НАЦІОНАЛЬНИЙ БАНК УКРАЇНИ
УКРАЇНСЬКА АКАДЕМІЯ БАНКІВСЬКОЇ СПРАВИ
Факультет спеціальної економічної підготовки
Кафедра управління та зовнішньоекономічної діяльності

Спеціальність 8.050206
“Менеджмент зовнішньоекономічної діяльності”

Денна форма навчання
V курс

МАГІСТЕРСЬКА ДИПЛОМНА РОБОТА

на тему:

“Удосконалення процесу управління транспортними потоками на підприємстві, що здійснює зовнішньоекономічну діяльність”

Виконавець:
Передерій Віктор Олександрович
_____
“__”_____2003р.

Робота допущена до
захисту в ДЕК
Завідувач кафедри,
д.е.н., професор
С.М. Козьменко
_____
“___”_____2003р.

Науковий керівник
Л.В. Вязовченко
_____
“___”_____2003р.

Суми 2003

ЗМІСТ

ВСТУП.....6
1.1. Теоретична концепція логістичної системи.....9
1.2. Сутність і завдання транспортної логістики.....19
1.3. Обґрунтування вибору транспорту в умовах транспортної логістики..... 27
1.4. Системи доставки товарів та їх учасники 34
РОЗДІЛ 1 ХАРАКТЕРИСТИКА КОНЦЕРНУ "УКРРОСМЕТАЛ".....44
2.1. Аналіз основних фінансово-економічних показників діяльності підприємства за період 2000 – 2002 рр. 46
2.2. Аналіз ефективності діяльності підприємства на зовнішньому ринку за період з 2000 по 2002 рр.....53
2.3. Роль транспортної логістики в покращенні діяльності концерну "Укрросметал".....58
РОЗДІЛ ЗУДОСКОНАЛЕННЯ ЛОГІСТИЧНОГО МЕХАНІЗМУ ТРАНСПОРТУВАННЯ КОМПЛЕКТУЮЧИХ НА КОНЦЕРНІ "УКРРОСМЕТАЛ" 62
3.1 Детальна характеристика процесу доставки вантажу із Німеччини 62
3.2 Удосконалення механізму управління транспортними потоками шляхом створення відділу логістики.....65
3.3. Розробка альтернативних варіантів перевезення вантажу із Німеччини..73
ВИСНОВКИ 85
СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ.....89

ВСТУП

Транспорт є найважливішим чинником ефективного розвитку економіки. Становлення ринкових економічних відносин підсилює цю роль транспорту. Стає більш актуальним головне завдання транспорту - прискорення обороту матеріальних цінностей, доставки готової продукції, тому що це прямо торкається економічних інтересів як виробників, так і споживачів.

За законами ринку виживає найсильніший. І ця ринкова сила складається з комплексу взаємозалежних факторів, завдяки яким підприємство зможе успішно конкурувати на ринку, розширювати кордони своєї діяльності та, в перспективі, стати лідером. Цими факторами є: стратегія підприємства, унікальність його пропозиції, позиція, що підприємство зайняло на ринку, цінова політика, рівень якості і сервісу.

Можна сказати, що будь-яке підприємство перманентно знаходиться в стані кризи і в будь-який момент може позбавитися значної частки клієнтів.
Підприємство завжди повинне стежити за стратегією свого розвитку, у деяких моментах її коректувати, вигідно відрізнятися від конкурентів, а в противному випадку воно ризикує виявитися на рівні прийняття рішень у сфері операційної ефективності, прийняти стандартну форму роботи. Діапазон прийняття рішень буде набагато меншим вже в порівнянні з діапазоном стратегії. Тут буде актуальним тільки керування витратами, технологічним процесом. Може почати поступово знижуватися прибуток, зменшиться потік інформації, що поступає на підприємство [24].

Якщо на цьому етапі не прийняти життєво важливі стратегічні рішення, не переглянути підходи до організації виробництва продукції і витрат на її збут, то можна досить швидко ввійти в стадію кризи, коли почнеться прискорене вимивання оборотних коштів, що в кінцевому рахунку може привести до банкрутства.

Україна на даному етапі поступово входить в той стан, коли пріоритетом при реалізації продукції є вартість перевезення вантажу, оптимізація всього

транспортного потоку. За даними соціологічних опитувань, у нинішньому році, керівники підприємств приділяють на 30% більше уваги процесу перевезення товарів, ніж у 2001 році [16].

Розуміючи всю актуальність цієї проблеми для українських підприємств та відчуваючи значимість і необхідність якісного вдосконалення процесу управління транспортними потоками автор вирішив присвятити дипломну роботу розгляду цього питання.

Автор ставить перед магістерською дипломною роботою практичну мету: на основі результатів проведеного аналізу практичної ситуації розробити комплекс заходів щодо вдосконалення діяльності підприємства шляхом удосконалення процесу імпортування комплектуючих компресорного обладнання із-за кордону.

Для належного виконання цієї мети перед роботою ставляться наступні завдання:

- узагальнити існуючі теоретичні та практичні підходи щодо аналізу процесу перевезення товарів;
- розробити та оцінити альтернативні підходи до визначення вирішених проблем;
- вивчити практичні специфічності здійснення даного процесу вітчизняними підприємствами;
- провести аналіз об’єкту дослідження з допомогою обраної методики та запропонувати можливі заходи щодо удосконалення самого процесу транспортування;
- обґрунтувати запропоновані рішення з використанням ситуаційного аналізу;
- підготовити доповідь та наочні матеріали, що передають основний зміст роботи та пропозиції автора.

В якості об’єкта дослідження виступає процес управління транспортними потоками. Предметом вивчення та аналізу даної дипломної роботи є організація процесу управління транспортними потоками на концерні “Укрросметал”.

Планується використання як загальнонаукових методів (аналіз; порівняння; абстракція; логічний метод, прогнозування і т.д), так і специфічних методів (моделювання; метод експертних оцінок).

РОЗДІЛ 1
ЛОГІСТИЧНИЙ ПІДХІД ДО УПРАВЛІННЯ ТРАНСПОРТНИМИ ПОТОКАМИ

1.1. Теоретична концепція логістичної системи

В останні роки в сфері товарного обігу ряду країн сталися значні зміни. Ці зміни торкнулися і України. В господарській практиці підприємств і фірм стали використовувати нові методи і технології доставки товарів, котрі базуються на концепції інтеграції транспорту і матеріально – технічного забезпечення, на розвитку найновішої техніки в області інформатики та комунікації. Можна стверджувати, що з рубежу 70 – 80-х років почалось органічне зростання транспорту із обслуговуючим виробництвом, перетворюючи його в ланку єдиної системи «виробництво – транспорт - розподіл» . Новий підхід до транспорту як ключової частини логістичної ланки приводить до необхідності його більш детального розгляду [23].

Логістика походить від грецького слова «logistike», що означає мистецтво обрахунків, обмірковувати. Історія виникнення та розвитку практичної логістики походить з далекого минулого. Професор Гамбурзького університету Г.Павеллек відзначає, що ще в період Римської імперії існували служники, які носили титул “логісти”; вони займалися розподілом продуктів харчування. За свідченням Архімеда, в IV ст.. до н.е. – час найвищої могутності Афін, найбільшої демократизації суспільного ладу й розквіту культури – в Древній Греції налічувалося 10 логістів.

В Стародавньому Римі під логістикою розумілося розподіл продуктів [27].

У Візантії логістика визначалась як мистецтво постачання армії та управління її пересуваннями з врахуванням кількості солдат, завдань її розподілу та розміщення під впливом особливостей місцевості, озброєння та кількості солдат

в армії ворога. У першому тисячолітті нашої ери у воєнному лексиконі деяких країн із логістикою пов'язували діяльність забезпечення збройних сил матеріальними ресурсами та утримання запасів. Так, у часи візантійського царя Леона четвертого (865 – 912 р. р. н.е.) вважалось, завданням логістики є своєчасне озброєння армії, постачання її військовим майном, та повною мірою піклування її потреб кожного акту військового походу [36].

Згідно з думками багатьох західних вчених, логістика стала наукою завдяки військовій справі. Основоположником перших наукових праць з логістики вважають французького військового спеціаліста початку 19 ст. А. Джоміні. Він трактував логістику як науку про управління, перевезення, планування, організацію постачання військ і тилове забезпечення фронту . Але все ж таки військова наука логістики сформувалась лише до середини 19 ст.

Німецький філософ, математик, фізик Готфрід Лейбніц (XVII – XVIII ст.) називав логістикою математичну логіку. Цей термін за математичною логікою був офіційно закріплений у 1904 р. на філософській конференції у Женеві.

У роки Другої Світової війни американська армія широко застосовувала логістичні підходи при організації взаємодії між підприємствами військово – промислового комплексу, транспортом і постачанням армії. Зазначена взаємодія дозволила своєчасно та систематично забезпечувати американську армію поставками зброї, паливно – мастильних матеріалів і продуктами харчування в необхідній кількості [26].

Отже, ідеї інтеграції постачальних, виробничих і розподільчих систем, в яких би поєдналися функції постачання матеріалами та сировиною, виробництва продукції, її зберігання та процес розподілу, що виникли в ринковій економіці ще на початку та в період економічної кризи 31 –х рр.., трансформувалися в самостійний науковий напрям досліджень і форму господарської практики – логістику [29].

Саме з середини 50 –х років поняття логістики увійшло в економічну термінологію США як логістика підприємства. Американський спеціаліст із

системного аналізу професор О. Моргенштерн у своїй праці «Note of the formulation of the theory of logistics» розглядає логістику як частину вчення про організацію та економіку виробництва, яка охоплює заготівельну, виробничу та збутову логістику [28].

У першій половині 80 –х рр. У Франції почав розроблятися системний підхід щодо просування товарів шляхом автоматизованого поєднання потоків просування продукції з виробничим процесом, якому ці продукти споживаються. Прискорено розвивалася наука про потоки товаропросування, її планування та управління. Основна увага в цей період розвитку логістику приділялась організації фізичного просування продуктів, технічному та технологічному обладнанню цього процесу та контролю за його проходженням у просторі та часі.

Аналізуючи різноманітність трактувань про логістика, неважко помітити ряд аспектів, через призму яких розглядається наука. Найбільшого поширення отримали управлінські, економічні та оперативно – фінансові аспекти.

Так професор Г. Павеллек та його колеги Національної ради США по управлінню матеріальним розподілом, визначаючи сутність логістики , акцентують увагу на управлінському аспекті. Логістика – це планування, управління та контроль потоку матеріальної продукції, яка надходить на підприємство, та відповідного йому матеріального потоку, що обробляється там і залишає його [1].

Багато спеціалістів досліджуваної галузі, в тому числі французькі, надають переваги економічній стороні логістики та трактують її так – «...сукупність різноманітних видів діяльності з метою отримання із найменшими затратами необхідної кількості продукції у встановлений час та встановленому місці, де існує конкретна потреба в даній продукції»[49].

У довіднику, опублікованому компанією «Данзас», одна з великих німецьких транспортно – експедиційних фірм, логістика визначається як деяка система, вироблена для кожного підприємства з метою оптимального, з точки зору отримання прибутку , прискорення руху матеріальних ресурсів і товарів у середині та за межами підприємства, починаючи із закупівлі сировини та матеріалів, їх

проходження через виробництво та закінчуючи постачанням готових виробів споживачам, включаючи забезпечуючи ці завдання інформаційну систему [23].

У деяких визначеннях логістики підкреслюється її оперативно – фінансовий аспект. Згідно із цим трактування логістики виходить із моменту розрахунку партнерів по справі, пов'язаній із рухом та зберіганням сировини, напівфабрикатів та готових виробів в господарському обороті з моменту оплати грошей постачальнику до моменту отримання грошей за поставку кінцевої продукції споживачу.

До кінця першої половини 80-х рр. термін «логістика» почав використовуватися як загальна назва цієї галузі науки. Спочатку даний термін застосовувався тільки для характеристики взаємодії складського господарства з транспортом і координації її використання. Але з часом стає зрозуміло, що це не вирішить багатьох питань розвитку виробництва . Необхідно синхронізувати не лише рух матеріальних потоків на складах і перевезеннях товарів, але і планування та управління виробництвом , при його організації, щоб оптимально використати наявне обладнання та своєчасно задовольнити потреби споживачів [14].

Практичний потенціал логістики першими передбачили американські спеціалісти Пол Конверт і Пітер Дракер. Вони зазначили її потенційні можливості як «останню межу економічних затрат» і «необізнаний материк економіки» .

У подальшому їх точки зору дотримувалися багато теоретиків логістики. Такі американські науковці, М.Портер, Д.Сток та ін. вважають, що логістика вийшла за межі її традиційного вузького визначення та має велике значення у стратегічному управлінні та плануванні фірми.

У термінологічному словнику логістики (Росія,1995) подається таке визначення:

ЛОГІСТИКА - це наука про планування, контроль та управління транспортуванням, складуванням та іншими матеріальними та нематеріальними операціями, здійснюваними в процесі доведення сировини та матеріалів до виробничого підприємства, внутрізаводської обробки сировини, матеріалів та

напівфабрикатів, доведення продукції до споживача відповідно інтересів та вимог останнього, а також передачі, збереження та обробки відповідної інформації [28].

У сучасних умовах західні спеціалісти виділяють декілька видів логістики:

- Логістика, пов’язана із забезпеченням виробництва матеріалами – логістика постачання або закупівельна логістика;
- Виробнича логістика;
- Збутова логістика, або маркетингова, або розподільча, або комерційна.

Виділяють також і транспортну логістику та складську, які по суті є складовими частинами кожного з трьох видів логістики. Невідокремленою частиною всіх видів логістики є також обов’язкова наявність логістичного інформаційного потоку, до якого входять функції збору даних про матеріальний потік, їх передачу, обробку та систематизацію в наступній видачі готової інформації. Цю підсистему логістики досить часто називають комп’ютерною логістикою або інформаційною [27].

У логістичному ланцюгу, тобто у ланцюгу, яким проходять матеріальні та інформаційні потоки від постачальника до виробника, виділяють такі головні ланки:

- Постачання матеріалів, сировини, напівфабрикатів та комплектуючих виробів;
- Складування продукції та сировини;
- Виробництво товарів;
- Розподіл готової продукції;
- Транспортування;
- Споживання готової продукції [16].

Кожна ланка логістичного ланцюга охоплює свої елементи, які в сукупності утворюють матеріальну основу логістики. До матеріальних елементів логістики належать, наприклад, транспортні засоби та устаткування, складське господарство, засоби зв’язку та управління [1].

Ускладнення виробництва та загострення конкуренції в 80 – 90 х рр. нашого століття вимагали більш чіткого взаємозв’язку логістики з стратегічними цілями фірми, а також активізації ролі логістики у підвищенні гнучкості фірми, їх здатність швидко реагувати на ринкові зміни. Базуючись на цьому, головним завданням логістики стало вироблення кропіткої та обґрунтованої пропозиції, яка сприяла б досягненню найбільшої ефективності діяльності фірми, підвищенню її ринкової частки та отримання переваг перед конкурентами [11].

Одне із основних завдань логістики полягає також в утворенні інтегрованої ефективної системи регулювання та контролю матеріальними та інформаційними потоками, яка забезпечить високу якість поставки продукції.

Логістика, як і інші науки має не тільки завдання, а й виконує ряд функцій.

Логістична функція - це укрупнена група логістичних операцій, спрямованих на реалізацію цілей логістичної системи. Із сучасними завданьами логістики розрізняють два види функцій: оперативні і координаційні.

Оперативний характер функцій пов'язаний з безпосереднім керуванням рухом матеріальних цінностей у сфері постачання, виробництва і розподіли. До функцій у сфері постачання відносяться керування руху продукції від постачальника до виробничих підприємств.

У фазі виробництва функцією логістики стає керування запасами, що включає контроль руху напівфабрикатів і компонентів через усі стадії виробничого процесу, а також переміщення готової продукції на оптові склади і роздрібні ринки збуту [17].

Функція управління розподілом продукції охоплюють оперативну організацію потоків кінцевої продукції від підприємства-виробника до споживачів.

До числа функцій логістичної координації відносяться: виявлення, аналіз потреб у матеріальних ресурсах різних фаз і частин виробництва; аналіз ринків, на яких діє підприємство; обробка даних, що стосуються замовлень і потреб клієнтури [26].

Перераховані функції логістики полягають у координації попиту та пропозиції на товар. У цьому змісті маркетинг і логістика тісно взаємозалежні, а формула, що затвердилася - "маркетинг формує попит, а логістика його реалізує" - має під собою вагоме відношення. Певною мірою формула застосовується і до координації взаємин логістики і виробництва [22].

У рамках координаційних функцій логістики виділився ще один з її напрямків - оперативне планування, продиктоване прагненням скоротити запаси, не знижуючи ефективності виробничої і збутової діяльності фірм. Суть його полягає в тому, що на підставі прогнозу попиту, який корегується пізніше при надходженні реальних замовлень, розробляються графіки перевезень і в цілому порядок керування запасами готової продукції, що у підсумку і визначають планування виробництва, розробку програм постачання його сировиною і комплектуючими виробами [19].

Жорстка конкурентна боротьба спонукає підприємства вести пошуки все нових резервів конкурентоспроможності, при цьому вони можуть змінюватися як кількісно, так і якісно, охоплюючи ті сфери, які раніше не розглядалися як джерела покращення роботи підприємства на ринку.

Вплив логістики на витрати очевидний. В рамках логістичного підходу до даних витрат відносяться витрати на виконання замовлення, які включають витрати на їх обробку, перевезення та складування вантажу, управління запасами, упаковку. Не менш очевидний вплив логістики на покращення стану фірм на ринку, що оцінюється, як правило, збільшенням їх долі на ньому і багато в чому залежить від ефективної пропозиції фірм конкурентноздатного рівня обслуговування споживачів [17].

Дослідження, виконані в сфері логістики для широкого діапазону ринків - від продовольчих товарів до капіталомісткої продукції, показали, що фірми-продуценти і посередники мають у своєму розпорядженні досить широкі можливості для створення кращих умов споживачам. Однак ці можливості можуть

бути реалізовані лише в тому випадку, якщо функціонування логістики в повному обсязі орієнтовано на ринок.

Для більшої частини продовольчих товарів логістика як активний інструментарій маркетингу не грає істотної ролі. Виключення складає відвантаження продукції, яка швидко псується, коли домінуючим фактором служить час відвантаження і швидкість перевезення [42].

На ринку інвестиційних товарів важливим конкурентним фактором є надійність відвантаження. Вона істотна для одержання повторних замовлень від споживача для одержання замовлень чи від нових споживачів за рекомендацією колишнього замовника. Значимість надійності відвантаження обумовлена тим, що вона повинна вписуватися, по суті справи, у різного роду процеси, що проходять в споживача, включаючи найчастіше будівництво, укомплектування персоналом, його навчання і т.д. Вплив на конкурентноздатність дуже великий, оскільки повторне замовлення нерідко виявляється найбільш прибутковим підприємництвом з погляду довгострокової перспективи через більш низькі до продажні і після продажні витрати, більш низькі витрати на проектування і стандартизацію продукції. Надійність відвантаження також є чинником, що робить вплив на виробництво по повторних замовленнях для такого виду продукції, як устаткування і прилади [34].

На ринку споживчої продукції тривалого користування надійність відвантаження в більшості випадків не є домінуючим чинником, тому що даний вид товару, як правило, завжди мається в каналах розподілу, а надійність робить лише незначний вплив на запаси. Споживачі і збутовики часто легко погоджуються з визначеним ступенем ненадійності чи невизначеності у відвантаженнях без зміни постачальника чи марки. За таких умов логістика є головним чином фактором скорочення витрат, а не інструментарієм маркетингу. Однак вона все-таки може мати велике значення з погляду підвищення якості послуг. Особливо в справі скорочення термінів виконання логістичних операцій

при запуску виробництва нової продукції, а також в організації виробництва із широким різновидом моделей [29].

