 1979. – 355 с.
4. Альберт А., Шефер А. Попит на вантажні перевезення в США: Погляд на високому рівні. 54-й щорічний форум з питань транспортних перевезень : 2013. С. 103 – 120.
5. Афанасьев Л.Л. Автомобильные перевозки. М.: Транспорт, 1977. – 240 с.
6. Бароне В., Крокко Ф., Mongelli D. W. E. Моделі попиту на вантажні перевезення для застосувань у містах, Прикладна механіка та матеріали. 2014. № 442. С.634–644.
7. Будрина Е. В. Основы транспортно-экспедиционной деятельности: Учеб.пособие. – СПб .: СПбГИЭУ, 2010. – 139 с.
8. Вінстон В. Попит на вантажні перевезення: моделі та додатки, транспортні дослідження.1983. № 17(6), Частина А: Загальне. С. 419 — 427.
9. Гаранина Л. И. Организация транспортно экспедиционного обслуживания населения / Л.И. Гаранина, Б.В. Савульчик, Б.В. Браунштейн, Е.Г.Ключникова. – М.: Транспорт, 1991. – 144 с.
10. Гоберман И.М. Централизованные перевозки грузов автомобильным транспортом. М.: Автотрансиздат, 1960. – 208 с.
11. Лесов Ю.И. Перевозки товаров народного потребления автомобильным транспортом / Ю.И. Лесов, И.И. Иткинд. – М.: Транспорт, 1977. – 144 с.

12. Нагорний Є.В. Основи транспортно-експедиційного обслуговування підприємств, організацій та населення: навч. посіб. / Є.В.Нагорний, Г.Л.Рибанов, Н.Ю. Черниш. – Х.: ХНАДУ, 2007. – 106 с.
13. Нагорний Є.В. Транспортно-експедиторська діяльність / Є.В.Нагорний, Д.В. Ломотько, Н.Ю. Шраменко та ін.: підручник. – Х.: ХНАДУ, 2012. – 352 с.
14. Наумов В. С. Експедиція вантажів у логістичних системах [російською мовою]. Харків. 2012.
15. Неруш Ю.М. Логистика / Ю.М. Неруш. – М.: Юнити-Дана, 2008. –495 с.
16. Плужников К.И. Транспортное экспедирование: учебник / К. И. Плужников. – М. : РосКонсульт, 1999. – 576 с. – 106.
17. Раскевич И.О. Транспортно-экспедиционное сопровождение Закон Закон
18. Ревуцкая Т.В. Партнерство перевозчика и экспедитора – миф или реальность? / Т.В. Ревуцкая // Логистика: проблемы и решения. – Вып. 2. – 2013. – С. 48–53.
19. Реган А. С., Родріго А. Г. Моделювання попиту на вантажі та поведінку вантажовідправника: сучасний стан, майбутні напрямки / Каліфорнійський університет. Ірвайн. 2002 рік.
20. Савенко Н.В. Економічна сутність ефективності виробництва підприємства і аналіз підходів до її визначення. Інноваційна економіка. 2009. № 2. С. 153–162. 12.
21. Савіна Г.Г., Скібіна Т.І. Фактори зовнішнього та внутрішнього впливу на рівень ефективності управління підприємством комплексу комунальних послуг. Ефективна економіка. 2016. № 12
22. Ситник М.Д. Транспортно-экспедиционное дело в некоторых зарубежных странах. М.: ЦИНТИПЖТ, 1964. 47 с.

23. Сич Є. Формування транспортно-експедиційних послуг логістичного центру / Є. Сич, О. Кірюхіна // Збірник наукових праць. – К.: КУЕТТ, 1983. – Вип. 7. – С. 19–27.

24. Сханова С.Э. Транспортно-экспедиционное обслуживание / С.Э.Сханова, О.В. Попова, А.Э. Горев. – М.: Академия, 2009. – 432 с.

25. Тульчинский Л.И. Транспортно-экспедиционный финансовый план (предприятия объединения транспортно-экспедиционного обслуживания 105 населения) / Л.И. Тульчинский, А.В. Маркин, Т.Е. Брунштейн, А.Н. Миронов. – М.: Транспорт, 2002. – 128 с.

26. Шишков В.И. Экспедиционное обслуживание предприятий и организаций автомобильным транспортом / В.И. Шишков, С.У. Пиньковецкий, Ю.В. Калашников. – М.: Транспорт, 1986. – 222 с.

27. Офіційний сайт ІКАО. – Режим доступу: <https://www.icao.int>.

28. Офіційний сайт компанії «Кий Авіа». – Режим доступу: <https://kiyavia.com>.