

ЗАПОРІЗЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

ФАКУЛЬТЕТ МЕНЕДЖМЕНТУ

Кафедра бізнес-адміністрування і менеджменту зовнішньоекономічної діяльності

Кваліфікаційна робота магістра

на тему «Організація процесу міжнародних вантажних перевезень

ТОВ «Нова Пошта»

Виконала: студентка 2 курсу, групи 8-0739-зед
спеціальності 073 «Менеджмент»
освітньої програми «Менеджмент
зовнішньоекономічної діяльності»

Карпова В. О.

Керівник: доцент кафедри бізнес-адміністрування і
менеджменту зовнішньоекономічної діяльності,
кандидат філософських наук, доцент

Сухарева К.В.

Рецензент: завідувач кафедри бізнес-адміністрування
і менеджменту зовнішньоекономічної діяльності,
доктор наук з державного управління, професор
Бікулов Д. Т.

Запоріжжя – 2020

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ЗАПОРІЗЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ**

Факультет менеджменту _____

Кафедра бізнес-адміністрування і менеджменту зовнішньоекономічної діяльності

Освітньо-кваліфікаційний рівень магістр

Спеціальність 073 «Менеджмент»

Освітня програма «Менеджмент зовнішньоекономічної діяльності»

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри _____

Д.Т. Бікулов

« ____ » _____ 2020 року

З А В Д А Н Н Я

НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ МАГІСТРА

Карпової Вікторії Олександрівни

1. Тема роботи «Організація процесу міжнародних вантажних перевезень

ТОВ «Нова Пошта»

керівник роботи: Сухарева К. В., доцент кафедри бізнес-адміністрування і менеджменту зовнішньоекономічної діяльності, кандидат філософських наук, доцент

затверджені наказом ЗНУ від 02.06.2020 року № 665-с

2. Строк подання студентом роботи 30.11.2020

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

4. Зміст розрахунково-пояснювальної записки (перелік питань, які потрібно розробити)

1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ПРОЦЕСУ ОРГАНІЗАЦІЇ МІЖНАРОДНИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

2. АНАЛІЗ ОРГАНІЗАЦІЇ ПРОЦЕСУ МІЖНАРОДНИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ТОВ «НОВА ПОШТА»

3. УДОСКОНАЛЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ ПРОЦЕСУ МІЖНАРОДНИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ТОВ «НОВА ПОШТА»

5. Перелік графічного матеріалу (з точним зазначенням обов'язкових креслень) .
24 таблиць
27 рисунки

6. Консультанти розділів роботи

Розділ	Прізвище, ініціали та посада консультанта	Підпис, дата	
		завдання видав	завдання прийняв
1	Сухарева К. В.		
2	Сухарева К. В.		
3	Сухарева К. В.		

7. Дата видачі завдання 20.04.2020 р.

КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН

№ з/п	Назва етапів кваліфікаційної роботи	Строк виконання етапів роботи	Примітка
1.	Затвердження теми кваліфікаційної роботи у наукового керівника.	20.04.2020	
2.	Затвердження змісту роботи.	30.04.2020	
3.	Огляд літератури за темою кваліфікаційної роботи.	30.04.20-16.05.20	
4.	Розробка чернетки I розділу кваліфікаційної роботи.	17.05.20-23.05.20	
5.	Написання I розділу кваліфікаційної роботи.	24.05.20-27.05.20	
6.	Збір розрахунково-аналітичного матеріалу за темою.	28.05.20-25.06.20	
7.	Розробка чернетки II розділу кваліфікаційної роботи.	26.06.20-29.08.20	
8.	Написання II розділу кваліфікаційної роботи.	30.08.20-06.09.20	
9.	Розробка чернетки III розділу кваліфікаційної роботи.	07.09.20-14.09.20	
10.	Написання III розділу кваліфікаційної роботи.	15.09.20-29.10.20	
11.	Оформлення кваліфікаційної роботи згідно вимог.	30.10.20-02.11.20	
12.	Попередній захист кваліфікаційної роботи.	09.11.2020	
13.	Проходження нормоконтролю.	09.11.20-22.11.20	
14.	Подання кваліфікаційної роботи на кафедру.	23.11.2020	
15.	Захист кваліфікаційної роботи.	грудень 2020	

Студент

(підпис)

В. О. Карпова

(ініціали та прізвище)

Керівник роботи

(підпис)

К. В. Схарева

(ініціали та прізвище)

Нормоконтроль пройдено

Нормоконтролер

(підпис)

С. В. Маркова

(ініціали та прізвище)

РЕФЕРАТ

Кваліфікаційна робота магістра: 77 с., 27 рис., 24 табл., 43 джерел.

Об'єкт дослідження: теоретико-методичні та практичні основи дослідження міжнародних вантажних перевезень на ТОВ «Нова Пошта»

Предмет дослідження: сукупність теоретичних, методичних та практичних аспектів, функцій і механізмів просування продукції підприємства на зовнішні ринки.

Мета дослідження: дослідження теоретичних та практичних аспектів, обґрунтування практичних рекомендацій щодо удосконалення міжнародних вантажних перевезень на ТОВ «Нова Пошта».

Методи дослідження: пошуковий, діалектичний, аналітичний, історичний, моделювання.

Специфіка даної роботи полягає в тому, що у ній досліджено організаційні аспекти розробки та реалізації удосконалення міжнародних вантажних перевезень у транспортній компанії. У роботі систематизовано результати діяльності підприємства ТОВ «Нова Пошта» на ринку України та Європи, визначено напрямки удосконалення міжнародних перевезень підприємства та розроблено конкретні кроки для досягнення поставленої мети.

У третьому розділі кваліфікаційної роботи запропоновано напрям удосконалення процесу міжнародних перевезень підприємства, зокрема для вдосконалення системи управління міжнародними вантажними операціями керівництву ТОВ «Нова Пошта» пропонується впровадити систему GPS стеження і контролю палива за нормовитратами – систему FMS-T

ПЕРЕВЕЗЕННЯ, МІЖНАРОДНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ, ВАНТАЖІ,
АВТОМОБІЛЬНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ, ТРАНСПОРТНА ОПЕРАЦІЯ

ABSTRACT

Thesis for the Master's Degree: 77 p., 27 fig., 24 tab., 43 sources.

The object of the research: theoretical, methodical and practical aspects of study of international freight traffic at «Nova Poshta» LLC.

The subject of the research: a set of theoretical, methodological and practical aspects, functions and mechanisms of promotion of enterprise products in foreign markets.

The purpose of the thesis for the master's research of theoretical and practical aspects, substantiation of practical recommendations on improvement of the international freight transportations on «Nova Poshta» LLC.

The research methods: search (research of available methodical and scientific literature); dialectical; statistical data analysis; historical, modeling.

The specificity of this work is that it explores the organizational aspects of the development and implementation of improvements in international freight in the transport company. The paper systematizes the results of «Nova Poshta» LLC in the market of Ukraine and Europe, identifies areas for improvement of international transportation of the company and developed specific steps to achieve this goal.

In the third section of the qualification work, the direction of improving the process of international transportation of the enterprise is proposed, in particular, to improve the management of international cargo operations, the management of «Nova Poshta» LLC is proposed to implement a system of GPS tracking and fuel control.

TRANSPORTATION, INTERNATIONAL TRANSPORTATION, CARGO,
ROAD TRANSPORTATION, TRANSPORT OPERATION

ЗМІСТ

ЗАВДАННЯ НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ МАГІСТРА	2
РЕФЕРАТ.....	3
ABSTRACT.....	4
ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ, СИМВОЛІВ, ОДИНИЦЬ, СКОРОЧЕНЬ І ТЕРМІНІВ.....	7
ВСТУП.....	8
РОЗДІЛ 1 ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ПРОЦЕСУ ОРГАНІЗАЦІЇ МІЖНАРОДНИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ.....	10
1.1 Поняття міжнародних вантажних перевезень	10
1.2 Проблеми і перспективи розвитку міжнародних вантажних перевезень ..	18
1.3 Методи оцінки ефективності системи управління міжнародними вантажними перевезеннями.....	23
РОЗДІЛ 2 АНАЛІЗ ОРГАНІЗАЦІЇ ПРОЦЕСУ МІЖНАРОДНИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ТОВ «НОВА ПОШТА»	30
2.1 Структурно-організаційна характеристика діяльності ТОВ «Нова Пошта»	30
2.2. Аналіз виробничо-фінансових показників ТОВ «Нова Пошта».....	37
2.3. Аналіз організації процесу міжнародних вантажних перевезень ТОВ «Нова Пошта».....	44
РОЗДІЛ 3 УДОСКОНАЛЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ ПРОЦЕСУ МІЖНАРОДНИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ТОВ «НОВА ПОШТА»	50
3.1 Загальні відомості проекту з удосконалення організації процесу міжнародних вантажних перевезень	50
3.2 Оцінка ефективності запропонованого проекту з удосконалення організації процесу міжнародних вантажних перевезень	58
3.3 Пропозиції та рекомендації з реалізації запропонованого проекту	66
ВИСНОВКИ ТА РЕКОМЕНДАЦІЇ.....	71
ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ	74

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ, СИМВОЛІВ, ОДИНИЦЬ,
СКОРОЧЕНЬ І ТЕРМІНІВ

- ВВП – валовий внутрішній продукт;
ВНП – валовий національний продукт;
ГАТТ – Генеральна угода з тарифів і торгівлі;
ДСТУ – Державні стандарти України
ЕД – експортна діяльність;
ЕІО - експортно-імпорتنі операції;
ЗЕД – зовнішньоекономічна діяльність;
НДДКР – науково-дослідні та дослідно-конструкторські роботи;
ПДВ – податок на додану вартість;
ТН ЗЕД – товарна номенклатура зовнішньоекономічної діяльності;
ТОВ – товариство з обмеженою відповідальністю;
УКТ ЗЕД – український класифікатор товарів;
ISO (англ. International Standard of Quality) – міжнародні стандарти якості
PR (англ. Public Relations) – зв'язки з громадськістю
- GPS, Система глобального позиціонування (англ. *Global Positioning System*) — сукупність радіоелектронних засобів, що дозволяє визначати положення та швидкість руху об'єкта на поверхні Землі або в атмосфері.

ВСТУП

На сучасному етапі переходу до ринкових відносин існує необхідність в прискореному розвитку виробничої інфраструктури, зокрема транспорту, що гарантує надійне транспортування матеріальних ресурсів. В конкурентному середовищі рівень попиту на транспортні послуги визначається якістю послуги, оскільки її збільшення підвищує ефективність виробництва, а отже і дохід команд компаній, що користуються такими послугами.

У процесі зовнішньоекономічної діяльності організації виникає потреба у складному і специфічному комплексі транспортної діяльності, пов'язаної з переміщенням величезних мас різноманітних товарів на великі відстані від сфери виробництва до сфери споживання.

Основним завданням системи управління міжнародними транспортними операціями підприємства є підвищення ефективності його діяльності шляхом подальшої оптимізації структури, широкого використання сучасних організаційних форм і технологій, вдосконалення правових стандартів та збільшувати ролі керівних органів системи.

Проблеми розвитку і удосконалення міжнародних вантажних перевезень розглядали у своїх роботах такі науковці: Бондарєв С.І. [1], Маруніч В.С. [2], Шморгун Л.Г [3], Мирошніченко Л.В. [4], Вельможин О.В. [5], Гудков В.О [6], Перебийніс В.І. [7], Болдирєва Л.М. [8], Перебийніс О.В. [9], Яновицька А.В. [10], Каспорок О.С. [11], Пасічник О.М. [12], Охота В.О. [13], Панчук В.О. [14], Козіна К.Г. [15] та ін..

Метою роботи є дослідження теоретичних та практичних аспектів, обґрунтування практичних рекомендацій щодо удосконалення міжнародних вантажних перевезень на підприємстві. Поставлена мета дослідження обумовила необхідність вирішення таких завдань:

- дослідити поняття міжнародних вантажних перевезень;

- розглянути проблеми та перспективи розвитку міжнародних вантажних перевезень;
- дослідити методи оцінки ефективності системи управління міжнародними транспортними операціями;
- провести аналіз діяльності підприємства ТОВ «Нова Пошта»;
- дослідити процеси перевезення вантажів ТОВ «Нова Пошта»
- описати та економічно обґрунтувати запропонований проект для удосконалення процесів перевезень;
- оцінити ефективність запропонованого проекту;
- навести пропозиції та рекомендації щодо реалізації проекту.

Об'єктом дослідження є процеси міжнародних вантажних перевезень на підприємстві. Предметом дослідження є теоретичні, науково-методичні, практичні аспекти аналізу, оцінювання та удосконалення міжнародних вантажних перевезень.

Кваліфікаційні робота магістра складається зі вступу, трьох розділів, висновків та рекомендацій, переліку посилань і додатків. Загальний обсяг роботи – 77 сторінок, перелік посилань включає 43 найменувань.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ПРОЦЕСУ ОРГАНІЗАЦІЇ МІЖНАРОДНИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

1.1 Поняття міжнародних вантажних перевезень

Міжнародні транспортні перевезення є ваговим видом зовнішньоекономічної діяльності. Товари не можуть бути відправлені з однієї країни в іншу без використання різного виду транспорту; тоді як, звичайно, вартість товару зростає. Сьогодні міжнародні перевезення настільки великі, а транспортна діяльність настільки складна, що існує потреба в єдиних правилах та стандартах міжнародних перевезень. Нагальність введення національних стандартів в єдину систему стандартів ще більше підкреслюється тим фактом, що світ фактично створив єдину транспортну систему, що охоплює принаймні території розвинутих країн Європи, Північної Америки і багатьох інших регіонів [16, с. 35].

Міжнародні перевезення – це переміщення вантажів і/або пасажирів, що здійснюється за допомогою якого-небудь виду транспорту і носить міжнародний характер, який може мати місце у двох випадках:

- 1) місце відправлення та місце призначення знаходяться в різних країнах;
- 2) перевезення здійснюється через територію іноземної держави.

Міжнародним вважається перевезення, що здійснюється між декількома державами. Слід зазначити, що будь-яка перевезення являє собою різновид послуг, так як її результат не має матеріального вираження.

У міжнародних перевезеннях використовуються поняття вантаж і транспорт.

Вантаж – це сукупність товарів, прийнятих до перевезення. Виділяють 7 видів вантажів, які наведено на рис. 1.1.

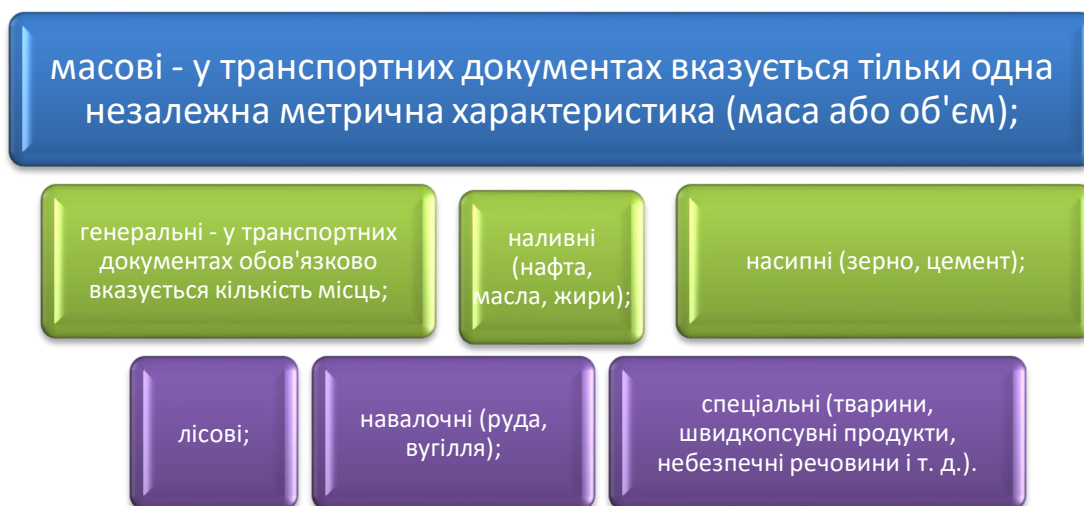


Рисунок 1.1 – Види вантажів

Експорт транспортних послуг – це надання міжнародних транспортних послуг державним перевізником при перетинанні вантажем національного кордону країни або під час транзиту вантажів від іноземних власників вантажів.

Імпорт транспортних послуг – це надання на комерційній основі іноземними компаніями внутрішнім економічним підрозділам послуг з перевезення імпортованих товарів до митного кордону, де вони оцінюються за CIF, для перевезення імпортованих товарів між різними пунктами за кордоном відповідно до інструкції національної організації. Транспортні послуги, надані за кордоном вітчизняним домашнім господарствам, не включаються до імпорту послуг (import of services) [17, с. 54].

Міжнародний транспорт – це послуги всіх видів транспорту для перевезення суб'єкта транспортної операції, що надаються резидентами однієї країни резидентам іншої країни. Спектр транспортних послуг широкий. Послуги класифікуються на основі різних факторів, які перелічено у табл. 1.1 [18, с. 87].

Таблиця 1.1 – Класифікація послуг

1) виду транспорту:	<ul style="list-style-type: none"> • водний (морський, річковий); • наземний (залізничний, автомобільний); • повітряний (авіаційний); • космічний; трубопровідний;
2) предмета транспортної операції	<ul style="list-style-type: none"> • вантаж; • пасажир; • багаж;
3) транспортної характеристики товару:	<ul style="list-style-type: none"> • сухий (вугілля, руда), • насипний (зерно, цемент), • штучний, • наливний (нафта, рослинні олії);
4) періодичності перевезення	<ul style="list-style-type: none"> • регулярні; • нерегулярні;
5) порядку проходження кордону	<ul style="list-style-type: none"> • перевантажувальні; • без перевантажувальні;
6) виду транспортно-технологічної системи	<ul style="list-style-type: none"> • контейнерна; • поромна; • ліхтерна й ін.;
7) виду повідомлення	<ul style="list-style-type: none"> • пряме; • непряме та ін.;
8) географічних районів перевезення	<ul style="list-style-type: none"> • міждержавні; • міжконтинентальні[17, с. 54].

Виділяють 4 основні особливості надання транспортних послуг, які розглянуто у табл. 1.2.

Таблиця 1.2 – Особливості надання транспортних послуг

1. Транспорт не виробляє новий товар. Завдяки переміщенню товару забезпечується подовження процесу виробництва.	2. Створення транспортних послуг співпадає в часі з їх споживанням.
3. Транспорт займає важливе місце в міжнародному товарному обігу: - він є необхідною умовою міжнародного поділу праці, зовнішньої торгівлі, економічних зв'язків між країнами; - він є експортером своєї продукції.	4. Транспортні послуги залежать від факторів розвитку ринкової економіки[17, с. 55].

У процесі міжнародних економічних відносин перевезення забезпечують рух вантажів, пасажирів та багажу, що є предметом міжнародної транспортної операції. Процес доставки товарів у міжнародній торгівлі показаний на рис. 1.2.



Рисунок 1.2 – Процес доставки товару в міжнародній торгівлі

Транспортна діяльність вважається міжнародною, якщо вона пов'язана з транзитом або морським транспортом.