Роль логістики на ринку промислових матеріалів, тобто продукції, що використовується споживачами також є надзвичайно великою. У цьому випадку продукція виготовляється в основному по специфікаціях споживача, але після її розробки вона є стандартної, а виробництво - повторним. З цього випливає, що надійність відвантаження має велику конкурентну перевагу перед іншими факторами, наприклад, чи швидкістю частотою відвантажень.

Таким чином, коли на численних ринках товарів імовірність диференціювання продукції по її властивостях чи по якості зменшується, а корпоративний імідж чи стратегія фірм важко змінювані в короткостроковій перспективі, логістика стає усе більш важливим конкурентним фактором [46].

У таких умовах конкурентна перевага може виникати зі здатності фірми за допомогою своєї логістичної діяльності домагатися: розходжень у сегментації ринку, змін в економічному оточенні і ринкових вимогах, а також змін власних і чужих тактичних маневрів.

Політика фірм, спрямована на одержання доходів від логістичної діяльності, як правило, веде до збільшення прибутку. Дослідження закордонних фахівців показують, що внесок логістики в прибуток компаній залежить від рівня обслуговування. При цьому помічено, що при досягненні рівня 90% і вище логістичні витрати починають випереджати зростання доходів від цього виду діяльності. Починаючи з 95% ефект стає негативним. Тому на цьому етапі концепція конкурентноздатності фірми заключається в отриманні конкурентної переваги за рахунок пропозиції додаткових послуг та підвищення їх якості [45].

Отже, підвищення конкурентноздатності фірм за рахунок логістики – процес безперервний та динамічний.

На теперішній час торговельні підприємства складають важливу частину інфраструктури української економічної системи, головна особливість якої полягає у своєчасному і ефективному транспортуванні товарів, які замовляють споживачі

через торговельні організації. На підприємствах важливу роль в умовах ринку повинна відігравати транспортна логістика [28].

Сьогодні в Україні комплексний підхід до транспортної логістики в основному здійснюють окремі закордонні компанії. Їх практичний досвід показує, що навіть в існуючих економічних умовах України транспортна логістика дає можливість отримати значний економічний ефект. Використання принципів концепції транспортної логістики дасть можливість оптимізувати витрати та підвищити рентабельність підприємства.

В сучасних умовах головним завданням транспортної логістики є планування, управління і контроль при пересуванні товару від постачальників до споживачів [37].

Успіх радикальної економічної реформи, яка проводиться в нашій країні, в великій залежить від таких факторів:

- Широкий розвиток оптової торгівлі;
- Прямі зв’язки між постачальниками та споживачами продукції;
- Покращення транспортного обслуговування [31].

Питання наукових підходів і практичних методів логістики співпало з початком переходу України до ринкових відносин. Як показує зарубіжний досвід потреба в конкретному теоретичному апараті та практичному інструментарії логістичного менеджменту була під впливом ряду умов, які визначають рівень розвитку продуктивних сил, технологій, політичних обставин, зрілості ринкових відносин в той або інший історичний період.

Необхідно зазначити, що на підприємствах України, які взяли на озброєння логістичну концепцію та побудували свою стратегію на її основі, спостерігаються значні покращення всіх показників їх діяльності.

Таким чином, можна зробити висновок, що транспортна логістика впливає на важливі аспекти обліку прибутків та збитків підприємства, тому впровадження логістичної стратегії дасть можливість підприємству значно покращити власну конкурентоспроможність на ринку [39].

1.2. Сутність і завдання транспортної логістики

Вдале географічне розташування України на перетині транспортних шляхів з Європи в країни СНД, а також нинішній курс України, спрямований на розширення міжнародної діяльності, сприяють розвитку зовнішньоекономічних зв'язків України. Це зумовлює значне збільшення обсягу торгівлі з іншими країнами і, отже, має вести до зростання обсягів імпортних, експортних і транзитних перевезень. Водночас сьогодні у нашій країні недостатньо розвинута система надання транспортних послуг. Законодавство та норми, що регулюють дану сферу діяльності, багато в чому не відповідають вимогам ринку [31].

Транспортно-шляховий комплекс України являє собою розвинуту систему транспортних комунікацій, які об'єднують усі сучасні види транспорту. За розміщенням та структурою вони у цілому відповідають внутрішнім і зовнішнім економічним зв'язкам країни, але потребують істотного вдосконалення та модернізації для підвищення якості транспортних послуг, особливо в міжнародних сполученнях.

Щороку підприємства транспорту, які входять до сфери управління Мінтрансу, перевозять більш як 280 млн. т. вантажів та 530 млн. пасажирів. Морські торгові порти переробляють понад 80 млн. т. вантажів. Підприємства шляхового господарства виконують капітальний та середній ремонт 18 тис. км автомобільних шляхів з твердим покриттям та ЗО км мостів, будують і запроваджують 250 км нових шляхів.

Частка основних фондів транспорту становить більш як 11,4% основних фондів України. Обов'язкові платежі до бюджету від підприємств галузі становлять 12% платежів усієї виробничої сфери України [54].

Відправними точками при розробці програми розвитку транспортно-шляхового комплексу України є прогнозні обсяги внутрішніх, експортних,

імпортних і можливих транзитних перевезень. Вирішення всіх інших завдань підпорядковане основній меті - виконанню необхідних обсягів перевезень з потрібною якістю та мінімальними затратами.

Затяжний період спаду промислового та сільськогосподарського виробництва, падіння життєвого рівня населення призвели до зменшення попиту на послуги транспорту і, як наслідок, - до скорочення обсягів вантажних та пасажирських перевезень. За 1990-1999 рр. обсяг перевезень вантажів за всіма видами транспорту знизився у 4,2 рази [54].

Падіння обсягів перевезень та адекватне зниження доходів призвели до значного погіршення стану виробничо-технічної бази транспорту. На залізничному транспорті темпи оновлення основних виробничих фондів скоротилися майже в 10 разів, ступінь їх спрацювання досяг критичного рівня - 59%. На морському транспорті незначне оновлення флоту визначило його моральне старіння - середній вік становить 20 років, що не дозволяє українським суднам заходити до багатьох закордонних портів.

На автомобільному транспорті майже повністю припинено оновлення рухомого складу, перш за все великої та особливо великої вантажопідйомності. Забезпеченість автомобільними шляхами та їх технічний стан не повною мірою відповідають потребам народного господарства. Наявність шляхів I та II категорій по Україні становить 9,2%, з яких лише 2095 км побудовані під параметри I категорії, а магістральних шляхів (крім ділянок Київ - Бориспіль) зовсім немає.
Для збереження існуючої мережі автомобільних шляхів і здійснення мінімальних обсягів будівництва, виходячи з технічних, науково обґрунтованих нормативів, потрібно щороку ремонтувати 37,6 тис. км і будувати, як мінімум, 400 км шляхів. Орієнтовна вартість таких робіт становить 5,3 млрд. грн. Фактично в останні роки обсяги фінансування автомобільних шляхів не перевищували 21% нормативної потреби [41].

Такий стан виробничої бази транспорту та шляхового господарства не може в перспективі повною мірою забезпечити потреби як у внутрішніх, так і в

міжнародних перевезеннях у повному обсягу та з потрібною якістю. Особливо це стосується міжнародних перевезень, де на ринку транспортних послуг йде жорстка конкурентна боротьба.

В Україні необхідно здійснити проведення єдиної державної транспортної політики, координацію дій учасників перевезення і погоджений розвиток інфраструктури транспорту. Перші кроки у даному напрямі зроблено. Функціонує Державна комісія з питань транспортних коридорів. Мінтрансом і Держмитслужбою удосконалюється технологія пропуску вантажів через кордон. Проводиться оперативна робота з координації діяльності залізниць та морських портів. Треба розробити ряд нормативних документів щодо спрощення процедур планування та організації змішаних перевезень, введення економічної заінтересованості їх учасників, поліпшення управління перевезеннями, впровадження інформаційної взаємодії, електронного документообороту. Необхідно впорядкувати та значно підвищити роль транспортної експедиції в організації перевезень. Експедитори повинні поєднувати діяльність усіх учасників транзиту, пов'язуючи розрізнені ланки - транспортування, перевантаження, зберігання, митного оформлення - у єдиний логістичний процес, а в ряді випадків виступати як оператори комбінованих перевезень вантажів на всьому шляху їх прямування [51].

Отже, подальший розвиток транспортної логістики просто необхідний всій нашій країні, як один із важливих чинників економічного розвитку. Завдяки подальшому впровадженню логістичних систем управління рухом транспортних потоків підприємства не будуть в більшій мірі надіятись на підтримку держави, а самі, завдяки простим методам логістики будуть економити власні фінансові ресурси.

Відомо, що значна частина логістичних операцій на шляху руху матеріального потоку від первинного джерела сировини до кінцевого споживання здійснюється з застосуванням різних транспортних засобів. Витрати на виконання цих операцій складають до 25-40 % від суми загальних витрат на логістику [15].

По призначенню виділяють дві основні групи транспорту: транспорт загального користування, транспорт не загального користування.

Предметом транспортної логістики є комплекс завдань, зв'язаних з організацією переміщення вантажів транспортом загального призначення [32].

Завдання транспортної логістики:

- вибір виду транспортного засобу;
- спільне планування транспортного процесу зі складським і виробничим;
- спільне планування транспортних процесів на різних видах транспорту у випадку змішаних перевезень;
- забезпечення технологічної єдності транспортно-складського процесу;
- визначення раціональних маршрутів доставки [38].

Поняття транспорту загального користування охоплює залізничний транспорт, водяний транспорт (морський і річковий), автомобільний, повітряний транспорт і транспорт трубопровідний.

Транспорт не загального користування - внутрівиробничий транспорт, а також транспортні засоби усіх видів, що належать нетранспортним підприємствам, є, як правило, складовою частиною яких-небудь виробничих систем.

Транспорт органічно вписується у виробничі і торгові процеси. Тому транспортна складова бере участь у рішенні багатьох завдань логістики. Разом з тим існує досить самостійна транспортна область логістики, у якій багатоаспектна погодженість між учасниками транспортного процесу може розглядатися поза прямим зв'язком зі сполученими виробничо-складськими ділянками руху матеріального потоку [25].

До завдань транспортної логістики в першу чергу відносять завдання, рішення яких підсилює погодженість дій безпосередніх учасників транспортного процесу.

Застосування логістики в транспорті, так само, як і в виробництві, торгівлі, перетворює контрагентів і; конкуруючих сторін у партнерів, взаємодоповнюючих один одного в транспортному процесі.

Логістика - це єдина техніка, технологія, економіка і планування. До завдань транспортної логістики слід, також, віднести забезпечення технічної і технологічної спряженості учасників транспортного процесу, узгодження їхніх економічних інтересів, а також використання єдиних систем планування. Коротко охарактеризуємо кожну з цих завдань [42].

Технічна спряженість у транспортному комплексі означає погодженість параметрів транспортних засобів як усередині окремих видів, так і в міжвидовому розрізі. Ця погодженість дозволяє застосовувати модальні перевезення, працювати з контейнерами і вантажними пакетами.

Технологічна спряженість має на увазі застосування єдиної технології транспортування, прямі перевантаження, безперевантажувальне повідомлення.

Економічна спряженість - це загальна методологія дослідження кон'юнктури ринку і побудови тарифної системи.

Спільне планування означає розробку і застосування єдиних планів графіків.

До завдань транспортної логістики відносять також:

- створення транспортних систем, у тому числі створення транспортних коридорів і транспортних ланцюгів;
- забезпечення технологічної єдності транспортно-складського процесу;
- спільне планування транспортного процесу зі складським і виробничим;
- вибір виду транспортного засобу;
- визначення раціональних маршрутів доставки й інші [37].

При розгляді даного питання автором було відзначено багатогранність трактування функцій транспортної логістики різними науковцями. Так, враховуючи думки інших авторів вважається за необхідне висвітлення дещо інших міркувань із цього приводу.

Отже, завданнями транспортної логістики згідно матеріалів роботи Смирнова необхідно вважати:

- **Ініціалізація логістичного циклу**

Організація постачань починається з одержання логістичних даних, необхідних для керування процесом транспортування. Такі дані при продажі товарів збираються з замовлень, що повинні бути виконані (тобто в "кінці" каналу збуту), а при покупці товарів - із замовлень, уже готових до виконання постачальниками (тобто в "кінці" каналу постачання).

Під логістичними даними розуміються будь-які дані, що дозволяють визначити можливі схеми транспортування, зробити попередній розрахунок вартості послуг, визначити профілі контролю за транспортуванням і т.д. Як приклади таких даних можна привести дані про наявність товарів на складі готової продукції, характері товарів, типі упакування, вид основного транспорту, вимушених місцях перевантаження і багато чого іншого [51].

- **Одиниці вантажу, що транспортується, консолідація в пункті відправлення**

На підставі отриманих логістичних даних визначаються одиниці вантажу, що транспортується, якими варто керувати з цього моменту.

На цій стадії логістичного циклу виконується процедура об'єднання (консолідації) першого рівня. Ця процедура полягає в тому, щоб згрупувати в пункті відправлення, для першого "плеча" чи на весь період транспортування, одиниці вантажу, що транспортується, що мають подібні характеристики [54].

Відзначимо, що можливо визначити одиниці вантажу, що транспортується, без одержання логістичних даних з каналів збуту і/чи постачання (наприклад, при повторному транспортуванні).

- **Вибір схеми транспортування**

Для кожної одиниці вантажу, що транспортується, необхідно підібрати відповідну схему транспортування.

Під схемою транспортування розуміється послідовність етапів, кожний з який являє собою фізичне переміщення вантажу чи виконання визначеної задачі у визначеному місці. Для кожного етапу підшукується виконавець відповідно до комерційних умов, що надалі дозволить зробити попередній розрахунок транспортних витрат [42].

- **Консолідація по шляху проходження**

Фіксування схеми транспортування для кожної одиниці вантажу, що транспортується, дозволяє виконати процедуру об'єднання вантажів по шляху проходження, інакше кажучи, консолідацію другого рівня.

Об'єднання вантажів по шляху проходження відбувається шляхом порівняння схем транспортування для декількох одиниць вантажів, що транспортуються. Порівняння схем виробляється щодо місць перевантажень, що є "розміткою" схеми транспортування.

Після виконання процедури консолідації другого рівня в наявності мається вся необхідна інформація для здійснення попереднього розрахунку вартості наданих послуг (складання попереднього рахунка-фактури, визначення суми платежу і т.д.), складання досьє інструкцій і визначення профілів фізичних і адміністративних подій, що відповідають обраній схемі і використаних для контролю процесу доставки [29].

- **Розрахунок рахунків-фактур, одержуваних від зовнішніх виконавців**

Знання схеми транспортування для кожної одиниці вантажу, що транспортується, і об'єднань вантажів на окремих етапах дозволяє розрахувати вартість послуг кожного зовнішнього виконавця. Це у свою чергу забезпечує можливість: визначити загальну вартість транспортних послуг для кожної транспортованої одиниці; організувати необхідне фінансове забезпечення; зіставити надані зобов'язання кожного виконавця і представлені їм рахунка-фактури.

- **Складання досьє інструкцій для виконавців**

Використовуючи дані про одиниці вантажу, що транспортується, (вага, обсяг, характер вантажу, упакування і т.д.) і додаткову інформацію про обрану схему транспортуванню, складається досьє інструкцій для виконавців, що діють на окремих етапах. Ці досьє направляються по призначенню кожним із заздалегідь передбачених способів: телекс, факс [38].

- **Визначення профілів подій для контролю процесу доставки**

Фіксування схеми транспортування дозволяє визначити профіль фізичних подій і профіль адміністративних подій для контролю процесу доставки вантажу. Профіль являє собою упорядкований список подій, що повинні послідовно здійснитися при нормальному виконанні транспортування вантажу. Для кожної події, зокрема, задається планована дата його здійснення.

Аналізуючи всі висвітлені думки відносно функцій транспортної логістики слід відзначити важливість і значущість кожної із них, так як всі вони торкаються процесу перевезення та представляють його в багатогранному аспекті.

Задля більш глибокого розуміння сутності транспортної логістики необхідно розглянути поняття транспортно-експедиційних послуг (ТЕП) і стан його в Україні.

Вивчаючи ринок транспортно-експедиційних послуг (ТЕП), слід розглядати не просто систему транспорту, а систему розподілу товарів, у якій транспорт є важливим, але не єдиним елементом структури, що включає у себе все, крім безпосередньо виробництва і споживання. У цій структурі на сам транспорт припадає приблизно лише половина витрат [49].

При аналізі ринку ТЕП виникає необхідність розгляду цілого комплексу логістичних задач, які включають планування, організацію, контроль та управління транспортуванням, складуванням й іншими матеріальними та нематеріальними операціями в процесі доведення сировини та матеріалів до виробничого підприємства, внутрізаводської переробки сировини, матеріалів та напівфабрикатів, доведення готової продукції до споживача у відповідності з його

вимогами. Сюди включається також передача, зберігання і опрацювання відповідної інформації. На європейському ринку вже кілька десятиріч діють підприємства, які надають послуги логістики. Основна увага в них акцентується на максимальному задоволенні потреб споживачів [43].

Однією з причин ситуації, яка склалася на українському ринку ТЕП, є абсолютна орієнтація учасників ринку транспортних послуг на власні інтереси. Відбувається зміцнення нових природних монополістів на транспорті, тобто, з методологічної точки зору, відбувається посилення врахування інтересів посередників, формування відповідних організаційних механізмів, становлення специфічного сегмента ринку.

Суверенізація України змінила характер її транспортно-економічних зв'язків, перетворивши основну їх частину в експортні, імпортні та транзитні. Так, на авіаційному транспорті частка міжнародних перевезень становить 86%, на залізничному близько 40%, морський і річковий транспорт фактично повністю зайняті обслуговуванням зовнішньоекономічних зв'язків.

Необхідно також розв'язати не менш серйозну проблему створення інтегрованої міжнародної мережі комунікацій, до якої Україні необхідно включитися найближчим часом.

1.3. Обґрунтування вибору виду транспорту в умовах транспортної логістики

Завдання вибору виду транспорту є надзвичайно важливою у порівнянні з іншими завданнями логістики, такими, як створення і підтримка оптимального рівня запасів, вибір виду упакування й інші.

Основою вибору виду транспорту, оптимального для конкретного перевезення, служить інформація про характерні риси різних видів транспорту.

Розглянемо основні переваги і недоліки автомобільного, залізничного, водяного і повітряного транспорту, значущі з погляду логістики.

Автомобільний транспорт. Традиційно використовується для перевезень на короткі відстані. Одне з основних переваг - висока маневреність і рухливість. За допомогою автомобільного транспорту вантаж може доставлятися "від дверей до дверей" з необхідним ступенем терміновості без перевантаження та проміжного складування. Цей вид транспорту забезпечує регулярність постачання, а також можливість постачання малими партіями. Тут, у порівнянні з іншими видами, пред'являються менш тверді вимоги до упакування товару [23].

Основним недоліком автомобільного транспорту є порівняно висока собівартість перевезень, яка в значній мірі вища ніж на залізничному. Плата за даний вид послуг звичайно стягується по максимальній вантажопідйомності автомобіля. До інших недоліків цього виду транспорту відносять також терміновість розвантаження, можливість розкрадання вантажу і викрадення автотранспорту, порівняно малу вантажопідйомність, низьку продуктивність праці, рівень експлуатаційних показників і стан автомобільних доріг. Автомобільний транспорт екологічно несприятливий, що також стримує його застосування [36].

Цим видом транспорту здійснюють місцеві, міжміські та міжнародні централізовані перевезення. Він забезпечує транспортне обслуговування підприємств і населення в усіх сферах господарської діяльності. Автомобільний транспорт тісно пов’язаний з роботою інших видів транспорту. Перевезення на малу відстань здійснюють переважно автомобільним транспортом.

Україна має порівняно густу, рівномірну мережу автомобільних шляхів з твердим покриттям. По її території проходять важливі автомагістралі міжнародного й державного значення. Територіальну структуру автомобільного транспорту представлено, головним чином, центрами й вузлами автомобільних шляхів [45].

