

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ХАРЧОВИХ ТЕХНОЛОГІЙ**

**Інститут (факультет) Навчально-науковий інститут економіки і управління
Кафедра економіки праці та менеджменту**

«До захисту в ЕК»

«До захисту допущено»

Директор інституту (декан факультету)

Завідувач кафедри

_____ Шеремет О.О.
(підпис) (прізвище та ініціали)

_____ Березянко Т.В.
(підпис) (прізвище та ініціали)

«__» _____ 2021 р.

«__» _____ 2021 р.

**КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА
НА ЗДОБУТТЯ ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ БАКАЛАВРА**

зі спеціальності _____ 073 «Менеджмент» _____
(код та спеціальності)

освітньо-професійної програми «Менеджмент» _____

на тему: «Удосконалення організації перевезень при здійсненні зовнішньоекономічної діяльності»

Виконав: здобувач 4 курсу, групи б

Даниленко Надія Михайлівна
(прізвище та ініціали)

_____ (підпис)

Керівник: к. е. н., доц. Шереметинська Оксана Валеріївна
(прізвище та ініціали)

_____ (підпис)

Рецензент _____
(прізвище та ініціали)

_____ (підпис)

Засвідчую, що в цій кваліфікаційній
роботі немає запозичень із праць
інших авторів без відповідних
посилань.

Здобувач _____
(підпис)

Київ – 2021 р.

НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ХАРЧОВИХ ТЕХНОЛОГІЙ

Інститут навчально-науковий інститут економіки і управління
Кафедра економіки праці та менеджменту
Освітній ступінь бакалавр
Спеціальність 073 «Менеджмент»
Освітня програма «Менеджмент»

ЗАТВЕРДЖУЮ
Завідувач кафедри економіки
праці та менеджменту

_____ Т.В. Березянюк

“27” січня 2021 року

ЗАВДАННЯ

НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ ЗДОБУВАЧА

Даниленко Надії Михайлівні

1. Тема роботи Удосконалення організації перевезень при здійсненні зовнішньоекономічної діяльності

керівник роботи Шереметинська Оксана Валеріївна, к.е.н., доцент

затверджені наказом вищого навчального закладу від 21.01.2021 р № 50-КС.

2. Строк подання здобувачем роботи 24 травня 2021р.

3. Вихідні дані до роботи законодавчі та нормативні акти, аналітичні та статистичні матеріали стосовно теми проекту, бухгалтерська, статистична звітність та аналітичні матеріали ТДВ «Яготинський маслозавод»

4. Зміст розрахунково-пояснювальної записки (перелік питань, які потрібно розробити) Розділ 1. Теоретико-методичні засади організації перевезень при здійсненні ЗЕД підприємства. Розділ 2. Дослідження діяльності ТДВ «Яготинський маслозавод» та особливостей організації перевезень в ЗЕД підприємства. Розділ 3. Удосконалення організації перевезень при здійсненні ЗЕД ТДВ «Яготинський маслозавод»

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

Результати дослідження знайшли відображення в 9 рисунках та 25 таблицях ілюстративного матеріалу

6. Консультанти розділів роботи

| Розділ | Прізвище, ініціали та посада консультанта | Підпис, дата | |
|--------|---|----------------|------------------|
| | | завдання видав | завдання прийняв |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |

7. Дата видачі завдання 27 січня 2021 року

КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН

| № з/п | Назва етапів виконання кваліфікаційної роботи | Строк виконання етапів роботи | Примітка |
|-------|--|-------------------------------|----------|
| 1 | Збір та вивчення джерел інформації для написання дипломної роботи. Складання бібліографії наукових джерел. | 29.01.2021 р. | |
| 2 | Розроблення та затвердження плану роботи керівником дипломної роботи і керівником проектної групи | 05.02.2021 р. | |
| 3 | Робота над вступом до дипломного проекту | 10.02.2021 р. | |
| 4 | Підготовка першого розділу, висновків до нього та подання його керівнику | 09.03.2021 р. | |
| 5 | Підготовка другого розділу, висновків до нього та подання його керівнику | 05.04.2021 р. | |
| 6 | Підготовка третього розділу, висновків до нього та подання його керівнику | 26.04.2021 р. | |
| 7 | Підготовка висновків до роботи та подання його керівнику | 04.05.2021 р. | |
| 8 | Доопрацювання роботи з урахуванням зауважень керівника | 12.05.2021 р. | |
| 9 | Остаточне оформлення роботи. Формування проекту доповіді, ілюстративного матеріалу. Погодження з керівником дипломної роботи | 14.05.2021 р. | |
| 10 | Подання завершеної роботи на розгляд комісії з попереднього захисту | 17.05.2021 р. | |
| 11 | Подання завершеної роботи на розгляд завідувачу кафедри та подача електронного варіанту роботи для перевірки на плагіат | 24.05.2021 р. | |
| 12 | Захист кваліфікаційної роботи | Згідно графіку захисту | |

Здобувач

_____ (підпис)

Н. М. Даниленко

(прізвище та ініціали)

Керівник роботи

_____ (підпис)

О.В. Шереметинська

(прізвище та ініціали)

АНОТАЦІЯ

У випускній кваліфікаційній роботі розглянуто і узагальнено існуючі теоретико – методичні засади організації перевезень при здійсненні ЗЕД підприємства. В роботі описано сутність транспортних перевезень у ЗЕД, завдання та цілі їх організації, а також розглянуто трактування організації перевезень.

Для оцінки доцільності запропонованого заходу було визначено сучасний рівень розвитку ТДВ «Яготинський маслозавод» та охарактеризовано його систему організації перевезень в ЗЕД.

На основі дослідження результатів організації перевезень в ЗЕД на ТДВ «Яготинський маслозавод» було розроблено пропозиції щодо оптимізації організації перевезень в ЗЕД підприємства.

Проведені розрахунки свідчать, що запропонований проект є прибутковим та в подальшому можливе його впровадження на підприємстві.

Випускна робота складена на 96 сторінках (без урахування додатків), містить 25 таблиць, 9 рисунків.

Ключові слова: ОРГАНІЗАЦІЯ ПЕРЕВЕЗЕННЯ, ТРАНСПОРТ, ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНА ДІЯЛЬНІСТЬ, МОЛОЧНА ПРОМИСЛОВІСТЬ.

SUMMARY

In the final qualifying work the existing theoretical and methodical bases of the organization of transportations at realization of FEA of the enterprise are considered and generalized. The paper describes the essence of transport transportation in foreign economic activity, tasks and goals of their organization, as well as the interpretation of transportation organization.

To assess the feasibility of the proposed measure, the current level of development of Yagotyn Dairy Plant was determined and its system of organization of transportation to foreign economic activity was characterized.

Based on the study of the results of the organization of transportation in foreign trade at TDV "Yagotinsky butter factory" proposals were developed to optimize the organization of transportation in foreign trade of the enterprise.

The calculations show that the proposed project is profitable and in the future it is possible to implement it at the enterprise.

The final work is made on 96 pages (excluding appendices), contains 25 tables, 9 figures.

Key words: ORGANIZATION OF TRANSPORTATION, TRANSPORT, FOREIGN ECONOMIC ACTIVITY, DAIRY INDUSTRY.

ЗМІСТ

| | |
|---|-----------|
| ВСТУП..... | 7 |
| РОЗДІЛ 1 ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ ЗАСАДИ ОРГАНІЗАЦІЇ | |
| ПЕРЕВЕЗЕНЬ ПРИ ЗДІЙСНЕННІ ЗЕД ПІДПРИЄМСТВА..... | 9 |
| 1.1. Теоретичні аспекти організації перевезень..... | 9 |
| 1.2. Методичні підходи до організації перевезень в ЗЕД підприємства.... | 21 |
| Висновки до розділу 1..... | 36 |
| РОЗДІЛ 2 ДОСЛІДЖЕННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ТДВ «ЯГОТИНСЬКИЙ | |
| МАСЛОЗАВОД» ТА ОСОБЛИВОСТЕЙ ОРГАНІЗАЦІЇ ПЕРЕВЕЗЕНЬ | |
| В ЗЕД ПІДПРИЄМСТВА..... | 38 |
| 2.1. Загальна характеристика діяльності ТДВ «Яготинський маслозавод»... | 38 |
| 2.2. Аналіз фінансово-економічної діяльності підприємства | 46 |
| 2.3. Аналіз системи організації перевезень в ЗЕД ТДВ «Яготинський | |
| маслозавод»..... | 59 |
| Висновки до розділу 2..... | 65 |
| РОЗДІЛ 3 УДОСКОНАЛЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ПРИ | |
| ЗДІЙСНЕННІ ЗЕД ТДВ «ЯГОТИНСЬКИЙ МАСЛОЗАВОД»..... | 67 |
| 3.1. Прийняття управлінського рішення з підвищення ефективності | |
| організації перевезень в ЗЕД підприємства..... | 67 |
| 3.2. Обґрунтування доцільності вибору виду транспорту при організації | |
| перевезень на зовнішніх ринках | 75 |
| Висновки до розділу 3 | 83 |
| ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ..... | 85 |
| СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ..... | 89 |
| ДОДАТКИ | |

ВСТУП

Характерною особливістю сучасного етапу світогосподарського розвитку є економічна взаємозалежність країн усього світу, що насамперед виявляється у відкритості економік країн та зростаючій ролі зовнішнього фактору розвитку національних економік. Світовий ринок у процесі розвитку міжнародних економічних зв'язків усе більше розширюється та поглиблюється, поступово набуваючи нових рис і особливостей. Зростає обсяг і різноманітність транспортних послуг. Транспорт забезпечує практично усі види міжнародних економічних відносин і є невід'ємною складовою зовнішньої торгівлі. Транспортні операції починають і завершують процес реалізації зовнішньоторговельного контракту. Витрати на транспортування і пов'язані з ним операції включаються до ціни товару або проявляються у ній побічно. Неправильно розрахована транспортна складова у контрактній ціні товару нерідко призводить до збільшення витрат на міжнародне перевезення та неефективності реалізації зовнішньоторговельної операції у цілому. Тому організація перевезень в ЗЕД, пошук напрямків перевезень і способів доставки товарів, форм та методів організації, управління перевізним процесом з метою зменшення витрат стає вагомим фактором розвитку і функціонування зовнішньої торгівлі.

Питання теорії та практики організації перевезень при здійсненні зовнішньоекономічної діяльності розглядалися в працях відомих зарубіжних науковців: Кендалла Л., Ліндєрта П., Альдертона П., Бенсона Д. Гехтбарга А. та інші. О. Анцелєвич, В. Бабич, О. Дейнека, В. Гурнак, Л. Новикова, Л. Ковалєвська, Л. Позднякова, О. Покрещук, К. Холопов, П. Буніч, В.Лівшиць, Е.Лимонов, М. Прімаков, та ін.

Відповідно дослідження питань організації перевезень при здійсненні ЗЕД з урахуванням принципів формування ефективних взаємовідносин між суб'єктами системи транспортного обслуговування зовнішньоекономічної діяльності підприємств є актуальним.

Метою роботи є дослідження теоретичних та практичних аспектів управління транспортними перевезеннями в ЗЕД підприємства

Поставлена мета дослідження обумовила необхідність вирішення таких завдань:

- розглянути економічну суть поняття «організація перевезень»;
- ознайомитися з методичними підходами до організації перевезень в ЗЕД підприємства;
- надати загальну характеристику діяльності ТДВ «Яготинський маслозавод»;
- проаналізувати фінансово-економічну діяльність підприємства;
- проаналізувати системи організації перевезень в ЗЕД ТДВ «Яготинський маслозавод»;
- прийняти управлінське рішення з підвищення ефективності організації перевезень в ЗЕД підприємства;
- обґрунтувати доцільність вибору виду транспорту при організації перевезень на зовнішніх ринках.

Об'єктом дослідження є процес організації перевезень вантажів на підприємстві при здійсненні ЗЕД.

Предметом дослідження є теоретичні, науково-методичні, практичні аспекти аналізу, оцінювання та удосконалення організації перевезень ТДВ «Яготинський маслозавод».

Методи дослідження: порівняння, систематизації та узагальнення (для розроблення пропозицій щодо удосконалення організації міжнародних транспортних перевезень).

Інформаційною базою для досліджень стали: дані статистичної та фінансової звітності підприємства, дані мережі Internet, власні аналітичні розрахунки.

РОЗДІЛ 1 ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ ЗАСАДИ ОРГАНІЗАЦІЇ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ПРИ ЗДІЙСНЕННІ ЗЕД ПІДПРИЄМСТВА

1.1. Теоретичні аспекти організації перевезень

Вантажоперевезення - це одна з найважливіших ланок інфраструктури будь-якої держави в світі, тому що саме з їх допомогою виробляються практично всі торгові угоди на будь-якому рівні, включаючи міжнародні угоди.

Адже успіх в бізнесі для більшості дрібних фірм, а також великих корпорацій, безпосередньо залежить від якості послуг при проходженні митного оформлення. Навіть фізичні особи, побачивши, де-небудь на просторах інтернету цікаву дрібничку, клацають і купують її. І тут вступають в силу послуги митного брокера.

І в цю епоху інформатизації суспільства з'явилася велика кількість різних компаній, які надають не тільки транспортні перевезення вантажів, а й додаткові послуги, наприклад, однією з найважливіших, є експедирування і логістика.

Міжнародні перевезення вантажів, для компаній, це часті проблеми з транспортуванням, страхуванням вантажу, підписанням супровідних документів і доручень. Всі ці операції командно виконують різні люди. Найчастіше експедирування вантажів здійснює компанія-виконавець, тоді організацію доставки виконує брокер, дозволяючи замовнику уникнути паперової тяганини і при цьому бути впевненим в тому, що вантаж гарантовано дійде до місця призначення [11].

Працюючи з експедиторами, клієнт має можливість вибрати оптимізований маршрут, по якому буде проходити вантаж. Це, безсумнівно, зведе до мінімуму втрати часу і грошей. Довіряючи вантаж компанії-виконавцю, замовник отримує гарантію збереження свого вантажу.

Транспортний супровід експедитором гарантує уникнення можливого втрати вантажу, і мінімізує термін затримок з постачання.

Якщо вантаж експедируються, то всю відповідальність за своєчасну і якісну доставку вантажу бере на себе компанія, яка надає послугу. Клієнт всього лише

оформляє довіреність на певну людину (експедитора), який за контрактом зобов'язаний займатися всіма справами і проблемами, пов'язаними з доставкою вантажу в пункт призначення. Експедитор супроводжує вантаж весь маршрут, починаючи від початку його навантаження, закінчуючи його розвантаженням в призначеному місці. На всьому протязі шляху проходження вантажу експедитор вирішує всі проблеми, забезпечуючи швидкість доставки і безпеку ввіреного йому майна [23].

Замовнику залишається надати вантаж на місці навантаження і прийняти його в пункті призначення. Експедиторська компанія оптимізує маршрут, який допоможе максимально скоротити всі витрати і оформляє всі необхідні супровідні документи.

За своєю суттю організація перевезень вантажів являє собою складний комплекс заходів, який включає в себе кілька основних етапів. До них відноситься, в першу чергу, підбір транспортного засобу, складання маршруту і визначення модальності вантажоперевезення. Безпосередньо процес транспортування складається з наступних стадій [5]:

- навантаження товару у вантажовідправника;
- доставки вантажу на склад і консолідації;
- завантаження до транспортного засобу;
- митного оформлення (стосується міжнародних відправлень);
- вантажоперевезення одним або декількома видами транспорту;
- розмитнення вантажу при доставці;
- розвантаження в пункті призначення;
- допоміжних послуг - упаковки в тару, страхування, зберігання, інформаційному супроводі вантажу тощо.

Організація перевезень вантажів може проводитися різними способами. Існує кілька категорій, за якими можна класифікувати вантажоперевезення [7]:

Вид транспорту. Він може бути сухопутним (автомобільним або залізничним), водним (морським або річковим) та авіаційним. У багатьох випадках застосовується комбінований спосіб доставки, коли використовується кілька видів транспорту.

Модальність. Існують унімодальне, мультимодальні та інтермодальні

вантажоперевезення. У першому випадку транспортування виконується одним видом транспорту, а в другому і третьому - декількома. Різниця між мультимодальні та інтермодальні полягає в особливостях організації перевезення вантажу. Перша передбачає роботу за договором тільки з одним перевізником, а остання - з різними компаніями.

Регіональність. Розрізняють міські, приміські, регіональні, міжміські і міжнародні перевезення вантажів.

Організація перевезення вантажів - це складний процес, який вимагає певних ресурсозатрат, досвіду і знань, а також витримки і терпіння.

При організації перевезень вантажів важливо правильно вибрати вид транспорту. Кожен з них має свої переваги й недоліки [18]:

залізничний. Дозволяє перевозити великий обсяг вантажів різних типів на далекі відстані незалежно від погодних умов. Недоліком є жорстка прив'язка до мережі залізниць;

автомобільний. Організація перевезень вантажу в цьому випадку відрізняється зручністю, так як часто дозволяє обійтися без проміжних перевантажень протягом усього маршруту від відправника до одержувача. Також цей варіант характеризується високою швидкістю транспортування. До недоліків можна віднести порівняно невелику вантажопідйомність і потреба в дорогому паливі;

морський. Найбільш дешевий транспорт, який дозволяє перевозити тисячі тонн вантажу. Він відрізняється низькою швидкістю руху і вимагає наявності виходу до моря з портової інфраструктурою;

авіаційний. Організація перевезень вантажів цим видом транспорту дозволяє максимально скоротити час доставки. Крім того, існують регіони, транспортування в які можлива тільки по повітрю. Головний недолік цього варіанту - висока вартість і наявність обмежень за габаритами і масою вантажу.

Широке поширення в останні роки отримали контейнерні перевезення. Вони передбачають використання стандартних контейнерів, які дозволяють здійснювати безперевантажувальних мультимодальне доставку. Це дозволяє прискорити і

здешевити процес транспортування.

Озглянемо особливості організації перевезень в залежності від виду транспорту.

Перевезення вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу і пошти залізничним транспортом загального користування організується на договірних засадах. Для забезпечення виконання договірних зобов'язань здійснюється перспективне та поточне планування перевезень.

Умови та порядок організації перевезень, у тому числі в прямому змішаному сполученні, за участю залізничного та інших видів транспорту, нормативи якості вантажних перевезень (терміни доставки, безпека перевезень, схоронність вантажів) та обслуговування пасажирів, відправників і одержувачів вантажів визначаються Статутом залізниць України, Правилами перевезень вантажів та Правилами перевезень пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України [18].