Міжнародні транспортні послуги продаються та купуються на міжнародних ринках перевезень, які різняться в залежності від виду: перевезення, перевезених вантажів та регіональні характеристики. Міжнародні повідомлення можуть бути прямими (без перевантажування), змішані (з використанням двох або більше видів транспорту), прямими змішаними (з різними видами транспорту, але згідно з однаковими транспортними документами) [19, с. 107].

Міжнародні транспортні послуги включають не тільки пряму транспортну діяльність, але й низку супутніх операцій (доставка товарів до найближчого вантажного терміналу - порту, залізничного вузла тощо; завантаження, перевантаження, вивантаження перевезених товарів або

багажу; тимчасове зберігання в проміжних пунктах, переоформлення документів, а іноді і страхування).

У процесі міжнародних перевезень беруть участь власник товару та фірми-перевізники, які укладають угоду про перевезення. Окрім власників товарів, існують також експедитори (оператори вантажних терміналів), з якими укладається договір на надання послуг та експедитори (у деяких країнах експедитори, вантажні агенти, брокери, тощо) [20, с. 3].

Автомобільний, морський, залізничний та повітряний транспорт – це чотири способи імпорту та експорту товарів (рис.1.3.)

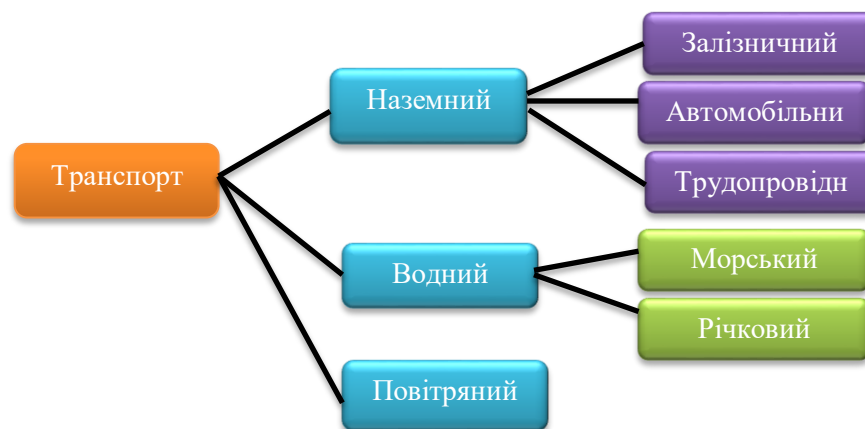


Рисунок 1.3 – Способи імпорту та експорту вантажів

Кожному виду транспортування притаманні свої переваги, недоліки та ризики. Якщо компанії доводиться перевозити великі обсяги, але швидка доставка не потрібна, товари можуть перевозитися морським транспортом. Більшість вантажів у світі перевозяться морським шляхом. Найчастіше перевозяться насипні вантажі, такі як нафтопродукти, скраплений газ та хімікати; контейнери також найчастіше перевозяться на кораблях. Нижче у таблиці наведені переваги та ризики морського транспорту [21].

Таблиця 1.2 – Переваги та ризики морського транспорту

Переваги морського транспорту включають:	Ризики для морського транспорту:
1) можливість транспортувати великі обсяги за низькими витратами;	1) доставка по морю може бути повільніше, ніж за допомогою інших способів транспортування;
2) вантажні контейнери можуть також використовуватися для подальшого транспортування автомобільним або залізничним транспортом.	2) маршрути і розклад, як правило, негнучкі;
	3) відстеження прогресу транспортування товару важко відслідкувати;
	4) портові збори і податки;
	5) для транспортування від порту до кінцевого пункту може знадобитися додатковий транспорт.

Перевезення вантажів водним транспортом регулюється водним морським кодексом, хартією внутрішніх водних шляхів та спеціальними транспортними правилами [22].

Повітряний транспорт має багато переваг для міжнародної торгівлі залежно від вимог, але також є ризики, які наведені у таблиці.

Таблиця 1.3 – Переваги та ризики повітряного транспорту

Переваги використання повітряного транспорту:	Ризики використання повітряного транспорту:
1) постачання товарів швидко на великі відстані;	1) повітряний транспорт може передбачати більші витрати, ніж інші варіанти, і не підходить для всіх товарів;
2) забезпечує високий рівень безпеки для чутливих предметів;	2) рейси можуть бути з затримкою або анульованими;
3) використовується для широкого кола товарів.	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.

Перевезення вантажів повітряним транспортом регулюється Повітряним кодексом України. Перевезення вантажів відбувається на

підставі договорів. Згідно з контрактом, перевізник зобов'язується доставити вантаж до місця призначення та передати його одержувачу, а одержувач зобов'язується оплатити перевезення повітряним транспортом. У разі чартерних повітряних перевезень укладається договір чартеру повітряного судна, згідно з яким фрахтувальник надає фрахтувальнику за плату один або кілька повітряних суден або частину повітряного судна для вантажних перевезень [23].

Міжнародні автомобільні перевезення є одним з найбільш ефективних та економічно вигідних видів вантажних та пасажирських перевезень у тісному сполученні та порівняно з іншими видами транспорту. Переваги та ризики наведені в таблиці нижче.

Таблиця 1.4 – Переваги та ризики автомобільного транспорту

Переваги автомобільного транспорту:	Ризики автомобільного транспорту:
1) низька вартість;	1) великі відстані на суші можуть зайняти більше часу;
2) великі дорожні мережі;	2) можуть бути затримки та поломки під час маршруту;
3) можливість запланувати транспортування та відстеження місцезнаходження товарів;	3) існує ризик пошкодження товарів, особливо на великих відстанях;
4) безпечна та приватна доставка	4) високі збори в деяких країнах;
	5) різні правила дорожнього руху в деяких країнах

Для перевезення вантажів автомобільним транспортом використовується як приватний транспорт, так і громадський транспорт. Укладаючи договір перевезення, замовник повинен забезпечити наявність у перевізника ліцензії на виконання певних робіт, пов'язаних з перевезенням вантажів.

Залізничний транспорт - це економічно вигідний та вигідний спосіб перевезення вантажів. Переваги та ризики залізничного транспорту представлені у таблиці.

Таблиця 1.5 – Переваги та ризики залізничного транспорту

Переваги залізничного транспорту:	Ризики залізничного транспорту:
1) широка залізнична мережа по всій Європі;	1) залізничний транспорт може бути дорожче, ніж автомобільний;
2) екологічно чистий спосіб в порівнянні з іншими транспортними системами.	2) складність доставки у віддалені регіони; 3) для транспортування від залізничного пункту до кінцевого може знадобитися додатковий транспорт.

Організація вантажних перевезень залізничним транспортом регулюється українським законом "Про залізничний транспорт". Він визначає економічні, організаційні та правові принципи залізничного транспорту. Положення цього закону також визначають роль і місце залізниці в економічній та соціальній сфері країни [24].

Проблеми міжнародних перевезень є одними з найскладніших у галузі комерційного права. Будь-які перевезення вантажів - це питання ризику. Перевізники завжди намагалися максимально обмежити свою відповідальність. З іншого боку, вантажовідправники мають контрактні зобов'язання перед своїми клієнтами, а також намагаються зменшити ризик втрати або пошкодження вантажів, що перевозяться. Можливо, страхування допомогло б вирішити ці проблеми, але перевізник, розуміючи, що товари застраховані, може бути менш обережним, ніж при перевезенні незастрахованих товарів. Отже, ризик зростає, а витрати на страхування, які частково залежать від ступеня ймовірності страхового випадку, зростають. Ускладненням проблеми може стати те, що страхова компанія намагається уникати оплати страховки. За цих обставин втручання держави у цей конфлікт стає необхідним. Якщо перевезення міжнародні, втручання лише однієї держави недостатньо. Якщо заходи втручання будуть різними, це призведе до додаткових ускладнень та проблем щодо застосування законодавства країни. Тому бажано, щоб транспортні правила різних країн були однаковими [26, с. 100].

1.2 Проблеми і перспективи розвитку міжнародних вантажних перевезень

Транспортно-дорожній комплекс України має високий потенціал у розвитку, оскільки країна розташована на перетині шляхів сполучення між західними європейськими та східними азіатськими країнами, має розгалужену сітку транспортних шляхів і розвинутий сучасний рухомий склад усіх видів транспорту.

Територією України проходять 4 з 10 Міжнародних транспортних коридорів. За даними досліджень англійського інституту «Рендел» Україна посідає перше місце серед європейських країн за коефіцієнтом транзитності. Отже, український транспортно-дорожній комплекс є одним з провідних у Європі за обсягами пасажирських і вантажних перевезень, перевезенням та оформленням транзитних вантажів, а також за наявністю магістральних газо- та нафтопроводів [25, с. 11].

На даний час розвиток інфраструктури, сервісного обслуговування, а також загального економічного та технічного стану транспортної галузі нашої країни знаходиться ще на досить низькому рівні. Внаслідок недосконалості нормативно-правової бази, недостатніх інвестицій до транспортно-дорожнього комплексу збільшується зношеність технічних засобів, погіршується їх структура, не дотримується належна безпека руху, зростає негативний вплив діяльності транспорту на навколишнє природне середовище та здоров'я людини. Це призводить до витіснення українських перевізників з міжнародних ринків транспортних послуг, особливо в умовах жорсткої конкуренції, знижує якість обслуговування вітчизняних підприємств і населення, створює реальну загрозу економічній безпеці держави [26].

Не дивлячись на технічні та експлуатаційні можливості, розвиток кожного виду транспорту бажає кращого. Так, залізничний транспорт має застарілий основний фонд (парк транспортних засобів, технічне оснащення

колій). Хоча останнім часом рухомий склад поступово оновлюється закупівлею та будівництвом як закордонних, так і вітчизняних вагонів та локомотивів (вагони корейського виробництва «Hyundai», українські вагони Крюківського вагонобудівного заводу), технічний стан колій, вокзалів та станцій ще знаходяться на недостатньому рівні. Також проблемою є невідповідність ширини колій української залізниці та європейської. Це значно сповільнює проходження пасажирських та вантажних поїздів через кордон. Навіть автоматичне регулювання ширини візків вагонів, не кажучи вже про перевантаження вантажів або пересадки пасажирів, займає значний час.

Автомобільний транспорт є найбільш розповсюдженим. Саме тому на його частку припадає найбільша кількість негативного впливу. Головною проблемою є поганий стан доріг, до чого приводять кліматичні умови нашої країни, недосконала технологія виробництва дорожнього покриття, пересування великовагових автомобілів по дорогах загального призначення тощо. А оскільки Україна є транзитною країною, ця проблема є актуальною не лише для наших перевізників, а й для закордонних. Вирішенням може стати як капітальна реконструкція вже існуючих, так і будівництво нових доріг. Для цього важливо дотримуватися жорсткого контролю за технологією виробництва та ремонту дорожнього покриття, залучити закордонних інвесторів, а також забезпечити державне фінансування комплексу.

Так як Україна має розгалужену річкову мережу та вихід до Чорного та Азовського морів, водний транспорт є досить перспективним, але занедбаним. Застарілий рухомий склад, причали та пристані, навантажувально-рвантажувальні засоби, недостатнє фінансування та використання річкового флоту не може задовольнити потреби у перевезенні вантажів та пасажирів. Перспективність контейнерних перевезень морським транспортом для України має бути пріоритетним напрямом, оскільки наявність морських портів є запорукою економічного співтовариства з іншими країнами [27].

Висока ціна перевезень та застарілий парк авіаційного транспорту України не може конкурувати з іншими країнами. Тому регулювання галузі на державному рівні дасть змогу покращити привабливість для іноземних компаній.

Пріоритетним завданням для України є реалізація її транспортного потенціалу та створення транзитного транспортного мосту, що поєднуватиме країни Європи, Азії та Сходу.

Перспективи інтеграції нашої країни у міжнародне економічне світове товариство та посилення транзитних взаємовідносин держави вимагають модернізації та удосконалення матеріально-технічної бази, покращення та відновлення експлуатаційного та технічного стану дорожнього комплексу, регулярності та надійності транспортних сполучень, збереженості вантажів і безпеки перевезень пасажирів, зростання швидкості та зменшення вартості доставки, тобто високого рівня функціонування усього українського транспортного комплексу.

Інтеграція транспортних мереж і транспорту України в міжнародну транспортну систему необхідна для залучення додаткових обсягів перевезень та валютних надходжень, скорочення транспортних витрат, наближення до міжнародних стандартів перевезень пасажирів та вантажів, енергетичних та екологічних показників роботи транспорту і збільшення частки експортного потенціалу України на міжнародному ринку транспортних послуг шляхом значного підвищення конкурентоспроможності українських перевізників; підтримання оперативної готовності транспортної системи України до використання її в інтересах підвищення обороноздатності держави[30, с. 59].

Основні умови, які забезпечать розвиток та зростання національної транспортної системи України наведені на рис.1.4.



Рисунок 1.4 – Основні умови, які забезпечать розвиток та зростання національної транспортної системи України

З огляду на вищесказане, можна зазначити, що головним напрямом розвитку транспортної галузі є вигідне геополітичне розташування України. А оскільки транспортна галузь цілком залежить від державної підтримки, то державна політика щодо розвитку транзиту є основною.

Основні напрями розвитку транспортної галузі та перспективи її інтеграції до міжнародної спільноти викладені у Концепції розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року та у Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року. Ними розглянуті стратегічні цілі, які мають бути реалізовані за такими пріоритетними напрямами, які наведені на рис. 1.5 [31, с. 10].

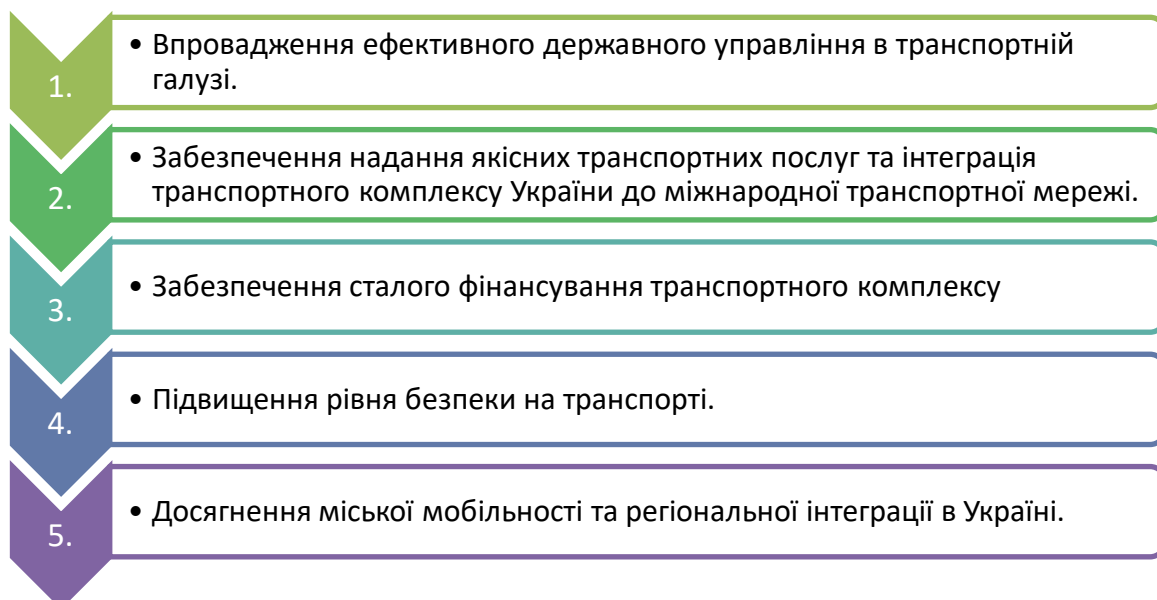


Рисунок 1.5 – Пріоритетні напрями стратегічних цілей

Перспективними рішеннями, які забезпечать приєднання транспортної галузі України до міжнародних, мають стати наступні пункти, які наведено на рис. 1.5[32, с. 15].

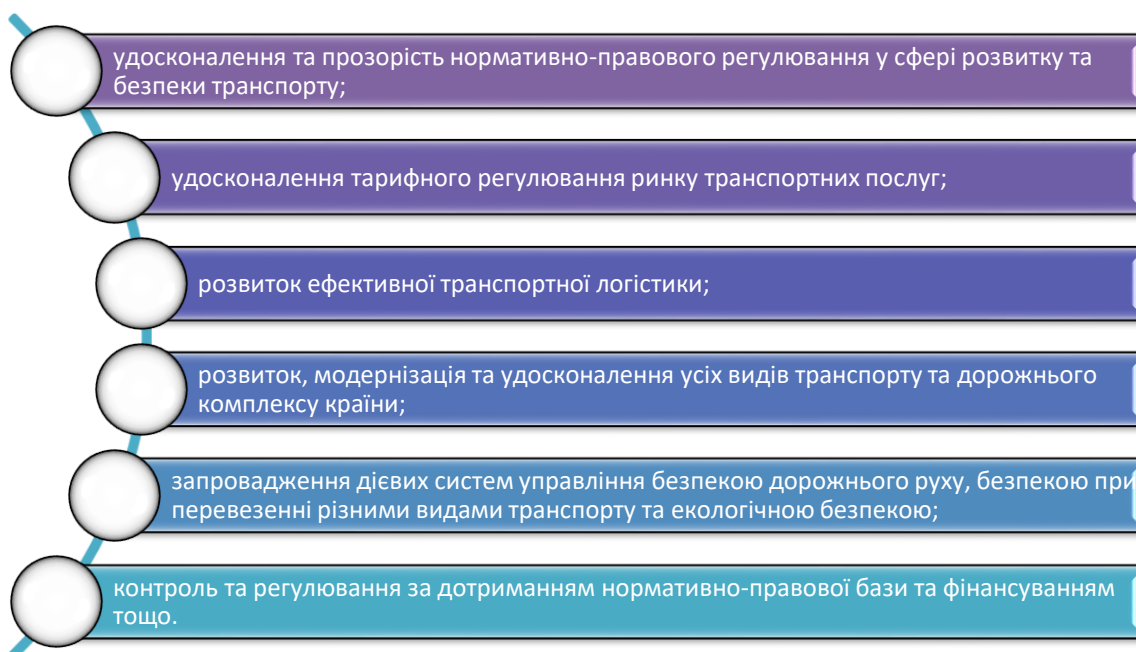


Рисунок 1.5 – Перспективні рішення, які забезпечать приєднання транспортної галузі України до міжнародної

Інтеграція України до міжнародних транспортних систем дає змогу підвищити економічний, технічний, інвестиційний та експлуатаційний стан

транспортної галузі. А це прямий напрямок до співробітництва з іншими державами та входження до міжнародної спільноти транспортно-дорожнього комплексу.

1.3 Методи оцінки ефективності системи управління міжнародними вантажними перевезеннями

Міжнародне управління вантажними перевезеннями є частиною системи управління логістикою компанії, яка використовується для задоволення вимог замовника шляхом планування, контролю та впровадження методів ефективного переміщення та зберігання інформації, товарів та послуг від пункту відправлення до пункту призначення. Керуючи міжнародними транспортними операціями, компанії можуть зменшити витрати та покращити обслуговування споживачів.

Міжнародна система управління вантажними перевезеннями пропонує вдосконалений контроль за перевезенням, оптимізацію компонування вантажу під час перевезення, вибір раціонального способу перевезення та перевезення вантажів, розрахунок вантажних ставок, подання заявок на перевезення вантажів та організацію транспорту.