Залізничний транспорт. Цей вид транспорту добре пристосований для перевезення різних партій вантажів при будь-яких погодних умовах. Залізничний

транспорт забезпечує можливість порівняно швидкої доставки вантажу на великі відстані. Перевезення здійснюються безперебійно і рівномірно у всі пори року та періоди доби [17].

До переваг залізничного транспорту відносяться: спорудження шляхів повідомлення на любій сухопутній території (наявність під'їзних шляхів дає можливість здійснювати зв`язок з великою кількістю промислових та сільськогосподарських підприємств); висока провізна та пропускна здатність; регулярність перевезень незалежно від кліматичних умов; порівняно невисока собівартість перевезення. [54].

До недоліків залізничного транспорту варто віднести обмежена кількість перевізників, а також низьку можливість доставки до пунктів споживання, тобто при відсутності під'їзних колій залізничний транспорт повинний доповнюватися автомобільним, а також великі капітальні вкладення на спорудження постійних пристроїв.

В Україні експлуатаційна довжина залізничних колій загального користування у 2000 р. становила 22,7 тис. км, а густота залізничної мережі — 38 км на 1 тис. км² території. У власності України перебуває майже 270 тис. вантажних вагонів при загальній потребі їх 220 тис. Водночас не забезпечена потреба в пасажирських вагонах, електро- і дизель-поїздах [42].

Морський транспорт. Є самим великим перевізником у міжнародних перевезеннях. Його основні переваги - низькі вантажні тарифи і висока провізна спроможність.

До недоліків морського транспорту відносять його низьку швидкість, тверді вимоги до упакування і кріплення вантажів, малу частоту відправлень. Морський транспорт істотно залежить від погодних і навігаційних умов і вимагає створення складної портової інфраструктури [23].

Відносно ж України, то морський транспорт концентрується виключно на півдні — на узбережжі Чорного й Азовського морів, у так званому Азово-Чорноморському басейні, який через протоки Босфор і Дарданелли має вихід у

Світовий океан. Морський транспорт широко використовується для міжнародних і внутрішніх перевезень.

До комплексу морського транспорту належать судна різних типів і призначень, морські шляхи й порти, суднoремонтні підприємства, суднопідйомне устаткування, засоби зв'язку та електрорадіонавігації тощо. У структурі морських суден виділяють пасажирські та вантажно-пасажирські, суховантажні, наливні, комбіновані, а також риболовні, службово-допоміжні, технічні, судна спеціального призначення тощо [15].

Внутрішній водяний транспорт. Тут низькі вантажні тарифи. При перевезеннях вантажів вагою більш 100 т на відстань більш 250 км цей вид транспорту - найдешевший.

До недоліків внутрішнього водяного транспорту, крім малої швидкості доставки, відносять також низьку приступність у географічному плані. Це обумовлено обмеженнями, що накладає конфігурація водяних шляхів, нерівномірність глибин і мінливі навігаційні умови.

Річковий транспорт здійснює перевезення вантажів і пасажирів переважно внутрішніми водними шляхами. Експлуатаційна довжина річкових судноплавних шляхів загального користування за останні 10 років скоротилася у 1,5 раза й становить 3,2 тис. км [51].

Річковий транспорт України перевозить вантажі Дніпром, Дунаєм, Чорним і Середземним морями із заходом у річкові порти Румунії, Німеччини, Угорщини, Австрії, а також у морські порти Туреччини, Греції, Ізраїлю, Франції, Італії [22].

Основними напрямами подальшого розвитку річкового транспорту є координація його роботи з усіма видами транспорту, будівництво суден типу ріка—море, впровадження дійових заходів щодо охорони навколишнього середовища.

Повітряний транспорт має високу швидкісь доставки вантажу , високу дальність безпосадочного польоту, більш короткі у порівнянні з іншими видами транспорту маршрути слідування.

Основні переваги - найвища швидкість, можливість досягнення віддалених районів, висока схоронність вантажів.

До недоліків відносять високі вантажні тарифи і залежність від метеорологічних умов, що знижує надійність дотримання графіка постачання [23].

Для повітряних перевезень України характерна велика, порівняно з іншими видами транспорту, сезонна нерівномірність: їхній обсяг зростає, починаючи з квітня й до серпня включно. Середня відстань авіаперевезень перевищує 1 тис. км.

В Україні існує досить розгалужена мережа аеропортів. Розрізняють магістральні та місцеві аеропорти. Магістральні обслуговують переважно обласні центри і Київ, а також великі промислові міста й населені пункти, які розташовано в точках перетину авіаційних ліній. [42].

Трубопровідний транспорт. Забезпечує низьку собівартість при високій пропускній здатності. Ступінь схоронності вантажів на цьому виді транспорту висока.

Недоліком трубопровідного транспорту є вузька номенклатура підлягаючих транспортуванню вантажів (рідини, гази, емульсії) [31].

Трубопровідний транспорт поділяють на магістральний (загального користування) і технологічний. Магістральний об’єднує магістральні нафто-, нафтопродукто-, газопроводи й відводи від них, а також магістральні водоводи, призначені для транспортування води на великі відстані. До технологічного транспорту належать етилено-, аміако-, вуглепроводи, пневмоконтейнерні лінії тощо.

Довжина трубопроводів загального користування в Україні на початок 2000р. становила 43 тис. км, або 71 км на 1 тис. км² території країни [34].

Виділяють шість основних факторів, що впливають на вибір виду транспорту. У табл. 1.3.1 дається оцінка різних видів транспорту загального користування по кожному з цих факторів. Одиниці відповідає найкраще значення.

Таблиця 1.3.1

Оцінка різних видів транспорту в розрізі основних факторів, що впливають на вибір виду транспорту

Вид транспорту	Фактори, що впливають на вибір виду транспорту					
	час доставки	частота відправлення	надійність дотримання графіка доставки вантажу	здатність перевозити різні вантажі	здатність доставити вантаж до будь-якого місця	Вартість перевезень
Залізничний	3	4	3	2	2	3
Водяний	4	5	4	1	4	1
Автомобільний	2	2	2	3	1	4
Трубопровідний	5	1	1	5	5	2
Повітряний	1	3	5	4	3	5

Експертна оцінка значущості різних факторів показує, що при виборі транспорту, у першу чергу, беруть до уваги наступні:

- надійність дотримання графіка доставки;
- час доставки;
- вартість перевезення [16].

Слід зазначити, що дані табл. 1.3.1 можуть служити лише для приблизної оцінки ступеня відповідності того чи іншого виду транспорту умовам конкретного перевезення. Правильність зробленого вибору повинна бути підтверджена техніко-економічними розрахунками, заснованими на аналізі усіх витрат, зв'язаних із транспортуванням різними видами транспорту [33]. Тому зазвичай для правильного вибору виду транспорту перш за все необхідно розрахувати всі недоліки і переваги того чи іншого.

Виходячи із тих даних, що подані нижче слід проаналізувати ситуацію відносно раціонального вибору транспорту в Україні.

Транспортний комплекс України представлений усіма сучасними видами транспорту й характеризується значними регіональними особливостями галузевої та функціональної структури.

Протяжність магістральної транспортної мережі України становить 190,2 тис. км, у тому числі залізниць — майже , тисячі автопідприємств, гаражів та інших об'єктів, необхідних для 23 тис., автомобільних шляхів загального користування з твердим покриттям — 164 тис. км, внутрішніх судноплавних шляхів — 3,2 тис. км. Транспортне господарство включає тисячі залізничних станцій, вокзалів і вантажних дворів, значну кількість локомотивних і вагонних депо, десятки великих морських та річкових портів і аеропортів нормальної роботи різних видів транспорту. В таблиці 1.3.2 дано характеристику обсягів перевезень різними видами транспорту починаючи із 1990 р. по 2000р [42].

Таблиця 1.3.2

Перевезення вантажів за видами транспорту (млн т)

Види транспорту	**Роки**						
	1990р.	1995р.	1996р.	1997р.	1998р.	1999р.	2000р.
залізничний	974	360	343	341	335	335	357
автомобільний	4897	1816	1254	1250	1081	955	939
трубопровідний	296	246	246	237	241	235	220
водний	119	34	22	19	18	15	15
морський	53	21	14	10	9	7	6,3
річковий	66	13	8	9	9	8	8,3
авіаційний	0,3	0,2	0,1	0,1	0,15	0,15	0,1

Виходячи із даних таблиці 1.3.2 можна констатувати факт беззаперечного лідерства в перевезеннях вантажу автомобільним транспортом. Отримані дані можна представити в іншому вигляді, які представлені в таблиці 1.3.3.

Таблиця 1.3.3

Питома вага окремих видів транспорту у перевезенні вантажів (%)

Види транспорту	**Роки**						
	1990	1995	1996	1997	1998	1999	2000
залізничний	15	14	19	18	20	22	23
автомобільний	78	74	67	68	65	62	61
трубопровідний	5	10	13	13	14	15	15
водний	2	2	1	1	1	1	1
морський	1	1	1	1	0	0	0
річковий	1	1	0	0	0	1	1

Таким чином, виходячи із вищенаведених даних, можна із упевненістю стверджувати, що у перевезеннях вантажів найбільша частка припадає на автомобільний транспорт (69%), на другому місці — залізничний (16%), на третьому — трубопровідний (14%). Частка річкового і морського транспорту незначна, авіаційного — зовсім мізерна. Отже, найважливішим видом транспорту за обсягом перевезення вантажів в Україні є автомобільний.

1.4. Системи доставки товарів та їх учасники

За кількістю видів транспорту, що беруть участь у поставці товарів, транспортні системи розподіляються на:

- одновидову (юнімодальну),
- багатовидову (мультимодальну або інтермодальну),
- змішану.

На рис. 1.4.1 представлена ієрархічна піраміда технології і організації перевезень.

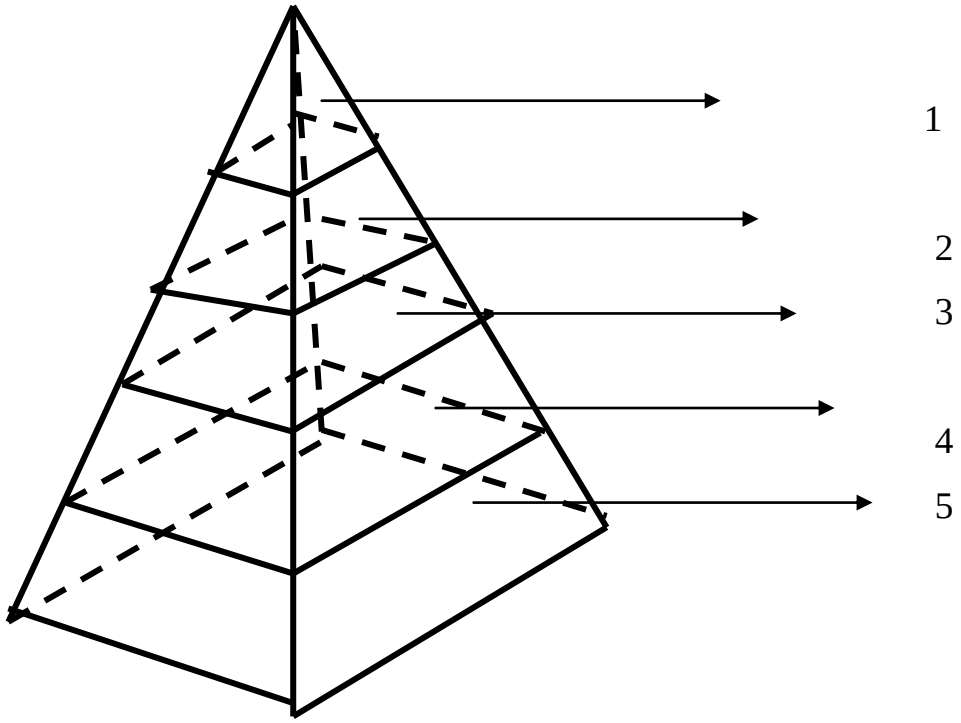


Рис.1.4.1. Ієрархічна структура перевезень

1. Інтермодальні перевезення;
2. Мультимодальні перевезення;
3. Юнімодальні міжрегіональні перевезення;
4. Внутрішньообласні і міські перевезення спеціалізованими транспортними засобами;
5. Перевезення окремими підприємцями і транспортом нетранспортних організацій [37].

На вершині даної піраміди знаходяться інтермодальну перевезення, нижче – мультимодальну та юнімодальні міжрегіональні перевезення, далі-внутрішньообласні і міські перевезення спеціалізованими транспортними підприємствами і, нарешті, місцеві перевезення окремими підприємцями і власним транспортом виробничих та комерційних структур [27].

Інтермодальна системи – система доставки вантажів деякими видами транспорту за єдиним перевізним документом із переданням вантажів у пунктах перевантаження з одного виду транспорту на інший без участі вантажовласника. Суть цієї логістичної інтермодальної транспортної системи полягає в єдності всіх ланок логістичного транспортно – технологічного ланцюга, що забезпечує поставку вантажів в усіх напрямках з використанням наскрізного тарифу за єдиним перевізним документом під керівництвом єдиного оператора (табл.1.4.1).

Таблиця 1.4.1

Схема взаємодії ланок транспортного ланцюга в логістичній інтермодальній транспортній системі та в змішаних роздільних перевезеннях.

Змішане розподільне перевезення	Логістична інтермодальна транспортна система
Вантажовідправник	Вантажовідправник Експедитор магістральний
Експедитор перший вид транспорту	Транспорт перший
Вантажоотримувач	Магістральний транспорт
	Другий експедитор транспортного ланцюжка
Оператор інтермодального перевезення	Фінансово–економічна взаємодія комерційно-правова взаємодія
	просування вантажу технічна взаємодія

Основні принципи функціонування інтермодальної системи:

- єдиний комерційно - правовий режим;
- комплекс рішень фінансово–економічних аспектів функціонування системи;

- єдність всіх ланок транспортного ланцюга в організаційно-технічному аспекті [19].

Кооперація всіх учасників транспортної системи.

Принцип впровадження нових форм взаємодії всіх ланок транспортного ланцюга особливо важливий для функціонування інтермодальної транспортної системи, оскільки ефективність такої системи суттєво залежить від її організації

Юнімодальна система. Одновидна система, не зважуючи на доступність та поширення, із участю автомобільного транспорту, який забезпечує поставку вантажів ”від дверей до дверей” ускладнюється за рахунок експлуатації автомашин та автопоїздів різної вантажопідйомності на етапах підбору вантажів, формування великих відправок, особливо в умовах термінальних відправок [16].

Мультимодальні перевезення – це прямі змішані перевезення мінімум двома видами транспорту і, як правило, всередині країни.

Сьогодні транспортний ринок в Західній Європі залежно від відстані поділяється на внутрішній, регіональний, внутрішньо регіональний та міжнародний. Для перших трьох перерахованих категорій домінуючим є автомобільний транспорт. На відстані 500 – 1000 км. вплив автомобільного транспорту зменшується [17].

Отже, для підприємства вибираючи вид транспорту необхідно зважувати усі переваги та недоліки тієї чи іншої системи доставки товарів.

"Доставка вантажів" - поняття, що використовується для опису комплексу операції, виконуваних після надання продукції до перевезення і до одержання її споживачем, чи наступної стадії після виробництва, якщо ці операції є продовженням виробництва. Ці операції включають доставку матеріалів, складування і збереження, упакування й агрегування, а також перевезення будь-яким видом транспорту. Сюди сходять також сполучені операції, такі, як вибір маршруту, розробка графіка руху і т.д. Метою цих операцій є виключення територіального розриву між виробництвом і споживачем. Вони повинні

забезпечувати надійну доставку вантажів від місця виробництва до місць споживання, тобто здійснити транспортно-технологічний процес [22].

Транспортно-технологічний процес складається з послідовності виконання перерахованих операцій і являє собою єдину систему доставки вантажів, основною метою якої є задоволення вимог, пропонованих клієнтом до системи доставки. При здійсненні конкретного замовлення на доставку оператори фірми повинні визначити схему доставки, список необхідних транспортних і н країні кравців операцій і список підрядних підприємств-учасників системи доставки. У процесі доставки кожен учасник системи виконує лише кілька операцій відповідно до їх можливості (ліцензія, вид і місце діяльності). На практиці основними учасниками системи доставки є експедитори, перевізники, склади і т.д. Розглянемо особливості їхньої роботи і функції [15].

Експедитори. Беручи участь у перевізному процесі, різні види транспорту взаємодіють і доповнюють один одного. Виконання перевізного процесу повинне базуватися на погодженій роботі всіх учасників перевізного процесу, уключав як транспортні організації, так і відправників вантажу і вантажоодержувачів, і забезпечувати скорочення часу простою рухливого складу в пунктах перевалки. Транспортний процес включає не тільки переміщення вантажів від відправника до одержувача, але і виконання вантажно-розвантажувальних робіт і експедиційне обслуговування. При цьому експедитор виступає як фізична чи юридична особа, що з доручення інших фізичних чи юридичних осіб здійснює посередницьку діяльність при транспортуванні вантажів як усередині країни, так і за її межами. Транспортно-експедиторське обслуговування є складовою частиною єдиного процесу руху вантажу від виробника до споживача [43].

Експедитори можуть стати головним організатором перевізного процесу і забезпечити своєчасне перевезення вантажів з найменшими витратами за принципом "від дверей до дверей", тобто від складу відправника до пункту споживання товару, без участі продавця і покупця, сприяючи за рахунок цього прискоренню оборотності капіталу промислових чи торгових підприємств, а також

раціональному використанню засобів транспорту. Правильна організація експедиторської діяльності підвищує продуктивність роботи транспорту на 20-30%

Експедитори беруть участь у перевезеннях при висновку договорів закупівлі-продажу і визначають умови постачання, сприяють виконанню процедур митного оформлення вантажів, здійсненню розрахунків за доставку вантажів, оформляють перевізні документи і є для перевізника фізичною особою при одержання вантажу. У міжнародному практику роль експедиторських фірм в обслуговуванні міжнародної торгівлі дуже значна [42].

Транспортно-експедиторські підприємства повинні представляти4 споживачам комплекс додаткових і допоміжних транспортних операцій, без яких основний процес перевезення не може ні початися, тому що вантаж повинний бути доставлений від відправника до місця навантаження і занурений, ні завершитися, оскільки вантаж повинний бути вивантажений чи перевантажений і доставлений до одержувача [29].

Комплекс послуг, які повинні представляти транспортно–експедиторські підприємства, можна розділити на дві групи:

- послуги комерційно – правового характеру:
  - вибір раціонального за швидкістю, зручності та вартості перевезень вантажу виду транспорту;
  - робота із одержувачами і відправниками по поясненню їм умов постачань, сприяння в калькулюванні кінцевої ціни товару;
  - укладання договорів із перевізниками;
  - виконання страхових операцій за дорученням вантажовласників ;
- послуги оперативно – виробничого характеру:
  - підбір і комплектація вантажів дрібних відправлень в велику партію;
  - доставка вантажу від складу відправника до місця навантаження чи пункту перевалки, а в пунктах перевалки від складу одного виду транспорту на склад іншого;

- доставка вантажу від складу перевізника на склад одержувача;
- складування та збереження вантажів із моменту їх приймання перевізником або до видачі вантажоодержувачу;
- супровід вантажів в процесі транспортування;
- маркування або пере маркування, упаковка або переупаковка;
- ремонт тари [32].

Склад. Значення складів в останній час значно зростає як з точки зору торгових, так і технологічних завдань. Це пояснюється тим, що витрати на складування стають все більш значущими в загальному ланцюзі утворення вартості товарів [37].