Господарська діяльність щодо перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів залізничним транспортом загального користування провадиться на підставі ліцензії, яка видається в порядку, встановленому законодавством.

До переваг вантажоперевезень залізничним транспортом належать такі:

1. Вартість вантажоперевезень залізничним транспортом набагато нижча, ніж вартість транспортування вантажів повітряним або морським транспортом (для міжнародних перевезень).

2. Перевезення вантажів на великі відстані вигідніше здійснювати саме залізничним транспортом, оскільки вантажопідйомність вагонів набагато вища за вантажопідйомність автомобілів.

3. За допомогою платформ можна здійснити перевезення негабаритних і довгомірних вантажів, що найчастіше є неможливим в автотранспорті.

4. Залежно від виду вантажу можна вибрати тип вагона, а це впливає на вартість перевезення і збереження вантажу. Перевезення залізничним транспортом дають змогу доставляти вантажі навіть за поганих погодних умов. Відсоток своєчасного прибуття вантажів на станцію за допомогою залізничного транспорту набагато вищий, ніж автомобільним транспортом.

5. Перевезення залізничним транспортом – це мінімальні ризики затримки вантажів у дорозі.

Згідно з ч. 1 ст. 908 Цивільного Кодексу України (ЦКУ): «... перевезення вантажу здійснюється за договором перевезення. Це правове положення передбачає, що підставою для здійснення перевезення вантажу є укладення договору перевезення, що повинен бути засвідчений відповідним письмовим документом [18].

У залізничному транспорті такі документи мають назву перевізних документів, тобто накладної та інших залізничних документів на вантаж. Відповідно до СЗУ, накладна – це основний перевізний документ встановленої форми, оформлений відповідно до Статуту Залізниць України (СЗУ) та Правил перевезення вантажів і наданий залізниці відправником разом із вантажем. Накладна є обов’язковою двосторонньою письмовою формою угоди на перевезення вантажу, яка укладається між відправником і залізницею на користь третьої сторони – одержувача. Накладна супроводжує вантаж на всьому шляху перевезення до станції призначення, де видається одержувачу разом із вантажем [18].

Відповідно до правових положень СЗУ, накладна складається з таких обов’язкових положень:

- 1) відомостей про вантажовідправника (найменування та поштова адреса);
- 2) відомостей про одержувача (код та адреса);
- 3) відомостей про вантаж (маса, вантаж, кількість місць, вартість);
- 4) швидкості вантажу (вантажна або велика).

До інших залізничних перевізних документів належать такі:

- 1) вантажна квитанція про прийом до перевезення вантажу;
- 2) дорожня відомість, що повторює відомості, які містяться в накладній;
- 3) електронна копія комплексу перевізних документів;
- 4) документи, які необхідні для виконання санітарних, митних та інших адміністративних правил;
- 5) сертифікат на продукцію, що відвантажують [18].

Відповідно до ст. 307 ГКУ, ст. 909 ЦКУ, ст. 22 Угоди про міжнародне залізничне

вантажне сполучення (УМВС) за договором перевезення вантажу одна сторона (перевізник) зобов'язується доставити довірений їй другою стороною (вантажовідправником) вантаж до пункту призначення в установленій законодавством чи договором строк та видати його особі, яка має право на одержання вантажу (вантажодержувачеві), а відправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату [18].

Згідно із СЗУ, за договором залізничного перевезення вантажу залізниця зобов'язується доставити ввірений їй вантажовідправником вантаж у пункт призначення в зазначений термін і видати його одержувачу, а відправник зобов'язується сплатити за перевезення встановлену плату [18]. Умови та порядок організації перевезень, нормативи якості вантажних перевезень (терміни доставки, безпека перевезень, схоронність вантажів) та обслуговування відправників і одержувачів вантажів визначаються СЗУ, Правилами перевезень вантажів [18].

Для перевезень вантажів на короткі відстані найчастіше використовується вантажний автомобільний транспорт, який забезпечує перевезення товарів від станцій залізниць, зі складів виробничих і сільськогосподарських підприємств на склади оптових підприємств і з цих складів в об'єкти роздрібної та дрібно-роздрібної торговельної мережі, для переміщення товарів між магазинами і для виїзної торгівлі.

Основними нормативними документами, які регламентують перевезення вантажів автомобільним транспортом, є Статут автомобільного транспорту і Правила перевезення вантажів автомобільним транспортом в Україні [9].

В сучасних умовах багато підприємств торгівлі володіють власними засобами автомобільного транспорту і виконують ним перевезення вантажів. Разом з тим часто для цих перевезень використовується транспорт спеціалізованих автотранспортних підприємств, які належать до категорії транспорту загального користування.

Підприємства торгівлі висувають до рухомого складу автомобільного транспорту специфічні експлуатаційні і технологічні вимоги. Зокрема, автотранспорт для перевезень повинен:

- бути спеціалізованим, тобто: а) відповідати оптимальним умовам перевезень

конкретних груп та найменувань товарів; б) забезпечувати механізацію вантажно-розвантажувальних робіт при виконанні транспортно-експедиційних операцій;

- відповідати вимогам розвитку перспективних транспортних систем, зокрема контейнерної транспортної системи;

- бути високоманевровим, мати широкий діапазон вантажопідйомності;

- передбачати можливість збільшення габаритів кузова та пристосованість їх для багатоярусного укладання товарів з метою ефективного використання вантажопідйомності транспортних засобів.

Автомобільним транспортом здійснюються перевезення, які класифікуються за:

- належністю транспорту (транспорт загального користування, відомчий транспорт, власний транспорт підприємницьких організацій та формувань);

- відстанню перевезень (приміські, міжміські, міжнародні);

- способами організації і виконання перевезень (централізовані, децентралізовані, прямі, змішані, комбіновані, контейнерні, пакетні);

- тривалістю перевезення (постійні, сезонні, тимчасові);

- видами вантажів (за видами продукції або видами тари);

- розмірами парти вантажів (масові, партійні, дрібно-партійні).

Оформлення перевезень вантажів товарно-транспортними накладними здійснюється незалежно від умов оплати за роботу автомобіля. Вантажовідправник повинен виписати товарно-транспортну накладну на перевезення вантажів у кількості, не меншій ніж 4 примірники, засвідчити їх підписом і за необхідності печаткою (штампом). Після прийняття вантажу згідно з товарно-транспортною накладною експедитор (водій) підписує всі її примірники. Перший примірник товарно-транспортної накладної залишається у вантажовідправника, другий — передається експедитором (водієм) вантажоодержувачу, третій і четвертий примірники, засвідчені підписом вантажоодержувача (у разі потреби — печаткою або штампом), передаються перевізнику.

У тих випадках, коли в товарно-транспортній накладній немає можливості перелічувати всі найменування вантажу, підготовленого для перевезення, до такої

накладної замовник додає документ довільної форми з обов'язковим зазначенням відомостей про вантаж. У цих випадках в товарно-транспортній накладній зазначається, що до неї додається як товарний розділ документ, без якого товарно-транспортна накладна вважається недійсною і не може використовуватись для розрахунків із замовником.

Основними етапами технологічного процесу перевезення вантажів автомобільним транспортом є:

- приймання вантажу до перевезення;
- маркування і пломбування вантажу;
- завантаження автомобіля;
- оформлення документації;
- здійснення процесу перевезення і доставки вантажу одержувачеві;
- розвантаження автомобіля;
- приймання вантажу одержувачем;
- проведення розрахунків за перевезення вантажу.

Для забезпечення збереження вантажу та раціонального використання вантажопідйомності транспортного засобу і об'єму його кузова вантажовідправник зобов'язаний до прибуття автомобіля під завантаження підготувати вантаж до перевезення. З цією метою вантажі укладаються в справну транспортну тару, визначену стандартами, ТУ, договором тощо, а на кожне вантажне місце наноситься маркування. У разі неправильного укладання та упакування товарів або ж при використанні тари, яка не відповідає фізико-хімічним властивостям товарів, майнова відповідальність за пошкодження чи втрату товару покладається на вантажовідправника. У разі, коли передбачається перевезення одним автомобілем товарів для кількох вантажоодержувачів, вантажі мають бути відповідно згруповані.

Умови морського перевезення вантажів визначаються договором.

Морські перевезення для державних потреб здійснюються у порядку, встановленому чинним законодавством України.

Перевізник і вантажовласник у разі необхідності здійснення систематичних

перевезень вантажів можуть укладати довготермінові договори про організацію морських перевезень.

Перевезення вантажів морем є одним із видів господарської діяльності, пов'язана з переміщенням продукції виробничо-технічного призначення морським транспортом. Ця діяльність здійснюється суб'єктами господарювання, спрямована на надання послуг вартісного характеру, що мають цінову визначеність. Основні правові засади перевезень визначено у гл. 32 Господарського кодексу України (далі - ГКУ). Норми КТМУ носять спеціальний характер і застосовуються до тільки до вантажних перевезень морським транспортом [8].

Для процесу здійснення морських вантажних перевезень основним спеціальним нормативно-правовим актом є Загальні правила перевезення вантажів морем (РД 31.10.10-89), затверджені наказом Міністерства морського флоту СРСР від 02.01.90 р. (далі за текстом - Загальні правила). Структура Загальних правил включає наступні розділи: загальні положення, планування і організація морських перевезень, перевезення вантажів, відповідальність перевізника, відправників і одержувачів вантажів.

Зазначені Правила отримали умовну назву "загальних", оскільки їх доповнює велика кількість так званих "спеціальних правил" [7]:

- Правила морського перевезення вантажів з опломбуванням вантажних приміщень суден пломбами відправників (РД 31.10.20-89), затверджені Міністерством морського флоту СРСР 02.01.90 р.;

- Правила морського перевезення вантажів, які супроводжуються провідниками відправників або одержувачів, і проїзду провідників (РД 31.10.16-89), затверджені Міністерством морського флоту СРСР 02.01.90 р.;

- Строки доставки вантажів морським транспортом в каботажу (РД 31.10.30-88), затверджені Міністерством морського флоту СРСР 01.03.88 р.;

- Правила оформлення вантажних і перевізних документів (РД 31.10.07-89), затверджені Міністерством морського флоту СРСР 02.01.90 р.;

- Правила складання актів при морських перевезеннях вантажів і багажу (РД

31.10.08-89), затверджені Міністерством морського флоту СРСР 02.01.90 р.;

- та інші.

Питання про прийняття нових правил перевезення вантажів, пасажирів, багажу і пошти сьогодні залишається актуальним, це пояснюється насамперед тим, що діючі правила є застарілими: вони не відповідають сучасним умовам господарювання та вимагають регламентації нових досягнень, що відбулися за цей період у сфері технологій морських перевезень з наступною реалізацією єдиної державної економічної, тарифної, інвестиційної, науково-технічної, кадрової та соціальної політики в галузі морського транспорту [8].

Морські перевезення можуть здійснюватися для державних потреб. Це питання регулюється ст. 13 ГКУ, ЗУ від 01.06.2010 р. "Про здійснення державних закупівель".

Державна закупівля визначається як придбання замовником товарів, робіт і послуг за державні кошти у порядку, встановленому Законом. Договір про закупівлю - договір, який укладається між замовником і учасником за результатами процедури закупівлі та передбачає надання послуг, виконання робіт або набуття права власності на товари за державні кошти. Закупівлі здійснюються за такими принципами: добросовісна конкуренція серед учасників; максимальна економія та ефективність; відкритість та прозорість на всіх стадіях закупівель; недискримінація учасників; об'єктивна та неупереджена оцінка пропозицій конкурсних торгів; запобігання корупційним діям і зловживанням. Для організації та проведення процедур закупівель утворюється замовником Комітет з конкурсних торгів. Закупівля може здійснюватися шляхом застосування однієї з таких процедур: відкриті торги; двоступеневі торги, запит цінкових пропозицій, попередня кваліфікація учасників, закупівля в одного учасника. За результатами таких процедур з переможцем укладається договір, умови та порядок укладання якого детально регулюються Законом [8].

В рамках СНД 31.05.2001 р. була підписана Угода про використання та розвиток мережі транспортних комунікацій для потреб економіки, військових і гуманітарних перевезень держав - учасниць Співдружності Незалежних Держав.

Діяльність щодо перевезення вантажів морським транспортом підлягає

ліцензуванню в порядку, визначеному ст. ст. 12, 14 ГКУ, Законом України "Про ліцензування певних видів господарської діяльності", Ліцензійними умовами провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів річковим, морським транспортом (наказ Держкомпідприємництва, Мінтрансу України від 30.01.2002 р. N 11/50), Порядком контролю за додержанням Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів річковим, морським транспортом (наказ Держкомпідприємництва, Мінтрансу України від 15.12.2003 N 131/975) [6].

Відповідно до ч. 1 коментованої статті умови морського перевезення вантажів визначаються договором. Отже, правовою формою відносин, що виникають у процесі переміщення вантажу морським транспортом, є договір морського перевезення вантажу. Оскільки в КТМУ лише в загальному контексті йдеться про умови договору морського перевезення вантажу, питання щодо умов цього договору слід вирішувати виходячи зі ст. 189 ГКУ, відповідно до якої істотними умовами договору перевезення вантажу, як і будь-якого іншого виду господарського договору, є предмет, ціна та строк договору. Ст. 307 ГКУ передбачено включення до змісту договору перевезення вантажу як обов'язкових умов, необхідність внесення яких визначено законодавством так й погоджених сторонами умов щодо внесення яких було досягнуто згоди.

Морська практика має велику кількість договорів морського перевезення, кожний з яких пояснюється специфікою вантажу або особливими умовами перевезення. Ця різноманітність пояснюється тим, що договірні умови диктуються звичаями морської торгівлі, особливостями соціального, економічного та географічного характеру перевезень.

Основними факторами для вибору авіаційного способу доставки товару є його вартість, необхідний термін доставки в пункт призначення, характеристики товару (чи необхідні спеціальні умови перевезення). Враховуючи ці критерії, потрібно розуміти, що авіафрахт – це найшвидший, але, при цьому, найдорожчий варіант доставки. Авіаперевезення доцільно використовувати у випадку, якщо потрібна термінова доставка вантажу або ж вартість товару є дуже високою [7].

Серед переваг доставки вантажів авіатранспортом виокремлено наступні [8]:

- мінімальний транзитний час перевезення;
- безпечність;
- точність у розкладі відправки і прибуття;
- можливість доставки практично у будь-яку точку;
- низька страхова премія;
- низький ризик пошкоджень та крадіжок;
- невеликі витрати на утримання складських приміщень;
- зниження витрат на упаковку (зазвичай, упаковка для перевезення вантажів авіатранспортом не вимагає великої жорсткості в зв'язку з меншою кількістю операцій, які виконуються при відправленні);
- Cargo IQ (спільна програма всіх учасників авіатранспортування вантажів, що дозволяє клієнту відслідковувати рух товару в режимі реального часу).

Авіавантажна накладна – це основний документ в авіаційних перевезеннях. Його виписує вантажовідправник або уповноважений агент. В документі підтверджується наявність договору між вантажовідправником і перевізником про перевезення вантажів авіалініями перевізника. Авіанакладна засвідчує заключення договору перевезення, отримання товару до перевезення та умови транспортування.

Перевірка готовності вантажу до авіа відправлення повинна пілстійно здійснюватись. Товар готовий для транспортування, коли [18]:

- вантажне відправлення зарезервовано;
- вантаж скомплектований і доставлений на склад авіакомпанії вчасно;
- скомплектований вантаж і документи перевірені відповідними службами авіаційної безпеки;
- деталі, характер вантажу відповідає бронюванню;
- перевізні документація виписана коректно і містить інформацію про вагу, обсяг, кількість і вміст;
- відповідні документи додаються;
- маркування виконане на кожному місці вантажного відправлення;

- упаковка не пошкоджена.

1.2. Методичні підходи до організації перевезень в ЗЕД підприємства

За умовами договору перевезення вантажів перевізник зобов'язується доставити наданий вантаж в пункт призначення і видати його уповноваженій на отримання вантажу особі (одержувачеві), а відправник зобов'язується оплатити за перевезення вантажу встановлену плату. У договорі встановлюються: термін його дії, обсяги перевезень, умови перевезень (режим роботи по видачі та прийманню вантажу, забезпечення цілісності вантажу, виконання вантажно-розвантажувальних робіт і т. ін.), вартість перевезень і порядок розрахунків, порядок визначення раціональних маршрутів, обов'язки сторін, відповідальність тощо.

При організації перевезення вантажів велике значення мають транспортні характеристики продукції. Саме від них багато в чому залежить спосіб доставки і вид обраного транспорту. Класифікація вантажів проводиться за кількома параметрами [9]:

Способу навантаження-розвантаження. Бувають штучні, навалочні та наливні вантажі.

Габаритами. За цією ознакою вантажі діляться на габаритні і негабаритні. До перших відносяться ті, розміри яких не перевищують допустимих значень, прийнятих для певного виду транспорту.

Масі. Організація перевезень передбачає поділ вантажів на легковагі, звичайні і великовагові.

Ступеня небезпеки. Існує кілька класів небезпечних вантажів, до яких відносяться вибухонебезпечні, легкозаймисті, токсичні та інші речовини.

Умовами зберігання. Вантажі діляться на ті, які не схильні до атмосферного впливу, а також ті, які вимагають спеціальних умов транспортування.

Крім зазначених особливостей, існує ще велика кількість інших чинників, які необхідно враховувати при організації перевезень вантажів. Тому цю роботу повинні виконувати кваліфіковані фахівці з великим обсягом знань і досвіду.

Транспорт займає особливе місце в міжнародному товарообігу. З одного боку, він є необхідною умовою здійснення міжнародного поділу праці, зовнішньоекономічних зв'язків. З другого боку — транспортна індустрія виступає на світових ринках експортером своєї продукції — транспортних послуг [4].

На транспортні послуги, що надаються у сфері ЗЕД, впливають всі фактори, що характеризують розвиток ринкової економіки. Насамперед це коливання попиту і пропозиції товарів, цін на нафту, валютного курсу, ступінь втручання держави у зовнішньоекономічну діяльність, стан політичних та економічних відносин різних держав тощо [10].

Транспортна логістика в умовах глобалізації міжнародної економіки набуває першорядного значення. У межах міжнаціональних логістичних систем різні види транспорту використовуються на основі принципів оптимізації контактних графіків, коли при наявності багаторічних стабільних перевезень усі види транспорту, що беруть у них участь, управляються з одного центру.