Міжнародна транспортна діяльність починає і закінчує виконання зовнішньоекономічної угоди. Їх зміст визначається характеристиками вантажу, типом транспортного засобу, періодичністю доставки, митними процедурами тощо.

Розробка та використання системи оцінки ефективності міжнародної транспортної експедиції спрямована на оптимізацію та підвищення ефективності роботи всього підприємства. Оцінка результативності спрямована на вирішення чотирьох основних завдань, показаних на рис. 1.6 [33, с. 29]:



Рисунок 1.6 – Основні завдання здійснення оцінки ефективності міжнародних вантажних перевезень

Розроблення системи оціночних показників здійснюється поетапно. Етапи наведені на рис. 1.7 [33, с. 30].



Рисунок 1.7 – Етапи розроблення системи оціночних показників

Розглянемо особливості оцінки ефективності міжнародних автомобільних перевезень. Позитивний ефект міжнародних перевезень є передумовою економічної доцільності його здійснення.

При розрахунку ефективності міжнародних перевезень передбачається єдиний стандарт економічної ефективності 0,15.

Затрати при визначенні ефективності (Ze) міжнародних перевезень автотранспортом розраховуються за формулою (1.1) [24, с. 140]:

$$Ze = Ve + Pn * Ke, \quad (1.1)$$

де Ve - операційні витрати, пов'язані з міжнародними перевезеннями, грн; Pn - єдиний стандарт економічної ефективності (0,15); Ke - капіталовкладення в основний капітал та оборотні кошти транспортних послуг.

Капітальні вкладення в основні засоби (Ke) у виконанні міжнародних автомобільних перевезень визначаються за формулою (1.2) [34]:

$$Ke = C \left(\frac{t}{T} \right), \quad (1.2)$$

де C - ціна транспортних засобів, що використовуються для міжнародних перевезень і частина статутного оборотного капіталу, пропорційно цій величині; T - період експлуатації транспортних засобів, днів; t - час роботи транспортних засобів, днів.

Визначаючи ефективність транспортних послуг (X_{en}) на території України і за кордоном, застосовують формулу (1.3) [34, с. 140]:

$$X_{en} = \frac{V_{чв} * K_{в} + D_{укртер} + D_{інтер}}{З}, \quad (1.3)$$

де $D_{укртер}$ - отриманий дохід за міжнародні перевезення на території України, грн; $D_{інтер}$ - дохід в національній валюті, отриманий за міжнародні перевезення вантажів за межами України, грн.; $K_{в}$ - курс конвертації іноземної валюти в національну; $З$ - витрати в національній валюті, грн.

Ефект від транспортних послуг ($E_{тп}$) обчислюється за формулою (1.4) [34, с. 140]:

$$E_{тп} = V_{чв} * K_{в} + D_{укртер} + D_{інтер} - Ze, \quad (1.4)$$

Тепер розглянемо критерії та показники об'єктивної оцінки якості транспортно-експедиторського обслуговування.

Існує безліч підходів до визначення критеріїв ефективності транспортноекспедиторських послуг. Ми використовуємо найбільш універсальні підходи, які можна застосувати до будь-якого виду транспортно-експедиторського бізнесу. Згідно з методом П.Р. Нівена, ефективність експедиторських послуг може бути оцінена на основі шести параметрів:

- 1) фрахт - доставка необхідного вантажу;
- 2) якість - доставка товарів необхідної якості в однаковому стані;
- 3) кількість - доставка вантажу в необхідній кількості;
- 4) час - доставка в потрібний час;
- 5) місце - доставка в потрібне місце;
- 6) витрати - доставка товару з мінімальними витратами [32, с. 15].

Оклендер М.А. стверджує, що якість транспорту також може характеризуватись такими критеріями: своєчасність транспорту (транспорт повинен бути розпочатий негайно і завершений вчасно); повнота перевезення (перевезення повинно здійснюватися на повний обсяг вантажу); зберігання вантажу (транспортний процес не повинен призводити до втрат і зниження якості вантажу); економічність транспорту (що дозволяє замовнику мінімізувати витрати на перевезення вантажів) [35, с. 106].

Для оцінки якості експедиції можна скористатися універсальним методологічним підходом, заснованим на використанні моделі GAP Зейтгамла або «моделі відмінностей». Суть цієї моделі полягає у визначенні стратегій та процесів, які компанія може використовувати для досягнення переваг обслуговування споживачів. Центральним елементом моделі є «різниця між споживачами», тобто невідповідність сподівань споживачів та сприйняття послуги. На практиці цю модель важко застосувати, оскільки елемент "сприйняття послуги" насправді є функцією багатьох змінних, які

необхідно визначити. Загалом спрощена модель має такий вигляд (рис. 1.7).

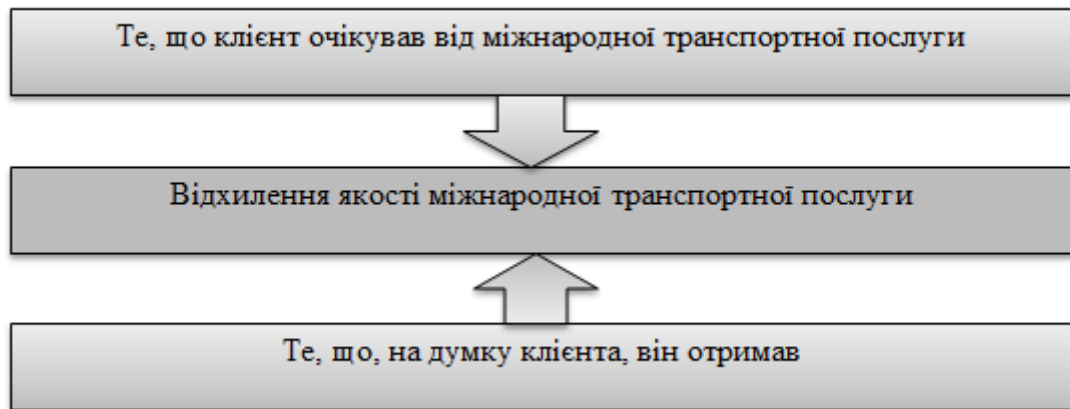


Рисунок 1.7 – Спрощена GАР-модель оцінки якості міжнародних транспортних послуг підприємства Джерело: [34, с. 130]

Таким чином, використовуючи цю модель, керівництво компанії може виявити причини незадоволення клієнтів якістю логістичних послуг та взяти відповідних заходів для усунення такого невдоволення. Розглянемо можливі розриви між відповідними процесами транспортно-логістичної системи (рис. 1.8).

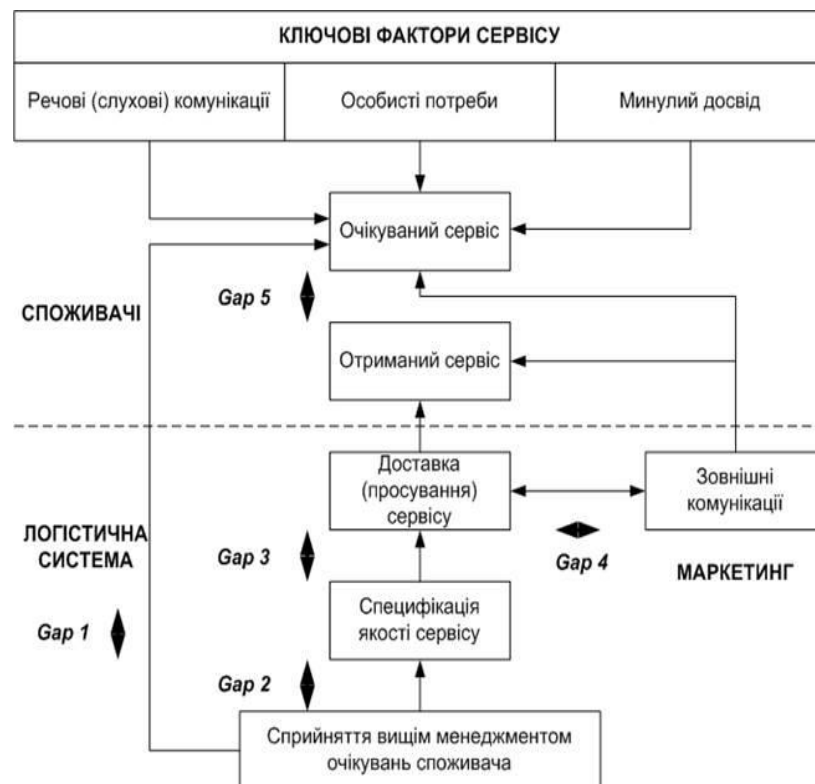


Рисунок 1.8 – Схема розходжень в GАР-моделі Зейтгамла

На схемі рис. 1.3 визначено п'ять причин та відповідні рівні незадоволеності споживачів як транспортно-логістичну послугу в організації вантажних перевезень. Тож ми виділяємо п'ять «відмінностей»:

1. Розрив 1 - різниця (розрив) між очікуваннями якості транспортних та логістичних послуг для споживача та сприйняттям цих очікувань логістичним управлінням компанії;

2. Розрив 2 - різниця між сприйняттям сподівань споживачів керівництвом логістики компанії та специфікаціями, що визначають якість транспорту та логістичних послуг;

3. Розрив 3 - різниця між стандартами якості послуги та фактичною «доставкою» логістичних послуг;

4. Розрив 4 - розрив між якістю послуг, що надаються, та зовнішньою інформацією про цю якість, як правило, за допомогою маркетингових комунікацій;

5. Розрив 5 - розрив між сформованими сподіваннями споживачів щодо якості послуги та фактично отриманої послуги та, відповідно, їх сприйняттям [36].

Слід зазначити, що ця модель зазнала певних змін у теоретичних та емпіричних дослідженнях. Наприклад, Крістофер Ловелок розширив модель відмінностей до семи факторів, одночасно змінивши логічний порядок практичних досліджень відповідно до моделі. Щодо транспортно-логістичного обслуговування, семифазна модель буде містити такі відмінності:

1. Різниця в знаннях - різниця між тим, як споживчі очікування визначаються постачальником транспортно-логістичних послуг та фактичними потребами та очікуваннями клієнтів;

2. Відмінності в стандартах - розрив між сприйняттям споживчих очікувань управлінським персоналом логістичної компанії та встановленими компанією стандартами якості;

3. Відмінності в обслуговуванні - різниця між встановленими стандартами та реальна продуктивність транспортно-логістичної компанії порівнянний із цими стандартами;

4. Відмінності у внутрішньому спілкуванні - розрив між тим, що представляє (рекламує) компанію та те, що думає обслуговуючий персонал характеристики продукту логістики послуг, рівень якості послуги та про те, яку якість послуг компанія насправді може надати.

5. Відмінності у сприйнятті - різниця між яким рівнем послуга фактично надається і як клієнти сприймають рівень отримані послуги.

6. Відмінності в тлумаченні - розрив між тим, що насправді обіцяє фірма в процесі маркетингового спілкування (до безпосереднього надання послуги) та що споживачі очікують на основі цих обіцянок.

7. Відмінності в обслуговуванні - різниця між очікуваним споживача та як він бачить послугу, яку фактично отримав [37, с. 106].

Відмінності від другого до п'ятого вважаються внутрішніми відмінностями логістичної компанії, і якщо компанія не може закрити свої внутрішні прогалини, вона не зможе заповнити зовнішні прогалини. Отже, у моделі з п'ятьма різницями необхідно виправити їх у правильному порядку, тоді модель із семи ступенів вимагає спочатку внутрішніх зазорів, а потім зовнішніх.

Тож зрозуміло, що існує багато математичних та логічних методів оцінки якості міжнародних транспортних операцій, які допомагають керівництву логістичних компаній та клієнтів оптимально оцінити ефективність послуг, задоволеність споживачів, виявити слабкі та сильні сторони цієї діяльності. визначити та відкоригувати. відповідно до цієї системи управління та впроваджувати інновації.

РОЗДІЛ 2

АНАЛІЗ ОРГАНІЗАЦІЇ ПРОЦЕСУ МІЖНАРОДНИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ТОВ «НОВА ПОШТА»

2.1 Структурно-організаційна характеристика діяльності ТОВ «Нова Пошта»

Нова пошта, заснована в 2001 році - українська компанія, яка надає спеціальні послуги з доставки документів, вантажів та посилок для фізичних та юридичних осіб.

Група «Нова пошта» пропонує своїм клієнтам - як юридичним, так і приватним особам - повний пакет логістичних та поштових послуг. До групи входять українські та іноземні компанії, які схематично показані на рис. 2.1, включаючи «Нову пошту», «НП Логістик», «ПОСТ ФІНАНС» та «Нова пошта Інтернешнл».

«Нова пошта» є лідером на ринку логістичних експрес-перевезень, який може легко доставити будь-якому клієнту - до філії, на пошту, на адресу - і дозволяє тисячам клієнтів продвигати свій бізнес не тільки в Україні.

Мережа компанії налічує понад 2671 відділень по всій Україні, а поставки перевищили 146 мільйонів у 2018 році.

НП Логістик - це компанія, яка надає послуги з повним спектром послуг: зберігання товарів на складах, збір та відвантаження замовлень одержувачу.

ПОСТ ФІНАНС - завдяки небанківській фінансовій установі клієнти компанії проводять грошові перекази та операції з використанням електронних грошей.

«Нова пошта Інтернешнл» дзвонить і їде в міжнародні мережі, щоб надати клієнтам послуги експрес-доставки не тільки в Україну, але й за кордон [38].

Група «Нова Пошта» працює відповідно до усіх стандартів українського законодавства. Загалом, за останні роки Група перерахувала до бюджету країни близько 1,5 млрд грн податків і зборів.

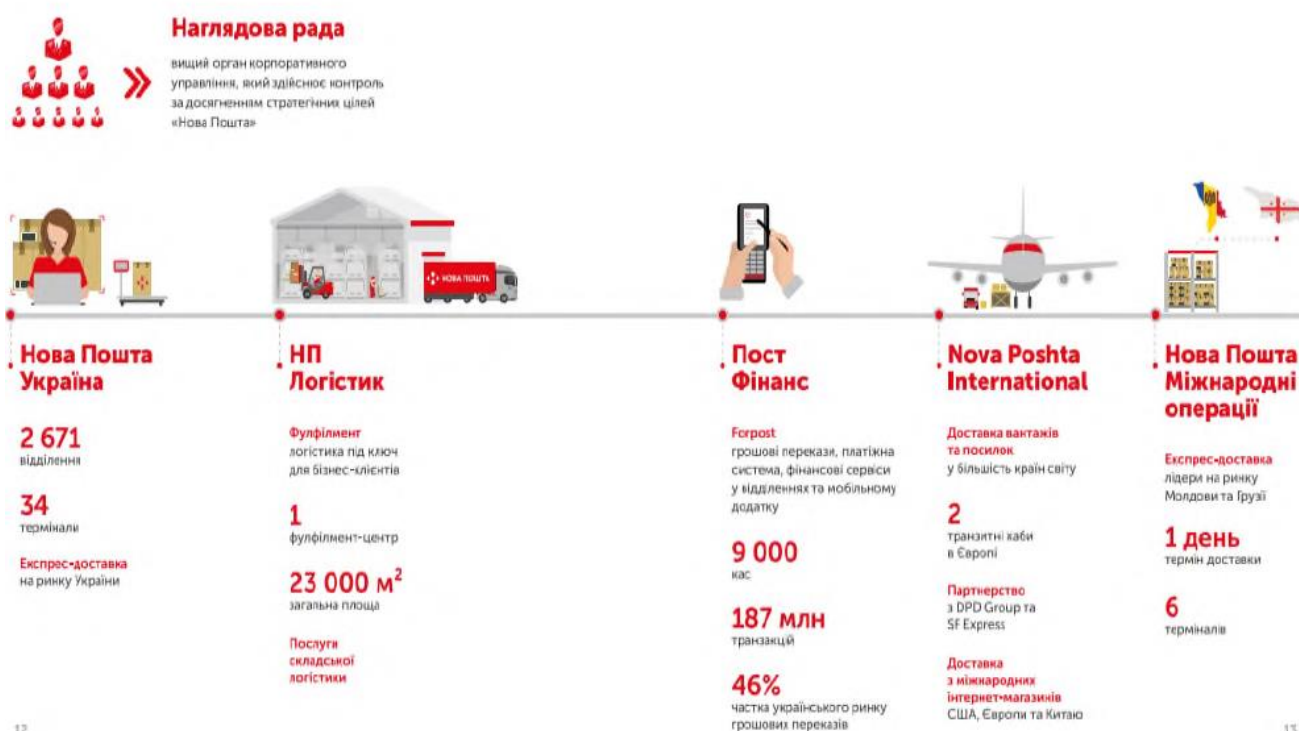


Рисунок 2.1 – Структура Групи «Нова Пошта»

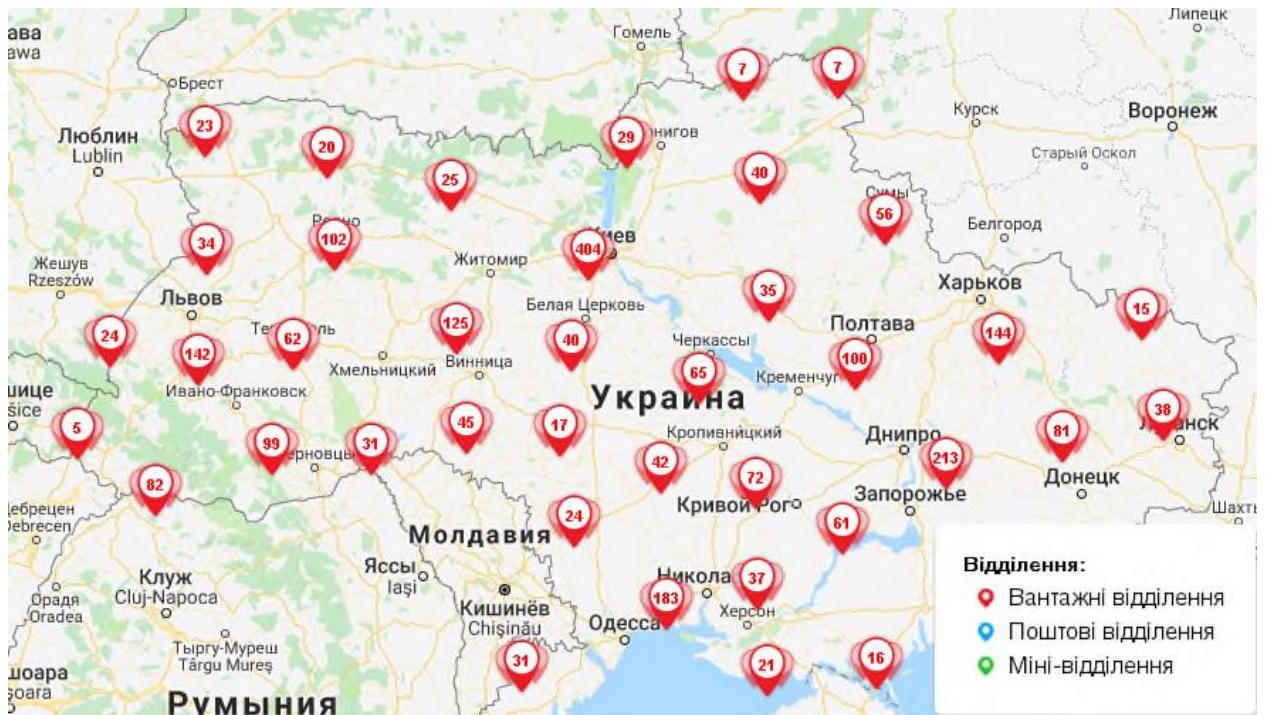
Загальна чисельність робочої сили компанії - понад 30 000 чоловік.