Існує ряд причин, що заставляють підприємства удаватися до складування, а саме наступні:

- координація і вирівнювання попиту і пропозиції за рахунок створення складських страхових та сезонних запасів готової продукції в розподільчій мережі;
- зменшення логістичних витрат у виробництві і транспортуванні за рахунок кращого використання виробничих потужностей, технологічного обладнання, здійснення перевезень економічними партіями;
- покращення споживчого попиту за рахунок більш швидкого реагування на попит;
- досягнення економії на попередніх закупівлях по більш низьких цінах і складування запасів матеріальних ресурсів, необхідних для забезпечення виробничого процесу;
- створення умов для впровадження ефективних стратегій збуту готової продукції;
- більш широке покриття певної географічної території;
- гнучкість в освоєнні нових секторів ринку [39].

Перевізник. Під час здійснення перевезення вантажів перевізники виконують наступні операції:

- отримання замовлення від вантажовласника або організатора системи доставки;
- укладання договорів із вантажовласником або організатором системи доставки ;
- складання маршруту доставки та режиму руху;
- вибір типу рухомого складу і визначення оптимальної кількості транспортних засобів;
- виконання початкових операцій у вантажовідправника (приймання вантажу у вантажовідправника: зважування, пломбування, укладення вантажу по призначенню, приймання за якістю та кількістю);
- завантаження вантажу на рухомий склад в пунктах відправлення;
- митне оформлення і догляд при виїзді із країни (чекання огляду, огляд вантажу митними органами, відмітка про пломби, пред'явлення штампу "Випуск дозволено");
- митне оформлення і догляд при в'їзді в країну призначення (вантажі повністю оформляються на внутрішній митниці, огляд вантажу здійснюється митними органами країни призначення);
- переміщення вантажу рухомим складом від пунктів відправлення до пунктів призначення;
- забезпечення безпеки руху на лінії, забезпечення якості перевезень вантажів: схоронність та своєчасність доставки;
- інформування вантажовласника чи організатора системи доставки про хід здійснення перевезення та про не передбачувані ситуації;
- вивантаження вантажу із рухомого складу в пунктах призначення;

- виконання кінцевих операцій у вантажоотримувача (здача вантажу вантажоотримувачам за якістю і кількістю, внутрішньо складське транспортування) [39].

Організатор транспортного процесу. Головна роль організатора експедитора і оператора міжнародних перевезень заключається в проектуванні процесу доставки і координації роботи всіх учасників системи. Організатор транспортного процесу виконує наступні завдання та функції:

- приймання заявок на доставку вантажів та надання додаткових послуг;
- інформування клієнтів про правила і умови доставки, про порядок сплати за доставку, про правила розрахунків із перевізниками;
- оформлення договорів і товарно – транспортних документів;
- надання консультацій по питанням, пов’язаним із перевезеннями вантажів і тарифами;
- розробка системи доставки для виконання замовлення, тобто вибір учасників системи;
- інформування споживачів про місцезнаходження вантажу і виконання додаткових послуг;
- пропозція послуг споживачам та організація їх ефективного виконання;
- координація роботи учасників системи доставки вантажу;
- відслідковування руху вантажу;
- інформування клієнта про необхідність зміни умов доставки за форс-мажорними обставинами і прийняття согласованых рішень;
- узгодження умов виконання заключних договорів, при необхідності залучення інших підрозділів;
- формування необхідних форм звітності [25].

Роль організатора транспортного процесу можуть виконувати експедитори адо інформаційно-посередницькі підприємства. Для досягнення високої

ефективності організації доставки важлива наявність хороших зв’язків і оперативної системи передачі та обробки інформаційних потоків. В останній час досягнення в галузі комунікацій і інформатики дають можливість отримати необхідну інформацію в реальному масштабі час [23].

Отже, аналізуючи усе вищесказане, можна зробити висновок, що кожен учасник транспортного процесу відіграє свою важливу роль для ефективного здійснення даного процесу.

РОЗДІЛ 2
ХАРАКТЕРИСТИКА КОНЦЕРНУ “УКРРОСМЕТАЛ”

Концерн "Укрросметалл" був заснований у 1994 році. За час свого існування сферу ділової активності підприємство розширило не тільки на український, але і міжнародний ринок. У списку постійних партнерів знаходяться більш ніж 500 промислових підприємств України, Росії, Біларусії, Азербайджану, Казахстану, країн Балтії.

Місія організації:

- Задоволення потреб замовників у продукції високої якості й збільшення своєї частки на ринку шляхом постачання компресорного устаткування, запірної арматури, повітродувок і іншої продукції на рівні світових стандартів.
- Прибуток від продажу повинен забезпечувати капітальні потреби виробництва, задовольняти інвесторів, при цьому справедливо винагороджуючи працівників і постачальників.

Мета організації:

- Стати визнаним лідером ринку промислового устаткування в Україні, Росії і СНД.
- Прагнути до досягнення переваг у своєму бізнесі.
- Використовувати кожну можливість експорту своєї продукції.
- Прагнути до імпорту тільки високоякісних комплектуючих, як для ком-прессорів, так і для повітродувок.
- Зменшити частку кредитних засобів фінансово-господарської діяльності підприємства.
- Постійно навчати й удосконалювати рівень професійної підготовки кадрів.
- Використовувати сучасні технології і застосовувати сучасні методи планування виробництва і керування персоналом.

Зовнішньоекономічна діяльність організації - це постійні закордонні партнери: Німеччина, Росія, Білорусія.

Стратегія організації:

- Збільшити свою частку на ринку постачальників компресорного устаткування.
- Розвивати нові проекти в компресоробудуванні.
- Збалансувати структуру постачань, сформувавши клієнтську мережу.
- Прагнути до розширення і збільшення статутного фонду.

Діяльність усіх підприємств і підрозділів, які входять до складу концерну чітко налагоджена, що гарантує безперебійне забезпечення партнерів необхідним для їхньої роботи сировиною, матеріалами, устаткуванням. Під час складних економічних перетворень на підприємстві колектив постійно знаходить нові рішення, що сприяють розвитку вітчизняного виробництва, створенню нових робочих місць.

Концерн "Укрросметал" є активним учасником ринкових відносин, веде свою діяльність у різних напрямках, залишаючись при цьому гарантом стабільних ділових відносин між партнерами. Значні зусилля направляються на встановлення і розвиток нових партнерських відношень не тільки з підприємствами України і країн СНД, але і з країнами далекого зарубіжжя.

Економічне планування й аналіз господарської діяльності й оподатковування завжди були і будуть запорукою ефективного росту ділової активності концерну. Не останнє місце в головних принципах розвитки підприємства займає правове забезпечення і розробка перспективних напрямків подальшої діяльності концерну. Підприємство оснащене сучасною комп'ютерною технікою, використовує прогресивні інформаційні технології. Усе це дозволяє безпомилково реагувати на всілякі зміни ринкової кон'юнктури, звістки освоєння нових напрямків розвитку.

Керуванням зовнішньоекономічною діяльністю займається відділ зовнішньоекономічної діяльності підприємства «Укртехносинтез», будучи свого роду торговим домом усього концерну.

Функції відділу зовнішньоекономічної діяльності наступні:

- ведення зовнішньоекономічної діяльності на підприємстві з метою збільшення зовнішньоекономічного обороту для одержання максимального прибутку;
- облік і ведення зовнішньоекономічних контрактів, організація зустрічей і переговорів із потенційними клієнтами.
- пошук нових ринків збуту компресорного устаткування.

Митне оформлення й узгодження контрактів також веде відділ по ЗЕД. Крім цього до функцій відділу відноситься:

- ведення зовнішньоекономічних контрактів на постачання комплектуючих виробів із Германії, Польщі й ін. країн Європи;
- організація зустрічей і переговорів із потенційними клієнтами;
- проведення презентацій, виставок за рубежем;
- пошук стратегічних ринків збуту за межами України;

Отже, концерн "Укрросметал" являється перспективним підприємством, яке за короткий час свого існування змогло не тільки успішно "проіснувати", а й зайняти лідируючі позиції в галузі компресоробудування. Маючи далекоглядні плани щодо подальшого розвитку, керівництво концерну повсякчас намагається запроваджувати інноваційні технології та новітні методи в управлінні усіма процесами, що проходять на підприємстві.

2.1. Аналіз основних фінансово-економічних показників діяльності підприємства за період 2000 – 2002 рр.

За умов переходу економіки України до ринкових відносин, суттєвого розширення прав підприємств у галузі фінансово-економічної діяльності значно зростає роль своєчасного та якісного аналізу фінансового стану підприємств, оцінки використання їхнього майна та капіталу, їхньої ліквідності,

платоспроможності, фінансової стійкості та прибутковості, а також пошуку на цій основі способів підвищення і зміцнення фінансової стабільності.

Особливого значення набуває своєчасна та об'єктивна оцінка фінансового стану підприємств різноманітних форм власності, оскільки жодний власник не повинен нехтувати потенційними можливостями збільшення прибутку (доходу) фірми, які можна виявити тільки на підставі своєчасного й об'єктивного аналізу фінансового стану підприємств [49].

Стійкий фінансовий стан підприємства формується в процесі всієї його виробничо-господарської діяльності. Тому оцінку фінансового стану можна об'єктивно здійснити не через один, навіть найважливіший, показник, а тільки за допомогою комплексу, системи показників, що детально і всебічно характеризують господарський стан підприємства.

Показники оцінки фінансового стану підприємства мають бути такими, щоб усі ті, хто пов'язаний із підприємством економічними відносинами, могли одержати відповідь на запитати, їм скільки надійне підприємство як партнер у фінансовому відношенні, а отже, прийняти рішення економічну доцільність продовження своїх відносин з підприємством або встановлення таких відносин. У кожного з партнерів підприємства — акціонерів, банків, податкових адміністрацій — свій критерій економічної доцільності. Тому й показники оцінки фінансового стану мають бути такими, щоб кожний партнер зміг зробити вибір, виходячи з власних інтересів [49].

Зрозуміло, що в підтримуванні доброго фінансового стану зацікавлене передовсім саме підприємство. Однак такий фінансовий стан формується в процесі взаємовідносин будь-якого підприємства із постачальниками, покупцями, акціонерами, банними та іншими юридичними і фізичними особами. Інша річ, що безпосередньо від підприємства залежить міра його економічна привабливості для всіх цих юридичних осіб, котрі завжди маки І можливість вибору між багатьма підприємствами, спроможними задовольнити той самий економічний інтерес.

Метою оцінки фінансового стану підприємства є пошук резервів рентабельності виробництва і зміцнення комерційного розрахунку як основи

стабільної роботи підприємства і виконання ним зобов'язань перед бюджетом, банком та іншими установами.

Оцінка комплексу показників дає змогу визначити, наскільки ефективно використовується майно підприємства, чи у нього гаразд із оновленням основних засобів сучасною технікою.

Отже, необхідно систематично, детально і в динаміці аналізувати фінанси підприємства, оскільки від поліпшення фінансового стану підприємства залежить його економічна перспектива [25].

Нижче, в табл..2.1.1, буде проаналізовано основні фінансово-економічні показники діяльності концерну "Укрросметал" за період з 2000р. по 2002 р.

Таблиця 2.1.1

Основні фінансово-економічні показники діяльності підприємства за період 2000 – 2002 рр.

№	Показники	2000	2001	2002	Абсолютне відхилення 2002-2000рр.	Відхилення у % (100%× 2002-2000/2000)
1.	Дохід від реалізації продукції	11044,4	21210,3	37898,0	26853,6	243
2.	Чистий прибуток підприємства	-40,7	-185,8	1795,3	1836	4511
3.	Коефіцієнт обертання запасів	1,854	1,952	2,066	0,312	106,6
4.	Коефіцієнт обертання всіх оборотних активів	0,839	0,959	1,022	0,183	2,2

Продовження табл. 2.1.1

№	Показники	2000	2001	2002	Абсолютне відхилення 2002-2000рр.	Відхилення у % (100%× 2002-2000/2000)
5.	Власні оборотні кошти	100,3	6,7	164,5	64,2	64
6.	Коефіцієнт зносу	0,42	0,44	0,45	0,03	7
7.	Коефіцієнт фондовіддачі	0,5	1,12	1,99	1,49	298
8.	Коефіцієнт абсолютної ліквідності	0,03	0,12	0,09	0,06	200
9.	Коефіцієнт покриття	1,8	2,1	3,4	1,6	88,9
10.	Коефіцієнт забезпечення власними оборотними коштами	0,8	1,16	2,4	1,6	200
11.	Коефіцієнт фінансової стійкості	0,77	0,76	0,78	0,01	1,3

Аналізуючи показники ділової активності і рентабельності підприємства особливу увагу звертають на коефіцієнт загальної капіталовіддачі (фондовіддачі), який характеризує використання фондів різного призначення. Аналіз цього показника ускладнюється великою кількістю факторів, які впливають на коефіцієнт, тому зупиняються на показниках: об'єм виробництва і вартість

основних фондів. В 2000 році показник склав 0,5, а в 2002 році - 1,99, що на 1,49 більше у 2000 році.

Не менш важливий показник обертання всіх оборотних активів. Коефіцієнт відображає здатність підприємства виробляти і реалізовувати товари на основі активів, які підприємство має, збільшення коефіцієнта є позитивним для підприємства. В 2000 році показник склав 0,839, а в 2002 році збільшився на 0,183, і склав 1,022. Зміна показника відбулась за рахунок збільшення собівартості реалізованої продукції, яка в 2002 році склала 10327,35 тис. грн., проти 8768,57 тис. грн. в 2000 році.

Що стосується коефіцієнта обертання запасів, то він характеризує наскільки добре підприємство володіє своїми запасами, і чим вище коефіцієнт, тим краще на підприємстві працюють з товарно-матеріальними запасами. В 2000 році коефіцієнт складав 1,854, а в 2002 році спостерігається його збільшення на 0,312, і в 2002 році він становив 2,066. На збільшення показника основний вплив мало збільшення собівартості реалізованої продукції (в 2000 році 8768,57 тис. грн., а в 2002 - 10327,35 тис.грн.)

На підприємстві по результатам розрахунків високе значення має коефіцієнт обертання дебіторської заборгованості, який показує наскільки швидко підприємство отримує платежі за товари, роботи та послуги. В 2002 році показник склав 3,314, що на 0,594 більше, ніж в 2000 році (в 2000 році - 2,720), що свідчить про високу платіжну дисципліну на підприємстві. Збільшення коефіцієнта відбулося за рахунок збільшення чистого доходу (виручки) від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг), який в 2000 році склав 11044,4 тис. грн., а в 2002 році збільшився на 26854,2 тис. грн., і склав 37898,6 тис.грн.

Показник чистої рентабельності власного капіталу - це один із найважливіших показників, який залежить від трьох показників - рентабельність реалізації, оборотність активів і коефіцієнта власного капіталу. Цей взаємозв'язок описується рівнянням Дюпона, яке використовують для аналізу можливостей поліпшення функціонування підприємства. В 2002 році коефіцієнт чистої рентабельності власного капіталу склав 5,70%, що на 2,40% більше, ніж в 2000

році (2000 рік - 3,30%). Збільшення показника відбулося за рахунок збільшення чистого прибутку в 2002 році в порівнянні з 2000 роком на 1836 тис.грн, і в 2002 році склав 1795,3 тис.грн., а також за рахунок собівартості продукції на 117% (в 2000 році - 8768,57 тис.грн, а в 2002 році - 10327,35 тис .грн.

Платоспроможність підприємства відображає його фінансове становище. Своєчасне реагування на зміну платоспроможності дасть змогу своєчасно і повністю погасити зобов'язання перед іншими підприємствами.

Показник загальної ліквідності підприємства показує, яка частина короткострокових зобов'язань може бути виплачена негайно. Оптимальне значення коефіцієнта знаходиться в рамках 0,2-0,5. На підприємстві на початок 2002 року показник становив 0,573, на кінець періоду спостерігається збільшення показника до 0,859. На збільшення коефіцієнта вплинуло збільшення грошових коштів ті їх еквівалентів на 507,8% (на початок 2002 року 2118,0 тис.грн, а на кінеці 2002 року - 11867 тис.грн), а також мало вплив збільшення поточних зобов'язань (3695,0 тис.грн на початок періоду, 13807,0 тис.грн на кінець періоду) в основному за рахунок отриманого короткострокового кредиту банку на 8625,0 тис.грн та збільшення на 388 тис.грн поточних зобов'язань за розрахунками з бюджетом. Для кредиторів чим вище значення коефіцієнт абсолютної ліквідності, тим надійніший позичальник.

Коефіцієнт покриття (поточної ліквідності) показує скільки одиниць оборотних коштів приходиться на одиницю короткострокових зобов'язань. Для нормального функціонування підприємства оптимальне значення показника повинно бути більшим 1. На кінець 2002 року показник складав 3,4, що на 1,67більше, ніж на початок 2000 року, тобто на початок періоду коефіцієнт складав 1,8. Значення коефіцієнта протягом усього періоду знаходилось в межах норми.

Також, за період із 2000р по 2002р концерн “Укрросметал” збільшив дохід від реалізації власної продукції на 26853,6 грн., що в процентному вираженні становить 243 %. Цей показник свідчить про значний ріст ділової активності на підприємстві [46].

Чистий прибуток підприємства також, відповідно, невпинно зростав і мав наступні значення: в 2000р. - -40,7 грн., а уже в 2002 р. - 1795,3 грн., що може говорити лише про справжній сплеск ділової активності на підприємстві.

Позитивні зрушення в діяльності усього концерну відбувалися за рахунок збільшення кількості менеджерів з продажу і, відповідно, розширення збутової мережі (спочатку 2003 року з'явилась нова можливість щодо розширення ринків збуту і була використана – Білорусія відмінила ввізне мито на імпортовані товари промислового призначення), а також за рахунок збільшення асортименту пропонованої продукції та її якості. Та незважаючи на факт незаперечного покращення діяльності підприємства слід відзначити один із важливих моментів, виявлених автором під час здійснення комплексного аналізу.

Як правило, чим вищими є показники обсягу виробництва і реалізації продукції, робіт, послуг і нижчою собівартість, то вищою буде прибутковість підприємства, та позитивно впливатиме на його фінансовий стан.

Показник собівартості реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг) в 2002 році становив 10327,35,0 тис.грн, а в 2000 році - 8768,57,0 тис.грн., тобто спостерігалася тенденція до збільшення показника на 17,8%.

Збільшення собівартості відбулося за рахунок підвищення цій на імпортовану продукцію, та на її імпортування. Саме в цей період, виходячи із вищеназваних показників, спостерігається підвищення ділової активності. Це сталося завдяки розширенню свої діяльності концерном "Укрросметал": збільшився спектр вироблюваних товарів, постійно здійснювалось їх удосконалення. А як відомо, основні комплектуючі для своїх товарів підприємство закупляє закордоном, що забезпечує продукцію сильною конкурентною позицією. Отже, значну частину при здійсненні розрахунків собівартості займає стаття транспортування цих комплектуючих. Якщо взяти за основу рівень збільшення рентабельності реалізованої продукції, що склав 17,8 %, то то можна із упевненістю стверджувати, що приблизно 4-5 % займають витрати на транспортування. Звичайно в цю суму включають витрати на експорт продукції, та в даній роботі автором взято за основу імпортування комплектуючих. Тому

подальший розгляд даного питання є надзвичайно важливим. Удосконалення ж процесу перевезення лише комплектуючих із Німеччини дасть значну економію для концерну.

В даному підрозділі було проведено загальний аналіз діяльності підприємства, в наступному ж підрозділі буде здійснено детальний аналіз діяльності підприємства на зовнішньому ринку.

2.2. Аналіз ефективності діяльності підприємства на зовнішньому ринку за період з 2000 по 2002 рр.

Компресорне устаткування виробництва концерну “Укрросметал” є оригінальним по своїй суті, тому що об'єднує в собі європейську якість, що забезпечують німецькі гвинтові компресорні блоки і фільтра, і «слов'янську ціну», що завжди цікавило клієнтів, котрі активно простежують ринкові тенденції у виробництві даного виду устаткування (ДОДАТОК А-Д)

Збут цієї продукції припускає оптовий і роздрібний продаж як самим виробником, так і через дилерську мережу, офіційного дистриб'ютора, а також із використанням ярмарків і виставок.