Організація перевезень в ЗЕД вирішує сьогодні такі завдання [18]:

- вибір виду транспортних засобів;
- вибір типу транспортних засобів;
- 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.

При реалізації готової продукції підприємству доводиться вирішувати комплекс питань, пов'язаних з доставкою, і, в першу чергу, вибирати вид транспорту, методи організації перевезень і тип транспортних засобів. При виборі раціональних транспортних засобів керуються відповідністю їх типу властивостям вантажів, що перевозяться та іншим критеріям [15].

Цілям організації перевезень відповідають такі прогресивні способи перевезень, як пакетні, контейнерні, комбіновані.

Розвиток транспортної логістики має ґрунтуватися на поєднанні економічних інтересів відправника, транспортного підприємства та одержувача на базі створення комплексних транспортно-технологічних систем, при яких рухомий склад виробників, споживачів і транспортників використовується кооперовано.

Для того щоб реалізувати фундаментальний принцип логістики доставки вантажів "точно в термін", домогтися високої ефективності системи, має бути розроблений і здійснений єдиний технологічний процес усієї виробничо-транспортної системи на основі інтеграції виробництва, транспорту і споживання [17].

Ідеї логістики використовуються при організації перевезення масових вантажів технологічними маршрутами, у єдиних технологічних процесах транспортних вузлів, залізничних станцій і під'їзних шляхів підприємств при транспортно-експедиційному обслуговуванні, організації контейнерних і пакетних перевезень.

Найбільш ефективно і порівняно просто проблеми логістики вирішуються під час перевезення масових вантажів: кам'яного вугілля, залізної руди, нафтопродуктів тощо в умовах, коли сформувалися стабільні і потужні вантажопотоки між відправниками й одержувачами.

Так, у Канаді і США для руху великовагових потягів масою 10—25 тис. т, що доставляють сировину і паливо споживачам, іноді виділяються спеціалізовані шляхи промислового призначення. На таких лініях не споруджують дорогі станції, не застосовують складні засоби автоматичної сигналізації і блокування. Завантаження і розвантаження таких потягів цілком автоматизується [19].

Складнішою є структура і функції логістичної системи, коли розподіляються товари широкої номенклатури, призначені для задоволення потреб десятків, а то і сотень споживачів.

При доставці такої багатомноменклатурної продукції з'являються додаткові операції: упакування, пакетизація, контейнеризація, поділ на групи партій вантажів, вибір виду транспорту і типу транспортних засобів, сортування вантажів на шляху проходження тощо.

В окремих випадках на напрямках вантажопотоків доводиться створювати великі розподільчі складські бази і вирішувати питання вибору раціональних зон обслуговування споживачів складськими розподільчими центрами.

Орієнтована на споживача система організації перевезен в ЗЕД — це динамічна система оперативного планування транспорту і виробництва. Оперативний цикл планування зазвичай приймається рівним одному або двом тижням. Протягом циклу перевіряється декілька завдань щодо задоволення попиту. До основних показників завдання відносять [18]:

- географію перевезення вантажу;
- вид транспорту (загального користування або експедиторської організації);
- термін перевезення з точністю до декількох годин;
- ранні і пізні терміни передачі вантажу на транспорт;
- можливі пріоритети;
- умови навантаження і тип транспортних засобів.

При розробці і реалізації оперативного плану намагаються досягти рівномірного завантаження технічних засобів, мінімізації транспортних витрат, забезпечення термінів доставки вантажу з точністю до декількох годин. Технологічний процес з виконання замовлення при організації транспортних перевезень включає такі операції [14]:

- оформлення замовлення, що надійшло на підприємство й уточнення його специфікації;
- розробка і затвердження плану виконання замовлення;
- детальне логістичне планування видачі продукції підприємством;
- складське зберігання;
- облік;
- комплектація і навантаження вантажів на транспортні засоби;
- транспортування;
- надходження продукції споживачу;
- розвантаження вантажів і розрахунки з постачальником;

— зворотний інформаційний зв'язок замовника з відправником.

Міжнародні перевезення або міжнародні сполучення — це перевезення вантажів або пасажирів між кількома країнами, особливістю яких є обов'язковий перетин кордону як мінімум хоча б двох суміжних країн.

Здійснюючи міжнародні транспортні операції, перевізники надають власникам вантажу транспортні послуги, що є специфічним товаром міжнародної торгівлі. Міжнародні транспортні послуги продаються і купуються на міжнародних транспортних ринках.

При цьому слід звертатися на наступні сфери організації перевезень в ЗЕД.

Вид вантажу. Вантажі, що перевозяться, поділяються на генеральні, масові й особливо режимні.

До генеральних відносять різні штучні вантажі (в упаковці чи без неї). За розмірами вони поділяються на звичайні, довгомірні (більше 3 м) і негабаритні. За масою — легкі й важкі (з масою більше 5 т на одну вантажну одиницю).

До масових відносять вантажі, що мають певну структурну масу, яка перевозиться у великій кількості без упаковки. До них відносять наливні (нафта і нафтопродукти, гази, тваринні й рослинні жири, спирти тощо), навальні (руда, концентрати, добрива тощо), насипні (зерно, цукор-сирець тощо) та деревина.

До особливо режимних відносять вантажі, які зберігають і перевозять при дотриманні спеціальних правил (небезпечні вантажі, ті, що швидко псуються та ін.).

При виборі засобів транспортування треба мати на увазі, що в деяких випадках немає можливості вибору.

Наприклад, вантажі, що швидко псуються, треба перевозити авіатранспортом.

Разом з тим авіаперевезення не допустимі при перевезенні легкозаймистих і вибухонебезпечних вантажів.

Основну частину перевезень морським транспортом становлять перевезення масових наливних і навальних вантажів (нафти і нафтопродуктів, залізної руди, кам'яного вугілля, зерна тощо).

Морський транспорт широко використовується і для перевезення готової промислової продукції, напівфабрикатів, продовольства, генеральних вантажів.

Систематизація вантажів та групування них по видам транспорту подано в табл.

1.1

Таблиця 1.1.

Товари, що перевозяться основними видами транспорту

| Вид транспорту | Товари, що найчастіше перевозяться |
|----------------|--|
| Залізничний | Сільгосппродукція, будівельні матеріали, корисні копалини, автомобілі |
| Водний | Нафта, зерно, будівельні матеріали, металеві руди, кам'яне вугілля |
| Автомобільний | Одяг, книги, комп'ютери, папір, продукти харчування |
| Трубопровідний | Нафта, нафтопродукти, природний газ |
| Повітряний | Продукти харчування, що швидко псуються, продукція точного машинобудування, що дорого коштує |

Джерело: [18]

Відстань і маршрут перевезення. Місце відправлення вантажу та кінцевий пункт перевезення також визначають при виборі виду транспорту. У внутрішньоконтинентальних перевезеннях використовують залізничний, трубопровідний, автомобільний та авіаційний транспорт, у міжконтинентальних — морський та авіаційний транспорт.

Фактор часу. Відомо, що найшвидший спосіб доставки вантажу — це авіатransпорт. Однак він дорого коштує. Тому використовується тільки тоді, коли треба доставити вантаж за мінімальний відрізок часу (продукти, що швидко псуються, квіти тощо).

Вартість перевезень. Звичайно, кожен покупець хотів би, щоб вартість перевезення складала незначний відсоток від вартості товару. Однак бувають випадки, коли вибору немає і треба платити за доставку вантажу високу ціну. А коли є вибір, ціна буде нижчою. Наприклад, невеликі й середні за обсягом партії вантажів можна доставляти повітрям і сушею приблизно за однаковими цінами.

Безпека перевезення. Крихке й дорогецінне обладнання краще перевозити повітряним транспортом. Товари, для яких характерний високий ступінь ризику

розкрадання (запчастини автомобілів, офісне обладнання, фармацевтичні товари тощо), як правило, доставляються морським транспортом, в основному в контейнерах, хоч це коштує дорожче.

Названі обставини важливо враховувати при виборі виду транспорту. Однак вид транспорту багато в чому залежить від того, що в першу чергу цікавить відправника вантажу.

Якщо його цікавить швидкість доставки вантажу, він вибирає між повітряним і автомобільним транспортом.

Якщо його мета — мінімальні витрати, робиться вибір між водним і трубопровідним транспортом.

При організації міжнародних перевезень автомобільним транспортом слід враховувати наступне.

Основним нормативним актом, який регулює автомобільні перевезення вантажів у міжнародному сполученні, є «Конвенція про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажів» 1956 р. Відповідно до конвенції договір про перевезення підтверджується складанням вантажної накладної – CMR, тобто накладна є підтвердженням того, що договір на перевезення укладено [18].

При відсутності, неправильності чи втраті вантажної накладної не впливають на існування та чинність договору перевезення, до якого й у цьому випадку застосовуються положення цієї Конвенції. Якщо не вказано інше, то сама по собі накладна має силу договору. Відповідно до конвенції вантажна накладна обов'язково повинна мати аббревіатуру «CMR» розміщену в овалі та припис, що «Це перевезення не дивлячись ні на які інші договори, виконується згідно з умовами Конвенції про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажів (КДПВ)».

Накладна складається у трьох оригінальних примірниках, підписаних відправником і перевізником. Перший примірник передається відправнику, другий супроводжує вантаж, а третій залишається у перевізника. Як правило, накладну складають у 6–8 примірниках, два з яких залишаються у перевізника, інші – для експедиційної компанії, митниці, тощо. Якщо вантаж, який підлягає перевезенню,

необхідно завантажити на декілька ТЗ, або якщо він є різнорідним чи поділений на різні партії, відправник або перевізник має право вимагати складання окремої вантажної накладної на кожний ТЗ, що використовується, або на вантаж кожного роду чи на кожен партію вантажу [18].

Вантажна накладна на міжнародне перевезення обов'язково містить такі дані [18]:

- дата і місце складання;
- назву та адресу відправника й перевізника;
- місце і дату прийняття вантажу до перевезення;
- місце його передачі одержувачу;
- назву та адресу одержувача;
- прийняте позначення характеру вантажу і спосіб його упаковки, а у випадку перевезення небезпечних вантажів – їх звичайно визнане позначення;
- кількість вантажних місць, їх маркування та номери;
- вагу вантажу брутто або кількість вантажу, виражену в інших одиницях виміру;
- витрати, пов'язані з перевезенням (провізна плата, митні збори, додаткові та інші витрати, зроблені з моменту укладення договору до здачі вантажу);
- інструкції, необхідні для виконання митних та інших формальностей.

У випадку необхідності накладна також може містити [17]:

- заяву про заборону перевантаження;
- платежі, які відправник повинен сплатити;
- суму платежу за доставку вантажу;
- оголошену вартість вантажу та суму, що відповідає особливій зацікавленості у своєчасній доставці вантажу;
- інструкції відправника перевізнику стосовно страхування вантажу;
- погоджений термін, протягом якого повинно бути виконано перевезення;
- перелік документів, переданих перевізнику.

Сторони можуть внести у вантажну накладну будь-яку іншу інформацію, яку вони вважають корисною та визнають за необхідну.

Обов'язок складання накладної належить відправнику чи його представнику. Якщо перевізник вносить в накладну необхідні данні, то вважається, що він діє від імені відправника. Вантажні накладні складені у різних країнах мають свої особливості та розбіжності між номерами рубрик, що не є принциповим.

До вантажної накладної відправником вносяться наступні данні, зокрема [19]:

- маркування і код товару, кількість місць і тип упаковки;
- вага брутто, кг, об'єм у метрах кубічних;
- вартість товару;
- банківський рахунок для платежу за товар.

Відправником додаються необхідні для перевезення документи [18]:

- рахунок-фактура (інвойс) до якого вноситься інформація про реквізити продавця і покупця вантажу. Рахунок-фактура оформлюється на кожну партію товару. Вартість товару, що вказана в накладній є підставою для визначення розміру митних платежів при митному оформленні вантажу;

- фітосанітарний сертифікат видається на кожну партію товару рослинного походження під час проходження фітосанітарного контролю. Цьому контролю також підлягають ТЗ, пакувальні матеріали, тара та контейнери;

- ветеринарний сертифікат видається на перевезення товару тваринного походження, живих тварин та кормів для них. Сертифікат видається органами ветеринарної інспекції країни відправлення. За відсутності цього сертифікату ввезення товару в іншу країну неможливе.

- пакувальні листи, відвантажувальні специфікації, сертифікати якості, інші документи, необхідні для проходження товаром митного контролю. Відправник може надати й іншу інформацію та документи на вимогу перевізника.

Приймаючи вантаж, перевізник перевіряє [6]:

- вірність записів, зроблених у вантажній накладній щодо числа вантажних місць, а також їх маркування на нумерації місць;
- зовнішній стан вантажу і його упаковки.

Більш детальний контроль проводиться тільки за вимогою відправника і за його рахунок.

Це дає можливість уникнути помилок, втрати вантажних місць та інше. Разом з тим, перевезення вантажу в закритих і запломбованих причепах декількома перевізниками робить практично неможливим визначення стану вантажу за зовнішнім виглядом. У цьому разі, та якщо перевізник не має достатньої можливості перевірити вірність записів зазначених у пункті а, він повинен зробити обґрунтоване зауваження у вантажній накладній (рубрика 18), а також мотивувати всі зроблені ним зауваження щодо зовнішнього вигляду вантажу і його упаковки. Ці зауваження не мають обов'язкової сили для відправника, якщо останній не погодився з ними і не взяв по ним зобов'язання не зробив про це запис у вантажній накладній. Якщо накладна не містить спеціальних зауважень перевізника, та якщо не доведено протилежне, припускається, що вантаж і його упаковка були зовні в належному стані в момент прийняття вантажу перевізником, і що кількість вантажних місць, а також їх маркування та нумерація відповідали даним, які містилися у вантажній накладній. Внесення у накладну застережень представляє собою ефективний спосіб захисту перевізника від можливих вимог з боку одержувача вантажу по відшкодуванню збитків та витрат, але вони не звільняють його від відповідальності у разі невиконання ним своїх обов'язків, зазначених в умовах договору [18].

Конвенція CMR не регулює перевірку навантаження та розміщення вантажу в АТЗ. Не дивлячись на це, згідно з іншими нормативними документами, які регулюють правила перевезення вантажів, перевізник повинен перевірити навантаження та розміщення вантажу належним чином. Під час перевезення вантажу перевізник повинен дотримуватися положень, вказаних в накладній. Невиконання договору перевезення може привести до відповідальності перевізника перед відправником і одержувачем вантажу. Якщо певні обставини перешкоджають доставці вантажу до пункту призначення, перевізник зобов'язаний звернутись до відправника або одержувача за інструкціями щодо наступних дій.

В Конвенції не згадується про форму інструкцій, але на наш погляд вони повинні мати письмову форму. Отримані таким чином інструкції є обов'язковими для виконання перевізником. У цьому випадку він має право на відшкодування витрат, викликаних запитом про надання інструкцій чи витратами на їх виконання. У будь-якому разі перевізник зобов'язаний негайно вжити заходів для збереження вантажу, якщо подальше перевезення є неможливим, особливо, якщо це небезпечний вантаж. Прибувши до місця призначення, перевізник разом з вантажем передає одержувачу другий примірник накладної, в обмін на розписку [18].

Під розпискою розуміється доказ отримання вантажу, це печатка або штамп одержувача у 24-й рубриці вантажної накладної, який підтверджує виконання договору перевезення і звільняє перевізника від обов'язків перед відправником. У разі виникнення обставин, що перешкоджають здачі вантажу після прибуття його до місця призначення, перевізник зобов'язаний запитати інструкції у відправника вантажу. Якщо, одержувач вантажу дав інструкцію передати вантаж іншому одержувачу і виникли перешкоди з цією передачею, змінивши тим самим зміст вантажної накладної, в цьому випадку перевізник повинен вимагати інструкції не у відправника, а в першого вантажоодержувача, який замінює відправника. [18]

У разі відмови одержувача прийняти вантаж, відправник має право розпорядитися ним без надання першого екземпляра накладної. Вантажоодержувач, незалежно від відмови, може вимагати видати вантаж, до моменту отримання перевізником інструкцій від відправника. Положення конвенції мають відношення як до звичайних перевезень, так і до перевезень небезпечних вантажів, чим встановлюють певні права та обов'язки відправника вантажу. Якщо відправник передає перевізнику небезпечні вантажі, він повідомляє його про точний характер небезпеки, і зазначає, у разі потреби, заходи безпеки, яких необхідно вжити. Якщо цю інформацію не внесено до вантажної накладної, а перевізник знав про характер небезпеки, яку несе перевезення зазначених вантажів, відповідальність лежить на відправнику або одержувачу. Внаслідок цього небезпечні вантажі, про характер яких перевізник не був обізнаний за умов, зазначених вище, можуть бути в будь-який момент і в будь-якому місці

вивантажені, знищені чи знешкоджені перевізником без компенсації, більш того, відправник несе відповідальність за всі витрати, шкоду і збитки, спричинені передачею цих вантажів для перевезення чи їхнім перевезенням.

Перевізник зобов'язаний довести вантаж до місця призначення без пошкоджень і в узгоджений строк. Згідно зі ст. 17 конвенції він несе відповідальність за повну чи часткову втрату або за його ушкодження, що сталися з моменту прийняття вантажу для перевезення і до його доставки, а також за будь-яку затримку доставки [18].

Доставка вважається простроченою, якщо вантаж не був доставлений в узгоджений термін, а також якщо не було узгоджено термін і фактична тривалість перевезення перевищила час, необхідний для доставки вантажу сумлінному перевізнику. Той факт, що вантаж не був доставлений протягом тридцяти днів після закінчення узгодженого терміну або за відсутності узгодженого терміну, протягом шістдесяти днів із дня прийняття вантажу перевізником є безперечним доказом втрати вантажу і особа, яка має пред'явити претензію, може на цій підставі вважати його загубленим [6].

Часткова втрата вантажу, його пошкодження визначаються при передачі вантажу одержувачу. Виявлені при перевірці кількості місць та ваги недостача, пошкодження, псування підтверджуються відповідними відмітками в екземплярах накладної і складанням акту чи іншого по назві документа, в якому вказуються кількість недостачі та пошкодженого вантажу. Акт підписують члени комісії у складі одержувача вантажу, перевізника, представника митниці чи торгово-промислової палати. Про втрату чи пошкодження вантажу одержувач повинен повідомити перевізника.