Місія компанії полягає в тому, щоб полегшити життя своїм клієнтам, полегшивши доставку по життю та бізнесу. Для цього команда «Нова пошта» впроваджує та вдосконалює нові продукти та послуги, спираючись на світові стандарти та найкращий міжнародний досвід.

Окрім відправлення та отримання посилок та вантажу, ви можете замовити додаткові послуги в офісах «Нової пошти» з урахуванням вимог замовника.

На рис. 2.2 показано кількість відділень у всіх куточках України.

Як показує історія динамічного розвитку, компанія вже більше 18 років пропонує своїм клієнтам зручне, доступне та якісне обслуговування: постачання всіх товарів та обладнання.



Рисунк 2.2 – Географія розташування відділень ТОВ «Нова Пошта»

Компанія ТОВ «Нова Пошта» пропонує наступні технології доставки [36]:

1. Дверь – Двері. Отримання вантажу або пошти на адресу відправника та доставка на адресу адресата.
2. Склад – Двері. Доставка вантажу з відділення компанії ТОВ «Нова Пошта» на адресу одержувача.
3. Двері – Склад. Отримання вантажу за адресою відправника та доставка до відділення компанії ТОВ «Нова Пошта» в місті отримувача.

З кожним днем оператор збільшує кількість відділень в Україні. Так, їх динаміка показана на рис. 2.3.

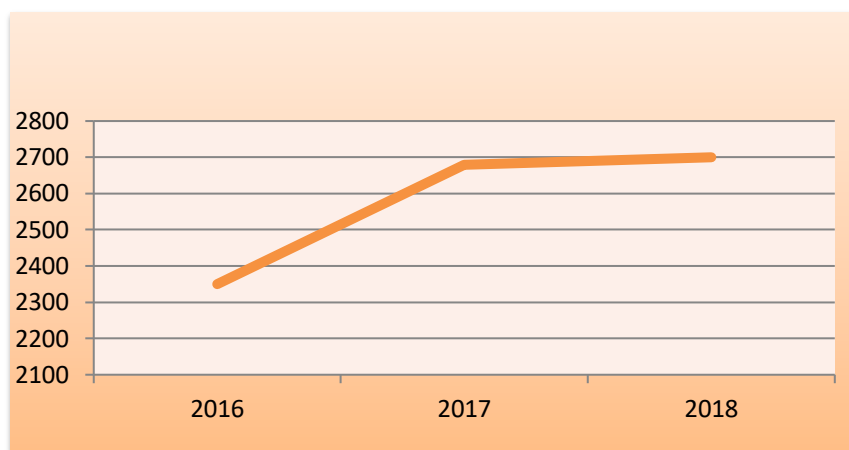


Рисунок 2.3 – Динаміка відкриття нових філіалів ТОВ «Нова Пошта» по Україні протягом 2016 – 2018 рр.

Організаційна структура ТОВ «Нова пошта» дуже різноманітна, як показано на малюнку. 2.4. Виходячи з цієї організаційної структури ТОВ «Нова пошта», можна побачити, що кожен підрозділ є незалежним, але безпосередньо пов'язаним з іншими. Результати роботи підрозділу апарату управління оцінюються за показниками, що характеризують досягнення їх цілей і завдань. У кожній підсистемі формується "ієрархія" послідовності, як і правила експлуатації, що охоплюють всю організацію зверху вниз.

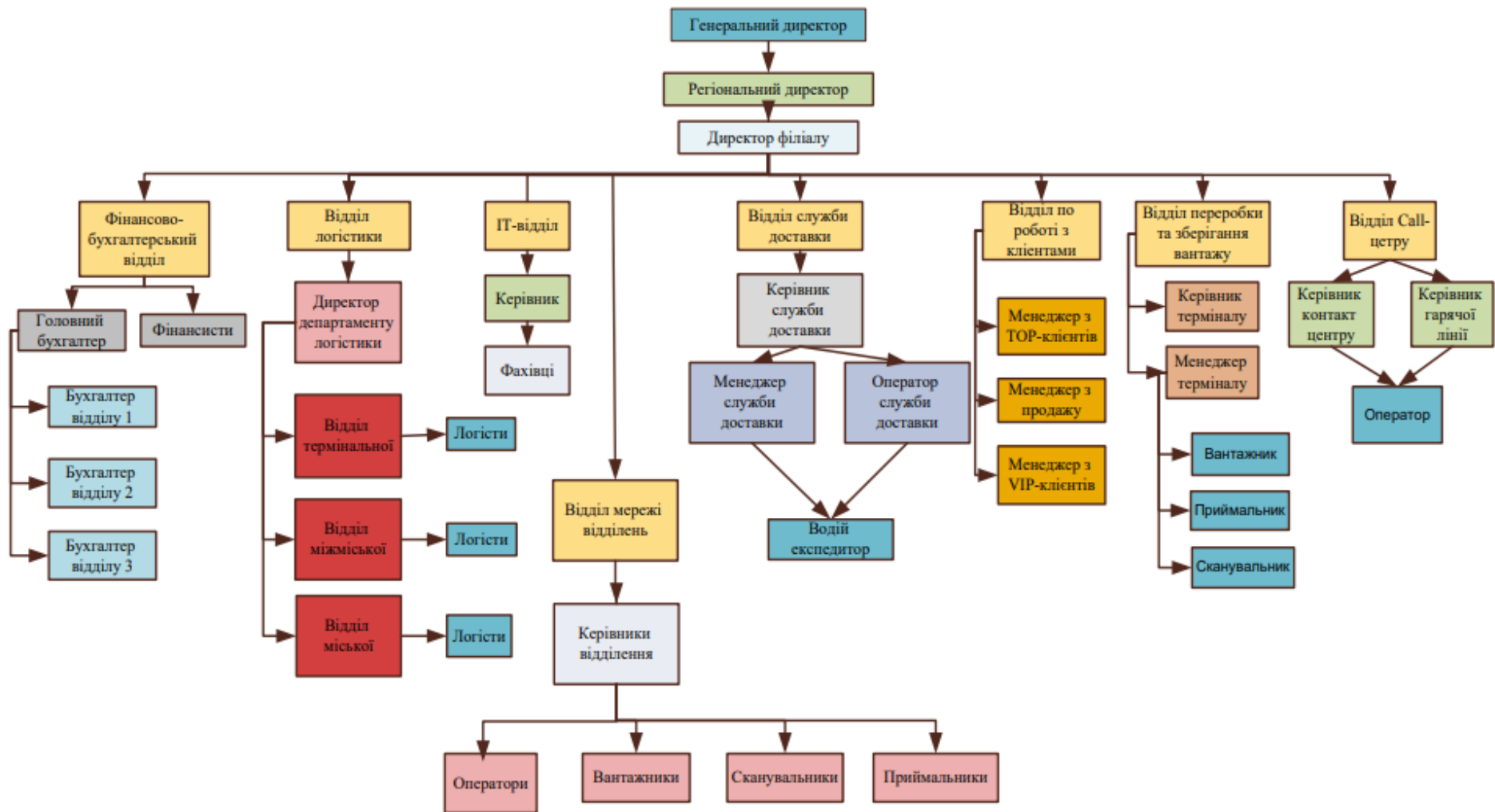


Рисунок 2.4 – Організаційна структура компанії ТОВ «Нова Пошта»

Далі ми аналізуємо ринок конкурентів ТОВ «Нова пошта».

1. ПП «Нічна експедиція» здійснює регулярні вантажні перевезення за встановленими маршрутами в Україні з 2001 року. Для цього необхідно доставити вантаж в офіс «Нічної експедиції» за місцем відправлення або оформити заявку на виїзд. Одержувач може забрати вантаж в будь-який час. Термін доставки від 10 грн.

2. «Автолюк». З 1998 року компанія «Автолюкс» розпочала діяльність з перевезення вантажів. Цей вид послуг став першою організованою системою в нашій країні. 80 офісів у 54 містах України, обладнаних для організації відправлення та прийому вантажів. Усе обладнання, транспортні засоби та значна частина нерухомості компанії належить компанії. Здійснює доставку есрес не тільки для вантажних та поштових перевезень, але і для пасажирських перевезень. Термін доставки від 13 грн.

3. Gunzel - компанія була заснована в 1997 році. З самого початку метою компанії було забезпечити безпечні та комфортні пасажирські перевезення; а у вантажних перевезеннях - постійно розширюється через постійні інвестиції, щоб створити кордон, який охоплював би всю країну. Термін доставки від 14 грн.

4. Europe Exres - компанія, заснована в 2003 році, і сьогодні налічує понад 700 працівників у 82 представництвах в Україні. Перевезення від 0,01 кг до 20 тонн за 24 - 48 годин у більшості міст України. Термін доставки від 20 грн.

5. SAT - доставляє термінові відвантаження від 5 грамів до 5 тонн з відправкою відправнику та доставкою до дверей одержувача у понад 250 населених пунктах України. Мережа підрозділів у 36 місцях та денні посилки дозволяє доставити товар одержувачам протягом 24-48 годин. Термін доставки від 7 грн.

6. Доставка - це головна місія надання бізнесу доступ до найширшого спектру послуг для будь-якого клієнта, незалежно від бізнесу. Компанія забезпечує вантажний транспорт відповідно до розкладу вантажних

перевезень. Існують такі графіки доставки вантажів: «Склад-склад», «Склад-Двері», «Двері-Склад», «Двері-Двері».

7. Укр Пошта - це понад 12,8 тис. об'єкти поштової служби: поштові відділення, поштові відділення, пересувні поштові відділення, сезонні поштові відділення та пункти присутності по всій Україні.

Дані конкурентів дозволяють нам створити графік, що показує, який перевізник більше прив'язаний до клієнта [39].

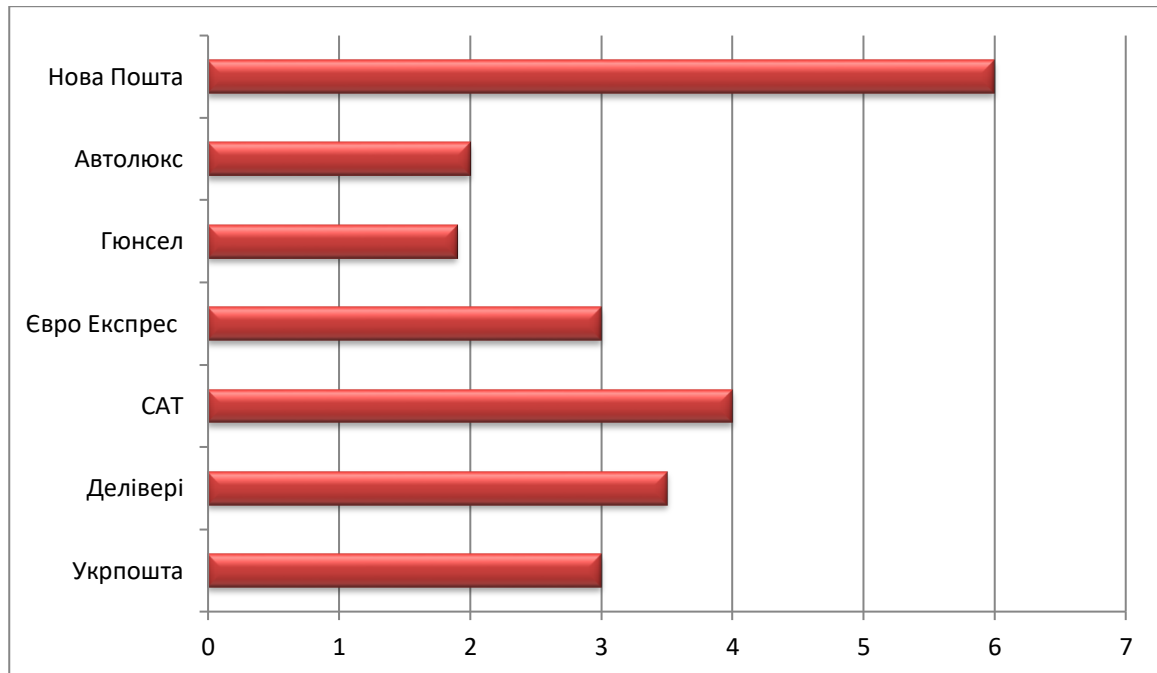


Рисунок 2.4 – Рейтинг компанії-перевізників

В рамках компанії сформувалося кілька векторів розвитку, серед яких – міжнародний напрямок («Нова пошта Інтернешнл»). У 2014 році «Нова пошта» відкрила представництва в Грузії та Молдові, а через рік вийшла на ринок міжнародної доставки в 200 країн світу.

У 2016 році американське видання Inc. включило компанію «Нова пошта» до рейтингу топ-5000 європейських компаній, що демонструють найшвидший темп розвитку.

Тому слід зазначити, що для глобальних перевізників, які в основному націлені на міжнародні перевезення, найбільшою проблемою сьогодні є митне законодавство. Ці проблеми менше впливають на розвиток бізнесу

транснаціональних компаній, і їх вирішення більше залежить від компаній-операторів ринку експрес-доставки. Для національних операторів питання впровадження передових ІТ-технологій та повних інвестицій у навчання персоналу залишається головним пріоритетом. Загалом ринок продовжує підтримувати високі темпи зростання за світовими стандартами і донині, залучаючи все більше нових гравців і тим самим посилюючи конкуренцію.

2.2 Аналіз виробничо-фінансових показників ТОВ «Нова Пошта»

Саме економічний аналіз діяльності підприємства припускає одержання об'єктивної інформації про використання наявного виробничого, інтелектуального та фінансового потенціалу. Аналіз фінансово-господарського стану підприємства проводиться із використанням коефіцієнтів, що дозволяють встановити зв'язок одного показника з іншим. У світовій практиці виділяють такі групи показників, що описують майновий стан підприємства; ліквідність підприємства; прибутковість; фінансову стійкість (платоспроможність) підприємства та рентабельність фінансово-господарської діяльності [38, с. 350].

Основним узагальнюючим показником господарської діяльності ТОВ «Нова Пошта» є прибуток, порядок використання якого визначає вищий орган засновника. Джерелами формування доходів, а в подальшому і прибутку підприємства є:

- доходи, одержані від реалізації товарів та послуг, а також від інших видів фінансово-господарської діяльності;
- кредити банків та інших кредиторів;
- безоплатні або благодійні внески;
- майно, придбане підприємством на засадах, не заборонених чинним законодавством.
- приріст балансової вартості запасів;
- доходи від виконання довгострокових договорів;

– та інші доходи.

Проведемо аналіз основних економічних показників діяльності ТОВ «Нова Пошта» за період 2016-2018 рр. (Табл 2.1). Даний аналіз дає змогу оцінити загальний поточний стан підприємства та фінансові можливості для подальшого розвитку.

Таблиця 2.1 – Основні економічні показники фінансово - господарської діяльності

Види доходів	Роки			Відхилення			
				Абсолютне, +/-		Відсотне, %	
	2016	2017	2018	2018/ 2017	2018/ 2016	2018/2017	2018/2016
Чистий дохід від реалізації продукції	4746	4778	5833	755	87	22,1	22,9
Собівартість реалізованої продукції	3409	3441	4231	790	822	22,9	24,1
Валовий прибуток (збиток)	1337	1337	1602	265	265	19,8	19,8
Фінансовий результат від операційної діяльності	626	790	1039	249	413	31,5	65,9
Чистий прибуток (збиток)	513	648	852	204	339	31,5	66,1

З наведених даних бачимо, що протягом 2016 – 2018 рр. дохід від реалізації продукції з кожним роком збільшувався. Найбільший за останні роки чистий дохід від реалізації продукції був у 2018 році і становив 5,833 млн. грн, що на 22,1% більше, ніж у минулому році і на 22,9 % більше ніж у 2016 році.

У 2018 р. відбулось підвищення собівартості виробленої продукції – на 790 тис.грн, що становить 22,9% в порівнянні з 2017 р., та на 822 тис.грн. (24,1%) в порівнянні з 2016 роком, це пов'язано зі збільшенням обсягів виробництва. Динаміку зміни основних економічних показників відобразимо на рис. 2.5.

Протягом аналізованого періоду часу ТОВ «Нова Пошта» має позитивний результат діяльності, спостерігається тенденція до підвищення: 2018 р. чистий прибуток збільшився на 339 тис. грн., тобто на 66,1% в порівнянні з 2016 р., порівняно з 2017 роком чистий фінансовий результат збільшився на 204 тис. грн. (31,5%).

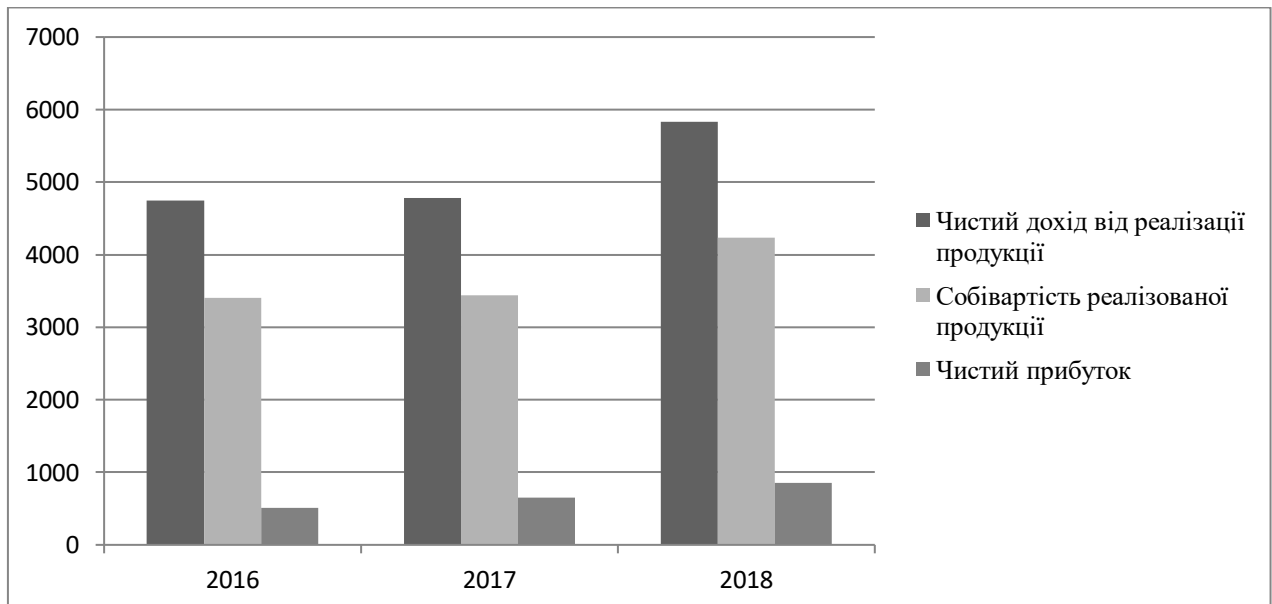


Рисунок 2.5 – Динаміка зміни основних економічних показників фінансової діяльності підприємства ТОВ «Нова Пошта» за 2016-2018 рр., тис. грн.