І усе ж не дивлячись на те, що компресорне устаткування знаходить застосування практично у всіх галузях народного господарства, майже немає підприємств, що випускають це устаткування. І ця проблеми є актуальної на сьогоднішній день.

Внутрішня і зовнішня конкуренція створюють стимули, що дають поштовх підприємництву і технічному прогресу. Зміни в технологіях, що сталися в нашому і минулому сторіччі, дозволили країнам використовувати свої ресурси набагато більш ефективно, чим коли-небудь. Конкуренція багато в чому сприяла розвитку новаторства, поширенню нових технологій і ефективного використання ресурсів.

Усі розвинуті країни світу досягли колосальних успіхів на світових ринках за рахунок жорсткої конкурентної боротьби, що дозволяє виживати в будь-яких умовах. Умови життя змінилися не тільки в промислово- розвинутих державах, але й у більшості країн, що розвиваються. Глобальна інтеграція в області торгівлі, інвестицій, технологій і рівня потреб сприяє розвитку і взаємному проникненню економік різних країн. Ця інтеграція сприяє конкуренції й ефективності виробництва і дає можливість менш розвинутим країнам одержувати у своє користування найбільш передові досягнення в області науки, техніки й в інших сферах людської діяльності.

На ринку компресорного устаткування в даний час існує конкуренція між фірмами, що поставляють компресорне устаткування. Серед найбільших конкурентів можна виділити наступні:

- ПСК «Аскания» офіційний дистриб'ютор шведської компанії «ATLAS COPCO COMPRESSOR INTERNATIONAL N.V.», що реалізує компресори «ATLAS COPCO», що використовують такі відомі підприємства як : Монетний двір України, Аеропорт Бориспіль, тютюнові фабрики України і т.д.;
- фірма CORSICA, що реалізує компресори *КАЕЗЕР* (Германія);

ПІК «ИТО», що представляє на ринку України і СНД англійську компанію «INGERSOLL RAND» поставляющая гвинтові компресори SSR, відцентрові компресори CENTAC,поршневі двохступінчаті компресори XLS.

На сьогоднішній день однієї з основних завдань концерну в ринковій економіці є пошук нових ринків збуту і підтримка надійних партнерських відношень із «старими клієнтами».

Продукція концерну не поступається європейським аналогам, але незважаючи на це вона не може вийти на ринки розвитих країн із кількох причин:

- сформований багаторічний ринок компресорного устаткування;
- далекість сервісних центрів від безпосередніх споживачів даного устаткування.

Для концерну “Укрросметал” стаття доходу від зовнішньоекономічної діяльності складає близько 18 % від загального доходу підприємства, що

рівняється 6821,64 грн. Нижче подано детальну характеристику географії продажу продукції концерну.

Таблиця 2.2.1

Аналіз продажу продукції концерну "Укрросметал"

№	Країна	За 2000 р., %	За 2001 р., %	За 2002 р., %
1	Російська Федерація	93,1	90,2	89,6
2	Білорусія	0,8	0,9	1,3
3	Узбекистан	0,4	0,3	0,4
4	Молдова	0,7	0,9	0,8
5	Туркменія	1,3	1,5	1,7
6	Вірменія	1,1	1,2	2,0
7	Таджикистан	1,3	2,7	2,3
8	Азербайджан	1,3	2,3	1,9

На основі отриманих даних ми маємо змогу проаналізувати тенденцію продажу продукції концерну на зарубіжні ринки протягом 2000 – 2002 рр. Так, на території Російської Федерації здійснюється найбільший обсяг продаж (93,1 %). Та, враховуючи тенденції останніх ринкових змін, можна констатувати факт деякої переорієнтації у напрямку продажу продукції підприємства. Відповідно до даних таблиці 2.2.1 обсяг збуту до Російської Федерації протягом аналізованого періоду зменшився із 93,1 % до 89,6 %, що у грошовому еквіваленті дорівнює 6350,94 та 6112,19 відповідно.

Цей факт може бути результатом збігу деяких подій:

По-перше, ринок Російської Федерації за час перебування на ньому аналізованого підприємства в деякій мірі міг насититись даною продукцією;

По-друге, на цьому ринку могли в більшій мірі активізуватися конкуренти;

По-третє, акценти у продажу здебільшого компресорного обладнання змістились до Республіки Білорусія, що можна пояснити як "потепління"

економічного клімату в цій країні. У всіх інших країнах, куди експортується продукція концерну були зміни у обсягах продаж, але це пояснюється лише змінами у разових відправленнях.

Більш наглядно ці дані ми можемо бачити на рис. 2.2.1

Рис. 2.2.1. Ринок продажу компресорного обладнання

Далі нами буде проаналізовано тенденцію продажу гвинтових, поршневих компресорів та інших товарів (табл. 2.2.2).

Таблиця 2.2.2

Тенденція продажу гвинтових, поршневих компресорів та інших товарів

Назва продукції / Роки			
	2000 р	2001 р	2002 р
Гвинтові компресори, %	18	35	55
Поршневі компресори, %	39	33	21
Інші, %	43	32	24

Виходячи із даних поданих в таблиці 2.2.2 ми можемо зробити деякі висновки:

Протягом 2000 – 2002 рр. обсяг продажу гвинтових компресорів виріс із 18% у 2000 р. до 55 % у 2002 р. Ця тенденція пояснюється постійно зростаючим попитом на принципово новий та економічний вид компресорів – гвинтовий.

Відносно поршневих компресорів можна сказати, що попит на них на сьогоднішній день не такий високий як у 2000 р., коли відсоток продаж даного виду компресорів складав 36 %, і у 2002 р. він дорівнює 21 %, що на 15 % менше. Ні в якому разі не можна стверджувати, що всі покупці почали відмовлятися від поршневих компресорів, але їх поступово почали витісняти гвинтові.

До складу інших товарів можна віднести повітродувки, запірна арматура, насоси. Даний вид товарів протягом аналізованого періоду часу також не користувався підвищеною популярністю і відсоток його продажу склав 43 % у 2000р. і 24 % у 2002 р.

Згідно з даними, наведеними у таблиці 2.1.2, експорт гвинтових компресорів для підприємства є набагато прибутковішим, ніж продаж їх в межах України. Дана ситуація більш наглядно простежується протягом усього розглядуваного періоду (рис.2.2.2).

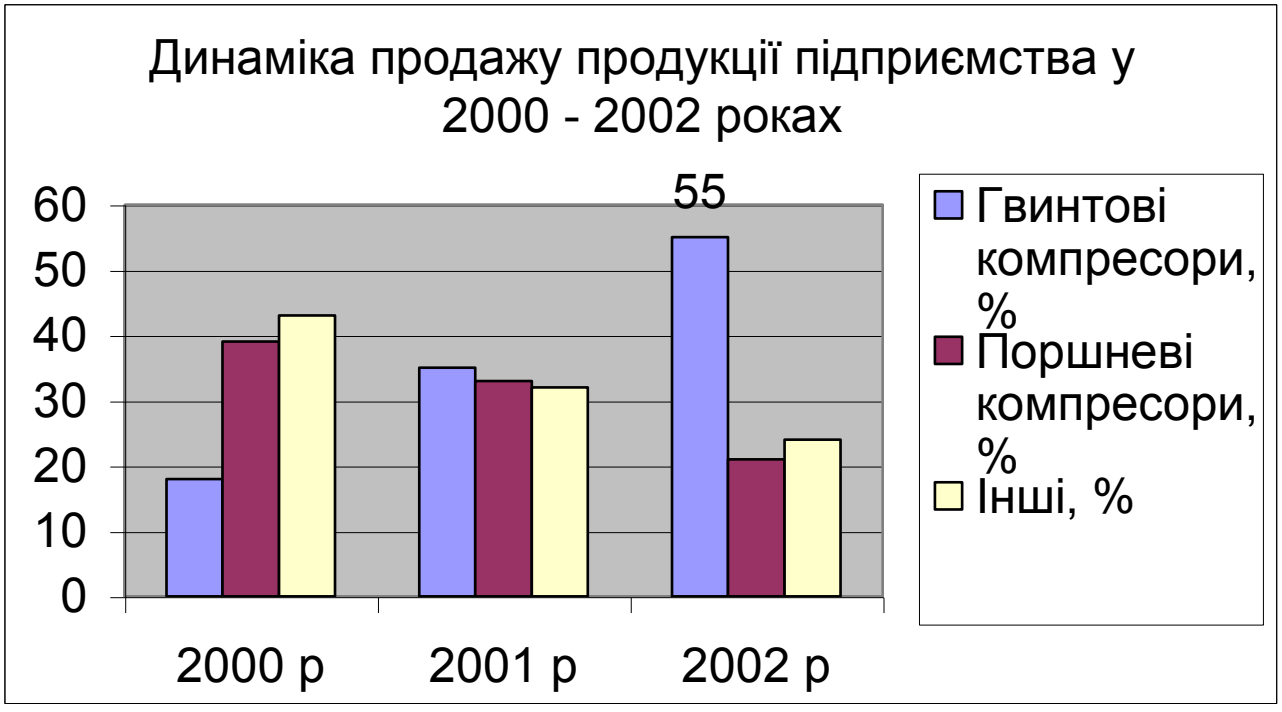


Рис. 2.2.2. Динаміка продажу продукції підприємства у 2000 – 2002 роках

Отже, підводячи підсумок вищесказаному, можна сказати, що продаж гвинтових компресорів є пріоритетним напрямком подальшого розвитку концерну. Як зазначалося раніше даний вид компресорів комплектується імпортними фільтрами та гвинтовими блоками, які постачаються із Німеччини. Тож, своєчасні поставки даних комплектуючих і будуть гарантом вчасного забезпечення клієнтів концерну необхідними товарами. А так як іноді поставки із-за кордону не являються налагодженими, то наслідком даного факту зазвичай є зміна всього виробничого плану, а, отже, зміни стосуються і руху грошових коштів, що призводить до погіршення фінансового стану підприємства.

Керівництво концерну «Укрросметал» докладає значних зусиль щодо утримання позицій на внутрішньому ринку, ставлячи за мету подальшу міжнародну експансію.

Резюмуючи даний параграф, слід зауважити, що підприємство за період з 2000 по 2002 рр. дещо підвищило показники ефективності своєї діяльності на зовнішньому ринку. Ми вважаємо, що вагомий внесок у зміну даного становища могла б принести економія витрат на транспортуванні вантажу від іноземних контрагентам. Це є можливим за рахунок оптимізації транспортних потоків. Внаслідок цього буде зекономлена значна кількість грошових коштів, які б могли бути використані за іншим призначенням.

2.3. Роль транспортної логістики в покращенні діяльності концерну “Укрросметал”

Автоматизація інформаційних потоків, що супроводжують вантажні потоки, - це один з найбільш істотних технічних компонентів логістики. Сучасні тенденції керування інформаційними потоками складаються в заміні паперових перевізних документів електроніки.

При бездокументній технології, традиційні методи виконання вантажних і комерційних операцій на станціях відправлення, прибуття й у шляху проходження стали анахронізмом - вони є бар'єром на шляху створення принципово нових технологій перевізного процесу [42].

Починаються спроби спрощення перевізних документів вантажних тарифів, системи взаємних розрахунків за перевезення між відправниками, одержувачами і транспортними організаціями. Але, по суті справи, застарілу технологію комерційної роботи накладають на сучасні технічні засоби автоматизації. Природно, що при розробці нової технології необхідно орієнтуватися не тільки на існуючі технічні засоби автоматизації, але і враховувати подальші перспективи їхнього розвитку. [45]

Крім застосування прогресивної технічної бази, при створенні принципово нової технології необхідно здійснити комплекс наступних організаційно-технологічних заходів:

- розробити уніфіковану для усіх видів транспорту систему кодування вантажів, відправників вантажу і вантажоодержувачів, вагонів і інших транспортних засобів, а також залізничних станцій, портів, автостанцій. Усі види інформації на вантажних одиницях, включаючи відправницьке і залізничне маркірування, повинні наноситися способом, зручним для автоматичного зчитування сучасними пристроями розпізнавання зразків;
- побудувати банки даних з нормативно-довідкової й оперативної інформації , що міститиме всю інформацію, необхідну для рішення завдань автоматизації вантажних і комерційних операцій спостереження і розшуку вантажів біля кордонів доріг і залізничної мережі. [22].

Основна мета розробки перспективної принципово нової технології - цілком автоматизувати процеси прийому, розшуку й обліку вантажів, спостереження за їхнім рухом на всіх етапах процесу перевезень, у тому числі на фазах обслуговування матеріальних потоків вантажної станції практично без паперових

документів. У результаті скасування роботи з оформлення перевізних документів і канцелярських звітів істотно спрощується процедура прийому і видачі вантажів, відпадає безліч операцій, у тому числі складання комплексу перевізних документів і вагонного місця; візування в накладній у формі дозволу на перевізному документі; оформлення накладної після прийому вантажів до перевезення прийомоздавачем; заповнення книги приймання вантажу до відправлення; ведення відомостей подачі і прибирання вагонів і безномерного обліку; складання фінансових звітів; реєстрація прибулих вантажів у станційному технологічному центрі і товарній конторі; складання оперативної звітності про навантаження і вивантаження вантажів; складання декадних заявок і декадних наказів завдань на навантаження вантажів; складання банківських і фінансових документів при централізованих розрахунках за перевезення; ведення архіву вантажної станції й ін. [42]

Головний принцип бездокументної технології вантажної і комерційної роботи при здійсненні перевізного процесу полягає в тому, що з моменту надходження вантажів на залізницю до моменту видачі вся необхідна інформація знаходиться в пам'яті ЕОМ.

Підприємство, яке здійснює зовнішньоекономічну діяльність повинно постійно аналізувати та прогнозувати рівень своїх витрат пов’язаних із імпортом та експортом. Поряд із великою кількістю статей даних витрат значну долю займають витрати пов’язані із транспортуванням продукції. Відомо, що близько 25% кінцевої собівартості продукції займає стаття витрат пов’язаних саме з перевезенням товарів від виробника до споживача або до посередника.[40]

На аналізованому нами підприємстві задіяно цікавий і простий метод доставки товару (в даному випадку мова йде про імпорт основних комплектуючих). До основних комплектуючих відносяться гвитові компресорні блоки та фільтра. Підприємство, що виробляє гвитові компресорні блоки знаходиться в Німеччині м. Оберхаузен, а виробник фільтрів теж із Німеччини, але з м. Шпаєр. Досить часто концерн “Укрросметал” робить замовлення на постачання або гвитових компресорних блоків або фільтрів у різні проміжки часу,

тобто поставки із даних міст здійснюються незалежно одна від одної. У зв'язку із цим концерн користується послугами різних перевізників. Так, перевезення гвитових компресорних блоків здійснює фірма Локс на умовах постачання CIP м. Суми, фільтра перевозяться фірмою Шенкер із Магдебурга на умовах постачання FCA м. Суми. Вартість перевезення як гвитових компресорних блоків, так і фільтрів складає приблизно 4-5 % від вартості усього товару. Відсутність на підприємстві чіткого планування щодо управління транспортними потоками тягне за собою багато втрат, які можна було б уникнути шляхом удоконалення данного процесу.

Концерн "Укрросметал" має досить стабільні показники господарської діяльності, якщо враховувати нестабільність нашої економіки та мінливість факторів зовнішнього середовища для підприємства.

Та незважаючи на всі негаразди, суб'єкти господарської діяльності повинні завжди намагатися різними методами скорочувати, оптимізувати власні витрати, тим самим підвищувати економічну привабливість свого підприємства.

На концерні "Укрросметал" впровадження в практику методів оптимізації транспортних потоків дасть можливість не тільки скоротити витрати на сам процес транспортування, а й удосконалити увесь процес управління на підприємстві.

Даний результат стане можливим в силу того факту, що при налагодженні більш привабливого шляху перевезення керівництво зможе заключати більш тривалі контракти, це в свою чергу дасть можливість більш точно розраховувати та планувати рух грошових коштів. Тобто можна сказати, що удосконалення самого лише процесу транспортування впливає на процес бюджетування на підприємстві, а це досить важлива складова, яка впливає на ефективність управління грошовими коштами.

РОЗДІЛ 3
УДОСКОНАЛЕННЯ ЛОГІСТИЧНОГО МЕХАНІЗМУ ТРАНСПОРТУВАННЯ КОМПЛЕКТУЮЧИХ НА КОНЦЕРНІ “УКРРОСМЕТАЛ”

Жодне підприємство в сучасних умовах жорсткої конкуренції не може претендувати на успіх своєї діяльності без постійного удосконалення виробничих, збутових, транспортних та інших процесів.

На концерні “Укрросметал” нагальною проблемою стало удосконалення процесу транспортування (імпорту) гвинтових блоків та фільтрів із Німеччини. Це завдання потребує ретельного підходу до його вирішення, так як при успішній його реалізації підприємство може набагато зменшити власні витрати, що призвело б до покращення стану діяльності усього концерну.

Так як метою даної магістерської дипломної роботи є розробка комплексу заходів щодо вдосконалення діяльності підприємства шляхом удосконалення процесу імпортування, то саме ці заходи і будуть представлені нижче.

3.1 Детальна характеристика процесу доставки вантажу із Німеччини

Зараз нами буде розглянута існуюча система постачань концерном “Укрросметал” основних комплектуючих із Німеччини.

Підприємства співробітничають на умовах CIP. Всі розрахунки із української сторони здійснюються через Ощадний банк України, за умови або 100% передоплати, або передоплати в розмірі 50 % з подальшою виплатою ще 50% після безпосередньої доставки вантажу. Концерн “Укрросметал” має власний парк автотранспорту, але для здійснення перевезень із-за кордону необхідно мати спеціалізований транспорт. Та й навіть при наявності такого підприємство навряд

здійснювало б транспортування свого вантажу із Німеччини в Україну (занадто дорого). У зв'язку з цим підприємство користується послугами таких німецьких перевізників: Локс та Шенкер. Сутність діяльності підприємств заключається в наступному: свого власного автопарку вони не мають, а замість цього ж вони підвантажують інші транспортні засоби, що слідують в необхідному напрямі. Зазвичай важливим для підприємства, вантаж якого перевозиться є саме місце його товару в автомобілі. Це пояснюється тим, що вантаж розміщений в порядку його завантаження і на ньому стоять печатки митників про проходження товаром митного контролю. Тому якщо першим місцем відвантаження буде, наприклад, м. Суми, а другим м. Київ і автомобіль слідує від кордону України з Польщею, то вантаж буде спочатку відвантажено в м. Суми, а потім в м. Київ незважаючи на те, що маршрут перевезення до м. Суми проходить через м Київ.

Людина, що займається імпортними операціями аналізованого нами підприємства зв'язується з транспортною компанією Шенкер і укладає угоду від імені керівника концерну "Укрросметал" на перевезення вантажу.

Вартість одного рейсу рівняється близько 1600 доларів США, як від м.Шпаер, так і від м. Оберхаузен (в даному випадку указана середня ціна, яка складає зазвичай 4-5 % від вартості усього вантажу).