Факт приймання вантажу є доказом того, що вантажоодержувач отримав вантаж у стані, описаному в накладній. Якщо у накладній не зазначено умов, який стан повинен мати вантаж при його отриманні перевізником, то, як правило, допускається його належний стан, а також непошкодженість упаковки, відповідність маркування й номерів вантажу відомостям, вказаним у накладній.

Міжнародні перевезення мають яскраво виражені розпізнавальні ознаки, такі як великі відстані перевезення, тривала робота вдалині від виробничої бази. Тому

актуальним є розгляд і розробка класифікації методів організації роботи ТЗ і водіїв при здійсненні міжнародних перевезень (МП) автотранспортом. При організації руху ТЗ при МП застосовуються в переважно два методи: наскрізний і дільничний.

Розглянемо докладніше підходи наскрізного методу організації ТЗ. При наскрізному русі автомобіль (автопоїзд) проходить весь шлях від початкового до кінцевого пункту без зміни вантажу. При наскрізній системі руху автомобіль (автопоїзд) проходить весь маршрут від початкового до кінцевого пункту і назад без перевантажень, що свідчить про наявність протиріч у визначенні наскрізного методу руху ТЗ і підлягає подальшому уточненню [6].

Другим методом організації руху ТЗ при МП є дільничний. Одні називають систему тягових плечей – дільничною, інші розглядають їх окремо. Так, дільничний метод руху підрозділяється на систему з перевантаженням і систему тягових плечей. При дільничному методі організації руху ТЗ, автомобільну лінію розбивають на окремі ділянки. Рухомий склад працює тільки на окремих ділянках. Вантаж на стиках ділянок передається, а рухомий склад повертається в початковий пункт своєї ділянки. Слід зазначити, що дуже тісно переплітаються з методами організації руху ТЗ системи організації міжміських перевезень. У зв'язку з тим, що робота водіїв тісно пов'язана з роботою ТЗ, розглянемо докладніше системи організації праці водіїв. При наскрізному русі виділяють одиночну, змінну, турну, спарену системи організації праці водіїв.

При одиночній їзді водій веде автомобіль протягом усього маршруту до повернення в початковий пункт, зупиняючись тільки для прийому їжі, короткочасного або тривалого відпочинку. Турна робота здійснюється двома водіями, один із яких веде автомобіль, а інший відпочиває, для чого в автомобілі повинне бути спальне місце. При змінній їзді рух автомобіля здійснюється шляхом послідовної зміни водіїв на границях ділянках дороги, з поверненням водіїв в автотранспортне підприємство на іншому автомобілі. При спареній їзді в автомобілі знаходяться одночасно два водії. Цей вид їзди подібний з турною їздою. При дільничному методі організації ТЗ під змінною їздою розуміється їзда, коли протягом обертів автомобіль обслуговується послідовно декількома водіями [18].

Підмінна їзда – це різновид змінної, коли один водій підмінює водіїв одного, а іноді по черзі і більше автомобілів на порівняно короткій ділянці маршруту. Змінно-групова їзда – теж різновид змінної, коли на розділеному на ділянки маршруті групу автомобілів обслуговує бригада водіїв, які працюють кожний на своїй ділянці, але водій, що доставив автомобіль у кінцевий пункт ділянки, яку він обслуговує, не очікує його повернення, а після відпочинку приймає автомобіль, що іде у зворотному напрямку і веде його до пункту передачі на сусідню ділянку. З огляду на вищевикладені недоліки у визначенні методів організації ТЗ і водіїв, а також використовуючи класифікацію маршрутів пропонується класифікація методів організації руху ТЗ і роботи водіїв з урахуванням технологічних особливостей перевезень вантажів. Запропонована класифікація обумовлює необхідність введення ряду визначень. Під дільничним методом організації руху ТЗ пропонується розуміти транспортування вантажу від пункту відправлення (початку ділянки роботи ТЗ) до пункту закінчення ділянки маршруту слідування вантажу за умови наявності на маршруті двох або більше ділянок і використання терміналів. За кожною ділянкою закріплені ТЗ [18].

Кожна ділянка може розглядатися як робота ТЗ за наскрізним методом (рис. 1.2).

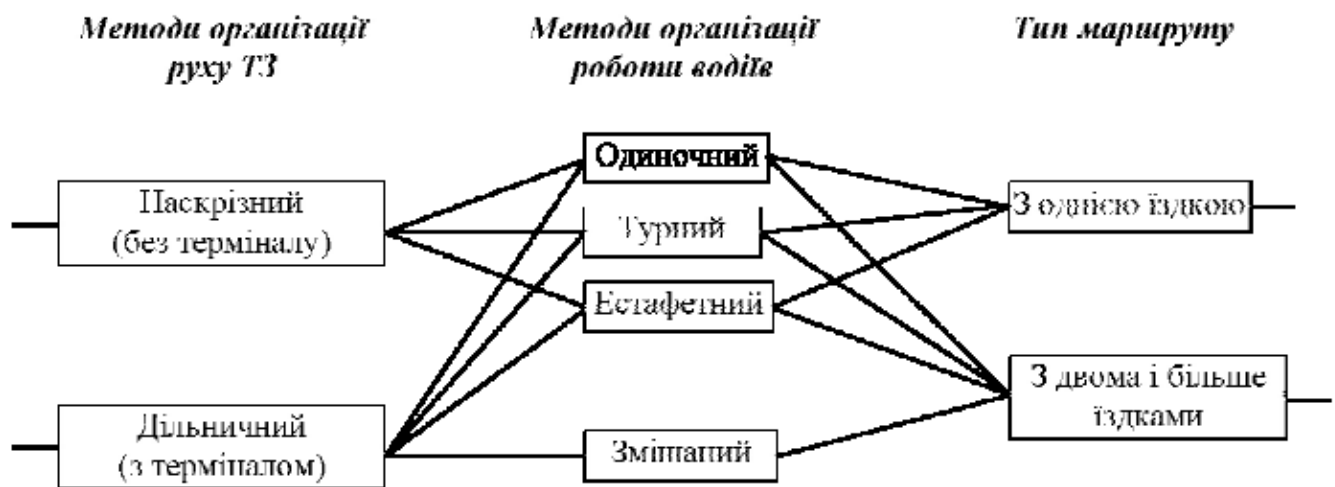


Рис. 1.2 Класифікація методів організації руху ТЗ і роботи водіїв з урахуванням технологічних особливостей перевезень вантажів у міжміському та міжнародному сполученні

Джерело: [1, 2]

Під наскрізним методом організації руху ТЗ слід розуміти транспортування вантажу від початкового до кінцевого пункту без перевантаження вантажів і без перечеплення напівпричепів. Естафетний метод означає, що протягом МПВ здійснюється заміна водіїв у проміжних пунктах перевезення.

Від організації роботи водіїв в значній мірі залежить рівень продуктивності праці, якість перевезення і безпека руху. Робота водіїв на лінії пов'язана із значними фізичними і нервовими навантаженнями. Обстановка постійно змінюється й необхідність сприйняття й переробки великої кількості дорожньої інформації вимагають від водіїв не тільки витрат фізичної сили на керування ТЗ але й пильної уваги й швидкого прийняття рішень, що забезпечують безпеку руху. Тому при плануванні й організації роботи водіїв на лінії необхідно строго дотримуватися нормованого режиму праці й відпочинку, правильного чергування денних і нічних змін роботи, не допускати значної фізичної перевтоми водіїв через понаднормові роботи [18].

Вимоги до робочого часу і відпочинку водіїв в Євросоюзі регламентуються іншими нормативними актами. 11 квітня 2006 року була випущена офіційна публікація Постанови (ЄС) № 561/2006 Європейського Парламенту й Ради від 15 березня 2006 року, що містить нові Правила, що анулюють Постанову (ЄЕС) 3820/85 від 20 грудня 1985 року [129]. Запровадження в дію правил режимів праці й відпочинку в новій редакції почалося з квітня 2007 року. До цього моменту діяли правила режимів праці й відпочинку, певні Постановою (ЄЕС) 3820/85 [56].

Нові правила, що вступили в силу з 11 квітня 2007 року, поширюються на всі ТЗ, зареєстровані в країнах Євросоюзу. Розглянемо нормативні вимоги щодо тривалості часу роботи і відпочинку водіїв при міжнародних перевезеннях, які діяли до і після 11 квітня 2007. Робота водіїв може бути організована по системі одиночній, турной їзди або позмінно [4].

Так як час щоденної і щотижневої роботи водія обмежена режимом його праці і відпочинку, то одиночна їзда не може забезпечити високі швидкості доставки вантажів і продуктивність праці водія. Крім того, одиночна їзда пов'язана з довготривалим відривом водія від місця постійної дислокації, несприятливими умовами його

відпочинку та обслуговування рухомого складу. Турна робота (два водія на автомобіль) дозволяє скоротити простої автомобіля, зростають швидкості доставки, але робочий час водіїв використовується нераціонально. Послідовна зміна водіїв в ході перевезення на далекі відстані дозволяє зняти проблему організації відпочинку водіїв в дорозі, але складна по організації: з'являється необхідність суворого узгодження наскрізного руху автомобілів і дільничної зміни водіїв, які проживають в різних пунктах по маршруту перевезень. При дільничної схемою маршрут розбивається на ділянки, рух одного автомобіля здійснюється тільки на одній ділянці, на кордонах ділянок організована передача вантажів. тривалості щотижневого відпочинку (до 30 год).

Глобалізація світу, та інтеграція державних і корпораційних відносин обумовила стрімкий розвиток торгівлі і руху вантажів. Міжнародні перевезення виконуються відповідно до певних вимог до організації руху і режиму праці, і відпочинку водіїв. Це пояснюється тим, що організація перевезень на далекі відстані пов'язана з більш складними, ніж при організації місцевих перевезень, умовами роботи водіїв, з'являється необхідність більш суворої координації руху АТЗ та роботи вантажно-розвантажувальних пунктів, організації технічного обслуговування та ремонту на маршрутах перевезень [7].

Висновки до розділу 1

Транспортування та перевезення мають важливу роль у міжнародній діяльності. Компанії повинні вибрати правильний метод організації перевезень. Існують різні фактори, які впливають на рішення компанії щодо того, який вид транспорту використовувати. Ці фактори можуть залежати від вимог бізнесу, країни призначення чи товарів, що перевозяться. Перевезення в ЗЕД – це перевезення вантажів або пасажирів між кількома державами, на умовах встановлених угод (транспортних конвенцій), що укладені між цими державами.

До видів транспорту, що використовується при перевезенні в ЗЕД відносять водний, залізничний, повітряний та автомобільний. Автомобільний транспорт – це одна

з найважливіших галузей економіки будь-якої держави. Він відіграє провідну роль, оскільки відрізняється високою маневреністю і достатньою швидкістю доставки вантажів.

Основними причинами, що стримують розвиток автомобільних перевезень в ЗЕД України, є: невпорядкованість системи державного регулювання, особливо правового, щодо контролю на кордоні та справляння зборів; висока вартість послуг, що надаються митними брокерами, контрольними службами й транспортними терміналами; численні бюрократичні перепони при оформленні міжнародних перевезень; низька швидкість доставки пасажирів і вантажів; несприятлива криміногенна обстановка; брак комплексного, зокрема інформаційного обслуговування на шляху здійснення міжнародних перевезень; недостатність, а на окремих напрямках і відсутність комплексу нормативно-правових актів, що регулюють міжнародні перевезення та їх обслуговування.

РОЗДІЛ 2 ДОСЛІДЖЕННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ТДВ «ЯГОТИНСЬКИЙ МАСЛОЗАВОД» ТА ОСОБЛИВОСТЕЙ ОРГАНІЗАЦІЇ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В ЗЕД ПІДПРИЄМСТВА

2.1. Загальна характеристика діяльності ТДВ «Яготинський маслозавод»...

Історія Яготинського маслозаводу починається з червня 1956 року. Він був створений як підприємство з переробки молока та вершків.

Дата проведення державної реєстрації: 25 березня 1996 року. Територія (область): Київська область, Україна.

Статутний капітал (грн.): 3 796 716 грн

Середня кількість працівників протягом 2019 року склала – 898 осіб. ТДВ «Яготинський маслозавод» входить до складу групи компаній

«Молочний альянс». АТ «Молочний альянс» – компанія з централізованою структурою управління фінансами, закупівлями, маркетингом, виробництвом, логістикою та продажами. До складу якої входять підприємства з виробництва сирів, цільномолочної та кисломолочної продукції, підприємства зі збору та обробки молока та молочної продукції, а також компанії, які здійснюють реалізацію продукції в Україні та за кордоном [24].

Після приєднання до групи компаній «Молочний Альянс» у 2006 році (АТ «Молочний альянс» придбало 99% акцій підприємства) на ТДВ «Яготинський маслозавод» (тоді ще ПАТ «Яготинський маслозавод») відбулася суттєва реконструкція і технічне переоснащення [53].

Протягом наступних років на заводі було відкрито цех з виготовлення сухого знежиреного молока з новітніми високопродуктивними виробничими потужностями, сучасний масло-цех та сирний цех з унікальним обладнанням, розроблено нові види продукції на основі незбираного молока.

Нарощуючи потужності та обсяги виробництва, збільшувалась сировинна зона підприємства, яка на сьогодні охоплює Київську, Полтавську, Чернігівську, Житомирську, Черкаську, Вінницьку та Хмельницьку області [24].

У кінці 2012 року Група компаній «Молочний альянс» вивела на ринок торговельну марку дитячого молочного харчування «Яготинське для дітей». Для вказаних цілей компанія побудувала унікальний для України окремий спеціалізований завод з виробництва дитячого молочного харчування, розташований в екологічно чистій зоні Київської області — смт. Згурівка поблизу Згурівського дендропарку. На заводі встановлено найсучасніше обладнання закритого циклу, що виключає контакт людських рук із продукцією під час її виробництва [53].

Держава акціями товариства не володіє (відсоток акцій у статутному капіталі, що належать державі – 0%).

З 2017 року *організаційно-правова форма* підприємства змінилась. Загальними зборами акціонерів ПАТ «Яготинський маслозавод» (від 12.04.2017 р.), з метою мінімізації витрат товариства, пов'язаних з обслуговуванням такої організаційно-правової форми, як публічне акціонерне товариство, було прийняте рішення про припинення Публічного акціонерного товариства «Яготинський маслозавод» шляхом його перетворення у Товариство з додатковою відповідальністю «Яготинський маслозавод» [53].

Група компаній «Молочний альянс», до складу якої входить ТДВ «Яготинський маслозавод» займається інтенсивним пошуком сучасних інноваційних рішень, постійно впроваджує у виробничий процес нові технології та удосконалює бізнес-процеси. Успіх компанії багато у чому обумовлений наявністю власних філософських поглядів на виробничу діяльність та чіткою корпоративною культурою. До основних пріоритетів компанії належать [24]:

- турбота про здоров'я своїх споживачів, а значить, і прагнення до піклування про здоров'я всієї нації;
- виробництво лише натуральної та високоякісної продукції;
- постійне оновлення технологічних процесів та використання сучасного

обладнання;

– активна громадянська позиція в питаннях екології та охорони навколишнього середовища;

– високий рівень соціальної відповідальності (спонсорство соціальних, оздоровчих, гуманітарних та творчих проєктів; допомога дитячим будинкам та спортивним клубам).

Отже, виходячи із вищеперерахованих принципів роботи холдингу, до якого належить ТДВ «Яготинський маслозавод», можемо зробити висновок про *місію* підприємства: постійний пошук інноваційних рішень для удосконалення виробничого процесу, забезпечення споживачів високоякісною продукцією та активна участь у вирішенні сучасних екологічних та соціальних проблем.

Основним видом діяльності підприємства є перероблення молока, виробництво масла та сиру. Перерахуємо усі напрямки діяльності ТДВ «Яготинський маслозавод», із зазначенням виду діяльності та коду КВЕД, у вигляді таблиці (табл. 2.1):

Таблиця 2.1

Основні напрямки діяльності ТДВ «Яготинський маслозавод»

| Вид діяльності | Код КВЕД |
|--|----------|
| Перероблення молока, виробництво масла та сиру | 10.51 |
| Оптова торгівля молочними продуктами, яйцями, харчовими оліями та жирами | 46.33 |
| Роздрібна торгівля в неспеціалізованих магазинах переважно продуктами харчування, напоями та тютюновими виробами | 47.11 |
| Роздрібна торгівля пальним | 47.30 |
| Вантажний автомобільний транспорт | 49.41 |

Джерело: розроблено автором на основі даних підприємства.

Відповідно до статуту підприємства структура управління підприємством складається із загальних зборів учасників, наглядової ради та дирекції товариства (табл. 2.2). Центральним органом управління ТДВ «Яготинський маслозавод» є загальні збори учасників. Наглядова рада у період між проведенням загальних зборів і в межах

компетенції, визначеної статутом, контролює і регулює діяльність виконавчого органу. Виконавчим органом, який здійснює керівництво його поточною діяльністю, є дирекція товариства. Контроль за фінансово-господарською дирекції здійснюється ревізійною комісією [47].

Холдинг «Молочний альянс» є власником найкрупнішої частки акцій підприємства (99,2% від загальної кількості). Генеральним директором та суб'єктом декларування, згідно статуту є Сіренко Олександр Олександрович [24].

У Києві 3-4 березня 2020 року відбувся XIII Міжнародний молочний конгрес. Результати виявились невтішними, так як за даними учасників в Україні на сьогоднішній день не вистачає власної молочної сировини. Голова ради директорів Спілки молочних підприємств України В.П. Чагаровський охарактеризував ситуацію на молочному ринку України як «критичну». Він виразив сумніви щодо достовірності підрахунків Держстату щодо надоїв молока: «За статистичними даними, щороку в Україні його [молоко] виробляють близько 9 мільйонів тон. Проте, насправді таких обсягів немає. Фактично маємо не більше 6 мільйонів тон» .

За 2019 рік Україна втратила 7 позицій у світовому рейтингу виробників молока, опустившись з 18 до 25 сходинки. Вперше за 28 років незалежності України об'єм виробленого сировинного молока опустився нижче 10 млн тон [47].

Для вітчизняної молочної галузі 2019-й рік виявився одним з найскладніших. Подальше суттєве погіршення економічної ситуації в Україні спостерігалось у зв'язку з:

- веденням військової дії на сході України та розривом міжрегіональних зв'язків унаслідок анексії АР Крим;
- низьким зовнішнім попитом унаслідок гальмування економічного зростання країн – основних торговельних партнерів;
- зниженням купівельної спроможності населення внаслідок зменшення реальних доходів населення;
- погіршенням фінансових результатів підприємств, звуженням кредитної активності, скороченням державного фінансування та високим рівнем

невизначеності.