Оцінку інтенсивності та ефективності діяльності підприємства необхідно проводити не лише за показниками прибутку, але й за показниками рентабельності [39].

Розрахуємо основні показники рентабельності ТОВ «Нова Пошта» та узагальнимо дані розрахунків у таблиці 2.2.

Таблиця 2.2 – Показники рентабельності ТОВ «Нова Пошта» за 2016-2018 роки, %

Показники	Роки			Абсолютне відхилення, +, -	
	2016	2017	2018	2018/2017	2018/2016
Валова рентабельність продаж	28,2	28,0	27,5	-0,5	-0,7
Операційна рентабельність продаж	13,2	16,6	17,8	1,2	4,6
Чиста рентабельність продаж	10,8	13,5	14,6	1,1	3,8
Рентабельність продукції (послуг) за валовим прибутком	39,2	38,9	37,9	-1,0	-1,3
Рентабельність власного капіталу	30,2	32,6	38,5	5,9	8,3

Аналізуючи діяльність ТОВ «Нова Пошта» за 2016-2018 рр. спостерігається збільшення загальної рентабельності. Але треба відмітити, що показник валової рентабельності продаж знизився, у 2016 р. він становив 28,2%, а у 2018 р. 27,5%, це пов'язано з тим, що була проведена неефективна політика ціноутворення.

У результаті зростання у 2016-2018 рр. фінансових результатів від операційної діяльності та чистого доходу від реалізації продукції - операційна рентабельність продаж зростала з кожним роком, у 2018 р. вона становила 27,5%, це на 4,6% більше ніж у 2016 р.

Чиста рентабельність продаж, також зростала з кожним роком, у 2016 р. вона дорівнювала 10,8 %, а вже у 2018 р. – 14,6 %, а рентабельність власного капіталу зросла на 8,3 % за 3 роки та склала 38,5 % у 2018 р.

За аналізованій період, зменшився показник рентабельності продукції (послуг) на 1% та склав у 2018 році 37,9 %, це також пов'язано з не дуже ефективною політикою ціноутворення.

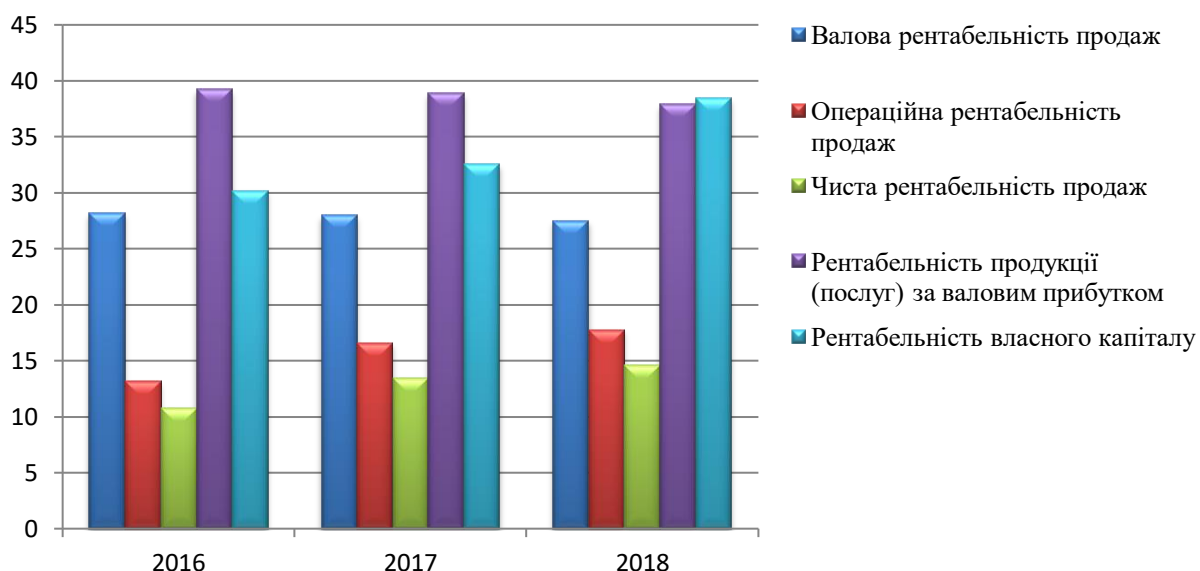


Рисунок 2.6 – Динаміка показників рентабельності ТОВ «Нова Пошта»

Отже, далі детальніше проаналізуємо діяльність ТОВ «Нова Пошта» за 2015 – 2018 роки.

В табл. 2.4 представлені показники статті доходів. Так, аналізуючи дані з таблиці можна помітити щорічне збільшення загальних доходів [39, с. 189]. Динаміка доходів в розрізі послуг представлена також на рис. 2.7.

Таблиця 2.3 – Динаміка доходів ТОВ «Нова Пошта» в розрізі видів послуг протягом 2015-2018 років, тис. грн.

№ п/п	Назва показника	Роки			
		2015	2016	2017	2018
1	Письмова кореспонденція	13307,07	3573,68	15834,65	14592,1
2	Грошові перекази	1425,25	5524,72	5590,99	5387,32
3	Посилки	4537,77	4300,72	2476,01	1993,96
4	Періодичні видання	5087,81	6498,12	5750,73	4698,23
5	Доставка з інтернет - магазинів	11688,21	23159,33	34504,4	46596,48
6	Торгівельна діяльність	15270,23	10041,94	5431,24	4325,99
7	Зберігання вантажу	3368,96	3450	3839,82	4179,9

Продовження таблиці 2.3

8	Послуги електрозв'язку	206,27	300,6	1837,82	4179,99
9	Інші послуги	2062,63	2209,89	4712,41	1935,35
10	Загальна сума	58754,2	59059	79571,29	85324,5

За аналізований період - 2015-2018 роки, прибуток отриманий від основної діяльності постійно збільшується.

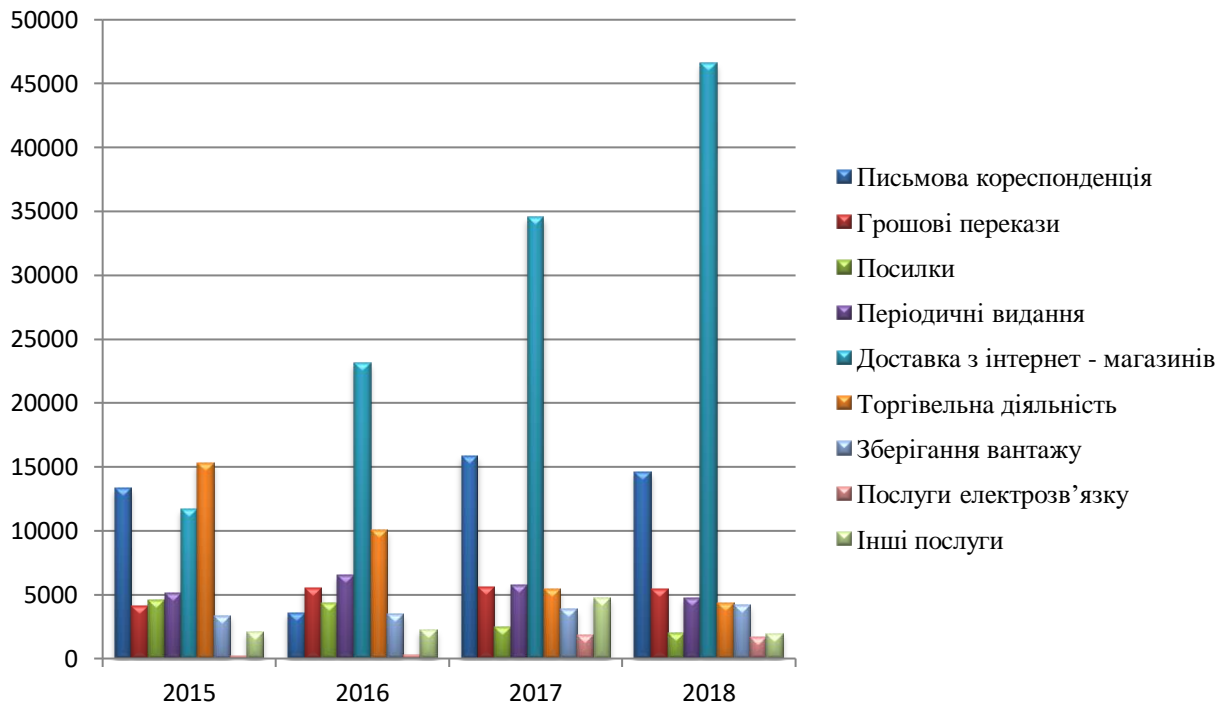


Рисунок 2.7 –Динаміка доходів ТОВ «Нова Пошта» протягом 2015 – 2018 рр., тис. грн.

Аналіз доходу ізольований від інших показників, не дає чіткого уявлення про те, якою «ціною» досягнутий цей результат, які фактори і у якому ступені вплинули на його величину.

Поряд з доходом підприємству ТОВ «Нова Пошта» важливо проаналізувати і витрати [39].

Загальні витрати ТОВ «Нова Пошта» за 2015-2018 роки наведені в табл. 2.4.

Таблиця 2.4 – Витрати ТОВ «Нова Пошта» за 2015-2018 роки, тис. грн

№ п/п	Назва показника	Роки			
		2015	2016	2017	2018
1	Заробітна плата і нарахування на ФОП	25213,92	25645,86	35020,25	38541,85
2	Витрати на утримання транспорту	2401,35	2554,63	2694,52	3445,23
3	Обслуговування технічних засобів	453,23	585,34	600,7	612,1
4	Опалення і електроенергія	1235,28	1389,67	1960,54	2152,32
5	Амортизація	1985,95	1833,74	2190,25	1424,21
6	Плата банку за готівку	1223,35	1270	1386,52	1420,2
7	Купівельна вартість	12124,52	12585,36	16214,21	17210,56
8	Податки	3220,2	3289,21	3547,2	3004
9	Витрати на матеріали	810,25	790,32	858,21	812,54
10	Перерахунок ПДВ	840,6	905,32	1210,25	1558,14
11	Оплата послуг електрозв'язку	532,25	578,65	660,85	712,32
12	Виплати на оренду	400,2	600,2	800,2	1100,2
13	Всього	49273,1	50928,3	66353,7	69793,7

Найбільш питому вагу мають витрати по оплаті праці, далі впливають витрати по купівельній вартості, також мають велику вагу такі витрати як витрати на утримання транспорту, податки, амортизація та інші. Рівень змінних витрат (витрати на закупівлю матеріалів), споживання електроенергії, транспортні витрати розраховується як відсоток від виконаного обсягу робіт, послуг.

Таким чином можна зробити висновок, що в цілому підприємство працює стабільно та прибутково, що можна побачити на рис. 2.8

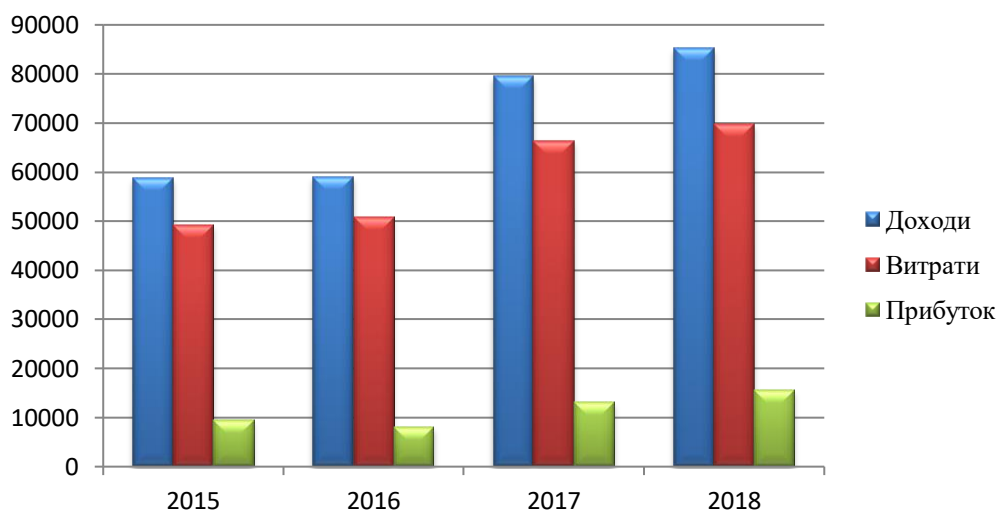


Рисунок 2.8 – Фінансові показники діяльності ТОВ «Нова Пошта» за 2015 – 2018 рр., тис.грн.

Отже проаналізував фінансово-економічну діяльність ТОВ «Нова Пошта» за 2016-2018 рр., можна констатувати, що підприємство, стабільно розвивається та ефективно здійснює свою фінансово-економічну діяльність.

2.3 Аналіз організації процесу міжнародних вантажних перевезень ТОВ «Нова Пошта»

Розглянемо специфіку міжнародної діяльності ТОВ «Нова Пошта» як підприємства, що спеціалізується на міжнародних вантажних перевезеннях.

Міжнародні вантажні перевезення вимагають узгодження всього маршруту з відповідними закордонними дорожніми службами, маршрут вибирається з урахуванням усіх дорожніх умов, в деяких країнах залежно від габаритів вантажу, що перевозиться, наведення супровідними транспортними засобами (поліція, дорожні служби тощо).).

Клієнтами ТОВ «Нова пошта» є вітчизняні компанії в металургійній, нафтохімічній, енергетичній та інших галузях, а також міжнародні компанії. Міжнародна діяльність компанії включає перевезення внутрішніх потужностей на експорт, доставку обладнання, замовленого за кордон в

Україну, перевезення обладнання для виробництва за кордон, а також перевезення товарів між підрозділами компаній у різних країнах.

Проаналізуємо динаміку експорту транспортних послуг підприємства ТОВ «Нова Пошта» (табл. 2.5), їх географічну структуру (табл. 2.6).

Таблиця 2.5 – Динаміка загальної кількості відправлень та динаміка надання міжнародних послуг ТОВ «Нова Пошта» за 2016 – 2018 рр

Показники	Роки			Абсолютне відхилення, +/-	
	2016	2017	2018	2018/2017	2018/2016
у натуральному виразі, млн. шт					
Загальна кількість відправлень	102,1	145,8	174,2	28,4	72,1
з них, міжнародних відправлень	1,1	4,8	6,3	1,5	5,2

Треба відміти, що частка міжнародних відправлень в загальному обсязі ТОВ «Нова Пошта» значно збільшилась за останні роки (рис. 2.8). Також значно збільшилась і частка відправлень в загальному обсязі на внутрішньому ринку поштових послуг [40].

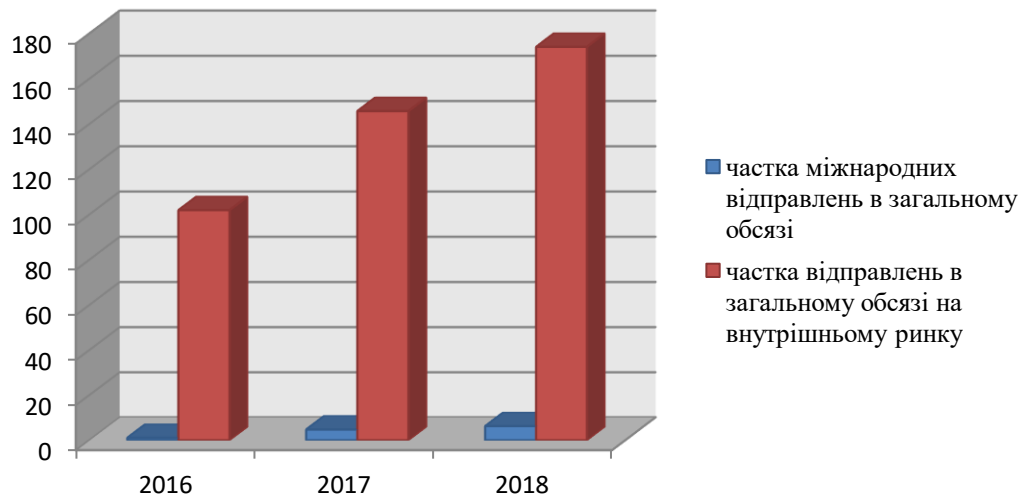


Рисунок 2.8 – Частка міжнародних відправлень в загальному обсязі ТОВ «Нова Пошта» та частка відправлень ТОВ «Нова Пошта» на українському ринку поштових послуг за 2016-2018 роки, %

Зовнішні операції ТОВ «Нова Пошта» у 2016 – 2018 роках, проводились із 117 країнами світу [39]. Розглянемо географічну структуру міжнародних відправлень, яка наведена у табл. 2.6.

Таблиця 2.6 – Динаміка географічної структури міжнародних відправлень ТОВ «Нова Пошта» за 2016 -2018 роки, тис.шт.

Показники	Роки			Абсолютне відхилення, +/-	
	2016	2017	2018	2018/2017	2018/2016
Обсяг міжнародних відправлень у тому числі до:	1100000	4800000	6300000	1500000	5200000
Країн СНД	602000	2200000	2700083	500083	2098083
Європи	201050	1021500	1500030	478530	1298980
Азії	120500	742449	925751	183302	805251
Америци	144865	723000	810100	87100	665235
Австралії та Океанії	3353	12045	140050	128005	136697
інших країн світу	28232	101006	223986	122980	195754

Обсяг міжнародних послуг до країн СНД зростав протягом всього періоду, з 602000 у 2016 році до 2700083 млн. у 2018 році відповідно. До країн Європи обсяги міжнародних відправлень за 2016–2018 роки зросли на 1,3 млн. відправлень. Збільшення міжнародних відправлень до країн Америки, Азії, Австралії та Океанії та інших країн, пов'язано з заключенням договорів про співпрацю з такими підприємствами, як: UPS, DPD, DB Schenker.

Проаналізуємо динаміку обсягів реалізації основних видів міжнародних відправлень ТОВ «Нова Пошта» за 2016–2018 роки (табл. 2.7).

Таблиця 2.7 – Динаміка обсягів реалізації основних видів міжнародних відправлень ТОВ «Нова Пошта» за 2016-2018 роки [39]

Показники	Роки			Відхилення			
				абсолютне, +,-		відносне, %	
	2016	2017	2018	2018/2017	2018/2016	2018/2017	2018/2016
Обсяг реалізації у натуральному виразі, шт.							
Бандероль	572661	695063	692168	-2895	119507	-0,51	20,87
Посилки	32881	60360	75179	14819	42298	45,07	128,64
Обсяг реалізації у грошовому виразі, тис. грн.							
Бандероль	9754837	10054051	17451442	7397391	7696605	73,58	78,90
Посилки	698707	1156627	2693645	1537018	1994938	132,89	285,52
Разом	10453544	11210678	20145087	8934409	9691543	79,70	92,71
Обсяг реалізації за кордон у натуральному виразі, шт.							
Бандероль	297783	361337	352870	-8467	55087	-2,34	18,50
Посилки	17098	31421	39208	7787	22110	24,78	129,31
Обсяг реалізації за кордон у грошовому виразі, тис. грн.							
Бандероль	7158017	4730596	11309606	6579010	4151589	139,07	58,00
Посилки	357568	350813	1086895	736082	729321	209,82	203,97
Разом	7515585	5081410	12396501	1315091	4880916	143,96	64,94

За період з 2016 року по 2018 рік обсяг відправлених бандеролей збільшився на 119507 т або на 20,87 %, а обсяг відправлених посилок зріс на 42298 т. або на 128,64 %. Обсяг виручки від відправлених бандеролей за 2016 – 2018 роки збільшився на 7696605 тис. грн., або на 78,9 %, а обсяг виручки від відправлених посилок зріс 1994938 тис. грн. або на 285,52 %. Загалом, за останні 3 роки обсяг виручки ТОВ «Нова Пошта» збільшився на 8934409 тис. грн. або на 92,71 %.