Всю вартість транспортування можна умовно поділити на 3 частини, так як вантаж слідує трьома державами: Німеччиною, Польщею та Україною (рис 3.1.1)

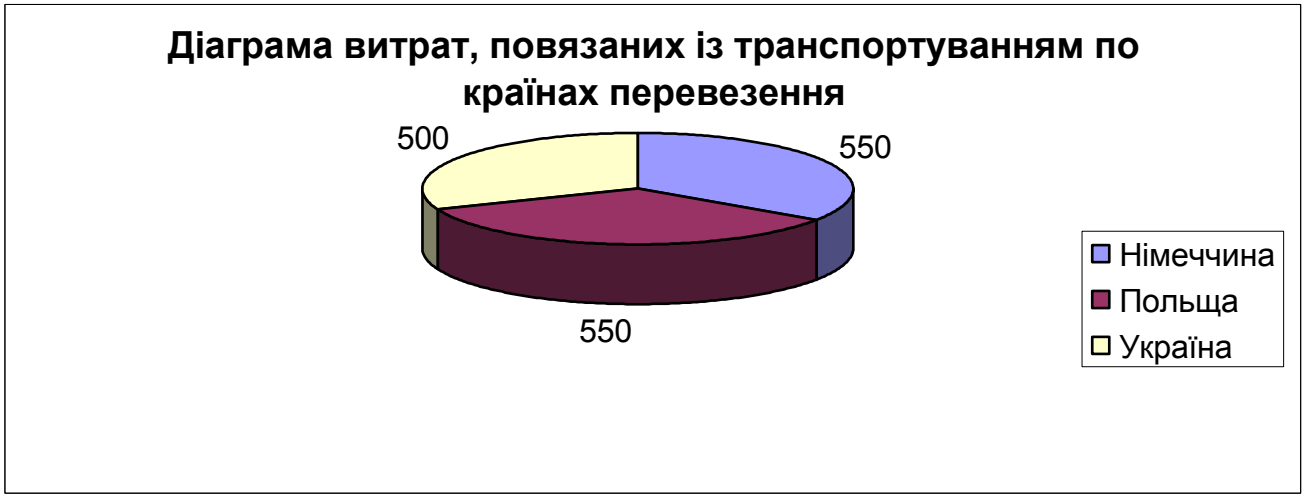


Рис 3.1.1. Діаграма розподілу витрат пов'язаних із транспортуванням по країнах перевезення.

Відомо, що перевезення територією Німеччиною є найнижчими і дорівнюють 500 доларів США, а от витрати на транспортування територією Польщі і України варіюються в межах 550 доларів США і можуть змінюватись в різних умовах. Отже, можна сказати, що транспортування територією України є занадто дорогим для німецьких перевізників, так вони ще й намагаються застрахувати ризик перевезення територією України, знаючи всі нюанси даного виду бізнесу в нашій країні. Нижче в таблиці 3.1.1 буде подано розрахунок вартості перевезення вантажу територією України.

Таблиця 3.1.1

Аналіз витрат доставки вантажу із Німеччини до концерну "Укрросметал" (розрахунок собівартості)

№	Перелік можливих витрат пов'язаних із новою системою доставки вантажу	Сума
1.	Безпосередньо перевезення	550 доларів США
2.	В тому числі не передбачувані витрати	50 доларів США
3.	Всього	550 доларів США

Німецька транспортна компанія включає до складу витрат пов'язаних із безпосереднім перевезенням і не передбачувані витрати, величина яких зазвичай для всіх іноземних перевізників є досить високою.

До специфічних рис присутніх процесу перевезення вантажу слід віднести той факт, що вартість перевезення фільтрів оплачує концерн "Укрросметал", а вартість перевезення гвинтових компресорних блоків оплачується німецькою стороною, хоча насправді її здійснює концерн так, як ця вартість уже закладена у ціну покупки комплектуючих. Ці транспортні компанії свою діяльність здійснюють за допомогою інших перевізників, що прямують до України (в даному випадку). Цими перевізниками здебільшого використовуються автомобілі MAN, MERCEDES, IVECO, які на 100 км. споживають 34 л. дп.

Досить цікавою є система оплати водіїв: так водій на території України отримує 18 грн. / добу, а от уже на території зарубіжної держави – 10 дол. США /добу, або 7 центів США / км.

Строк перевезення, як від м. Шпаер, так і від м. Оберхаузен варіюється в залежності від різних умов та можливих проблем в рамках 6 - 7 діб. Тож водій автомобіля при здійсненні перевезення маршрутом Німеччина–Україна-Німеччина отримає мінімум 250 доларів США (беручи за стандарт середній термін перевезення по даному маршруту 25 діб).

Слід зазначити, що фірма імпортує фільтра в залежності від потреб виробництва в середньому 2 –3 рази на квартал, а от гвинтові компресорні блоки закуповуються в середньому 2-3 рази на місяць.

Процедуру експортного митного очищення товару здійснює німецька сторона, а імпортну – декларант концерну.

3.2 Удосконалення механізму управління транспортними потоками шляхом створення відділу логістики

Насамперед необхідно скоординувати увагу на самих важливих елементах в ланцюжку управління, що існують на концерні “Укрросметал” і мають вагомих вплив на його розвиток. Саме їх розгляд дасть можливість наглядно зрозуміти перепони до удосконалення процесу імпорту комплектуючих із Німеччини.

Отже, одним з шляхів до удосконалення процесу транспортування є створення відділу логістики, першочерговим завданням якого і буде моделювання і запровадження нових методів транспортування.

У відділі ЗЕД концерну “Укрросметал” всі працівники при веденні зовнішньоекономічної діяльності керуються власним досвідом відносно питань, що стосуються транспортування, але справжній математичний апарат для аналізу кожної поставки не використовується. Тому ми вважаємо, для початку до

створеного відділу могли б увійти декілька чоловік (1-2), які б мали досвід роботи в даній галузі і мали стійке бажання удосконалювати свої знання. Вони повинні постійно контактували із співробітниками відділу ЗЕД та мали вільний доступ до всієї необхідної інформації.

Нижче нами буде розраховано витрати на створення відділу логістики в концерні "Укрросметал". Так, спочатку необхідно провести підготовку нового співробітника. Зазвичай це були б курси по підвищенню кваліфікації, але нами планується підібрати співробітника із стажем роботи саме в галузі логістики. Оплата праці повинна здійснюватись таким чином, щоб стимул до постійного удосконалення в роботі завжди існував. Так пропонується встановити заробітну плату в розмірі 250грн. з подальшою виплатою відсотків від кожної зекономленої суми, отриманої у зв'язку із розробленим нововведенням відносно транспортування продукції та комплектуючих.

Для початку немає необхідності у цілому приміщенні для новоствореного відділу – можливим було б розміщення цього співробітника у кабінеті відділу ЗЕД. Тож концерну не треба буде нести додаткових витрат на ремонт та/чи переобладнання нового приміщення для нового відділу (Додаток Ж).

Так, якщо взяти за умовний проміжок часу 1 рік, то загальна сума витрат на створення і функціонування відділу логістики складе в середньому 3000 грн Економічний ефект від впровадження на концерні "Укрросметал" відділу логістики буде описано в підрозділі 3.3.

Надалі відділ логістики повинен взаємодіяти не лише з відділом ЗЕД, а й з іншими. Нижче нами розроблена схема можливої взаємодія відділу логістики з основними функціональними відділами організації.

1 Планування виробництва:

- аналіз потреб замовників і розрахунок планів виробництва виходячи з можливостей виробництва, чи надлишків недоліків матеріалів;
- розрахунок планів виробництва для своєчасного виготовлення і доставки продукції замовнику;

- забезпечення інформацією підрозділів і осіб, що роблять відвантаження про необхідну номенклатуру і кількість продукції, що відвантажується;
- видача в цех виробничих планів;
- контроль за виконанням виробничих планів [38].

2 Матеріальне забезпечення:

- аналіз потреб в основних і допоміжних матеріалах відповідно до виробничих планів, наявності матеріалів на складах і їхніх нормативних запасах;
- розрахунок на підставі аналізу, відправлення і відстеження замовлень постачальникам у термін, що забезпечують невпинну роботу підприємства;
- розробка норм запасів матеріалів з урахуванням їх потреби, вартості і часу доставки. Організація утворення цих запасів, здійснення контролю за дотриманням їх у встановлених розмірах;
- робота з постачальниками і замовниками по оперативній доставці гостродефіцитних позицій;
- пошук нових постачальників, підготовка контрактів;
- участь у складанні рекламаційних актів. Організація відправлення забракованої продукції;
- аналіз постачальників по надійності постачань, дотримання контрактних зобов'язань [46].

3 Організація роботи складського господарства:

- організація роботи складів, забезпечення механізації складських операцій;
- забезпечення контролю за вхідними матеріалами на їхню кількісну відповідність супровідним документам;
- робота й оперативний зв'язок із постачальниками при відповідності кількості прийнятих матеріалів кількості, зазначеному в супровідних документах;
- оптимізація збереження матеріалів і готової продукції відповідно до визначеної системи ідентифікації;

- організація оперативного обліку, складання і надання встановленої звітності про рух матеріальних цінностей на підприємстві, про залишки їх на складах;
- організація і проведення інвентаризацій;
- забезпечення доставки матеріалів і готової продукції, проведення вантажно-розвантажувальних робіт;
- оформлення супровідних документів на відвантажену продукцію і матеріали [34].

4 Експортно-імпортні операції:

- організація і проведення робіт з митного оформлення експортних і імпортних вантажів;
- координація робіт з оформлення супровідних документів для вантажів, що вимагають митного оформлення, з відповідними службами постачальників і замовників і відділами усередині підприємства;
- участь у підготовці контрактів [15].

5 Планування фінансових потоків:

- розробка бюджетів на основі інформації про потреби підприємства в матеріалах, товарах і послугах, що надходить від відділів споживачів;
- розробка бізнес-планів, у яких визначаються цілі по конкретному зниженню витрат по кожному сімейству матеріалів, товарів і послуг і реальні шляхи досягнення цих цілей;
- розробка стандартних цін на основні і допоміжні матеріали.

Створення і подальше функціонування відділу логістики на підприємстві буде свідчити про серйозність намірів керівництва відносно оптимізації свої діяльності. Ефективне функціонування даного відділу неможливе без володіння його співробітниками логістичної інформацією.

Далі нами буде розглянуто вплив логістичної інформації на ефективність управління (в даному випадку управління транспортними потоками).

Взаємодія учасників транспортно-логістичного процесу (ТЛП) шляхом використання електронних засобів керування транспортно-складськими

технологіями й електронним обміном даними наочно демонструє переваги інформаційної логістики. Інформаційне забезпечення транспортної логістики (ІЗТЛ) здійснюється за допомогою директивних інформаційних повідомлень, за які несе відповідальність кожний з учасників ланцюжка, а також за допомогою стандартних міжнародних транспортних документів [39].

Сьогодні умови транспортування вимагають об'єднання промислових, торгових, транспортно-експедиторських компаній, що обслуговують інфраструктуру ринку, в інтегровані логістичні мережі. Саме вони здатні швидше, вчасно і з мінімальними витратами здійснювати постачання продукції споживачам. Рішення проблеми припускає застосування якісно нової стратегічної інноваційної системи - інтегрованої логістики. Найбільш ефективні рішення в сфері транспортування вантажів можуть бути реалізовані в транспортно-логістичних ланцюжках. Передумовами для цього є:

- подальший розвиток конкуренції між учасниками транспортного ринку за якісне обслуговування з мінімальними витратами власників вантажів;
- розвиток інтеграції (об'єднання) процесів між підприємствами різних галузей, створення нових організаційних форм взаємодії - логістичних ланцюжків і логістичних мереж;
- величезні можливості в області новітніх інформаційних технологій (ІТ), що володіють великим потенціалом для ефективного керування всіма сферами виробничо-комерційної і транспортної діяльності. Динаміка розвитку економічних і транспортних процесів, тверді ресурсні обмеження приводять до істотного зростання швидкості матеріальних, транспортних, фінансових і інформаційних потоків при скороченні числа посередників у транспортних ланцюгах. Одночасно підприємства-учасники на основі єдиної інформаційної системи досягають переваг, пов'язаних зі зниженням загальних витрат, об'єднанням незалежних ризиків і підвищенням якості функціонування всієї системи. Інформаційна система збільшує ресурсний потенціал окремих підприємств за рахунок залучення ресурсів і конкурентних можливостей інших учасників [54].

Концепція ресурсної орієнтації, що сформувалася в 1980-х роках в економічно розвитих країнах, неминуче приводить до розуміння пріоритетного значення інтегрованої логістики. Інтегрована логістика має наступні особливості, що впливають на ефективність, продуктивність і якість функціонування транспортної системи:

- формування і використання ключових компетенцій, що припускає особливо ефективне сполучення ресурсів, якими конкуренти не володіють;
- збереження стабільних ключових компетенцій у довгостроковій стратегічній перспективі;
- можливість клієнтів мати вигоди для себе, готовність оплачувати додаткові послуги [39].

Виходячи з перерахованого вище, можна зробити наступний висновок: інтегрований логістичний підхід на транспорті, що використовує "ланцюжок цінностей", орієнтований на всіх учасників ТЛП. Ланцюжок цінностей містить п'ять областей ефективності:

A - зв'язок з постачальниками;

B - зв'язок зі споживачами;

C - технологічні процеси усередині одною підприємства;

D - логістичні процеси між підрозділами усередині підприємства;

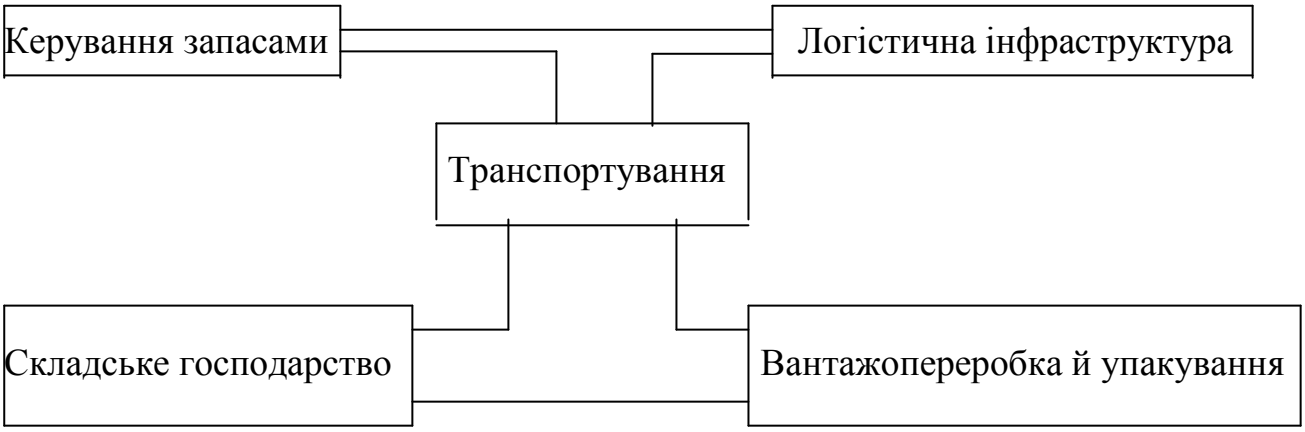
E - інтегровані зв'язки між підприємствами транспортно-логістичного ланцюга.

Підприємства, що входять в інтегровані транспортно-логістичні ланцюги, націлені на істотне зниження витрат за рахунок більш швидкої оборотності ресурсів, скорочення часу виконання замовлення, координації транспортної роботи з мережею постачальників (вантажовідправників-вантажоодержувачів) [43].

ІЗТЛ із погляду інтегрованого підходу до проблем транспортування найбільше ефективно дозволяє реалізовувати мету бізнесу і держави. На максимізацію прибутку будуть впливати такі фактори, як конкурентна позиція , транспортні тарифи, витрати товарообігу і структура міжгалузевої взаємодії. Інформаційне забезпечення націлене на ефективність і своєчасність постачань,

вибір між виробництвом продукції чи її придбанням у постачальників, запобігання нераціональних втрат ресурсів. У ряді випадків технологічний процес закінчується експрес-доставкою зібраних великогабаритних вантажів (наприклад, компонентів супутників, бурових установок) [49].

На рис.3.2.1 показана взаємодія ключових сфер ІЗТЛ, де логістична інформація складає один з головних стратегічних ресурсів транспортної логістики.



- логістична інформація

Рис. 3.2.1. Ключові сфери компетентності

На рис. 3.2.1 видно, що ІЗТЛ спрямовано па досягнення якісного обслуговування споживачів на основі інтеграції ключових компетенцій логістики. Успіхи в кожній із зазначених сфер мають сенс тільки в тому випадку, якщо вони забезпечують підвищення загальної ефективності транспортно-логістичних процесів [53].

Особливо варто виділити логістичну інформацію, що складає найважливіший стратегічний ресурс транспортної логістики. Використання електроніки дозволяє знизити витрати транспортування завдяки більш ефективному керуванню інформаційними потоками, збільшенню їхньої швидкості і координації. Поняття "інформаційний ресурс" є економічною категорією. Тому логістична інформація розглядається як істотний ресурс у забезпеченні діяльності транспортних і пов'язаних з ним підприємств. Інформаційний ресурс - це весь

наявний обсяг інформації в логістичній інформаційній системі підприємства, що входять до інформаційно-логістичної мережі [33].

У залежності від джерела виникнення в рамках ІЗТЛ виділяють зовнішню і внутрішню інформацію, що утворить інформаційні ресурси транспортно-логістичного ланцюжка.

Приклад внутрішньої логістичної інформації: про транспортні послуги, витрати, тарифи, сервіс, транспортно-технологічні процеси, сфери застосування послуг/процесів, методи транспортування, постачання.

Приклад зовнішньої логістичної інформації: про ринки, конкурентів, потреби клієнтів, зміні транспортного законодавства, економічні механізми і т.д.

Керування інформаційними ресурсами означає:

- оцінку інформаційних потреб на кожному логістичному рівні й у рамках кожної функції логістичного менеджменту;
- вивчення і раціоналізацію документації, організацію ефективного обміну електронними документами;
- подолання проблем несумісності типових даних;
- створення системи керування даними і деякі інші [42].

У результаті взаємодії ІТ і інформаційних ресурсів (ІР) створюється нова логістична інформація, що передається в розпорядження користувачів - менеджерів по логістиці.

Найважливішим індикатором повноти і якості інформаційних ресурсів у транспортній логістиці (а виходить, і їхньої ефективності) є ступінь задоволеності запитів споживачів на перевезення вантажів.

Створення системи ІЗТЛ - важливе стратегічне рішення, що вимагає від менеджерів по логістиці підприємства комплексного обліку технологічних, економічних, організаційних і соціально-психологічних особливостей її розвитку . Відношення до логістичної інформації як до ресурсу означає, що за аналогією з використанням інших ресурсів повинний бути створений ефективний механізм керування ним [39].

Отже, можна сказати, що володіння своєчасною логістичної інформацією та правильне її використання зазвичай має високі результати і, проектуючи на економічний стан, це допомагає збільшенню прибутку підприємства.

3.3. Розробка альтернативних варіантів перевезення вантажу із Німеччини

Аналіз практики роботи ряду фірм дозволив виявити особливості постановки завдання вибору системи доставки вантажів (ВСДВ) і існуючі вимоги до методів та моделей вирішення подібних завдань.

Перш за все це велика кількість вимог, що пред’являються клієнтами до системи постачання (доставка у вказані строки, мінімум транспортних витрат, забезпечення схоронності вантажу що перевозиться і зберігається та ін.) [54].

На рис.3.3.1 показано результати анкетування пріоритетності вимог клієнтів до фірми при обслуговуванні. Однак загальне уявлення про вимоги клієнтів під час виконання кожного конкретного замовлення, вимог до процесу доставки і їх пріоритетності можуть в тій чи іншій мірі відрізнятися від приведених даних. При плануванні доставки потрібно враховувати всі перелічені вимоги.

Тільки в цьому випадку клієнти будуть зацікавлені в укладанні угоди на доставку вантажів. Той факт, що у клієнтів, як правило, не одна, а декілька цілей, призводить до вимог вирішення багатокритеріальних завдань ВСДВ [24].