У 2019 році молочна галузь України, як і інші галузі української економіки, суттєво постраждали внаслідок падіння економіки. Перспективи галузі багато в чому залежатимуть від того, наскільки реально сьогодні можна вибудувати партнерські відносини між усіма учасниками ринку, що дозволить через механізм еквівалентного ціноутворення створити необхідні економічні умови для збільшення поголів'я молочних корів за рахунок власного відтворення стада та закупівлі племінних телиць, нетелей та корів, а також зростання обсягів виробництва молока завдяки збільшенню продуктивності дійсного стада.

Неузгоджена цінова політика основних учасників на ринку, яка суттєво знижує прибутковість та мотивацію до розвитку молочного скотарства, повільне формування системи збуту продукції і недостатня кількість обслуговуючих кооперативів, а також складна демографічна ситуація у сільській місцевості, де середній вік мешканців вже давно сягнув позначки понад 55 років при відсутності будь-яких перспектив вирішення проблеми відсутності нових робочих місць для молоді негативно впливає на розвиток молочно переробної галузі [26].

Подальший економічний розвиток України значною мірою залежить від ефективності економічних, фінансових та монетарних заходів, які вживаються урядом, а також від змін у податковій, юридичній, регулятивній та політичній сферах. Керівництво ТДВ «Яготинський маслозавод» не може передбачити всі тенденції, які можуть впливати на молочну галузь, а також те, який вплив (за наявності такого) вони можуть мати на майбутній фінансовий стан підприємства. Керівництво впевнене, що вживаються всі необхідні заходи для забезпечення стабільної діяльності та розвитку ТДВ «Яготинський маслозавод» [24].

За даними ресурсу latifundist.com (веб-сайт про агробізнес) [6] група компаній «Молочний альянс» у 2015, 2017 роках посіла третє місце серед компаній-переробників молока в Україні [24]. У 2018 році, за даними Асоціації виробників молока, АТ «Молочний альянс» посіло друге місце серед українських виробників молочної продукції (рис. 2.1).



Рис. 2.1. Частки ринку виробників молочної продукції, 2019 р.

Джерело: розроблено автором на основі [47].

З моменту заснування підприємства продукція Яготинського маслозаводу високо оцінюється на загальнодержавному рівні, має багато нагород і дипломів.

До споживачів продукції даного підприємця належать люди різної вікової категорії, статі, роду занять. Адже молочні продукти однаково корисні для всіх.

Посередниками підприємства є:

- магазини харчової промисловості, кав'ярні - на етапі реалізації;
- спеціалізовані фірми та установи - поставка сировини, пакувальних предметів;
- транспортні організації - займаються доставкою продукції до місця її реалізації;
- фінансові установи - при реалізації продукції на ринку.

Продукцію виготовляє «Яготинський маслозавод» з фермерського сертифікованого молока високої якості та перевіреного в лабораторних умовах молока «від народ». З року в рік збільшується сировинна зона підприємства, яка на сьогодні охоплює крім Київської Полтавську, Чернігівську, Житомирську, Черкаську, Вінницьку і навіть Хмельницьку області.

Динаміка розвитку підприємства-виробника – «Яготинський маслозавод» – за останні 5 років дозволила йому вийти в лідери з виробництва цільномолочної продукції. Значна заслуга в цьому досягненні і простих споживачів, які гідно оцінили продукцію заводу і продовжують стабільно голосувати за неї своїми гаманцями.

Як не дивно, стрімкому зростанню виробництва на Яготинському маслозаводі посприяла фінансова криза. Обвал української економіки і, як наслідок, падіння доходів населення, спричинили більш економну «споживчу поведінку» покупця.

На сьогоднішній день підприємство має гарну репутацію та велику ринкову частку.

З кожним роком попит на продукцію «Яготинське» зростає в рази. ТДВ «Яготинський маслозавод» має лінійно-функціональну організаційну структуру (Додаток А).

Згідно з виробничою структурою ТДВ «Яготинський маслозавод» на підприємстві діють основні, допоміжні та обслуговуючі цехи. В свою чергу основні ехи поділяються на заготівельний та виробничий, допоміжні поділяються на ремонтно-технічний та енергетичний цех, а обслуговуючі на господарську бригаду та транспортний цех. Виробничий цех має : сирний цех, маслоцех, ВПІ цех та цех виробництва сухого молока. До заготівельного цеху належать пункти прийому молока.

На виробничу структуру ТДВ «Яготинський маслозавод» впливає ряд факторів. Головні з них такі: галузева належність, номенклатура продукції, її техніко-економічні особливості, використані ресурси; тип виробництва, рівень спеціалізації і кооперування; структура засобів праці, технології; ступінь складності конструкції і технологічність продукції; організація обслуговування обладнання, його ремонт і модернізація; мобільність виробничого процесу, тобто його спроможність оперативно переходити на випуск нової продукції; характер відтворювального процесу в підрозділах підприємства. Ці фактори визначають специфіку виробничої структури підприємства.

З метою покращення якості продукції на ТДВ «Яготинський маслозавод» встановлено сучасне високотехнологічне обладнання світових виробників закритого

циклу, яке виключає безпосереднє втручання людини у виробничий процес, починаючи від забору сировини та закінчуючи фасуванням готової продукції. Це гарантує безпеку і якість продукту [19].

Обсяг виробництва забезпечено за рахунок випуску продукції такої номенклатури: сирно-творожна, масло вершкове, молоко питне, кисло-молочна продукція в асортименті. За 2019 рік ТДВ вироблено та реалізовано продукції на суму 3 201 672 тис грн. (табл. 2.2).

Таблиця 2.2

Обсяги виробництва основних видів продукції на ТДВ «Яготинський маслозавод» за 2017-2019 рр

| Основний вид продукції | Рік | | | | | | Відхилення у грошовій формі (2019/2018) | |
|---------------------------|--------------------------------------|--------------------------|--------------------------------------|--------------------------|--------------------------------------|--------------------------|---|----|
| | 2017 | | 2018 | | 2019 | | | |
| | у натуральн. формі (фіз. од. виміру) | у грош. формі (тис. грн) | у натуральн. формі (фіз. од. виміру) | у грош. формі (тис. грн) | у натуральн. формі (фіз. од. виміру) | у грош. формі (тис. грн) | | |
| Молоко питне | 48 516 | 544 793 | 48 811 | 672 671 | 48 433 | 768 864 | 96 193 | 14 |
| Кисло - молочна продукція | 24 035 | 343 613 | 23 078 | 421 623 | 25 708 | 551 216 | 129 593 | 30 |
| Сирно-творожна продукція | 3 516 | 189 176 | 3 227 | 216 529 | 7 866 | 329 678 | 113 149 | 52 |
| Усього | 76 067 | 1 077 582 | 75 116 | 1 310 823 | 82 007 | 1 649 758 | 338 935 | 25 |

Джерело: розроблено автором на основі даних підприємства.

Політика ТДВ «Яготинський маслозавод» ґрунтується на принципі «виготовляємо лише натуральний продукт із натуральної сировини». Уся продукція відповідає вимогам українського законодавства стосовно якості та безпечності харчових продуктів, усі технологічні процеси сертифіковані у відповідності до вимог та стандартів НАССР й ISO [53].

Для виробництва молочної продукції під знаком «Яготинське» використовується лише натуральне молоко найвищої якості та натуральні фруктові та ягідні наповнювачі. Технологічний процес виготовлення продукції виключає додавання будь-яких консервантів, синтетичних барвників, антибіотиків та інших шкідливих харчових добавок, а також цукру, а вся сировина проходить суворий багатоступеневий контроль якості.

ТДВ «Яготинський маслозавод» щорічно проходить ресертифікацію на відповідність інтегрованої системи управління якістю вимогам двох міжнародних стандартів: ДСТУ ISO 22000:2005 та ДСТУ ISO 9001:2009. Дані стандарти розроблено для організацій, які бажають довести свою здатність систематично виробляти якісну продукцію, що задовольняє потреби споживача.

З 2015 року ТДВ «Яготинський маслозавод» почав щорічно отримувати на продукцію власного виробництва Сертифікат Халяль [53].

2.2. Аналіз фінансово-економічної діяльності підприємства

Молоко та молочна продукція ТДВ «Яготинський маслозавод» реалізується по всій території України через розгалужену мережу дистриб'юторів, що покриває всі регіони країни (Західна, Східна, Північна, Південна, Центральна Україна). Для підтвердження підприємство надало Апеляційній палаті Міністерства економічного розвитку і торгівлі України копії договорів поставки та видаткових накладних з дистриб'юторами за 2012–2019 роки.

Продукція компанії пропонується до продажу у багатьох великих торговельних мережах України: «АТБ-маркет», «Сільпо», «Новус», «Велика Кишеня», «Метро», «Караван», «Фуршет», «Еко-Маркет», «Таврія», «Віртус», «Варус», «Копійка», «Фоззі», «Обжора», «Експансія», «Фреш» та інших [53].

Задля оцінки ефективності та результативності діяльності ТДВ «Яготинський маслозавод» наведемо його основні техніко-економічні показники. Для цього візьмемо за основу показники фінансової звітності (додаток Б). Отримані результати зведемо у

таблицю 2.3.

Таблиця 2.3

**Основні техніко-економічні показники діяльності ТДВ «Яготинський
маслозавод» за 2017-2019 рр.**

| Найменування показника | Роки | | | Відносне відхилення, % | |
|--|---------|---------|---------|------------------------|-----------|
| | 2017 | 2018 | 2019 | 2018/2017 | 2019/2018 |
| 1. Обсяг виробництва продукції в натуральному виразі, т | 76067 | 75116 | 82007 | -1,25 | 9,17 |
| 2. Обсяг виробництва продукції у вартісному виразі, тис. грн | 1077582 | 1310823 | 1649767 | 21,64 | 25,86 |
| 3. Чистий дохід (виручка) від реалізації продукції, тис. грн | 2024684 | 2706103 | 3201772 | 33,65 | 18,31 |
| 4. Собівартість реалізованої продукції, тис. грн | 1521831 | 2052854 | 2342351 | 34,89 | 14,10 |
| 5. Адміністративні витрати, тис. грн | 18457 | 22668 | 26531 | 22,81 | 17,04 |
| 6. Витрати на збут, тис. грн | 268928 | 363425 | 446501 | 35,14 | 22,86 |
| 7. Повні витрати на виробництво і реалізацію продукції, тис. грн | 1822348 | 2449887 | 2838837 | 34,44 | 15,88 |
| 8. Валовий прибуток (збиток), тис. грн | 502853 | 653249 | 859321 | 29,91 | 31,55 |
| 9. Прибуток (збиток) від операційної діяльності, тис. грн | 206904 | 259436 | 367869 | 25,39 | 41,80 |
| 10. Чистий прибуток (збиток), тис. грн | 129631 | 164523 | 253732 | 26,92 | 54,22 |
| 11. Середньооблікова чисельність працюючих, чол. | 921 | 909 | 898 | -1,30 | -1,21 |
| 12. Витрати на 1 грн. чистої виручки від реалізації, коп. | 90,01 | 90,53 | 88,67 | 0,58 | -2,05 |
| 12. Рентабельність діяльності (продаж), % | 6,40 | 6,08 | 7,92 | x | x |
| 13. Рентабельність продукції, % | 7,11 | 6,71 | 8,94 | x | x |

Джерело: розроблено автором на основі даних підприємства.

Згідно з таблицею 2.3 обсяг виробництва продукції в натуральному виразі знизився у 2018 році на 1,25%, це пов'язано зі зменшенням виробництва кисломолочної та сирно-творожної продукції. У 2019 році навпаки спостерігалось збільшення на 9,17%. У вартісному виразі обсяг виробництва продемонстрував позитивну динаміку:

зріс на 21,46% та на 25,86% відповідно. Чистий дохід (виручка) від реалізації продукції збільшився з 2024684 тис.грн у 2017 році до 3201772 тис. грн у 2019 році.

Можна припустити, що такий результат був отриманий унаслідок збільшення цін на продукцію, адже собівартість реалізованої продукції зросла на 34,89% та на 14,10%. Проте, зростання собівартості є негативним явищем для підприємства.

Не зважаючи на підвищення собівартості, валовий прибуток підприємства постійно збільшувався протягом аналізованого періоду (на 29,91% у 2018 році та на 31,55% у 2019). Прибуток від операційної діяльності та чистий прибуток також мають позитивну динаміку.

Середньооблікова чисельність працюючих постійно зменшується. У 2017 році вона становила 921 людини, у 2018 – 909, а у 2019 – 898. На підприємстві часто відбувається модернізація обладнання, тому такі результати можуть свідчити про прагнення керівництва до автоматизації виробництва.

Витрати на 1 грн. чистої виручки від реалізації дещо підвищились у 2018 році (на 0,52 коп.), проте у 2019 зменшились до 88,67 коп.

Показники рентабельності діяльності та рентабельності продукції дещо знизились у 2018 році, але зросли у 2019.

Для обліку та складання звітності основні засоби поділяються на наступні класи (групи) [16]:

- земельні ділянки;
- будівлі, споруди і передавальні пристрої;
- машини та обладнання (у т.ч. обчислювальна техніка);
- транспортні засоби;
- інструменти, прилади, інвентар (меблі);
- інші основні засоби.

Забезпеченість підприємства основними засобами (табл. 2.4).

Основні засоби ТДВ «Яготинський маслозавод» за 2016-2019 рр

| Найменування основних засобів | Власні основні засоби (тис. грн.) | | | | Відхилення (2019/2018) | |
|-------------------------------|---|----------|----------|----------|------------------------|-------|
| | 2016 рік | 2017 рік | 2018 рік | 2019 рік | ±Δ | % |
| 1. Виробничого призначення | 162 216 | 175 456 | 214 122 | 288 984 | 74 862 | 35,0 |
| - будівлі та споруди | 44 493 | 47 878 | 58 552 | 69 176 | 10 624 | 18,1 |
| - машини та обладнання | 110 458 | 122 511 | 141 053 | 177 766 | 36 713 | 26,0 |
| - транспортні засоби | 1 111 | 805 | 787 | 1 623 | 836 | 106,2 |
| - земельні ділянки | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | - |
| - інші | 6 154 | 4 262 | 13 730 | 40 419 | 26 689 | 194,4 |
| 2. Невиробничого призначення | На підприємстві відсутні основні засоби невикористаного призначення | | | | | |
| Усього | 162 216 | 174 745 | 214 122 | 288 984 | 74 862 | 35 |

Джерело: розроблено автором на основі даних підприємства.

Первісна вартість основних засобів на кінець звітної періоду у 2019 році склала 497 008 тис. грн.

Таблиця 2.5

Інформаційна карта із відомостями про основні засоби ТДВ «Яготинський маслозавод» за 2017-2019 рр

| Показник | Значення | | | Відхилення (2019/2018) | |
|---|-------------------|-------------------|-------------------|------------------------|------|
| | 2017 рік | 2018 рік | 2019 рік | ±Δ | % |
| Первісна вартість основних засобів станом на кінець звітної періоду | 320 012 тис. грн. | 384 869 тис. грн. | 497 008 тис. грн. | 112 139 тис. грн. | 29,1 |
| Ступінь зносу основних засобів | 45,17% | 44,36% | 41,86% | -3 | -5,6 |
| Ступінь використання основних засобів | 100% | 100% | 100% | - | - |
| Сума нарахованого зносу | 144 556 тис. грн. | 170 747 тис. грн. | 208 024 тис. грн. | 37 277 тис. грн. | 21,8 |

Джерело: розроблено автором на основі даних підприємства.

Амортизація основних засобів нараховується із застосуванням прямолінійного методу. Строки корисного використання встановлюються для кожного об'єкта основних засобів окремо. Середні строки корисного використання для груп основних засобів становлять [16]:

- будинки та споруди – 15 років;
- машини та обладнання – 10 років;
- транспортні засоби – 9 років;
- інші основні засоби – 5 років.

Фінансові доходи та витрати на реалізацію продукції у динаміці за останні 3 роки наведемо у табл. 2.6.

Таблиця 2.6

Дохід від реалізації та собівартість реалізації за 2017-2019 рр

| Доходи/витрати, (тис. грн.) | Рік | | | Відхилення (2019/2018) | |
|------------------------------------|-----------|-----------|-----------|---------------------------|-------|
| | 2017 | 2018 | 2019 | ±Δ | % |
| Дохід від реалізації | 2 024 684 | 2 706 103 | 3 201 672 | 495 569 | 18,3 |
| Собівартість реалізації | 1 521 831 | 2 052 854 | 2 342 351 | 289 497 | 14,1 |
| у т. ч. матеріальні затрати | 1 409 205 | 1 695 522 | 1 889 404 | 193 882 | 11,4 |
| - витрати на оплату праці | 61 650 | 71 980 | 36 350 | -35 630 | -49,5 |
| - відрахування на соціальні заходи | 13 480 | 15 752 | 7 994 | -7 758 | -49,3 |
| - амортизація | 26 299 | 26 561 | 27 136 | 575 | 2,2 |
| Інші витрати | 253 166 | 243 039 | 381 467 | 138 428 | 57,0 |

Джерело: розроблено автором на основі даних підприємства.

Із даних показників бачимо, що дохід від реалізації щорічно збільшується, але при цьому невпинно зростає собівартість виготовленої продукції та матеріальні витрати. У табл. 2.6. наведено структуру собівартості продукції за 2017-2019 роки.

Собівартість реалізованої продукції тза 2017-2019 рр

| Склад витрат | Відсоток від загальної собівартості реалізованої продукції, % | | | Відхилення (2019/2018) | |
|----------------------------------|---|------|-------|------------------------|-------|
| | 2017 | 2018 | 2019 | ±Δ | % |
| Сировина | 66,6 | 59,8 | 70,20 | 10,4 | 17,4 |
| Транспортно-заготівельні витрати | 2,7 | 1,9 | 13,50 | 11,6 | 610,5 |
| Інші витрати | 30,7 | 38,3 | 16,3 | -22 | -57,4 |
| Всього | 100 | 100 | 100 | - | - |

Джерело: розроблено автором на основі даних підприємства.