Обсяг виручки від відправлення бандеролей та посилок за кордон за 2016–2018 роки збільшився на 4880916 тис. грн. або на 64,94% та склав у 2018 році 12396501 тис. грн. При цьому найбільшими темпами за аналізуємий період зростала експортна виручка від відправлення посилок – на 203,97 % або на 729327 тис. грн. Обсяг же експортної виручки від відправлення бандеролей за 2016-2018 роки збільшився на 58% або на 4151589 тис. грн. [39].

Далі проведемо аналіз перевезень вантажів ТОВ «Нова Пошта». Завдяки своєму тривалому та значному досвіду, компанія має широку клієнтську базу та налагоджені зв'язки, які разом із технічною та

професійною базою створюють високоякісні транспортні послуги для зовнішньоекономічної діяльності клієнтів. ТОВ «Нова пошта» - транспортно-експедиційна компанія, яка сформувала всі свої особливості логістичного обслуговування та встановила власні стандарти щодо перевезень та логістичних послуг.

Нова пошта використовує власні автомобілі та причепа (напівпричепа) для перевезення вантажів усіх видів продукції, що відповідають положенням Міжнародної конвенції про дорожній рух та Європейської угоди про роботу екіпажів транспортних засобів для міжнародних автомобільних перевезень (ЕУТР), вимоги безпеки руху. Кожна машина, причіп (напівпричіп) зареєстрована в ДАІ та має реєстраційне посвідчення, а також ідентифікаційний знак держави Україна.

ТОВ «Нова пошта» має спеціалізований рухомий склад: 33 тягачі для напівпричепів, з них: 33 стандартні навіси площею 86 м², місткістю 20 тонн; 10 холодильників місткістю 20 тонн.

Окрім буксирних сіток, для складного та негабаритного транспорту використовується спеціальне обладнання: трубопроводи, лісовози, автокрани, вежі для автонавантажувачів (автонавантажувачі та лобові), самоскиди, екскаватори, гідромолоти та інше обладнання.

Як правило, більшість вантажівок призначені для перевезення вантажів довжиною до 13,6 м, шириною до 2,45 м, висотою до 3,1 м і вагою до 24 тонн. Навантаження, що перевищують ці розміри, занадто великі.

Негабаритний вантаж - це великий, довгий, важкий вантаж, розмір якого разом із транспортним засобом перевищує такі параметри: 1) висота 4 метри; 2) довжиною 22 метри; 3) шириною 2,6 метра; 4) за вагою вантажу з транспортним засобом - понад 38 тонн.

Цей вид транспорту є основним логістичним об'єктом послуг. Крім того, слід зазначити, що велике навантаження - це таке, яке, пов'язане з транспортним засобом, перевищує принаймні один із параметрів для максимальних розмірів розмірів, зазначених у правилах.

ТОВ «Нова пошта» - одна з найбільших транспортних компаній в Україні. Перевагою ТОВ «Нова пошта» є великий досвід міжнародних перевезень, наявність найсучаснішого рухомого складу, оснащеного автомобілями та причепами провідних іноземних виробників та висококваліфікованим персоналом.

ТОВ «Нова пошта» - це досвідчена компанія, яка має власний підхід до міжнародних експедиторських послуг. В даний час транспортні послуги для підприємств стали досить складним комплексом експедирування вантажів та супутніх послуг. До них належать: міжнародні перевезення консолідованих та збірних вантажів; міжнародні перевезення складних об'єктів; митне оформлення товарів за кордоном; реєстрація спеціальних дозволів в Європі та США; вантажний супровід.

РОЗДІЛ 3

УДОСКОНАЛЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ ПРОЦЕСУ МІЖНАРОДНИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ТОВ «НОВА ПОШТА»

3.1 Загальні відомості проекту з удосконалення організації процесу міжнародних вантажних перевезень

Основними напрямками вдосконалення міжнародної системи експедирування вантажів ТОВ «Нова пошта» є зниження вартості послуг компанії завдяки впровадженню інноваційних технологій.

Для початку пропоную скласти карту стратегічних груп конкурентів. Карта стратегічних груп конкурентів складається для визначення організацій (компаній), які є основними конкурентами досліджуваної організації, тобто є частиною однієї стратегічної групи, а також їх позицій, вона доповнює та конкретизує інформацію про конкуренцію в галузі .

Для побудови карти стратегічних груп ми спочатку визначаємо набір ключових характеристик, які відрізняють компанії одна від одної - на наш погляд, це ціна послуг та пропоновані послуги. Погляньмо на діапазон цін на транспортно-експедиційні послуги від ТОВ «Нова пошта» та його основних конкурентів (табл. 3.1.).

Таблиця 3.1 – Аналіз цін на послуги з автоперевезень різних груп товарів ТОВ «Нова Пошта» та його основних конкурентів

Підприємство	Ціни, грн./т			
	С/г техніка	Компресорне обладнання	Будівельна техніка	Гідротехнічне обладнання
1	2	3	4	5

Продовження таблиці 3.1

ТОВ «Нова Пошта»	Від 800-2000	300-800	200-500	80-900
ARITransExpedition	850-2700	400-1100	200-700	100-1000
DP Trans, Ltd	950-2500	300-900	250-1000	125-900
Eximp Ltd	900-2000	350-1100	280-1330	115-700
DB Schenker	1100-3100	400-1200	300-4000	200-2000

(Складено автором за даними ТОВ «Нова Пошта»)

Як видно з табл. 3.1, за цінами на послуги з автоперевезень різних груп товарів лідером є ТОВ «Нова Пошта», на другому місці ARITransExpedition – ціни знаходяться майже на одному рівні з ТОВ «Нова Пошта». Найдорожчий діапазон цін належить DB Schenker. Проаналізуємо асортиментні групи ТОВ «Нова Пошта» та його основних конкурентів (табл. 3.2).

Таблиця 3.2 – Аналіз асортиментної групи ТОВ «Нова Пошта» та його основних конкурентів

Підприємство	Асортиментні групи, кількість найменувань послуг			
	Перевезення генеральних вантажів	Перевезення комплектних вантажів	Перевезення шкідливих вантажів	Перевезення негабаритних вантажів
ТОВ «Нова Пошта»	10	15	20	46
ARITransExpedition	15	18	18	38
DP Trans, Ltd	9	12	15	23
Eximp Ltd	7	10	18	28
DB Schenker	7	10	16	24

Як видно з табл. 3.2 за асортиментом послуг з вантажних перевезень лідером є ТОВ «Нова Пошта», на другому місці ARITransExpedition,

асортимент DP Trans, Ltd та Eximp Ltd знаходиться майже на однаковому рівні.

Визначивши охоплення основних гравців на міжнародному транспортному ринку України, порівнявши їх ціни на транспортні послуги та проаналізувавши пропозиції послуг цих компаній, ми представляємо їх на карті стратегічних груп (рис. 3.1).

Згідно карти стратегічних груп, найбільшими конкурентами ТОВ «Нова Пошта» є такі транспортні компанії як ARITransExpedition та DP Trans, Ltd [41].

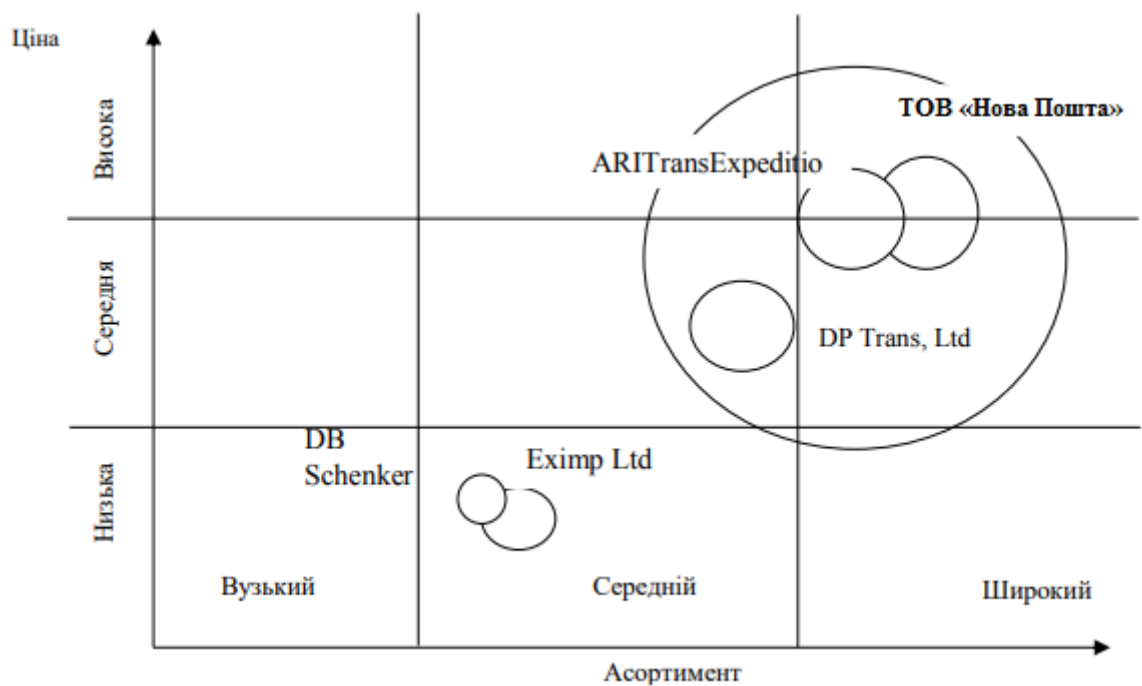


Рисунок 3.1 – Карта стратегічних груп конкурентів

Таким чином, ситуація на міжнародному транспортному ринку є дуже сприятливою для ТОВ «Нова пошта». Великий потенціал для збільшення продажів послуг, висока якість та помірні ціни надають додаткові можливості для пошуку споживачів на міжнародному транспортному ринку.

З огляду на активне підвищення цін, зменшення споживання палива стає дедалі важливішою проблемою для багатьох власників бізнесу, тому пропонується зменшити вартість та вартість послуг міжнародних перевезень та підвищити їх конкурентоспроможність, впроваджувати

високотехнологічні рішення на Новій пошті. , спрямований на зменшення фінансових витрат компанії [42].

Система контролю споживання пального - це один із найпростіших способів відстеження фактичного споживання палива. Залежно від потужності двигуна, типу паливної системи (TNVD, Common Rail) та схеми установки пального (прямого або диференціального) вибираються необхідні витратоміри [43].

Можливі варіанти здійснення контролю витрат палива:

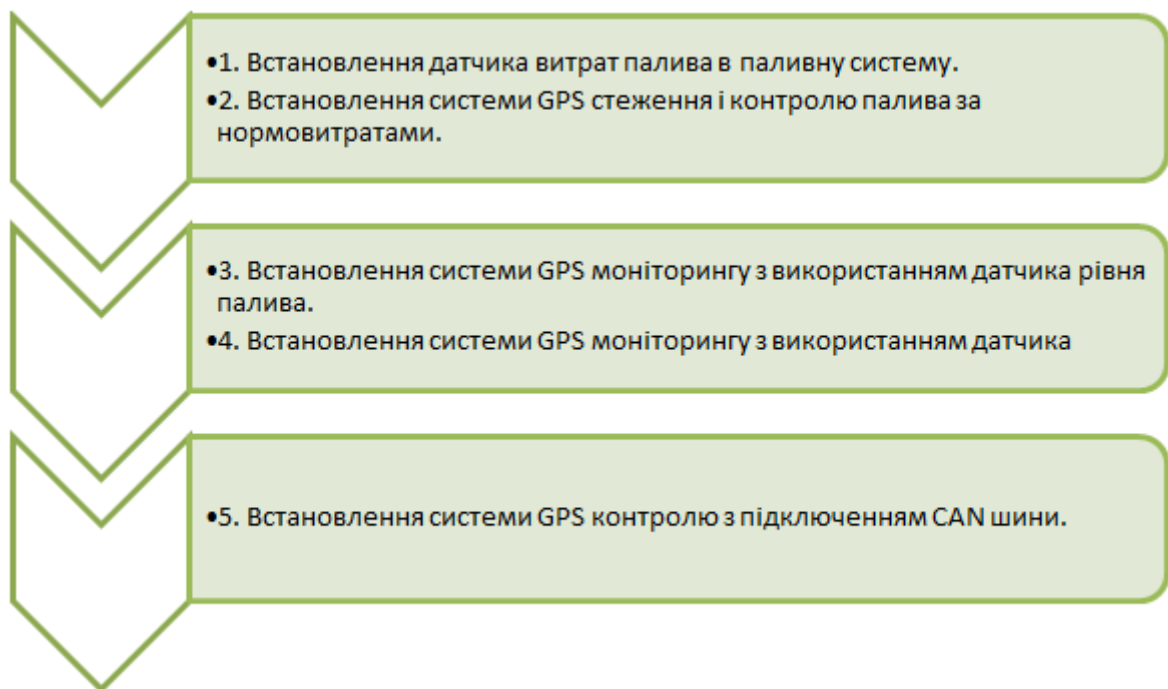


Рисунок 3.2 – Можливі варіанти здійснення контролю витрат палива

1. Контроль палива за допомогою датчиків витрати палива (DVP).

Пряме регулювання. Точність вимірювання становить близько 98-99%, дешевша вартість впровадження, вимагає зміни в графіку скидання системи повернення. Оптимальний варіант для паливних систем з паливними насосами. Вартість комплексу обладнання та установки для одного транспортного засобу (наприклад, трактора Т-150, МТЗ-80) від 3850,00 грн.

Переваги та недоліки: Низькі витрати на впровадження для контролю фактичного споживання палива. Висока точність вимірювання витрати

палива. Потрібне регулярне технічне обслуговування для заміни фільтра та очищення витратоміра.

Диференціальне регулювання. Не вимагає додаткового втручання в паливну систему, краще встановлювати на Common Rail, дорожчі витрати на впровадження, контролюючи подачу і повернення палива. Точність вимірювання становить близько 96-98%. Цю схему можна встановити лише за допомогою системи GPS спостереження. Вартість комплекту обладнання з установкою від 8530 грн.

Плюси і мінуси. Паливну систему не потрібно міняти, щоб фактично контролювати витрату палива. Через конструкцію системи неможливо досягти точності більше 97-98%. Можуть бути випадки з'єднання "трійників", продування витратоміра повітря тощо. Потребує більш ретельної перевірки фільтрів, регулярної заміни та очищення витратомірів.

2. Встановлення системи GPS відстеження та контролю пального.

Найкращий варіант контролю витрати палива у вантажних автомобілів, низьковантажників, самоскидів та тракторних тракторів. Цей варіант зазвичай використовується на автомобілях з бензиновими двигунами, оскільки встановлення датчика рівня палива недоцільно дорого або технічно неможливо. Високоточний GPS-трекер вимірює пробіг автомобіля, система GPS-відстеження контролює задану швидкість. При необхідності система GPS дозволяє розрахувати тариф більш складним способом, виходячи з ваги вантажу, наявності та ваги причепа, відсоткової надбавки.

3. Встановлення системи моніторингу GPS з датчиком рівня палива.

Система контролю споживання палива дозволяє встановити автомобільний термінал GPS / GSM, датчик рівня палива в баку, якщо є кілька баків, то в кожному окремо. Датчик вимірює рівень палива в баку, передає значення на GPS-термінал, термінал «запам'ятовує» своє місцезнаходження і передає на сервер інформацію про рівень палива в баку та місцезнаходження.

Сервер зберігає всю інформацію, отриману в базі даних, і дозволяє відобразити на комп'ютері витрату палива на 100 км, протягом 1 години, протягом певного періоду або в будь-який час і в будь-який час.

Плюси і мінуси. Це не залежить від типу паливної системи, не вимагає додаткового обслуговування, дозволяє контролювати заправку та злив з бака. Перевірка поточного балансу палива в баку. Невелика помилка 1-4% (залежно від виробника датчика). Це дозволяє підключати додаткові датчики. Не рекомендується встановлювати на резервуари, які не мають вільного місця в центрі.

4. Встановлення системи моніторингу GPS одночасно з використанням датчика рівня палива та датчиків витрати палива. Найкращий варіант контролю витрати палива. Це дозволяє мінімізувати помилку і контролювати паливо в двох точках: на виході з бака і на вході в паливну систему. Ця опція дозволяє легко виявити крадіжки дизеля, навіть коли вони підключені до паливної системи. Система моніторингу складається з GPS терміналу, датчика рівня палива та датчика витрати палива.

Плюси і мінуси. Висока точність вимірювання. Високі витрати на впровадження системи.

5. Встановлення системи управління GPS з підключенням до шини CAN. Крім того, ви можете підключити інші датчики, що підвищують контроль та дисципліну на підприємстві (система ідентифікації водія / причепа, кнопка сигналізації, контроль люка / дверей, тиск масла, температура двигуна та інші параметри, залежно від потреб замовника).

Тому, для вдосконалення системи управління міжнародними вантажними операціями ТОВ «Нова пошта», пропонується запровадити систему відстеження та контролю пального GPS відповідно до стандартної вартості - систему FMS-T (виробництво ТОВ «Оникомником Технології») (рис. 3.3), що є ефективним засобом зменшення витрат. послуги, а отже, зниження цін на ділові послуги [44].

Цей тип обладнання найчастіше використовується на автомобілях, що працюють на бензині, оскільки установка датчика рівня палива або недоцільно дорога, або технічно неможлива.



Рисунок 3.3 – Система GPS стеження і контролю палива за нормовитратами - система FMS-T [43]

Високоточний GPS-трекер вимірює пробіг автомобіля, система GPS-відстеження контролює задану швидкість. При необхідності система GPS дозволяє розрахувати тариф більш складним способом, виходячи з ваги вантажу, наявності та ваги причепа, відсоткової надбавки.

Характеристики пропонованого обладнання наведені в таблиці. 3.4. Особливості системи FMS-T [44]:

- Висока точність контролю витрати палива досягається безперервним вимірюванням кількості палива безпосередньо в баку та фіксацією середнього значення кожні 2 хвилини;

- Працює в діапазоні температур від -45 градусів до +85 градусів; має високий захист на електричних ланцюгах; стійкий до ударів, струшування;

-

Таблиця 3.3 – Інформація про обладнання FMS-T

Назва	Опис
FMS-T	Система контролю за паливом, комп'ютер, що встановлюється в автомобіль і регулює оптимальну потужність двигуна.

Продовження таблиці 3.3

Постачальник	ТОВ "Єврозв'язок", 50012, м. Київ,
Вартість за одиницю	Від 3680 до 5600 грн.
Вартість програмного забезпечення для управління логістичними витратами	3120 грн

- Об'єм пам'яті - 2 місяці руху машини; FMS-T реєструє час увімкнення / вимкнення, який виявляє навмисне відключення; Забезпечується самоперевірка пристрою, що дозволяє виявити "махінації" з датчиком палива та електричними ланцюгами;

- FMS-T встановлюється без порушення цілісності паливної системи автомобіля; Програма системи FMS-T автоматично створює зведений звіт про витрату палива за рейс та журнал обліку заправки / зливу при поверненні автомобіля до парку з графічним відображенням споживання пального та даних тахографа [44].