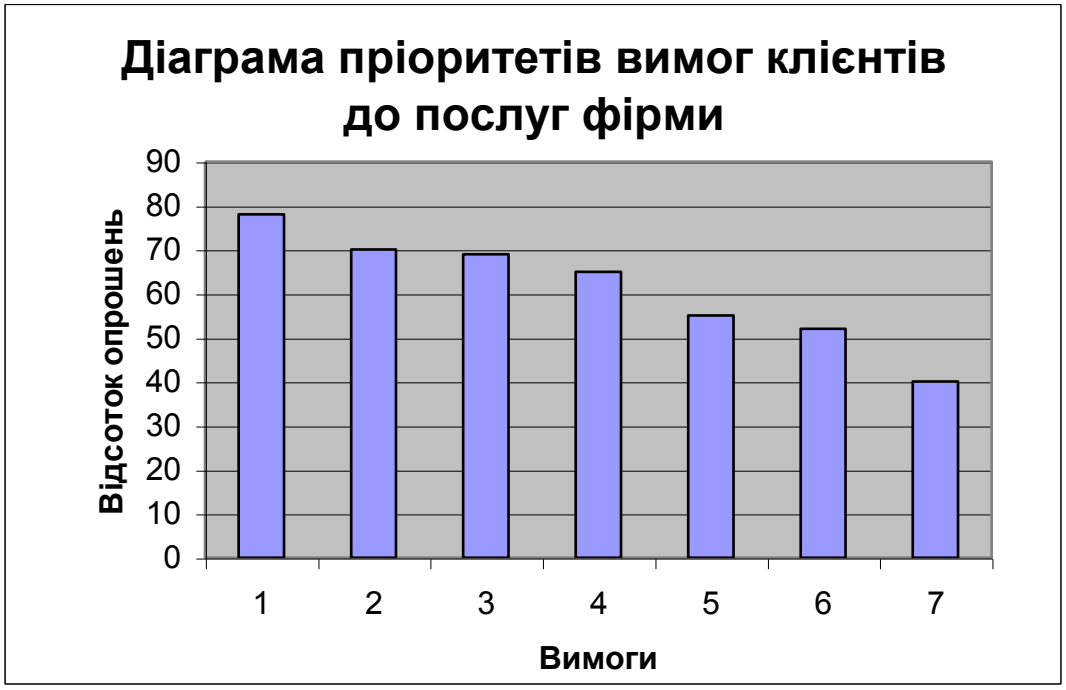


Рис.3.3.1. Діаграма пріоритетів вимог клієнтів до послуг фірми.

надання допомоги на виконання процедури митного оформлення;

забезпечення необхідного строку поставки;

схоронність вантажу під час перевезення і збереження;

мінімальні витрати на доставку;

надання додаткових послуг;

високий рівень перевізника;

гнучкість у формі оплати.

Цілі клієнтів у більшості випадків вступають у протиріччя одна з одною в більшій чи меншій мірі. Так, вимога своєчасної доставки вантажів обумовлює залучення додаткових зусиль по організації і оперативному управлінню перевізним процесом і, відповідно, призводять до додаткових витрат, що протирічить цілі мінімізації витрат на транспортування [16].

Для клієнтів характер цілей і їх значущість можуть бути різними в різні моменти часу. При стабільному попиті на продукцію фактор загальної вартості доставки часто є більш значущим у порівнянні із фактором строку доставки .

Однак при різкому підвищенні попиту на продукцію клієнти завжди готові платити більше за швидку доставку. В залежності від виду вантажу, що перевозиться можуть змінюватись ступінь терміновості доставки або, наприклад, вимоги по схоронності при здійсненні перевезення [28].

Великий досвід, накопичений за останні роки розробниками систем доставки вантажів під час обстеження, постановці та алгоритмізації ВСДВ, показує, що ці завдання характеризуються великою кількістю обмежень, обумовлених особливостями технології організації доставки конкретних видів вантажів (умови зберігання, щільність і розміри вантажу та ін.) і умови перевезення на території конкретної країни, регіону, міста (швидкісний режим, кліматичні умови, екологічні обмеження та ін.).

Часто обмеження завдання, як і цілі, визначаються за допомогою якісних понять процесу доставки вантажів, тобто понять, які не мають безпосередніх кількісних одиниць виміру (наприклад, “доставка у зручний для клієнта час”, “забезпечення гарного інформаційного зв’язку із клієнтом” та ін.).

Необхідно відзначити ще одну особливість завдань ВСДВ. В процесі експлуатації завдань неодмінно виникають зміни в технології, організації та оцінці показників систем доставки вантажів, що призводить до змін в вимогах до результатів рішення завдань. Для того, щоб завдана могла експлуатуватися, вона повинна мати деякі адаптаційні характеристики, які б дозволяли без особливих витрат забезпечити її адаптативність до змінних вимог. Забезпечення високої степені надійності і гнучкості функціонування завдань ВСДВ являє живучість завдань в процесі її експлуатації [18].

Таким чином вибір ВСДВ є досить важливим, а іноді і вирішальним фактом, що зможе в подальшому впливати на ефективність всього процесу транспортування.

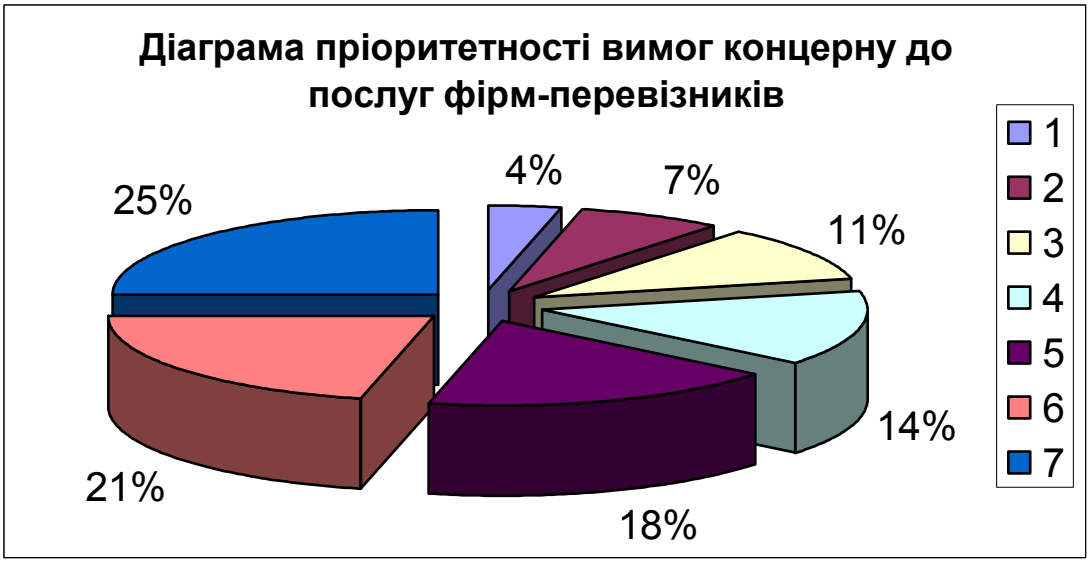


Рис 3.3.2. Діаграма пріоритетів вимог концерну до послуг фірм-перевізників

схоронність вантажу під час перевезення і збереження;

забезпечення необхідного строку поставки;

мінімальні витрати на доставку ;

високий рівень перевізника;

надання додаткових послуг;

гнучкість у формі оплати.

надання допомоги на виконання процедури митного оформлення.

Отже, аналізуючи дану діаграму можна відзначити деякі зміни пріоритетності вимог концерну “Укрросметал” до системи доставки вантажу у порівнянні з класичною схемою. Тож, на першому місці знаходиться схоронність вантажу під час перевезення і збереження, так як інші фактори не будуть грати ніякої ролі, якщо на шляху слідування чи під час збереження із товаром щось станеться. Друге місце займає забезпечення необхідного строку поставки, тому що від даного строку будуть залежати і план виробництва і, відповідно, план продаж. Мінімальні витрати на доставку також вважаються дуже важливим фактором і являються свого роду замикаючим в трійці вирішальних, по яким і оцінюється кожне перевезення.

Проведений в Німеччині аналіз порівняльної оцінки якості автомобільної, залізничної та змішаної поставки вантажів за критеріями тривалості поставки,

безпеки, точності поставки, вартості, рівня обслуговування, оплати митних та інших видатків, гнучкості обслуговування (пристосування до потреб споживача), свідчить, що поставка автомобільним транспортом упереджую інші види доставки за всіма вказаними параметрами [40].

Змішана поставка займає проміжне становище, а за параметрами тривалості, точності, вартості, рівня обслуговування, простоті оплати митних та інших видатків, гнучкості обслуговування оцінюється ліпше, ніж залізнична поставка.

За параметром безпеки перевезень змішана поставка отримала гірші оцінки в порівнянні із автомобільною та залізничною поставкою. Із опитаних 145 вантажовідправників 35% найбільшого значення надають вартості поставки, 31 % - строкам, 14 % - гнучкості обслуговування та 10 % - надійності поставки.

Виходячи із цих даних та результатів аналізу проведеного раніше автором запропоновано дещо відмінний підхід до управління транспортним потоком на підприємстві “Укрросметал” сутність якого заключається в наступному.

Дане підприємство поставляє комплектуючі лише автомобільним транспортом хоча відстань від м. Суми до м. Шпар та м. Оберхаузен, можливо, була б більш вигідною для перевезення і залізничним транспортом та враховуючи вимоги фірми до поставок автор в подальшому буде акцентувати увагу на здійсненні лише автомобільних перевезень.

Автомобілі протягом однієї поїздки змушені робити багато зупинок, оскільки транспорт фрахтувався декількома підприємствами одночасно. Під час перевезення вантажу від місця відправлення до місця призначення його могли переплутати, відсоток втрати й ушкодження вантажу був хоч і невеликий та все ж завжди існував.

У зв’язку із цим пропонується дещо змінити існуючу систему доставки вантажу. Отже, концерн “Укрросметал” повинен заключити договір з митним ліцензійним складом відносно тимчасового збереження товару, який буде надходити із Німеччини на час необхідний для його митного оформлення та перевантаження на інший транспортний засіб. Згідно із інформацією отриманою від декларанта концерну термін тимчасової оренди буде займати приблизно 36

годин. У разі існування даного договору німецький перевізник буде довозити товар лише до м. Яготин і там його залишати на митному ліцензійному складі.

У зв'язку із цим автор пропонує такий маршрут перевезення:

Шпаер (Оберхаузен) - Яготин - автоперевезення

Яготин - Суми - автоперевезення.

Найбільш наглядно увесь маршрут слідування товару можна побачити на рис. 3.3.3

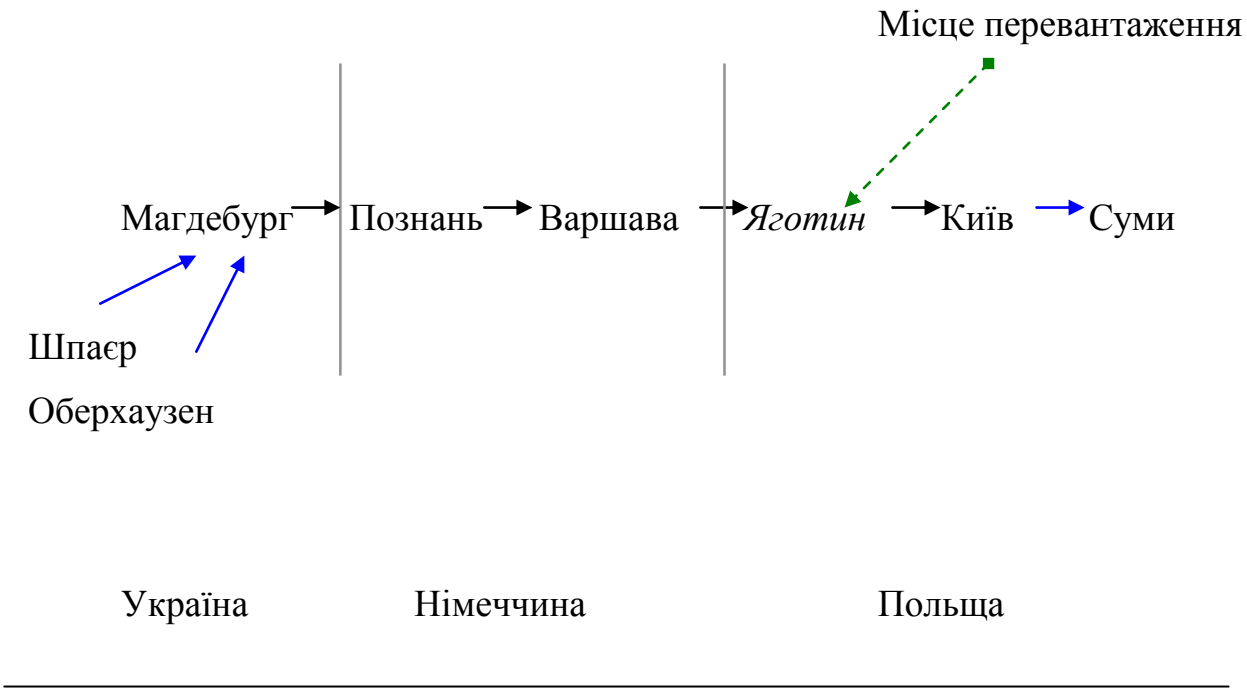


Рис. 3.3.3. Маршрут слідування товару від м. Шпар та Оберхаузен до м. Суми

Далі декларантом буде здійснюватись митне оформлення отриманого вантажу з подальшою оплатою концерном митного збору. Вартість митного оформлення та тимчасового перебування комплектуючих на митному ліцензійному складі приблизно дорівнює 150-200 доларів США. В подальшому ж товар буде підвантажуватись до інших перевізників, що слідують в бік м. Суми, з обов'язковою умовою першочергового вивантаження комплектуючих саме на складі концерну. Зазначимо, що строк транспортування від м. Яготина до м. Суми

приблизно 24-36 годин. Відобразимо витрати можливої системи доставки вантажу із Німеччини до концерну “Укрросметал” м. Суми в таблиці 3.3.1.

Таблиця 3.3.1

Аналіз витрат пов’язаних із запровадженням нової системи доставки вантажу із Німеччини до концерну “Укрросметал” (розрахунок собівартості одного перевезення)

№	Перелік можливих витрат пов’язаних із новою системою доставки вантажу	Сума
1.	Витрати пов’язані із зберіганням на митному ліцензійному складі	35доларів США
2.	Митне оформлення товару	150 доларів США
3.	Користування послугами системи АВТО ТРАНС ІНФО	10 доларів США
4.	Безпосередньо перевезення	455 доларів США
5.	В тому числі не передбачувані витрати	20 доларів США
6.	Всього	650 доларів США

Отже, при запровадженні даної системи доставки вантажу підприємство за здійснення транспортування і за митне оформлення буде оплачувати разом в розмірі 650 доларів США.

Цей підхід є можливим використовувати тоді, коли сторони домовились про точні строки поставки, тобто постачальник (за умови, коли він сам заключає договір перевезення), або власне перевізник повинен буде постійно контролювати процес транспортування і при необхідності інформувати співробітників концерну про можливі проблеми у дорозі.

Для реалізації наміченого плану необхідно також домовитись із перевізниками про зміну умов транспортування, за якими вони повинні будуть

доставляти вантаж не в м. Суми, а до кордону (тобто за умовами DAF). Відомий факт негативного відношення зарубіжних перевізників щодо здійснення перевезень на території України. Транспортні фірми не бажають наражатися на тривалі простоювання біля кордонів, побори на митниці і штрафи, підставою для яких є невідповідність вітчизняних нормативів загальноєвропейським. Якщо докладніше, то перетинання кордону потребує проходження 7 видів контролю і оформлення документів по кожному з них. Це забирає принаймні 2 доби, протягом яких лише простій вантажівки коштує перевізникові 110 грн. Під час ввезення вантажу митницю треба заздалегідь повідомити, а якщо цього не зроблено, перевізник втратить відповідно 4-5 діб та 350-400 грн. За транзит територією кожної області іноземний власник вантажівки має сплатити $30-50. Тож на кожних 100 км української території водієві 38 тонної "єврофури" на загальнодержавні та місцеві збори і штрафи доводиться витрачати приблизно $65. А недовантажувати машину задля уникнення штрафів означає збільшувати собівартість перевезень .

З 1 січня 2000 року набрав чинності Закон "Про запровадження єдиного збору, який справляється в пунктах пропуску через державний кордон України". Єдиний збір запроваджений замість колишніх семи: митного, санітарного, ветеринарного, фітосанітарного, радіологічного та екологічного, а також загальнодержавного збору за проїзд транспортних засобів. Однак на практиці все спрощення зводиться до єдиної платіжки, на якій доведеться ставити кілька печаток, звісно ж, у різних чиновників [33].

Всі вищенаведені дані говорять про великі перепони до здійснення перевезень міжнародними перевізниками на території України не з точки зору законодавства, а з точки відношення до цих перевізників вітчизняних дрібних чиновників.

Так, існує наглядний приклад здійснення “невдалого” перевезення із Німеччини. Керівництвом концерну було вирішено замінити існуючого перевізника, послугами якого давно користувалися, на нового. “Кюнель енд Агель” є міжнародним перевізником вантажів. Дане підприємство має власні представництва у багатьох країнах світу, в тому чисті і у м. Києві, але власний

транспорт нажаль відсутній, що ускладнює процес здійснення перевезення. Дане ускладнення пояснюється тим, що “Кюнель енд Агель” транспортує товари своїх клієнтів на автомобілях інших перевізників, які не являються “ТІРовськими”. Концерн “Укрросметал” користувався послугами цього підприємства лише 2 рази, а надалі було вирішено про відновлення контракту на перевезення із фірмою “Локс”.

Вся сутність конфлікту заключалась в наступному. Послуги фірми “Кюнель енд Агель” були замовлені німецькою стороною. Коли вантаж вирушив у дорогу, до концерну про це, звичайно, надійшло повідомлення . Але коли термін доставки минув, а вантаж так і не був привезений, було з’ясовано у даного перевізника, що у контракті на транспортування указано умову доставки вантажу, але строків там немає. Так цей перевізник доставив товар до м. Суми із запізненням на декілька днів, що призвело майже до повної зупинки роботи заводу і багатьох втрат з боку концерну.

Задля ефективного впровадження даного способу транспортування звичайно необхідна комунікаційна підтримка, яку забезпечують різні засоби зв’язку. Так для швидкого пошуку автомобіля, який би доставив вантаж до м. Суми автором пропонується використовувати послуги фірми “АВТО ТРАНС ІНФО".

Система АВТО ТРАНС ІНФО створена для організації обміну інформацією між учасниками ринку автомобільних вантажоперевезень: вантажовласниками, перевізниками, експедиторами, диспетчерами [38].

АВТО ТРАНС ІНФО являє собою постійно обновлювану через Інтернет базу даних. У систему щохвилини вноситься інформація про вантажі, що потрібно перевезти, і про вільні машини самими учасниками. Ця інформація відразу стає доступної всім користувачам.

Щоб стати користувачем системи АВТО ТРАНС ІНФО, необхідно заповнити форму реєстрації і визначити свої "Ім'я" і "Пароль" для входу в систему.

Працювати з АВТО ТРАНС ІНФО можна через сайт в Інтернеті і/чи спеціальне програмне забезпечення АВТО ТРАНС ІНФО Термінал. Другий варіант зручніше.

Користувачам системи надаються широкі можливості для підбора придатних вантажів і машин. При підборі можуть легко враховуватися технічні параметри (тип кузова, вага й обсяг вантажу), а також місце і час завантаження. Зручні сервісні функції, автоматизований пошук по заданих параметрах, дошка оголошень.

База даних складається з двох основних частин:

вантажі: (найменування, місце перебування і призначення, обсяг, вага, вимоги до машини, дата бажаного транспортування, контактні дані вантажовласника, примітка);

машини: параметри вільної чи подорожньої машини, маршрут і дата проходження, контактні дані вантажоперевізника).

Після одержання придатної інформації користувач зв'язується з власником вантажу (чи машини) прямо і домовляється про перевезення.

Співробітництво із даним підприємством дасть можливість мати доступ до контактної інформації фірм, що виставили в систему інформацію про заявку транспорту і зв'язуватися з ними прямо.

Підключення до системи (реєстрація) безкоштовно, але для користування послугами необхідно вносити абонентську плату, розмір якої варіюється в залежності від терміну бажаного підключення до системи.