Динаміку показників фінансової діяльності ТДВ «Яготинський маслозавод» показано на рис. 2.2

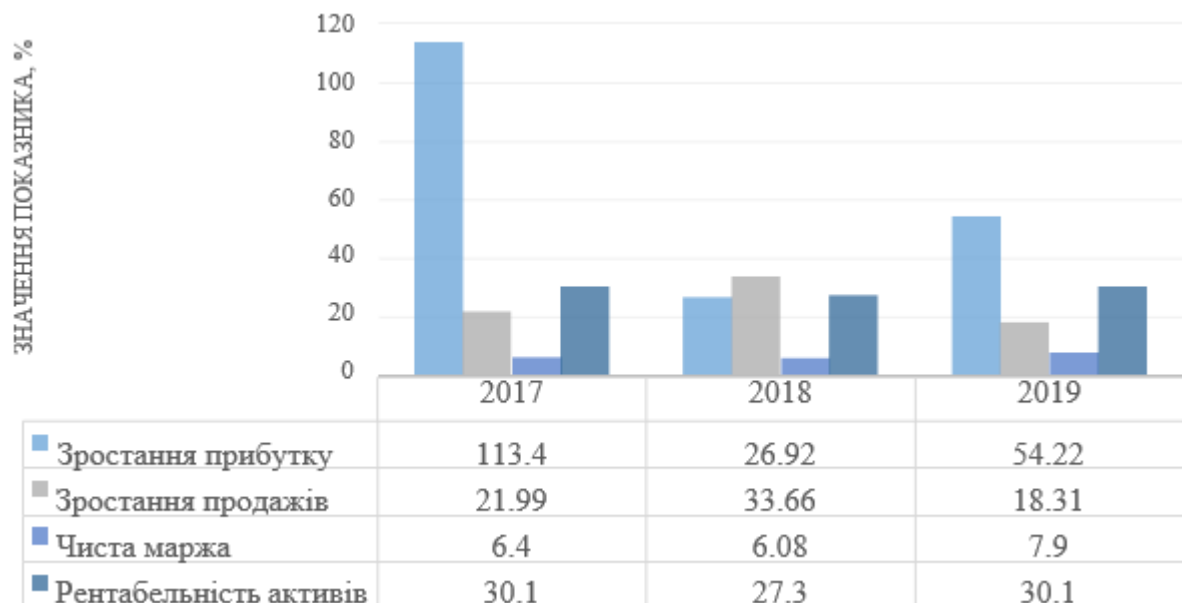


Рис. 2.2. Динаміка показників фінансової діяльності ТДВ «Яготинський маслозавод»

Джерело: розроблено автором на основі даних підприємства.

Із досліджених у системі YouControl показників ми можемо зробити висновок, що ТДВ «Яготинський маслозавод» має тенденцію до стабільного покращення

показників фінансової діяльності. Рентабельність активів щорічно зростає. У 2017 році спостерігалось різке зростання прибутку майже на 115% відсотків, яке згідно із інформацією із річного звіту емітенту було спричинене розширенням асортименту продукції та підвищенням цін та попиту на молочну продукцію компанії.

Індивідуальні господарства населення нині займають істотну роль в забезпечення підприємства сировинною базою молочної промисловості, незважаючи на такі недоліки, як: низька якість молока, підвищені фінансові витрати на контроль якості та транспортування сировини, яскраво виражена сезонність поставок.

Організаційно-економічний механізм забезпечення зовнішньоекономічної діяльності ТДВ «Яготинський маслозавод» – це механізм лінійної і функціональної взаємодії і взаємовідносин підсистем маслозаводу, компонентів та елементів його функціонування, яке зазнало суттєвих внутрішніх структурних змін внаслідок поглиблення трансформаційного і інтеграційного процесу (рис. 2.3).

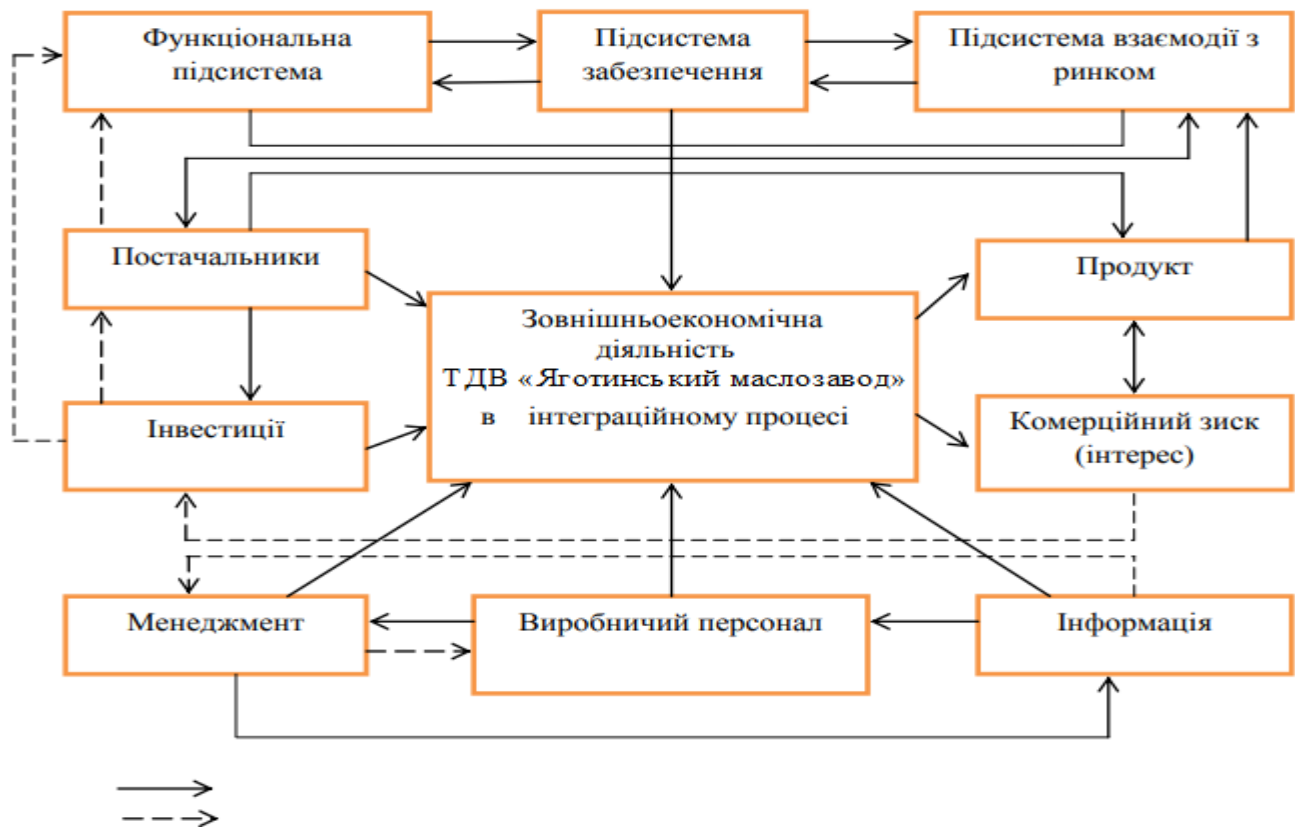


Рис. 2.3. Організаційно-економічний механізм активізації зовнішньоекономічної діяльності ТДВ «Яготинський маслозавод»

Джерело: сформовано автором на основі даних підприємства

Основою для забезпечення ефективного функціонування ТДВ «Яготинський маслозавод» на зовнішньому ринку є підтримка (ринкова, інституціональна, державна) його стабільного функціонування на національному ринку та накопичення достатнього потенціалу для виходу на зовнішній ринок. Тому забезпечення стійкого функціонування організаційно-економічного механізму маслозаводу та взаємодії всіх його структурних елементів повинно сприяти ефективній його зовнішньоекономічній діяльності. Структура організаційно-економічного механізму забезпечення ЗЕД ТДВ «Яготинський маслозавод» наведена на рис. 2.4.

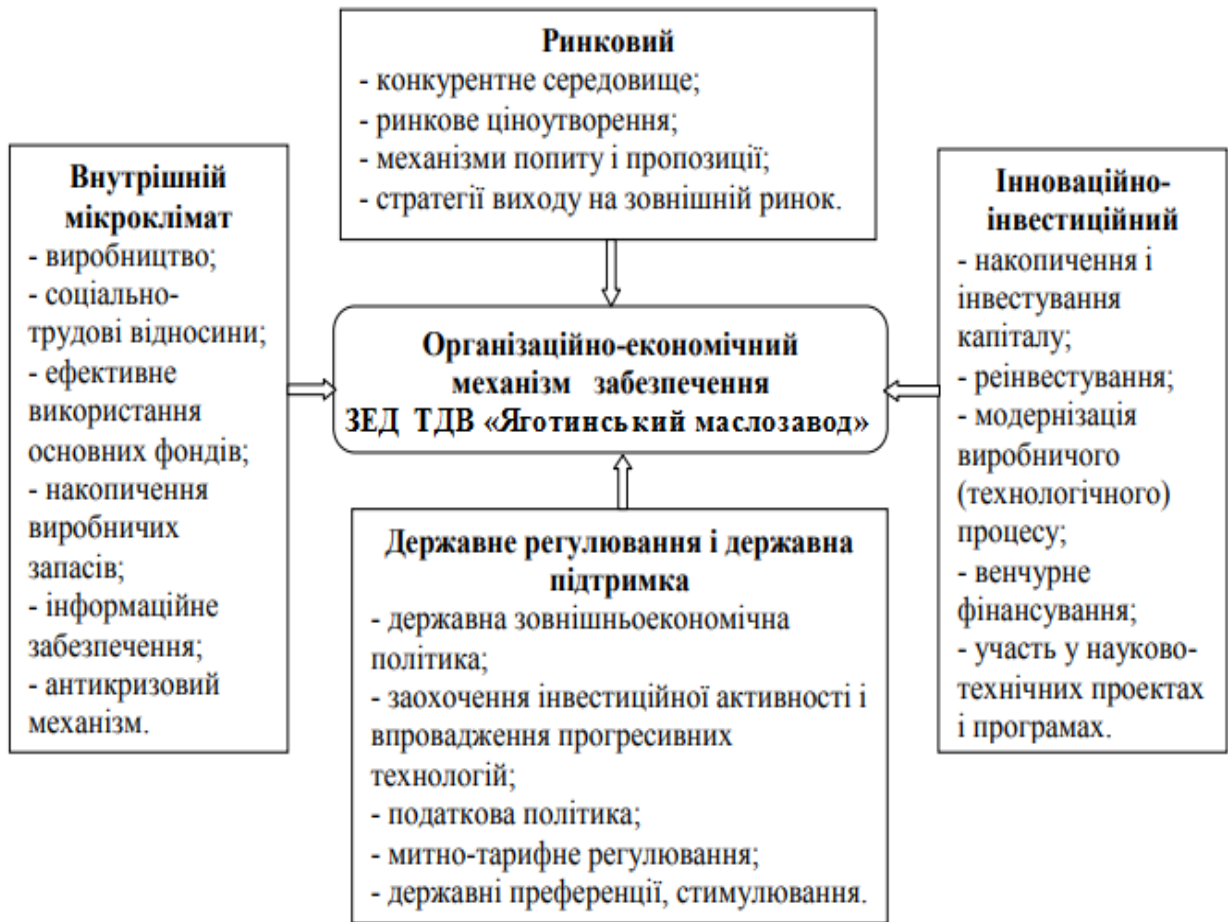


Рис. 2.4. Структура організаційно-економічного механізму ЗЕД ТДВ «Яготинський маслозавод»

Джерело: сформовано автором на основі інформації підприємства

Проте без забезпечення стійкого внутрішнього мікроклімату маслозаводу та адаптації до змін у зовнішньому середовищі неможливо досягти довгострокового успіху на зовнішніх ринках. Це свідчить про наявність тісного взаємозв'язку та впливу

чинників зовнішнього та внутрішнього середовища на ефективність реалізації ЗЕД.

Визначимо стабільність попиту на продукцію на зовнішньому та внутрішньому ринках для ТДВ «Яготинський маслозавод»:

$$Kfdem = \frac{DISd_i}{DISd_0} \quad (2.1)$$

де:

$Kfdem$ – стабільність попиту;

d_i – попит на зовнішньому рику;

d_0 – попит на внутрішньому ринку.

Перешкоди, зумовлені обсягом маркетингових та капітальних витрат, оцінюються як співвідношення частки від чистого прибутку підприємства за рік, яка необхідна для покриття цих витрат:

$$Kfex = \frac{Pin}{100\%} \quad (2.2)$$

де: $Kfex$ – коефіцієнт витрат;

Pin – частка необхідних витрат від суми отриманого підприємством доходу за минулий рік.

Для визначення показника ефективної зовнішньоекономічної діяльності маслозаводу, проведення об'єктивного оцінювання чинників впливу на розвиток такого виду його діяльності виділимо групу чинників, які суттєво впливають на досліджувану проблему. До цієї групи варто віднести ті чинники, середнє значення впливу яких знаходиться в межах 5 балів, а середнє значення суми балів не менше 50.

Використовуючи наведений підхід, розрахуємо вплив зовнішніх і внутрішніх чинників на конкурентоспроможність специфічної продукції маслозаводу в умовах господарювання на зовнішньому ринку (табл. 2.8).

Аналіз засвідчує, що серед зовнішніх чинників суттєвий вплив на розвиток зовнішньоекономічної діяльності ТДВ «Яготинський маслозавод» мають кон'юнктура фінансового ринку, рівень розвитку ринкової інфраструктури та ступінь інституційних обмежень тощо.

**Оцінка впливу чинників на розвиток зовнішньоекономічної діяльності
ТДВ «Яготинський маслозавод»**

| Чинник | Вага чинника за 100-бальною шкалою впливу окремо для зовнішніх і внутрішніх (100 – найбільший вплив, 0 – найменший вплив) |
|---|---|
| Зовнішні: | |
| податкове навантаження | 40 |
| відношення кредиторів до підприємства | 20 |
| кон'юнктура фінансового ринку; | 80 |
| кон'юнктуру товарного ринку, | 60 |
| підходи і думки консультантів та рейтингових агентств | 30 |
| кон'юнктура ринків збуту | 20 |
| рівень розвитку ринкової інфраструктури | 80 |
| політична система та її стабільність | 30 |
| громадські організації та їх вплив | 10 |
| рівень розвитку профспілок | 10 |
| екологічна ситуація | 40 |
| демографічні показники | 20 |
| традиції споживання | 20 |
| рівень урбанізації | 30 |
| Внутрішні: | |
| рентабельність; | 70 |
| структура активів | 60 |
| діловий ризик, | 40 |
| ставлення менеджерів до ризику; | 30 |
| темпи росту підприємства | 80 |
| фінансова гнучкість підприємства, | 70 |
| стадія життєвого циклу підприємства | 50 |
| розмір підприємства | 90 |
| обсяги ЗЕД | 60 |
| рівень централізації управління | 20 |
| Галузь | 60 |
| тип продукту | 30 |
| номенклатура продукції | 70 |
| тривалість життєвого циклу товару | 10 |
| стратегія роботи на ринку | 30 |
| рівень інноваційності виробництва | 80 |
| кваліфікація персоналу | 40 |
| стиль керівництва | 20 |
| Інші | 10 |

Джерело: розроблено автором

Щодо внутрішніх чинників, найбільший вплив мають: обсяги та ефективність зовнішньоекономічної діяльності, рівень інноваційності і технологічності виробництва, їх темпів зростання і рентабельність. Найменший вплив має такий чинник, як тривалість життєвого циклу товару, адже продукція, яку виробляє досліджуване підприємство має свою специфіку щодо технології виробництва, а на ринку даний вид товару має певний сегмент споживачів.

Активна діяльність ТДВ «Яготинський маслозавод» на зовнішньому ринку піддається впливу чисельних ризиків, які, інколи, проблематично ідентифікувати або спрогнозувати. Тому, важливим для підприємства є здатність його менеджменту адекватно реагувати на зовнішні виклики. Зокрема, неадекватне сприйняття менеджерами високих рівнів ризиків формує у них, наприклад, консервативний підхід щодо фінансування розвитку зовнішньоекономічної діяльності підприємства, особливо коли його основу формує власний капітал.

Проникнення і закріплення на міжнародному ринку підприємства є достатньо складним завданням, але разом з тим, стає доволі перспективним в плані отримання комерційної вигоди від зовнішньоекономічної діяльності.

Процес виходу ТДВ «Яготинський маслозавод» на зовнішній ринок збуту здійснюється на основі наступних нормативів:

- порядку реєстрації підприємств, об'єднань, виробничих кооперативів і інших організацій, що здійснюють експортно-імпорتنі операції;
- закону України "Про зовнішньоекономічну діяльність", організаційних і правових питань;
- законодавства, що регулює митні норми ввозу й вивозу товарів;
- положення про порядок ліцензування операцій у зовнішньоекономічних зв'язках;
- порядку експорту й імпорту окремих товарів загальнодержавного призначення; антидемпінгового законодавства;
- порядку здійснення лізингових і бартерних операцій;
- їхнього правового забезпечення;

- правил страхування вантажів зовнішньої торгівлі;
 - техніки здійснення експортних угод, біржових операцій;
 - порядку висновку, зміни, виконання й припинення дії господарських договорів на здійснення експортних і імпорتنих операцій, умов дійсності.

З 2016 року підприємство відправляє продукцію на експорт в такі країни, як Молдова, Азербайджан, Канада, Грузія, Нідерланди, Сінгапур.

Для оцінки рівня конкурентоспроможності продукції на зовнішньо міх ринках проаналізуємо асортимент експортної продукції ТДВ «Яготинський маслозавод» за 2018-2019 рік в табл. 2.9.

Таблиця 2.9

Асортимент експортної продукції ТДВ «Яготинський маслозавод» за 2018-2019 рік, тис. тонн

| Найменування продукту | 2018 | 2019 | Питома вага, % | |
|---|----------|----------|----------------|-------|
| Масло топлене жирністю 99% | 902,6 | 1445,9 | 7,42 | 4,01 |
| Вершки жирністю 15% | 2241,3 | 3682,1 | 18,42 | 22,28 |
| Вершки жирністю 10% | 1687,1 | 2209,8 | 13,86 | 13,37 |
| Молоко ультра пастеризоване жирністю 2.6% | 4841,9 | 5334,6 | 39,78 | 32,28 |
| Молоко ультра пастеризоване жирністю 3.2% | 2497,82 | 3853,12 | 20,52 | 23,32 |
| Всього: | 12170,72 | 16525,52 | 100 | 100 |

Джерело: розроблено автором на основі даних підприємства.