Загальна схема функціонування системи FMS-T представлена на рис. 3.4

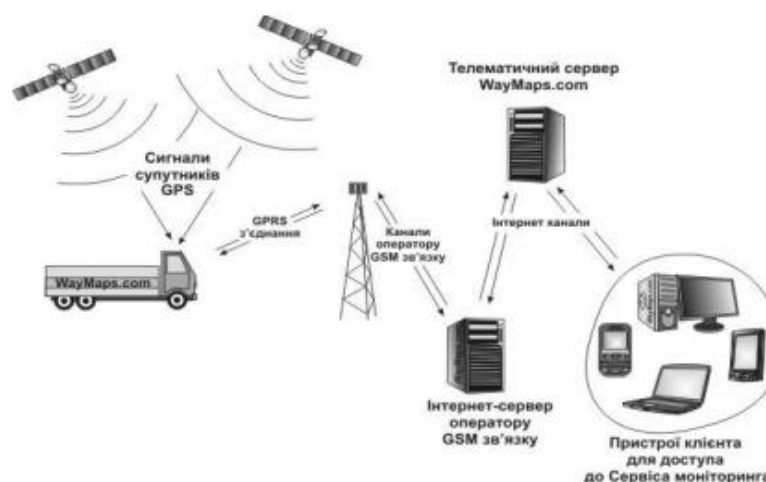


Рисунок 3.3 – Загальна схема функціонування системи FMS-T

Цілі, що досягаються при встановленні системи FMS-T [31, с. 48]:

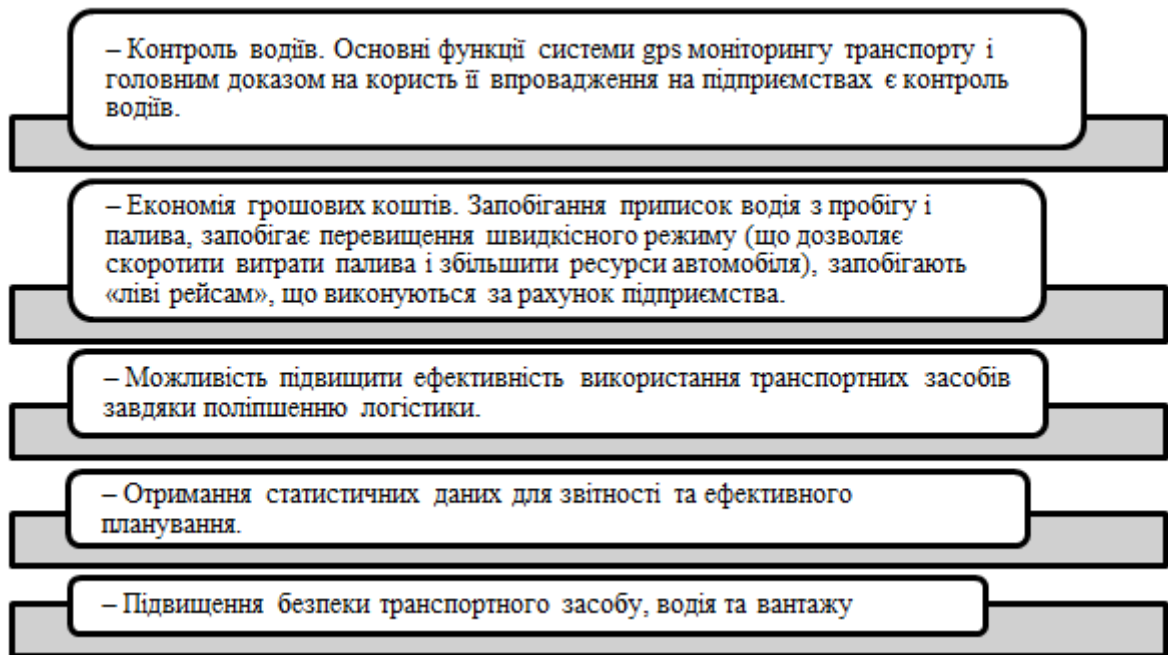


Рисунок 3.4 – Цілі досягаємі при встановленні системи FMS-T

З метою вдосконалення управління міжнародними вантажними операціями керівництву ТОВ «Нова пошта» пропонується ввести систему відстеження та контролю пального для стандартного споживання - систему FMS-T, яка контролює водіїв, економить гроші, підвищує ефективність транспортних засобів шляхом поліпшення логістики, підвищення безпеки транспортного засобу, водія та вантажу.

3.2 Оцінка ефективності запропонованого проекту з удосконалення організації процесу міжнародних вантажних перевезень

Проведемо економічне обґрунтування запропонованого проекту підвищення рівня ефективності міжнародних вантажних перевезень у ТОВ «Нова Пошта». Визначимо необхідний обсяг інвестицій для впровадження на ТОВ «Нова Пошта» системи GPS стеження і контролю палива за нормовитратами – систему FMS-T. Вартість витрат на впровадження на ТОВ «Нова Пошта» системи GPS стеження і контролю палива за нормовитратами – систему FMS-T наведено в табл. 3.4.

Таблиця 3.4 – Вартість початкових витрат на впровадження системи FMS-T на ТОВ «Нова Пошта»

Стаття витрат	Сума витрат за одиницю обладнання, тис грн.	Всього витрат, тис грн
Устаткування для легкових автомобілів	3,68	33,12 (3,68*9 автомобілів)
Устаткування для вантажних автомобілів	4,56	515,28 (4,56*113 автомобілів)
Датчики рівня палива із встановленням	3,12	380,64 (3,12*122 автомобілів)
Вартість програмного забезпечення для управління логістичними витратами	6,87	6,87
Всього	18,23	935,91

Тому згідно з табл. 3.4, початкова вартість впровадження системи FMS-T на ТОВ «Нова пошта» становить 935,91 тис. Грн.

Поточна вартість впровадження системи FMS-T у ТОВ «Нова пошта» наведена в таблиці. 3.5.

Відповідальність за впровадження системи GPS відстеження та контролю пального за стандартними витратами - систему FMS-T пропонується покласти на керівника ремонтно-технічної служби.

Таблиця 3.5 – Вартість поточних витрат на впровадження системи FMS-T на ТОВ «Нова Пошта»

Стаття витрат	Сума витрат, тис грн.
Витрати на щомісячне обслуговування в рік	4,3
Витрати на щомісячне обслуговування в рік з контролем палива	4,0
Витрати на додатку заробітну плату керівника ремонтнотехнічної служби, що буде відповідати за впровадження запропонованої системи	1,4
Всього	9,7

Тому згідно з табл. 3.5, вартість поточних витрат на впровадження ТОВ «Нова пошта» GPS системи відстеження та контролю норм споживання палива - система FMS-T становитиме 9,7 тис. Грн. Загальна вартість

впровадження системи GPS відстеження та контролю палива на ТОВ «Нова пошта» - система FMS-T становитиме $(935,91 + 9,7) = 945,1$ тис. грн.

Ми аналізуємо економічну доцільність запропонованого проекту. Аналіз сценаріїв розвитку проекту дозволяє оцінити вплив на проект можливої одночасної зміни декількох змінних через вірогідність кожного сценарію: оптимістичного, реалістичного, песимістичного (табл. 3.6.).

Таблиця 3.6 – Розрахунок ефекту від впровадження системи FMS-T на ТОВ «Нова Пошта» *

Показник	Проект впровадження системи FMS-T		
	Оптимістичний прогноз	Реалістичний прогноз	Песимістичний прогноз
1	2	3	4
Зміна чистого доходу (виручки) від реалізації послуг, %	1,7	0,85	0,43
Абсолютне значення чистого доходу (виручки) від реалізації послуг, тис. грн.	$146826 * 0,017 = 2496,04$	$146826 * 0,0085 = 1248,02$	$146826 * 0,0043 = 631,35$

*згідно з прогнозом планово-економічного відділу ТОВ «Нова Пошта»

Як видно з таблиці 3.6., загальним економічним ефектом від впровадження системи FMS-T для ТОВ «Нова пошта» в песимістичному сценарії планово-економічного відділу компанії є збільшення очікуваний чистий дохід (дохід) від послуг на 0,43%, або 631,35 тис. грн., за реалістичним сценарієм - на 0,85%, або 1248,02 тис. грн. ; за оптимістичного сценарію - на 1,7%, або 2 496,04 тис. грн.

Фінансові результати проекту в різних сценаріях реалізації наведені в таблиці 3.7.

Таблиця 3.7 – Фінансові результати проекту впровадження системи FMS-T за різних сценаріїв реалізації, тис. грн.

Показник	Проект впровадження системи FMS-T		
	Оптимістичний прогноз	Реалістичний прогноз	Песимістичний прогноз
1	2	3	4
1.Чистий дохід від реалізації послуг, тис.грн	2496,04	1248,02	631,35
2.Собівартість наданих послуг, тис.грн	935,91	935,91	935,91
3.Валовий прибуток, тис.грн	1560,13	312,11	-304,56
4.Операційні витрати, тис.грн	9,70	9,70	9,70
5.Прибуток від реалізації наданих послуг, тис.грн	1550,43	302,41	-314,26
6.Податок на прибуток підприємства (18 %), тис. грн. (р.5*0,18)	279,08	54,43	-56,57
7.Чистий прибуток, тис. грн.	1271,35	247,98	-257,69
8.Рентабельність реалізації,%	50,9	19,9	-

Тому згідно з табл. 3.8, чистий прибуток, що залишається у розпорядженні підприємства, становитиме:

- 1) 1271,35 тис. Грн. (50,9% чистого результату) за оптимістичного сценарію;
- 2) 247,98 тис. Грн. (19,9% чистого результату) за реалістичним сценарієм;
- 3) -257,69 тис. Грн. за песимістичним сценарієм.

Отже, ґрунтуючись на аналізі ефективності запропонованого проекту для впровадження системи FMS-T, можна зробити висновок, що в перший рік реалізації цей проект є вигідним лише в оптимістичних та реалістичних сценаріях розвитку.

Схема грошових потоків від впровадження системи FMS-T для ТОВ «Нова Пошта» за оптимістичним сценарієм наведена в табл. 3.8

Таблиця 3.8 – Схема грошових потоків від впровадження системи FMS-Т для ТОВ «Нова Пошта» за оптимістичним сценарієм

Параметр	2021	2022	2023	2024	2025	Разом
1. Чистий дохід від реалізації послуг, тис.грн *	2496,04	2538,47	2581,63	2625,52	2670,15	12911,81
2. Собівартість наданих послуг, тис.грн	935,91	0,00	0,00	0,00	0,00	935,91
3. Валовий прибуток, тис.грн	1560,43	2538,47	2581,63	2625,52	2670,15	11975,90
4. Адміністративні і збутові витрати, тис.грн	9,70	9,86	36,22	40,97	62,58	159,33
5. Прибуток від реалізації наданих послуг, тис.грн	1550,43	2528,61	2545,41	2584,55	2607,57	11816,57
6. Податок на прибуток підприємства (18 %), тис.грн	279,08	555,15	458,17	465,22	469,36	2126,98
7. Чистий прибуток, тис.грн. (див.табл.3.5)	1271,35	2073,46	2087,23	2119,33	2138,21	9689,59
8. Амортизація, тис.грн	187,18	187,18	187,18	187,18	187,18	935,91
9. Грошовий потік по проекту, тис.грн (р.7+р.8) 1	1458,54	2260,64	2274,42	2306,51	2325,39	10625,50
10. Сукупні інвестиційні витрати, тис.грн (р.2+р.4)	945,61					945,61
11. Коефіцієнт дисконтування при ставці дисконту $d = 25\%$	0,80	0,64	0,51	0,41	0,33	2,69
12. Дисконтовані грошові потоки, тис.грн (р.9*р.11)	1166,83	1446,81	1164,50	944,75	761,98	5484,87
13. Дисконтовані інвестиції тис.грн	945,61					

* кожен рік чистий дохід від реалізації продукції зростатиме на 1,7%

Згідно з даними таблиці 3.8, чистий дохід (оборот) від продажу послуг ТОВ «Нова пошта» після GPS-системи відстеження та контролю споживання

палива - система FMS-T за оптимістичного сценарію за перші 5 років зросте на 12911 грн. , 81 тис.

Схема грошових потоків від впровадження системи FMS-T для ТОВ «Нова Пошта» за реалістичним сценарієм наведена в табл. 3.9.

Таблиця 3.9 – Схема грошових потоків від впровадження системи FMS-T для ТОВ «Нова Пошта» за реалістичним сценарієм

Параметр	2021	2022	2023	2024	2025	Разом
1. Чистий дохід від реалізації послуг, тис.грн *	1248,02	1258,63	1269,33	1280,12	1291,00	6347,09
2. Собівартість наданих послуг, тис.грн	935,91	0,00	0,00	0,00	0,00	935,91
3. Валовий прибуток, тис.грн	312,11	1258,63	1269,33	1280,12	1291,00	5411,18
4. Адміністративні і збутові витрати, тис.грн	9,70	9,78	12,35	12,82	14,92	59,57
5. Прибуток від реалізації наданих послуг, тис.грн	302,41	1248,85	1256,97	1267,30	1276,07	5351,61
6. Податок на прибуток підприємства (18 %), тис.грн	54,43	224,79	226,26	228,11	229,69	963,29
7. Чистий прибуток, тис.грн. (див.табл.3.5)	247,98	1024,05	1030,72	1039,19	1046,38	4388,32
8. Амортизація, тис.грн	187,18	187,18	187,18	187,18	187,18	935,91
9. Грошовий потік по проекту, тис.грн (р.7+р.8) 1	435,16	1211,24	1217,90	1226,37	1233,56	5324,23
10. Сукупні інвестиційні витрати, тис.грн (р.2+р.4)	945,61					945,61
11. Коефіцієнт дисконтування при ставці дисконту $d = 25\%$	0,80	0,64	0,51	0,41	0,33	2,69
12. Дисконтовані грошові потоки, тис.грн (р.9*р.11)	348,13	775,19	623,57	502,32	404,21	2653,42
13. Дисконтовані інвестиції тис.грн	945,61					

* кожен рік чистий дохід від реалізації продукції зростатиме на 0,85%

Згідно з даними таблиці 3.9, чистий прибуток (дохід) від продажу послуг ТОВ «Нова пошта» після GPS-системи відстеження та моніторингу споживання палива - система FMS-T зросте в реалістичному сценарії за перші 5 років на 6347,09 тис. грн.

Далі розглянемо схема грошових потоків від впровадження системи FMST для ТОВ «Нова Пошта» за песимістичним сценарієм (табл.3.10).

Таблиця 3.10 – Схема грошових потоків від впровадження системи FMS-T для ТОВ «Нова Пошта» за песимістичним сценарієм

Параметр	2021	2022	2023	2024	2025	Разом
1. Чистий дохід від реалізації послуг, тис.грн *	631,35	634,07	636,79	639,53	642,28	3184,02
2. Собівартість наданих послуг, тис.грн	935,91	0,00	0,00	0,00	0,00	935,91
3. Валовий прибуток, тис.грн	-304,56	634,07	636,79	639,53	642,28	2248,11
4. Адміністративні і збутові витрати, тис.грн	9,70	9,74	8,39	8,15	7,04	43,02
5. Прибуток від реалізації наданих послуг, тис.грн	-314,26	624,32	628,40	631,38	635,24	2205,10
6. Податок на прибуток підприємства (18 %), тис.грн	-56,57	112,38	113,11	113,65	114,34	396,92
7. Чистий прибуток, тис.грн. (див.табл.3.5)	-257,69	511,95	515,29	517,73	520,90	1808,18
8. Амортизація, тис.грн	187,18	187,18	187,18	187,18	187,18	935,91
9. Грошовий потік по проекту, тис.грн (р.7+р.8) 1	-70,51	699,13	702,47	704,92	708,08	2744,09
10. Сукупні інвестиційні витрати, тис.грн (р.2+р.4)	945,61					945,61
11. Коефіцієнт дисконтування при ставці дисконту $d = 25\%$	0,80	0,64	0,51	0,41	0,33	2,69
12. Дисконтовані грошові потоки, тис.грн (р.9*р.11)	-56,41	447,44	359,67	288,73	232,02	1271,46
13. Дисконтовані інвестиції тис.грн	945,61					

* кожен рік чистий дохід від реалізації продукції зростатиме на 0,43%

Згідно з даними таблиці 3.10, чистий дохід (дохід) від продажу послуг ТОВ «Нова пошта» після системи GPS відстеження та контролю за паливом за стандартною вартістю - система FMS-T за песимістичним сценарієм зросте протягом перших 5 років на 3184,02 тис. грн. Для оцінки ефективності та доцільності запропонованого проекту необхідно порівняти привабливість інвестицій (таблиця 3.11.).

Таблиця 3.11 – Показники інвестиційної привабливості впровадження системи FMST для ТОВ «Нова Пошта» за різними сценаріями реалізації

Показники	Формула розрахунку	Прогноз		
		оптимістичний	реалістичний	песимістичний
Чиста теперішня вартість проекту (NPVt)	NPV = ЧГП-ІВ, де ЧГП - сума чистого грошового потоку за весь період експлуатації проекту; ІВ - сума інвестиційних витрат на реалізацію інвестиційного проекту	4539,26	1707,81	325,85
Індекс прибутковості (PI)	$PI = \frac{\text{ЧГП}}{\text{ІВ}}$	5,80	2,81	1,34
Термін окупності інвестицій (РВР), років	$PP = \frac{\text{ІВ}}{\text{ЧГП}}$ Де ЧГП - середньорічна сума чистого грошового потоку за період експлуатації проекту	0,86	1,78	3,72
Внутрішня норма рентабельності (IRR), %	$IRR = \sqrt[n]{\frac{\text{ЧГП}}{\text{ІВ}}} - 1$	118,96	34,36	-8,63

Таким чином, виходячи з аналізу інвестиційної привабливості проекту, можна зробити висновок, що запропонований проект щодо впровадження системи GPS відстеження та контролю норм витрати палива - система FMS-T для ТОВ «Нова пошта» є ефективним та може бути реалізованим.

3.3 Пропозиції та рекомендації з реалізації запропонованого проекту

Розглянемо економічну вигоду та ефективність запропонованого проекту для ТОВ «Нова пошта» з використанням систем управління паливом FMS-T.

1. Економія палива на підприємстві ТОВ «Нова пошта». Він формується різницею між «реальними» показниками спідометра автомобіля та фактичним пробігом, розрахованим системою GPS моніторингу FMS-T [44]:

- Постійний контроль фактичного пробігу автомобіля унеможливорює додаткові витрати на паливо, оскільки «хитрі» водії часто мають бажання «вплинути» на спідометр;

- Усунути розбіжності між фактичними та нормативними технічними характеристиками моторизованого транспорту: неправильно відкалібрований спідометр або зношені колеса, що може спричинити відхилення відстані, пройденої автомобілем відповідно до спідометра, від фактичних значень, записаних системою FMS-T.