Виробниче об’єднання "АВТО ТРАНС ІНФО" безкоштовно здійснює установку програми, яка дозволить користуватися послугами [42].

Використовуючи даний метод (розроблений автором та його вартість прорахована загальними зусиллями автора і співробітниками відділу ЗЕД) концерн “Укрросметал” зможе економити значні кошти.

Так, порівнюючи теперішню і можливу перевозу, можна відзначити економічний ефект, який можна буде отримати від запровадження нової системи.

Нижче, в таблиці 3.3.2, буде відображено економічний ефект, який потенціально можна отримати від впровадження запропонованих методів удосконалення процесу управління транспортними потоками на концерні “Укрросметал”.

Таблиця 3.3.2

Економічний ефект отриманий від впровадження запропонованих методів удосконалення процесу управління транспортними потоками

№	Витрати існуючого виду транспортування	Сума	Витрати потенційного виду транспортування	Сума	Економічний ефект (одне транспортування)
1.	Безпосередньо перевезення	550 дол. США	Безпосередньо перевезення	455 дол. США	95 дол. США
2.	В тому числі не передбачувані витрати	50 дол. США	В тому числі не передбачувані витрати	20 дол. США	30 дол. США
3.	Митне оформлення товару	150 дол. США	Митне оформлення товару	150 дол. США	-
4.	-	-	Витрати пов’язані із зберіганням на митному ліцензійному складі	35дол. США	-35 дол. США
5.	-	-	Користування послугами системи АВТО ТРАНС ІНФО	10 дол. США	-10 дол. США

Продовження табл.3.3.2

№	Витрати існуючого виду транспортування	Сума	Витрати потенційного виду транспортування	Сума	Економічний ефект (одне транспортування)
6.	Всього	700 дол. США		650 дол. США	50 дол. США

Беручи за точку відліку факт здійснення одного перевезення, необхідно відзначити, що розмір можливої економії складе 50 доларів США. Звичайно це не велика сума, але її розраховано лише на одне транспортування, а їх за рік буде здійснено в середньому від 32 до 44, тобто економія може скласти близько 1600-2200 доларів США.

Ця сума можливої економії не включає витрати на створення відділу логістики. У одному із попередніх підрозділів нами були прораховані дані витрати і їх сума складає 3000 грн., тож (курс національної валюти гривні до американського долара на 19.05.2003 р. складав 5.33 грн.) в доларовому еквіваленті це дорівнює 565 доларів США. Отже, економічний ефект складе від 1005 до 1635 доларів США.

Отже, при впровадженні даного способу транспортування концерн “Укрросметал” буде економити до 1005 до 1635 доларів США/рік, що дасть можливість більш ефективно використовувати дані кошти.

ВИСНОВКИ

В даній магістерській дипломній роботі автором було розглянуто теоретичний підхід до управління транспортними потоками, концепцію функціонування логістики, її функції, особливості транспортної логістики і можливість її практичного застосування на концерні “Укрросметал”.

На сьогоднішній час транспорт грає надзвичайно важливу роль для всіх без виключення суб’єктів господарювання і являється одним із найважливіших чинників ефективного розвитку економіки. Становлення ринкових економічних відносин підсилює цю роль транспорту, тому що при його особистій участі формуються регіональні товарні ринки. Стає більш актуальним головне завдання транспорту - прискорення обороту матеріальних цінностей, доставки готової продукції, перевезення людей, тому що це прямо торкається економічних інтересів як виробників, так і споживачів.

Ряд досліджень, які були проведені в галузі логістики виявили стійку закономірність в отриманні значних прибутків після запровадження логістичних методів управління транспортними потоками для фірм виробників та посередників.

Значна частина логістичних операцій на шляху руху матеріального потоку від первинного джерела сировини до кінцевого споживання здійснюється з застосуванням різних транспортних засобів. Витрати на виконання цих операцій складають до 25-40 % від суми загальних витрат на логістику [15].

Предметом транспортної логістики є комплекс завдань, зв'язаних з організацією переміщення вантажів транспортом загального призначення.

До завдань транспортної логістики слід відносити:

- вибір виду транспортного засобу;
- вибір типу транспортного засобу;
- спільне планування транспортного процесу зі складським і виробничим;
- спільне планування транспортних процесів на різних видах транспорту) у випадку змішаних перевезень;

- забезпечення технологічної єдності транспортно-складського процесу.
- визначення раціональних маршрутів доставки [1].

Сьогодні в Україні комплексний підхід до транспортної логістики в основному здійснюють окремі закордонні компанії. Їх практичний досвід показує, що навіть в існуючих економічних умовах України транспортна логістика дає можливість отримати значний економічний ефект. Використання принципів концепції транспортної логістики дасть можливість оптимізувати витрати та підвищити рентабельність фірми.

Концерн "Укрросметал" за період з 2000р по 2002 р. трансформувався із фінансово нестійкого, залежного підприємства у підприємство з певним запасом фінансової стійкості.

Та, необхідно відзначити, що будь-яке підприємство в любий момент часу може втратити свої конкурентні позиції, якщо не буде постійно слідкувати за ринковими змінами. Наслідком втрати даної позиції буде втрата значної частки клієнтів. Тому необхідно постійно використовувати всі можливі шляхи щодо удосконалення своєї діяльності.

Під час здійснення фінансового аналізу підприємства було виявлено один із важливих факторів, що являються запорукою ефективної діяльності кожного підприємства, і його детальний розгляд показав невтішні результати. Мова йде про показник собівартості реалізованої продукції.

Даний показник виріс на 17,8 % (1558,78 тис.грн..). Це стало результатом підвищення цій на імпортовану продукцію та на її транспортування. Відомо, що основні комплектуючі для своїх товарів підприємство закупляє закордоном, що забезпечує продукції сильну конкурентну позицією. Тому значну частину при здійсненні розрахунків собівартості займає стаття транспортування цих комплектуючих. Якщо взяти за основу рівень збільшення рентабельності реалізованої продукції, що склав 17,8 %, то можна із упевненістю стверджувати, що приблизно 4-5 % (77,94 тис.грн.) займають витрати на транспортування як експорт, так і імпорт.

Удосконалення ж процесу перевезення лише комплектуючих із Німеччини дасть значну економію для концерну.

У зв’язку з цим автором були запропоновані наступні способи удосконалення процесу транспортування:

По-перше: створити власний відділ логістики, який би розробляв та слідкував за практичною реалізацією нововведень (найголовніша завдання на сьогоднішній день – це оптимізація транспортних потоків);

По-друге: змінити існуючу систему доставки вантажу. Концерн “Укрросметал” повинен заключити договір з митним ліцензійним складом відносно тимчасового збереження товару, який буде надходити із Німеччини на час необхідний для його митного оформлення та перевантаження на інший транспортний засіб. Згідно із інформацією отриманою від декларанта концерну термін тимчасової оренди буде займати приблизно 24-36 годин. У разі існування даного договору німецький перевізник буде довозити товар лише до м. Яготин і там його залишати на митному ліцензійному складі.

Нижче запропоновано оптимальний маршрут перевезення комплектуючих:

Шпар (Оберхаузен) - Яготин - автоперевезення

Яготин - Суми - автоперевезення.

При запровадженні даної системи доставки вантажу підприємство за здійснення транспортування і за митне оформлення буде оплачувати разом в розмірі 650 доларів США.

Даний підхід є можливим використовувати в тому разі, коли сторони домовились про точні строки поставки, тобто постачальник (за умови, коли він сам заключає договір перевезення), або власне перевізник повинен буде постійно контролювати процес транспортування і при необхідності інформувати співробітників концерну про можливі проблеми у дорозі.

Для реалізації наміченого плану необхідно також домовитись із перевізниками про зміну умов транспортування, за якими вони повинні будуть доставляти вантаж не в м. Суми, а до кордону м. Яготин (за умовами DAF).

При здійсненні розрахунку здійснення одного перевезення виявлено, що розмір можливої економії складе 50 доларів США. Звичайно це не велика сума, але її розраховано лише на одне транспортування, а їх за рік буде здійснено в середньому від 32 до 44, тобто економія може скласти близько 1600-2200 доларів США.

Дана сума не включає витрати на створення відділу логістики (їх розмір складає 3000 грн.- в доларовому еквіваленті це дорівнює 565 доларів США). Отже, *економічний ефект* складе від 1005 до 1635 доларів США.

Аналізуючи усе вищесказане можна сказати, що мета роботи досягнута, тобто на основі результатів проведеного аналізу практичної ситуації розроблено комплекс заходів щодо вдосконалення діяльності підприємства шляхом удосконалення процесу управління транспортними потоками на підприємстві (в даному випадку транспортування вантажу із Німеччини).

Також слід зазначити, що і всі завдання, які автор ставив перед собою були виконані з використанням як загальнонаукових методів так і специфічних.

Перспективність і значущість даного напряму діяльності, тобто удосконалення транспортних потоків, є непереоціненною для сучасних фірм, тому він потребує подальшого вивчення, удосконалення і втілення в життя на кожному українському підприємстві.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1 Альбеков А.У. Логистика в управлении коммерческим оборотом вторичных ресурсов. СПб.: СПбГУЭФ, 1998.

2 Альбеков А.У. Проблемы логистики торговли средствами производства. Ростов-на-Дону**:** РГЭА, 1998.

3 Альбеков А.У., Грибов Е.М. Закономерности развития транспортно-складской логистики на региональном уровне. Ростов-на-Дону: РГЭА,1999**.**

4 Аникин Б.А**.** Высший менеджмент для руководителей. М: ИД «Инфра-М», 2000**.**

5 Афанасьева Н.В. Логистические системы и российские реформы. СПб:СпбЭФ, 1995.

6 Бауэрсокс Дональд Дж., Класс Дейвид Дж.. Логистика, интегрированная цепь поставок. М: ЗАО «Олимп-Бизнес», 2001.

7 БариловичА. П., Воркут А.И. Концепция международных перевозок грузов. К., 1995.

8 Бережной В.И. Методы и модели логистического подхода к управлению автотранспортным предприятием. Ставрополь: Ставроп. гос. техн. ун-т, Интеллект-сервис; 1997.

9 Бережной В И., Бережная Е.В. Методы и модели управления материальными потоками микрологической системы автопредприятия. Ставрополь:Интеллект-сервис, 1996.

10 Бизнес и логистика 98: Сб. материалов 2-й Международной конфренции-семинара «Логистика и бизнес 98», Москва, 28-29 января 1998г./Под общ ред**.** Л.Б.Миротина и др. М.: Брандес, 1998.

11 Воркут А. И. Концепция, проблемы и задачи развития логистических систем. Научно-практические семинары. К., 1998.

12 Глобусь О. Логістика. – Економічна думка . Тернопіль, 1998.-160 с.

13 Гаджинский А.М. Логистика: методические рекомендации к изучению тем : - М.:МУПК, 1994. – 30 с.

14 Гаджинский А.М. Основы логістики. Учеб. пос. – М., 1995, - 122 с.

15 Гордон М.П., Тишкин Е.М., Как осуществить экономическую доставку товара отечественному и зарубежному покупателю: Справочное пособие для предпринимателя. – Транспорт, 1993, 64 с.

16 Гордон М.П. Функции и развитие логистики в сфере товарообращения – Риск, 1993, №1

17 Дегтяренко В.Н. Основы логистики и маркетинга : Ростов на Дон.гос.акад.строительства,1992,127 с.

18 Залманова М.Е. Управление системами переработки, хранения и доставки продукции: Логистическая концепция: Учеб. пос./ Саратов,1990, 64 с.

19 Залманова М.Е. Логистика. – Саратов, СГТУ,1995. – 166 с.

20 Калугин В.К. Логистика торгового предприятия: формирование и управление стратегией развития. - СПб., 1998. - 185с.

21 Котлер Ф. Основы маркетинга – М.: Прогресс, 1990.

22 Киршина М.В. Коммерческая логистика. - М., 2001. - 256с.

23 Михайлова О.И. Введение в логистику: Учеб.-метод. пособие. - М.: Дашков и К, 1999. - 103с.

24 Мясникова Л.А. Логистика экономики среднего звена. - СПБ.: СПбУЭФ, 1997. - 72с.

25 Неруш Ю.М., Лозовой Я.Ю., Шабанов Б.В. Грузовые перевозки и тарифы. – М.: Транспорт.1989.

26 Неруш Ю.М. Снабжение и транспорт. Эффективное взаимодействие. – М.: Экономика,1990.

27 Неруш Ю.М. Коммерческая логистика: Учебник для вузов. – М.: Банки и биржи, ЮНИТИ, 1997. – 271 с.

28 Родников А.Н. Логистика.: Терминолог.словарь – М.: Экономика,1995.

29 Родников А.Н. Логистика: Терминол. словарь. - М.: Инфра-М, 2000. - 340с.

30 Рынок и логистика. – М.: Транспорт,1993.

31 Профсоюзы на капиталистических предприятиях. Организационная структура, формы, методы и направления деятельности/ Под ред. С.А.Ершова. - М.: Наука, 199

32 Семененко А.И. Логистика. Словарь и библиография: Справ. Пособие / С.-Петерб. гос. ун-т экономика и финансов. - СПб., 1999. - 67с.

33 Семененко А.И. Предпринимательская логистика. - СПб.: Политехника, 1997. - 348с.

34 Сергеев В.И. Менеджмент в бизнес-логистике. – М.: Информационно – издательский дом «ФИЛИНЪ». 1997. - 608с

35 Смехов А.А. Введение в логистику. – М.: Транспорт, 1993.

36 Смехов А.А Логистика и транспорт. – М.: Транспорт, 1993

37 Транспортная логистика. – М.: Бранусс, 1996. – 145 с.

38 Транспортная логистика: Учебное пособие. / Под. ред. Миротиной Л.Б. – М.: МГАДИ(ТУ), 1996. - 145 с

39 Логістика: Навчальний посібник / Під ред.Б.А.Анікіна. - М.: ИНФРА-М, 1999. - 327 с.

40 Интермодальные и мультимодальные системы // Транспорт, ВИНИТИ, № 1 1992 г.

41 Ronald H. Ballou. Basic business logistics. New York, 1987. – 438с.

42 www. madi .ru / logistic

43 Уотермен Р. Фактор обновления. Как сохраняют конкурентоспособность лучшие компании: Пер. с англ./ Под ред. В.Т. Рысина. - М.: Прогресс, 1988

44 Цены и ценообразование в рыночной экономике. - С.- Пб.: СпбУЭиФ, 1992.

45 Хатунцев В.М. и др. Экономическое регулирование: формы и методы. - С.-Пб.: СпбУЭиФ, 1992

46 Жданова Л. А. Организация и управление капиталистической промышленной фирмой. - М.: Университет дружбы народов, 1987

47 Хоскинг А. Курс предпринимательства. - М.: МО, 1993.

48 БорисовО. Г. Журнал «Маркет-ревю», 1998 р.

49 Цветов Ю.М. Научные проблемы и практические задачи интеграции транспорта Украины в европейскую и мировую транспортные системы. Сборник докладов «Транспорт — в 21 век». Одесса, 1998, с. 169—179.

50 Радионов Р.А., Радионов А.Р. Управление сбытовыми запасами и оборотными средствами предприятий. М.: Дело и сервис, 1999, с. 22.

51 Смирнов Ю.П. Задачи транспортной логистики. // Логинфо. – 1998.– с. 16-18.

52 Миротин Л. Б. Проектирование доставки грузов // РИСК. - 1996. - №6

53 Панаев Э.В. Особенности использования логистики в смешанной экономике // Маркетинг. - 1997. - N 3. - С.58-61.

54 Ю.Лебедев. Распределительные сервис-центры в цепи поставок материалов. Логистика 2000г. №4, с. 169-179.

55 Резер С.М. Транспортные проблемы в городских системах логистики // Транспорт: наука, техника, управление, № 3, 1993 г.

“Додаток А“

КОМПРЕСОР ВВ-25/8, ВВ 32/8

“Додаток Б“

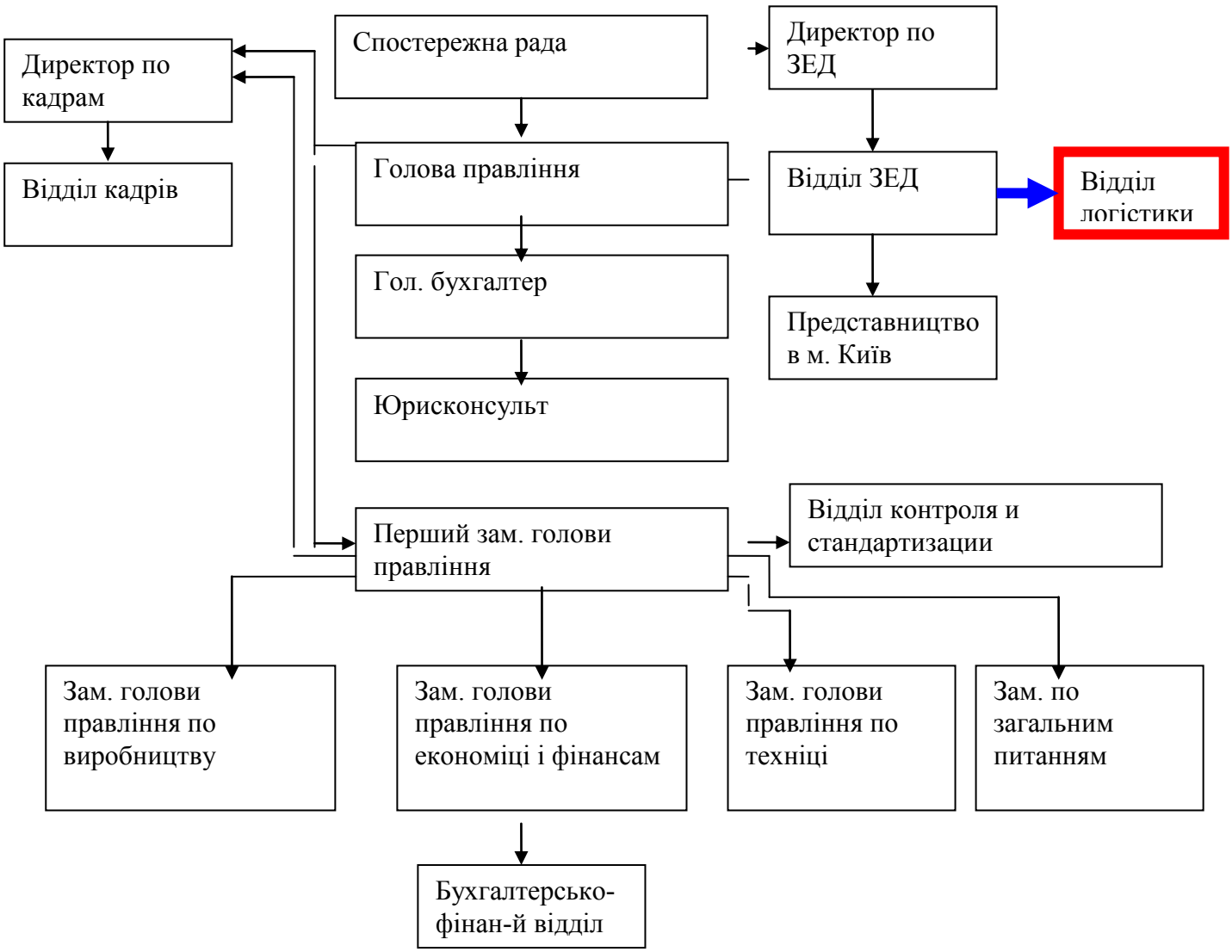
КОМПРЕСОР НВЭ-6/7

“Додаток В“

КОМПРЕСОР НВЭ-2,2/7, НВЭ-3,5/7

“Додаток Д“

МОДЕЛЬНИЙ РЯД ПОВІТРОДУВОК

“Додаток Ж“

ОРГАНІЗАЦІЙНА СТРУКТУРА КОНЦЕРНУ “УКРРОСМЕТАЛ”