Проаналізувавши асортимент та обсяги експортної продукції ТДВ «Яготинський маслозавод» можемо зробити висновки:

- у 2018 році обсяг експорту становив 16 % від загального обсягу виробництва у натуральному виразі;
- у 2019 році обсяг експорту збільшився до 22%, що є позитивною тенденцією;
- найбільшу частку в експорті займає молоко ультра пастеризоване жирністю 2,6%;
- найменшу частку займає експорт масла топленого жирністю 99% за обидва роки.

Зовнішньоекономічна діяльність ТДВ «Яготинський маслозавод» здійснюється шляхом укладання міжнародних контрактів. Зовнішньоторговельний контракт є договором про укладення угоди (купівлі-продажу, проведення робіт, надання послуг і так далі) між двома і більше контрагентами, що знаходяться в різних країнах. Експортні операції ТДВ «Яготинський маслозавод» здійснюються як на валютній основі, так і у формі клірингу.

Кліринг - система безготівкових розрахунків, які ґрунтуються на заліку взаємних вимог і зобов'язань і здійснюються через банки або спеціальні розрахунки. Це отримання, звірка та поточне оновлення інформації, підготовка бухгалтерських та облікових документів, необхідних для виконання угод щодо цінних паперів, визначення взаємних зобов'язань, що передбачає взаємозалік, забезпечення та гарантування розрахунків за угодами щодо цінних паперів.

Основним напрямом зовнішньоекономічної діяльності ТДВ «Яготинський маслозавод» є розвиток і поглиблення торгово-економічного співробітництва з такими країнами як Азербайджан, Молдова, Грузія, Канада, Нідерланди, Сінгапур.

Проаналізуємо географічну структуру ТДВ «Яготинський маслозавод» за 2018-2019 роки (табл. 2.10).

Таблиця 2.10

Географічна структура експорту ТДВ «Яготинський маслозавод» за 2018-2019 роки

| Країна/ регіон | Обсяг (тис.тонн) | | Питома вага, % | |
|----------------|------------------|----------|----------------|-------|
| | 2018 | 2019 | 2018 | 2019 |
| Азербайджан | 889,61 | 1591,26 | 7,31 | 3,29 |
| Молдова | 5327,26 | 6013,75 | 43,77 | 27,93 |
| Грузія | 1532,4 | 2432,1 | 12,59 | 25,87 |
| Канада | 1252,32 | 2235,2 | 10,29 | 8,42 |
| Нідерланди | 1095,7 | 1685,85 | 9,00 | 8,83 |
| Сінгапур | 2073,43 | 2567,36 | 17,04 | 25,67 |
| Всього: | 12170,72 | 16525,52 | 100 | 100 |

Джерело: розроблено автором на основі даних підприємства.

Проаналізувавши географічну структуру експорту ТДВ «Яготинський маслозавод» за 2018-2019 рр. можна зробити висновок: найбільше продукції експортується до Молдови; найменше – до Нідерландів. Спостерігається нарощення обсягів експорту в сусідні країни протягом.

2.3. Аналіз системи організації перевезень в ЗЕД ТДВ «Яготинський маслозавод»

Річна звітність ТДВ «Яготинський маслозавод» дозволяє нам провести досить глибокий аналіз стану основних засобів підприємства. У цьому аналізі нас цікавить активна частина основних засобів, а саме – транспортні засоби, так як саме вони є ключовим елементом у процесі ефективної організації постачання матеріалів на завод.

ТДВ «Яготинський маслозавод» забезпечений власними транспортними засобами (21 транспортний засіб), серед яких 13 вантажних автомобілів, 5 легкових, 2 автобуси та напівпричіп (табл. 2.11).

Таблиця 2.11

Автотранспорт ТДВ «Яготинський маслозавод», станом на 2019 р

| № | Тип авто | Тип кузова | Рік випуску | Власна вага ТЗ, т | Загальна вага ТЗ, т |
|-----|-------------|-----------------------|-------------|-------------------|---------------------|
| 1. | Вантажний | Цистерна харчова | 1982 | 3250 | 8000 |
| 2. | Вантажний | Цистерна харчова | 1987 | 3200 | 7800 |
| 3. | Вантажний | Цистерна харчова | 1988 | 3800 | 7700 |
| 4. | Вантажний | Цистерна харчова | 1989 | 3750 | 7850 |
| 5. | Вантажний | Цистерна харчова | 1989 | 3600 | 7850 |
| 6. | Вантажний | Цистерна харчова | 1990 | 3200 | 7800 |
| 7. | Вантажний | Цистерна харчова | 1990 | 3600 | 7800 |
| 8. | Вантажний | Цистерна харчова | 1990 | 3620 | 7550 |
| 9. | Вантажний | Цистерна харчова | 1992 | 3200 | 7800 |
| 10. | Вантажний | Цистерна харчова | 1992 | 3800 | 7700 |
| 11. | Вантажний | Цистерна харчова | 1998 | 3800 | 8000 |
| 12. | Напівпричіп | Н/ІР-Рефрижератор-Е | 1999 | 8800 | 39000 |
| 13. | Вантажний | Фургон ізотермічний-С | 2003 | 12000 | 25000 |
| 14. | Вантажний | Цистерна | 2003 | 3550 | 7850 |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
|-----|----------|-------------|------|---|---|
| 15. | Легковий | Седан-В | 2005 | - | - |
| 16. | Легковий | Універсал-В | 2012 | - | - |
| 17. | Автобус | Автобус-Д | 2012 | - | - |
| 18. | Легковий | Седан-В | 2012 | - | - |
| 19. | Легковий | Універсал-В | 2013 | - | - |
| 20. | Легковий | Седан-В | 2017 | - | - |
| 21. | Автобус | Автобус-Д | 2018 | - | - |

Джерело: розроблено автором на основі даних підприємства.

Проаналізувавши автотранспорт, який належить до основних засобів можемо зробити висновок, що багато транспортних засобів вже досить тривалий час знаходяться в експлуатації підприємства, через це підприємство втрачає багато фінансових ресурсів на знос основних засобів. Майже усі вантажні автомобілі були випущені у минулому столітті, до того ж їх власна вага є достатньо великою відносно загальній вазі, на відміну від більш сучасних моделей. Середня вантажопідйомність одного автомобіля – 6 752 т.

Проведемо оцінку критеріям якості транспортно-логістичного сервісу ТДВ «Яготинський маслозавод» за методикою Окландера (табл. 2.12).

Таблиця 2.12

**Оцінка параметрів якості транспортно-логістичного обслуговування ТДВ
«Яготинський маслозавод» за критеріями Окландера
(за п'ятибальною шкалою)**

| Критерій | Сутність критерію | Ранг (коефіцієнт вагомості) * | Оцінка |
|-------------------------------------|--|-------------------------------------|--------|
| Своєчасність здійснення перевезення | Транспортування повинно бути розпочатим без затримок і виконаним в установлений термін | 0,4 | 5 |
| Повнота перевезень | Транспортування має бути здійснено для всього обсягу вантажу | 0,1 | 5 |
| Збереження вантажу | Процес транспортування не повинен призвести до втрат та зниження якості вантажу | 0,2 | 5 |
| Економічність транспортування | Забезпечення замовнику мінімізацію витрат на транспортування вантажів | 0,3 | 4 |
| Всього | | 1 | 6,69 |

* ранг критерію надано департаментом обслуговування митних вантажів

Висока оцінка якості логістичного сервісу визначається кількістю балів від 1 до 10, для ТДВ «Яготинський маслозавод» загальна кількість балів за оцінками складає 6,69, що є високим результатом.

Для визначення інтегрального показника рівня якості транспортно-логістичного обслуговування (кі) необхідно враховувати не лише значення окремих його складових, але і їхню вагомість (ранг) за формулою

$$k_i = \sqrt{(0,4 * 5)^2 + (0,1 * 5)^2 + (0,2 * 5)^2 + (0,3 * 4)^2} = 4,69$$

Максимально можливий рівень інтегрального показника при заданому ранжуванні критеріїв може складати 11,2, тож отримане значення свідчить про достатньо високу оцінку параметрів якості ТДВ «Яготинський маслозавод».

Також для оцінки якості транспортно-експедиторського сервісу можна використати універсальний методичний підхід, що оснований на використанні GAP-моделі Зейт Гамла або «моделі розходжень» (рис.2.5).



Рис. 2.5. GAP-модель Зейт Гамла або «моделі розходжень»

Джерело: [34]

Суть даної моделі полягає у визначенні стратегій і процесів, які підприємство може використати для досягнення переваг у обслуговуванні споживачів. Центральним елементом моделі є «споживче розходження», що полягає у неспівпадінні споживчих

очікувань і сприйняття послуги.

Таким чином, за допомогою цієї моделі менеджмент підприємства може визначити причини незадоволеності споживача якістю логістичного сервісу і прийняти відповідні заходи щодо усунення такого невдоволення. Розглянемо можливі розриви між відповідними процесами транспортно-логістичної системи.

Практично застосування даної моделі проводиться наступним чином. Для визначення розриву в якості постачання проводиться опитування клієнтів і менеджерів логістичного відділу підприємства. В розробленій анкеті було вибрано такі критерії оцінки якості транспортно-логістичних послуг:

1. Сучасність – сучасні проектні рішення споруд, будівель та транспорту, інфраструктури, підйомно-транспортного і технологічного обладнання і т.д.
2. Доступність – зручність роботи клієнта з логістичними менеджерами ТДВ «Яготинський маслозавод».
3. Надійність – здатність менеджменту фірми доставляти обіцяну продукцію вчасно, акуратно, в установлені строки; зберігати цілісними вантажі під час зберігання і вантажопереробки.
4. Комплексність – наявність широкого спектру супутніх послуг, що дозволить забезпечувати комплексу логістичну підтримку усіх параметрів і стадій вантажних перевезень.
5. Комуникабельність – бажання працювати з клієнтом у зручний для нього час, враховуючи його специфічні потреби.
6. Інформативність – надання клієнту всієї необхідної інформації для оцінки якості послуг.

Будемо проводити дослідження по спрощеній схемі, враховуючи розриви щодо безпосереднього рівня обслуговування, оціненого клієнтами і сприйняття менеджментом підприємства очікувань споживачів. Для дослідження використовуємо спеціально розроблену нами анкету, що специфікує критерії логістичного сервісу в систему показників рівня якості транспортно-логістичних послуг (табл. 2.13).

Анкета для визначення якості транспортно-логістичного обслуговування

| Показники, що характеризують якість транспортнологістичних послуг у відповідності до обраної системи критеріїв | Діапазон оцінки рівня якості | | | | |
|--|------------------------------|---|---|---|---|
| 1.1 Сучасність будівель і споруд, сучасні проектні рішення і транспортна інфраструктура | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 1.2 Наявність сучасного підйомно-транспортного і технологічного обладнання | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 1.3 Надання широкого спектру сучасних транспортнологістичних послуг | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 2.1 Близькість розташування до клієнта | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 2.2 Можливість виходу до зручних транспортних шляхів | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 2.3 Підходящі для замовлень транспортні активи | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 2.4 Можливість надання транспортного засобу при нагальній необхідності | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 3.1 Збереження вантажу (з врахуванням природних збитків в межах норми) | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 3.2 Точне дотримання встановлених строків надання складських послуг | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 3.3 Дотримання узгодженої технології зберігання і вантажопереробки | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 4.1 Кваліфікація персоналу відповідає вимогам клієнтів | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 4.2 Наявність зручної для клієнта і захищеної від помилок схеми документообігу | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 5.1 Компетентність персоналу ремонтної зони | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 5.2 Персональна увага клієнту, бажання враховувати індивідуальні вимоги клієнтів до логістичного сервісу | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 6.1 Наявність чіткої тарифної схеми і надання послуг лише на її основі | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 6.2 Своєчасна інформація про зміни тарифної схеми і появу нових послуг | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 6.3 Своєчасна інформація про зміни в строках, тарифах або технології складських послуг | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |

Джерело: розроблено автором на основі дослідження.

Частиною анкетного опитування були 6 пунктів, що характеризують важливість кожного критерію. Фірми-споживачі (13 осіб) і менеджерам (7 осіб) департаменту обслуговування митних вантажів ТДВ «Яготинський маслозавод» пропонувалось вказати бали, що характеризують важливість кожного з критеріїв, щоб у сумі вийшло

100 балів. Ця оцінка в подальшому використовувалася для визначення рангу кожного критерію.

Оцінка клієнтами рангу критеріїв представлена в табл. 2.14

Таблиця 2.14

Результати оцінки компаній-споживачів рангу критеріїв

| Критерій | Середній бал, % | Ранг критерію* | Частка (%) менеджерів, що виділили критерій як найбільш важливий |
|----------------------|-----------------|----------------|--|
| 1. Сучасність | 15 | 0,2 | 12 |
| 2. Надійність | 20 | 0,2 | 14 |
| 3. Комплексність | 16 | 0,25 | 27 |
| 4. Доступність | 17,5 | 0,1 | 17 |
| 5. Комунікабельність | 17,5 | 0,1 | 17 |
| 6. Інформативність | 14 | 0,15 | 13 |
| Всього | 100 | 1 | 100 |

* ранг критерію надано департаментом обслуговування митних вантажів

Найбільш важливим критерієм для клієнтів ТДВ «Яготинський маслозавод» виявся критерій надійності, тобто найбільшу увагу у своїй роботі підприємству потрібно приділяти акуратності перевезення-доставки продукції, в установлені строки та забезпечення його цілісності протягом транспортування та зберігання. Найменш важливим виявився критерій інформативності. Це свідчить про те, що клієнтам компанії є не надто важливо мати повний спектр інформації про якість послуги. Також важливими для клієнтів є критерії доступності (зручності роботи клієнта та менеджера компанії) та комунікабельності (бажання працювати з клієнтом у зручний для нього час, враховуючи його специфічні потреби).

Найбільш важливим для менеджерів логістичного відділу підприємства, є критерій «комплексність», найменш важливим – «доступність». Такі критерії як доступність і комунікабельність, з точки зору менеджерів, практично не потрібні клієнтам (табл. 2.15).

**Результати опитування менеджерів відділу логістики ТДВ «Яготинський
маслозавод»**

| Критерій | Середній бал, % | Ранг критерію* | Частка (%) менеджерів, що виділили критерій як найбільш важливий |
|----------------------|-----------------|----------------|--|
| 1. Сучасність | 20 | 0,2 | 20 |
| 2. Надійність | 20 | 0,3 | 33 |
| 3. Комплексність | 22 | 0,1 | 11 |
| 4. Доступність | 10 | 0,2 | 12 |
| 5. Комунікабельність | 11 | 0,1 | 12 |
| 6. Інформативність | 17 | 0,1 | 12 |
| Всього | 100 | 1 | 100 |

Джерело: розроблено автором

В свою чергу, з точки зору менеджерів 33% опитуваних заявили, що надійність для них – найбільш важливий критерій, а 20% назвали одним із найбільш важливих критеріїв – це сучасність.

Виходячи з результатів дослідження транспортно-логістичного сервісу виявилось, що ТДВ «Яготинський маслозавод» надає логістику високої якості; підприємство володіє достатнім запасом транспортних та організаційних можливостей для нарощування обсягів логістичних перевезень. Пріоритетними критеріями вдосконалення транспортно-логістичного сервісу є комплексність послуг, доступність та надійність.

Висновки до розділу 2

ТДВ «Яготинський маслозавод» має тенденцію до стабільного покращення показників фінансової діяльності. Рентабельність активів щорічно зростає. У 2017 році спостерігалось різке зростання прибутку майже на 115% відсотків, яке згідно із інформацією із річного звіту емітенту було спричинене розширенням асортименту продукції та підвищенням цін та попиту на молочну продукцію компанії.

Проаналізувавши географічну структуру експорту ТДВ «Яготинський маслозавод» за 2018-2019 рр. можна зробити висновок: найбільше продукції експортується до Молдови; найменше – до Нідерландів. Спостерігається нарощення обсягів експорту в сусідні країни протягом.

Виходячи з результатів дослідження організації транспортних операцій виявилось, що ТДВ «Яготинський маслозавод» надає логістику високої якості; підприємство володіє достатнім запасом транспортних та організаційних можливостей для нарощування обсягів логістичних перевезень. Пріоритетними критеріями вдосконалення організації перевезень є комплексність послуг, доступність та надійність.

РОЗДІЛ 3 УДОСКОНАЛЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ПРИ ЗДІЙСНЕННІ ЗЕД ТДВ «ЯГОТИНСЬКИЙ МАСЛОЗАВОД»

3.1. Прийняття управлінського рішення з підвищення ефективності організації перевезень в ЗЕД підприємства

Під терміном «логістична інфраструктура» розуміється як система засобів просторово-часового перетворення логістичних, а також сукупність підприємств різних організаційно-правових форм, які створюють організаційно-економічні умови проходження цих потоків шляхом створення потенціалу відповідних логістичних послуг. Також можна сказати що вона виступає тим механізмом, який забезпечує синтез, взаємозв'язок і взаємодію процесів організації і самоорганізації. В цьому напрямку логістична інфраструктура повинна розглядатися як сукупність органів і інститутів, що мають організаційно і матеріально забезпечити хід ринкових процесів. Простіше можна сказати що це каркас організації логістичної роботи на підприємстві в усьому її інтегрованому комплексі

До основних задач організації перевезень в ЗЕД ТДВ «Яготинський маслозавод» можна віднести наступні:

- ефективний вибір оптимального вантажоперевізника. З появою нових видів транспортно-логістичних послуг, логістичних операторів, посиленням конкуренції транспортні послуги стають різноманітнішими і комплексними.

- тарифікація і інші умови надання послуг варіюють від оператора до оператора, таким чином, вибір оптимального перевізника є задачею мінімізації вартості вантажоперевезення;

- вибір оптимальних маршрутів перевезення продуктів. Тут необхідно врахувати, наприклад, такі чинники, як тоннаж транспорту, рівень середньої швидкості на автодорогах;

- ефективне групування вантажів з урахуванням порядку їх розвантаження;
- розділення вантажів на небезпечні і безпечні;

- використання мінімального числа транспортних засобів для перевезення вантажів;
- ефективне використання об'єму і вантажопідйомності транспортних засобів;
- вдосконалення або ж заміна автотранспорту на економічні.