Датчик палива RCC також встановлений на транспортному засобі. На основі даних GPS-трекера та датчиків палива, система моніторингу транспорту FMST надає інформацію про час, місце, обсяг заправки та зливу, витрату палива під час руху.

Моніторинг рівня пального дозволяє легко з'ясувати, де водії купують підроблені чеки або отримують гроші з паливних карток. Іншими словами, моніторинг витрати палива використовується в тих випадках, коли потрібно точно знати витрату палива двигуна, а контроль рівня палива використовується для виявлення та припинення зловживань. Ці датчики встановлені в паливному баку і жодним чином не підключені до паливної системи і не впливають на її роботу.

2. Економія на амортизаційних витратах автопарку компанії.

Досягається компетентним та злагодженим управлінням водієм. Система GPS моніторингу транспорту FMS-T розробляє оптимальні маршрути та маршрутні завдання, аналізує маршрути протягом тривалого періоду, порівнює заплановані та поточні маршрути, здійснює оперативне управління накладними в режимі реального часу [44].

Ефективна транспортна логістика оптимізує вантажоперевезення, мінімізує затримки доставки вантажів та дозволяє уникнути пов'язаних з цим фінансових втрат та втрат споживачів.

3. Економія, досягнута за рахунок належного транспортування товарів ТОВ «Нова пошта».

Це стало можливим завдяки відстеженню швидкості руху, дотриманню водіями встановлених маршрутів та використанню відповідних лічильників:

- Sens датчики відкриття дверей автомобіля - виявляє відкривання дверей контейнерів / вантажних зон, запобігаючи несанкціонованому доступу;

- датчики температури та вологості реєструють температуру та вологість відповідно (наприклад, у холодильниках)

4. Крім того, додаткова економія здійснюється за рахунок:

- підвищення продуктивності водіїв та поліпшення дисципліни персоналу: розробка ефективної системи оплати праці та мотивації водіїв; підвищення ефективності контролю за виконанням завдань, маршрутів і графіків.

- підвищити ефективність управління та покращити якість бухгалтерського обліку, отримавши надійну експлуатаційну інформацію про місце розташування транспортного засобу та вантажу, пробіг, зупинки, час у дорозі, швидкість, витрату палива, виконання маршруту, розклади руху тощо.

Система FMS-T була успішно випробувана майже на всіх існуючих марках вітчизняних та іноземних вантажних автомобілів, легкових автомобілів та на спеціальному обладнанні (у сільському господарстві,

будівництві, дорогах, гірничодобувній та інших галузях промисловості). Після реалізації запропонованого проекту виникає потреба в корегуванні організаційної структури компанії, а саме створення спеціального відділу, який займатиметься впровадженням системи FMS-T.

Відповідальність за впровадження системи GPS відстеження та контролю за паливом для стандартного споживання - систему FMS-T пропонується покласти на керівника служби ремонту та технічного обслуговування [45, с. 54]. Таким чином, покращена організаційна структура Юдеї виглядає так (рис. 3.3.):

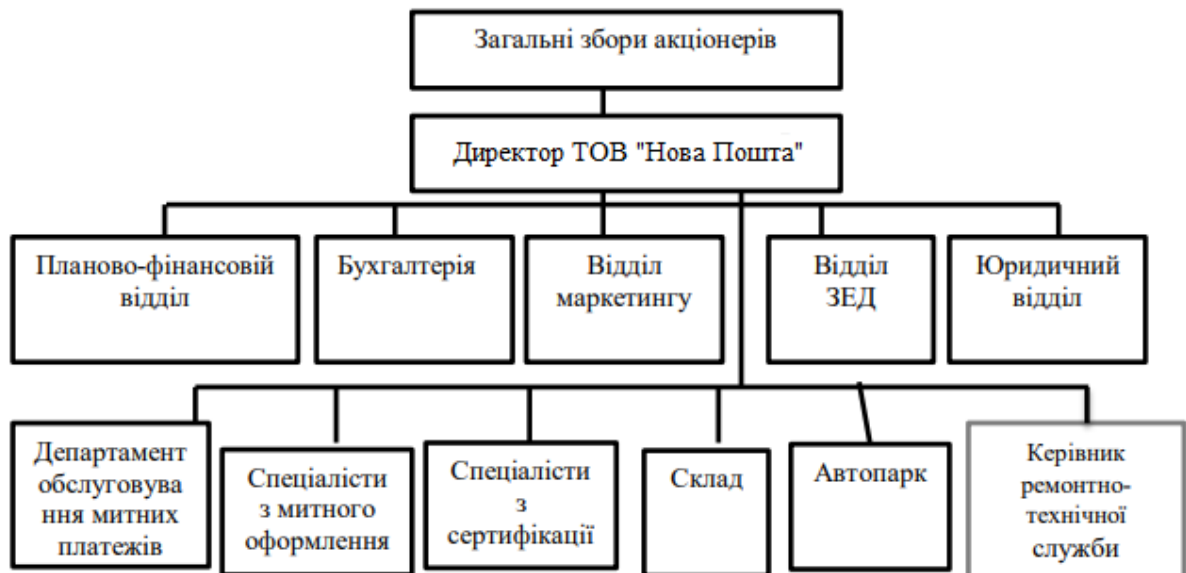


Рисунок 3.5 – Організаційна структура ТОВ «Нова Пошта» після запровадження нового відділу

Створення додаткового відділу допоможе зосередити відповідальність за впровадження системи FMS-T в різних відділах, але сконцентрувати їх в одному.

Проект буде реалізовуватися на наступних етапах, які показані на рис. 3.4

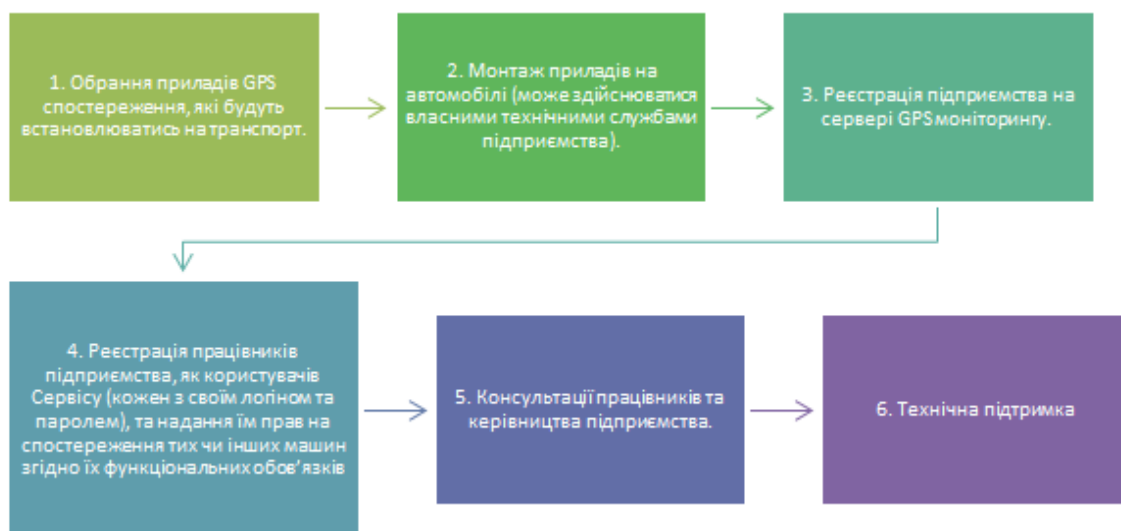


Рисунок 3.4 – Етапи реалізації проекту.

Матриця відповідальності за реалізацію проекту з реалізації GPS відстеження та контролю норм споживання палива - система FMS-T на ТОВ «Нова пошта» наведена в таблиці. 3.12.

Таблиця 3.12 - Матриця відповідальності за реалізацію проекту впровадження GPS відстеження та контролю норм споживання палива - система FMS-T на ТОВ «Нова пошта»

Завдання	Виконавці			
	Відділ постачання	Адміністратор проекту	Фінансовий відділ	Відділ продаж
Узгодження цілей	Відповідальний виконавець			Консультації
План по віхах	Відповідальний виконавець	Виконавець		Консультації
Бюджет проекту	Відповідальний виконавець	Виконавець	Консультації	
План проекту	Приймання робіт	Відповідальний виконавець		
Затвердження плану	Відповідальний виконавець		Консультації	Консультації

Тому для вдосконалення управління міжнародними вантажними перевезеннями керівництву ТОВ «Нова пошта» пропонується ввести систему відстеження та контролю пального GPS для стандартного споживання - систему FMS-T, яка може контролювати водіїв, економити гроші та ефективність транспортного засобу можна підвищити, покращивши логістику. , підвищення безпеки транспортного засобу, водія та вантажу.

ВИСНОВКИ ТА РЕКОМЕНДАЦІЇ

За результатами дослідження було встановлено, що транспорт та перевезення відіграють важливу роль у міжнародній торгівлі. Компанія повинна вибрати правильний спосіб транспортування. Є багато факторів, які впливають на рішення компанії про те, яким видом транспорту вона користується. Ці фактори можуть залежати від вимог компанії, країни призначення або товарів, що перевозяться.

Міжнародні перевезення - це перевезення вантажів або пасажирів між різними державами на умовах встановлених угод (транспортних договорів), укладених між цими державами.

Сьогодні, міжнародні вантажні перевезення включають 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.

Під системою управління міжнародними транспортними операціями слід розуміти систему, вплив якої спрямований на мету управління з одночасним перетворенням її в бажаний стан відповідно до певних кількісних та якісних параметрів і складається з елементів, об'єднаних спільною метою. Особливістю міжнародних перевезень є те, що при відвантаженні вантажу, як правило, застосовуються закони країни відправлення, а коли вона видається в кінці - законодавство країни призначення.

Існує велика кількість математичних та логічних методів оцінки якості експедиторських послуг, які допомагають керівництву логістичних компаній та клієнтів оптимально оцінити ефективність послуг та задоволеність клієнтів, виявити слабкі та сильні сторони в цій діяльності та системі відповідно налаштувати. управління та інновації.

Проаналізував фінансово-економічну діяльність ТОВ «Нова Пошта» за 2016-2018 рр., можна констатувати, що підприємство, стабільно розвивається та ефективно здійснює свою фінансово-економічну діяльність.

В рамках компанії сформувалося кілька векторів розвитку, серед яких - міжнародний напрямок («Нова пошта Інтернешнл»).

Доставка клієнтам закордон здійснюється адресно. Територія доставки охоплює країни СНД, Європу, Північну і Південну Америку, Азію, Австралію та Океанію.

Проведений аналіз діяльності ринку конкурентів показав, що для національного оператора залишається на першому місці вирішення питання впровадження передових ІТ-технологій та повноцінних інвестицій в навчання персоналу.

За період з 2016-2018 роки зовнішньоекономічна діяльність ТОВ «Нова Пошта» була ефективною.

В цілому, якщо оцінювати сьогоденний стан підприємства, то можна зробити висновок, що за останні роки підприємство здійснило дуже важливі кроки уперед.

ТОВ «Нова Пошта» виходить на зовнішні ринки збуту, де наявна дуже сильна конкуренція з боку іноземних підприємств. Для того, щоб зайняти певну нішу на іноземному ринку, потрібно визначити стратегічні напрями розвитку, удосконалити експортну діяльність, підвищити якість надаваних послуг, вибрати найбільш вигідні маршрути міжнародних вантажних автомобільних перевезень – це дасть змогу досягти довгострокової конкурентної переваги. Одним із можливих шляхів удосконалення експортної діяльності ТОВ «Нова Пошта» є пошук нових партнерів, з економічної точки зору, тобто знаходження більш вигідного підприємства для укладання угоди про спільну діяльність.

Пропонуємо для ТОВ «Нова Пошта», запровадити систему GPS стеження і контролю палива – систему FMS-T (виробництво ТОВ «Омніком

Технології») вона є ефективним засобом зниження цін на послуги підприємства.

Цілі, які будуть досягнуті, завдяки встановленню системи FMS-T: контроль водіїв, що підвищить рівень їх дисципліни, оскільки буде вестися контроль витрат палива; економія витрат, завдяки підвищенню ефективності використання транспортних засобів; можливість подальшого ефективного планування логістичної діяльності підприємства; підвищення безпеки транспортного засобу, водія та вантажу.

Таке впровадження інноваційної технології дасть змогу вдосконалити транспортні операції підприємства ТОВ «Нова Пошта».

Одним із способів удосконалення логістичного обслуговування, як одного із факторів підвищення експортної діяльності є інформаційне забезпечення. Для цього була впроваджена реалізація системи «1С: Підтримка. TMS Logic» - продукту для автоматизації та розширення взаємодії з клієнтами.

Було економічно обгрунтовано доцільність введення даних продуктів на підприємство. За отриманими результатами - впровадження даних проектів дає позитивний результат і вони можуть бути запропонованими для їх подальшої реалізації на підприємстві.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Бондарев С.І. «Організація міжнародних автомобільних перевезень: метод. посіб. Київ: НУБіП, 2014. 402 с.
2. Маруніча В.С., Маруніч В. С., Шморгун Л.Г. Організація та управління пасажирськими перевезеннями: підручник. Київ: Міленіум, 2017. 500 с.
3. Шморгун Л.Г. «Менеджмент організацій»: навч. посіб. Київ: Знання, 2010. 452с.
4. Мирошніченко Л., Саприкін Л., Михайленко Е. Автомобільні перевозки. Харків : Фактор, 2011. 688 с.
5. Вельможин А.В., Гудков В.А и др. Вантажні автомобільні перевезення: підручник. Москва: Телеком, 2006. 560 с.
6. Гудков В. О. Діагностика стану та тенденцій розвитку ринку пасажирських перевезень. Київ: Лібра, 2012. 300 с.
7. Перебийніс В.І., Болдирєва Л.М., Перебийніс О.В. Транспортний менеджмент і транспортний маркетинг виробничо-комерційної діяльності: монографія. Полтава: РВВ ПУСКУ, 2009. 201 с.
8. Болдирєва Л.М. Проблеми та рішення транспортної логістики. Париж: Atlantis-press, 2019. 50 с.
9. Перебийніс О.В. Транспортно-логістичні системи. Полтава : РВВ ПУСУС, 2011. 312 с.
10. Яновицька А.В. Правове регулювання міжнародних вантажних перевезень автомобільним транспортом. Кременчук, 2013. 116 с.
11. Каспоруk О.С. Проблеми правового регулювання міжнародних мультимодальних перевезень. URL : <http://journals.iir.kiev.ua/index.php/apmv/article/view/2694> (дата звернення 20.09.2020).

12. Пасічник О.М. Аналіз та оцінка ефективності використання транзитного потенціалу української транспортної системи. URL : http://nbuv.gov.ua/UJRN/esbzt_2016_12_14
13. Охота В.О. Підвищення ефективності управління міжнародними перевезеннями. URL : http://nbuv.gov.ua/UJRN/gev_2014_1_7 (дата звернення 20.09.2020).
14. Панчук В.О. Удосконалення системи управління якості транспортних послуг. URL : <http://global-national.in.ua/archive/19-2017/121.pdf> (дата звернення 20.09.2020).
15. Козіна К.Г. Аналіз ринку міжнародних автотранспортних вантажних перевезень ; сучасний стан та перспективи розвитку. URL : http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nvmgu_eim_2015_10_31 (дата звернення 21.09.2020).
16. Охота В. Підвищення ефективності управління міжнародними перевезеннями: *галицький економічний вісник*. Тернопіль : ТНТУ, 2014. 50 с.
17. Діковська І. Види міжнародних перевезень: нормативний і доктринальний підходи: *вісник Київськ.нац.ун-ту ім.. Тараса Шевченка*. 2011. 38-41 с.
18. Яновицька А. Колізійне регулювання міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом. Київ: Знання, 2016. 178-182 с.
19. Маселко Т. Є. Проблеми управління транспортно-логістичними системами України та перспективи розвитку в контексті європейської інтеграції. Харків, 2018. 67 с.
20. Кір'ян О. І. Загальна характеристика вітчизняного конкурентного ринку транспортних послуг: *вісник Національного технічного університету*. 2014. 3–13 с.
21. Правила перевезень пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України від 28 липня 1998 р. URL : www.zakon.rada.gov.ua/

22. Кодекс торговельного мореплавства України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення 21.09.2020).
23. Повітряний кодекс України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text> (дата звернення 26.09.2020).
24. Закон України «Про залізничний транспорт». URL: <https://ud.org.ua/zakonodavstvo/ukazi-ta-zakoni/119-273-96-vr-zakon-ukrajini-pro-zaliznichnij-transport> (дата звернення 26.09.2020).
25. Маринина С.В. Вплив процесу глобалізації на перспективні напрями розвитку міжнародної торгівлі. 2017. 11-17 с .
26. Ходорович О.С. Розвиток зовнішньоекономічних операцій та шляхи її удосконалення. URL : http://www.rusnauka.com/25_WP_2010/Economics/71141.doc.htm
27. Донченко О.О. Організація міжнародних перевезень: навч. посіб. Київ, 2008. 307 с.
28. Пономаренко В. С. Міжнародна конкурентоспроможність підприємства і диверсифікація експорту: монографія. Харків : ВД «ІНЖЕК», 2016. 7 – 22 с.
29. Радчук О.П. Особливості правового регулювання міжнародних автомобільних перевезень. 2014. 307-311 с.
30. Томляк С. І. Шляхи підвищення ефективності перевезення вантажів автомобільним транспортом: наукові нотатки. 2014. 529-537 с.
31. Найш Н. М. Аналіз міжнародних транспортних коридорів, як засіб економічної інтеграції України: *вісник Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля*. 2015. 293-29 с.
32. Донченко О.О. Організація міжнародних перевезень: навч. посіб. Київ, 2008. 307 с.

33. Яновицька А. В. Правове регулювання міжнародних вантажних перевезень автомобільним транспортом: *науковий вісник Львівського державного університету внутрішніх справ*. 2013. 106-116 с.
34. Офіційний сайт «Нова пошта». URL: <https://novaposhta.ua/> (дата звернення 25.09.2020)
35. Офіційний сайт «Нова пошта»: *соціальний звіт* – URL : http://svb.ua/sites/default/files/social_report_0.pdf (дата звернення 25.09.2020)
36. Нагорний Є.В. Транспортно-експедиторська діяльність: підручник. Харків: ХНАДУ, 2012. 352 с.
37. Офіційні матеріали звітності ТОВ «Нова Пошта» за 2016 -2018 рр. URL : <http://smida.gov.ua/> (дата звернення 19.09.2020).
38. Стратегічний план розвитку Українського підприємства поштового зв'язку «Нова Пошта» до 2020 р.: URL : <http://mtu.gov.ua/> (дата звернення 25.09.2020)
39. Бочкарьова Т. О., Кулинич Р. О., Пігуль Н. Г. Показники рентабельності підприємств різних галузей України та шляхи підвищення їх рівня. 2017. 188-193 с.
40. Брояка А. А. Оцінка та шляхи підвищення ефективності зовнішньоекономічної діяльності підприємства. Полтава, 2012. 46-51 с.
41. Офіційний сайт ТОВ «Єврозв'язок» URL : <http://avtotracker.com.ua> (дата звернення 25.09.2020)
42. Офіційний сайт дослідницької компанії TNS URL : <https://tns-ua.com/> (дата звернення 25.09.2020)
43. Ковальов Є. В. Принципи менеджменту: навч. посіб. Харків: ХНУВС, 2012. 99 с.