Зупинимося детальніше на деяких питаннях вдосконалення організації ереvezень в ЗЕД. До чинників, які впливають на рішення щодо вибору власного чи найманого транспорту відносять наступні:

- інвестування в обладнання, що включає вартість втрачених можливостей,
- ризик фізичних втрат і зношення майна;
- прямі експлуатаційні витрати на водіїв, обслуговування та пальне;
- податки за використання доріг та оплата реєстрації;
- інвестування у приміщення та витрати на їх технічне обслуговування, зберігання обладнання і пального;
- витрати на працюючий персонал для відправки, обслуговування та нагляду;
- адміністративні витрати.

Отже, необхідність організації перевезень в ЗЕД підприємств є наслідком неможливості здійснення їх виробничо-комерційної діяльності без фізичного переміщення вантажів із одного місця в інше, а при реалізації товару – від підприємства-продавця до підприємства-покупця.

Доцільно виділити один напрям удосконалення організації перевезень:

- освоєння підприємством новітніх транспортних та вантажно-розвантажувальних засобів;
- створення та модернізація ремонтно-обслуговуючої бази для технічного обслуговування, ремонту і зберігання рухомого складу.

Підвищення транспортних витрат, неефективне використання транспортного парку, розширення дистрибуції в регіони і необхідність постійного моніторингу ефективності постачальників примушує транспортні підрозділи підприємств постійно

вирішувати задачі, пов'язані з підвищенням ефективності і керованості процесу транспортування.

На даний момент ТДВ «Яготинський маслозавод», як будь-яке інше має свої недоліки які потрібно усунути. Такими недоліками можуть бути:

- великі витрати на виробництво;
- конкуренція на ринках збуту;
- використання транспортних посередників;
- збільшення затрат на транспортування та ін.

Деякі з цих проблем можна вирішити, наприклад:

- оновлення техніки;
- зменшення затрати на транспортування;
- зменшення частоти використання транспортних посередників та ін.

На деякі проблеми підприємство не в змозі впливати. В зв'язку з цим, пропонується ряд заходів по оптимізації логістичної інфраструктури міжнародних вантажних перевезень:

- оптимізація розміщення і кріплення вантажів, тари і упаковки;
- вибір оптимальних способів перевезення;
- вибір оптимальних варіантів обрання пунктів навантаження і вивантаження;
- вибір оптимальної навантажувально-розвантажувальної техніки і складського устаткування при перевезеннях;
- застосування прогресивних складських технологій (кросс-докінг і ін.) на підприємстві;
- вибір оптимальних перевізників, експедиторів, логістичних провайдерів, логістичних схем;
- оптимізація технології розвезення продукції кінцевим споживачам і маршрутів;
- підвищення рівня контролю за допомогою сучасних інформаційних технологій за місцеположенням транспортних засобів.

Для реалізації підвищення ефективності організації перевезень в ЗЕД необхідно виконати такі завдання:

1) в організації перевезення ввести нові технології обліку і контролю транспортних засобів, що дасть можливість економії грошових коштів за рахунок контролю витрат пального і використання рухомого складу на маршруті;

2) рухомий склад потрібно оновити та модернізувати, застарілі автомобілі списати або продати, розглянути питання придбання транспортних засобів на умовах лізингу. Оновлення парку рухомого складу дає можливість економії коштів на витратах пального та ремонту автомобілів;

3) необхідно здійснити організацію та оформлення під'їзних шляхів, обладнання стоянкових місць та облаштування розвантажувально-навантажувальних майданчиків для зменшення часу заїзду автомобілів в пункт завою і зменшення часу простою автомобіля під навантаженням або розвантаженням;

4) підвищити коефіцієнт використання вантажопідйомності автомобілів шляхом формування збірних/розвізних партій вантажу;

5) зменшити простій в очікуванні замовлень;

6) посилити розвиток транспортно-логістичних центрів;

7) удосконалити процес навантаження-розвантаження шляхом впровадження нових механічних на механізованих навантажувально-розвантажувальних засобів.

На даний час найважливішими пропозиціями по оптимізації організації перевезень в ЗЕД є:

1) побудова завантажувально-розвантажувальної платформи та складу;

2) заміна застарілих вантажних автомобілів на нові.

Ці дві пропозиції доволі різні але дуже важливі в сучасних умовах транспортування продукції. Використовуючи склад ТДВ «Яготинський маслозавод» може підвищити кількість поставок своєї продукції за кордон. Заміна старих транспортних засобів може скоротити витрати які підприємство отримує від транспортування своєї продукції в межах країни та за її межами.

Окрему увагу треба звернути на вибір оптимальної упаковки з метою оптимізації

логістичних витрат при здійсненні перевезень. На величину логістичних витрат великий вплив мають параметри продукції підприємства, її специфіка та характеристика.

Основними характеристиками товару, які впливають на величину логістичних затрат ТДВ «Яготинський маслозавод» можна виділити вагу продукції, що транспортують, габарити логістичної упаковки, щільність, витрати на транспортний сервіс, співвідношення показників ваги та ціни.

Ефективність результатів будь-якого підприємства залежить від прийняття необхідних управлінських рішень – це важливий та відповідальний процес управлінської діяльності, адже для втілення прийнятих рішень необхідно забезпечити ефективну та злагоджену роботу всього організаційного механізму. Робота з прийняття управлінських рішень вимагає від менеджерів високого рівня компетентності, значних затрат часу, енергії, досвіду.

Необхідність транспортного забезпечення підприємств є наслідком неможливості здійснення їх виробничо-комерційної діяльності без фізичного переміщення вантажів із одного місця в інше, а при реалізації товару – від підприємства–продавця до підприємства-покупця.

Прийняття рішень – складова частина будь-якої управлінської функції. Необхідність ухвалення рішення пронизує усе, що робить керуючий, формуючи цілі і процес їх досягнення. Тому розуміння природи прийняття рішень надзвичайно важливо для всіх, хто хоче процвітати в мистецтві керування [22].

Рівень економічного управління на підприємствах не завжди відповідає сучасним вимогам, ухвалені рішення часто недостатньо обґрунтовані, також недосконалими залишаються структура і методи управління. Це лише невелика частка тих недоліків, що мають місце.

Технологія дозволяє раціонально використовувати час, матеріальні та трудові ресурси. Отже, потреба в технологіях з'являється тоді, коли виникає необхідність у раціональних (з погляду ефективності) діях у керуванні соціальними процесами. Кожен вид проблеми вимагає свого шляху вирішення. Однак повсякденний обсяг роботи

керівника будь-якого рівня не дозволяє йому відводити окремий час для вироблення нових напрямків дій для кожної проблеми. Саме тут криється важливість і необхідність використання попередньо визначеної технології [18].

Якщо ж проблемна ситуація значно складніша, фактори не так очевидні, а вирішення її є неоднозначним, процес прийняття рішення вимагає структуризації, що дозволить визначити етапи і процедури, спрямовані на її вирішення.

Модель прийняття рішень, щодо зовнішньоекономічної діяльності з організації перевезень, матиме наступний вигляд на рисунку 3.1.



Рис. 3.1. Блок-схема процесу прийняття рішень щодо ЗЕД з організації перевезень

Джерело: сформовано автором на основі [18]

Організація виконання прийнятого рішення полягає в активному використанні механізму стимулювання і відповідальності шляхом переконання, спонукання і примушування виконавців. Вибір засобів впливу на виконавців залежить від

важливості і терміновості рішення, особистих якостей виконавців. З моменту доведення рішення до виконавців розпочинають етап контролю за виконанням рішення.

В процесі контролю виявляються відхилення і вносяться поправки, що допомагають реалізувати рішення повністю. За допомогою контролю встановлюється так званий зворотний зв'язок між керуючою і керованою системами.

Можна виділити такі елементарні складові технологічного процесу при перевезенні вантажів:

- 1 – приймання заявки і уточнення її параметрів;
- 2 – консультації з партнерами (іншими ТЕ підприємствами) і/або постійними клієнтами (перевізниками) щодо можливості виконання заявки;
- 3 – оцінка можливості і доцільності виконання заявки власним рухомим складом;
- 4 – пошук варіантів виконання заявки на логістичних сайтах;
- 5 – розміщення заявки на спеціалізованих логістичних сайтах;
- 6 – аналіз варіантів виконання заявки, що поступила;
- 7 – узгодження варіанта і ціни з перевізником;
- 8 – узгодження ціни з вантажовласником;
- 9 – оформлення договору на ТЕО, за необхідності – додаткової документації;
- 10 – координація процесу доставки вантажу.

Загальний алгоритм організації перевезень в ЗЕД показано на рис. 3.2.

На рис. 3.2 показані технологічні схеми процесу перевезення вантажів. Крім того, процес перевезення вантажу може мати циклічний характер. Це означає, що переміщення вантажу відбувається повторюваними виробничими перевізними циклами один за одним. Ритм цих циклів визначається їхньою частотою, що у свою чергу залежить від середньої тривалості одного циклу.

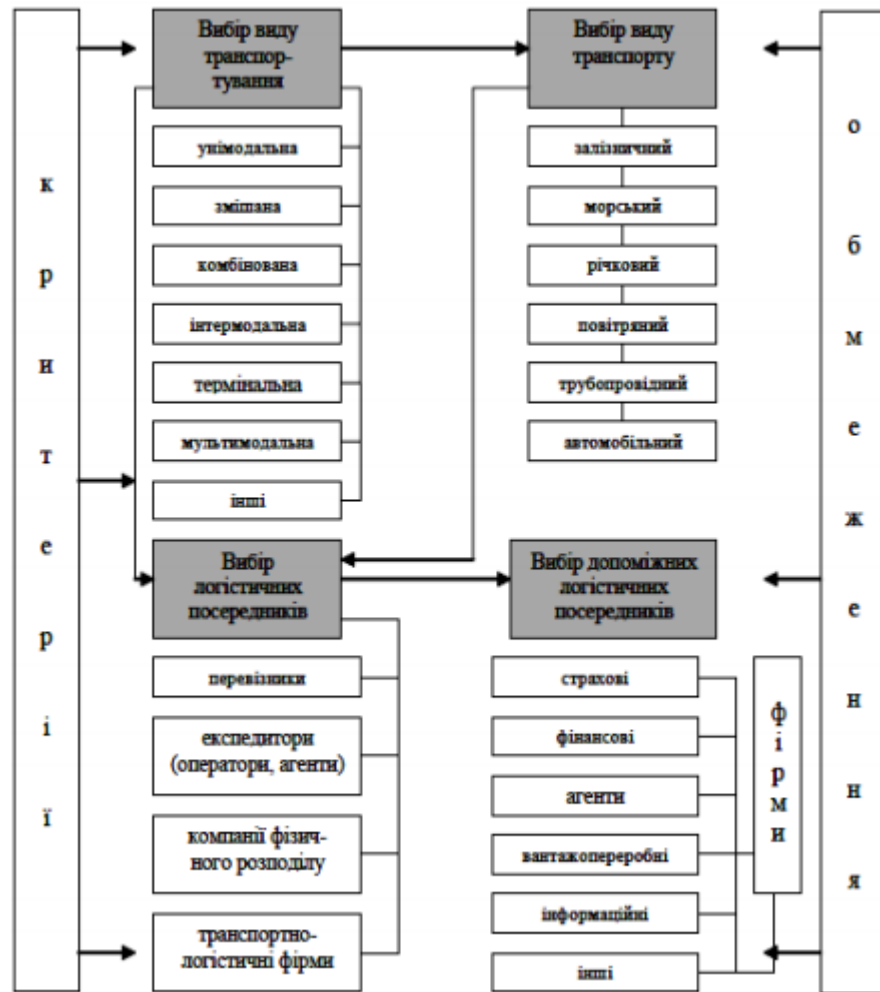


Рис. 3.2. Загальний алгоритм організації транспортування

Джерело: розроблено автором

Для побудови транспортно-технологічних схем використовують транспортно-технологічні системи, до основних видів яких належать: пряме сполучення; змішане сполучення; мультимодальне сполучення; контрейлерне сполучення; інтермодалне сполучення. Транспортно-технологічна схема доставки вантажу від вантажовідправника до вантажоодержувача, наведена на рис. 3.3, показує, яку велику кількість технологічних операцій необхідно виконувати експедитору для якісного виконання замовлення.



Рис. 3.3. Транспортно-технологічна схема організації перевезень у зовнішньоекономічній діяльності на ТДВ «Яготинський маслозавод»

Джерело: розроблено автором

Однак процес перевезення вантажу є багатоетапним і багатоопераційним процесом з великою технологічною, експлуатаційною та економічною різноманітністю операцій. Окремі етапи процесу перевезення вантажу часто розглядаються як самостійні процеси.

3.2. Обґрунтування доцільності вибору транспорту при організації перевезень на зовнішніх ринках

Будь-які перевезення (міжнародні або внутрішні) відбуваються за рахунок автотранспорту. Зі збільшенням курсу валют зростають і ціни на паливо, що в свою чергу підвищує витрати на перевезення вантажу. На сьогоднішній час середня ціна за літр дизельного пального в Україні становить 27,66 грн. за літр. В Польщі – 31,37 грн. Бельгія – 17,76 грн. Німеччина – 36,11.

ТДВ «Яготинській маслозавод» має в своєму розпорядженні автомобілі марки Mercedes-Benz та МАЗ. Такі автомобілі сконструйовані для перевезення великогабаритних вантажів та тоннажністю приблизно 20 тонн при використанні напівпричепа. Вони витрачають в середньому 30 літрів пального на 100 км пробігу. Гарним рішенням в економії пального будуть вантажівки марки Iveco, а саме Iveco R 124. Ці шведські тягачі регулярно отримують схвальні відгуки з боку транспортних, виробничих і будівельних компаній по всьому світу. Більшість фірм купують цю техніку, оскільки надійність, безвідмовність, вантажопідйомність, інноваційні технічні характеристики знаходяться на самому високому рівні. Вантажний тягач Iveco завдяки всьому цьому краще всього підходить для використання в міжнародних перевезеннях вантажів. При належному догляді і своєчасному обслуговуванні ця машина зможе працювати десятки років.

Таблиця 3.1

Технічні характеристики Iveco R 124

| | |
|--|----------------|
| Колісна формула | 4x2 |
| Тип кабіни | КНД |
| Вантажопідйомність (корисне навантаження), т | 9,5-32,0 |
| Максимально допустима маса автомобіля, т | 18,0-48,0 |
| Максимально допустима маса автопоїзда (причепа), т | 36,0-60,0 |
| Тип двигуна і число циліндрів | Р6ТКО |
| Робочий об'єм двигуна, куб.см. | 11705 |
| Номінальна потужність двигуна, к.с. (Квт) хв-1 | 420 (309) 1900 |
| Максимальний крутний момент, Н • м / хв-1 | 2100/1100 |
| Колісна база, м | 3,1-6,3 |
| Кількість передач | 9/14 |

Джерело: складено автором на основі проведеного дослідження

Тягач Iveco в яку б серію він не входив, оснащений сучасним і потужним мотором. У ці вантажівки встановлюють інжекторні дизельні двигуни. Циліндри цих моторів відрізняються вдосконаленою конструкцією. Так інженери досягли високої потужності при достатній економичності.

Всі моделі моторів повністю відповідають сучасним екологічним стандартам. У різних моделях застосовують, крім популярних "Євро" 3, 4, 5 ще й стандарт EEV. Це якісно новий рівень.

Для того щоб досягти високої ефективності і економічності, деякі моделі тягачів оснащуються двигунами Євро 6.

Наприклад, тягач Iveco серії «R» комплектується V-образним 8-циліндровим двигуном з робочим об'ємом до 16 літрів. Він повністю відповідає нормам екології "Євро-5".

В якості опції цей двигун оснащений турбонаддувом, охолоджувачем повітря, інтеркулером, системою уприскування PDE і блоком управління EMS. При потужності в 500 л. с. максимальна швидкість на цьому агрегаті становить 85 км/ч.

При створенні цих двигунів інженери застосували унікальні технології рециркуляції вихлопних газів, систему вприскування на високому тиску, систему уприскування з новими модульними камерами згоряння, технологію перетворення додаткової енергії в потужність.

Таблиця 3.2

Порівняння витрат пального на 100 км

| Авто | Витрати пального на 100 км, л | Вартість витрат на пальне при ціні ДП 20,66грн/л |
|---------------|-------------------------------|---|
| Mercedes-Benz | 24,7 | 510,3 |
| МАЗ | 29,6 | 611,54 |
| Iveco | 22,3 | 460,72 |

Джерело: розраховано автором

З проведеного аналізу видно, нові авто марки Iveco зменшать витрати на пальне. На 100 км пробігу один автомобіль марки Iveco в середньому витрачає лише 22,3 літрів, що на 2,4 та 7,2 літрів менше ніж МАЗ та Mercedes-Benz.

Так як автомобілі здійснюють перевезення на великі дистанції то економія пального грає велику роль в економіці підприємства.

Довжина маршруту Яготин - Ченстохова складає 913 км.

Яготин – Козеніце – 687 км.

Яготин – Лодзь – 891 км.

Яготин– Вольфсбург – 1518 км.

Яготин – Ерфурт –1595 км.

Яготин– Дессель – 1722 км.

Витрати на перевезення в продукції до впровадження заходу наведені в табл.3.3.

Таблиця 3.3

Розрахунок витрат на транспортування продукції до введення заходу

| Маршрути | Довжина маршруту, км | Витрати пального, 26,9 на 100 км | | | | Витрати на пальне, грн. | | | |
|---------------------|----------------------|----------------------------------|--------|-----------|---------|-------------------------|---------------------|------------------------|----------------------|
| | | Україна | Польща | Німеччина | Бельгія | 27,66 грн. в Україні | 31,37 грн. в Польщі | 36,11 грн. в Німеччині | 17,76 грн. в Бельгії |
| Яготин – Ченстахова | 498-515 | 133,9 | 138,5 | | | 2766,3 | 4344,7 | | |
| Яготин – Козеніце | 498-198 | 133,9 | 53,2 | | | 2766,3 | 1670,8 | | |
| Яготин– Подзь | 498-393 | 133,9 | 106,3 | | | 2766,3 | 3334,6 | | |
| Яготин- Вольфсбург | 498-734-286 | 133,9 | 197,5 | 77 | | 2766,3 | 6195,6 | 2780,4 | |
| Яготин – Ерфурт | 610-675-310 | 164,1 | 181,6 | 83,4 | | 3390,3 | 5696,8 | 3011,6 | |
| Яготин – Дессель | 610-691-345-76 | 164,1 | 185,8 | 92,8 | 20,4 | 3390,3 | 5831,7 | 3351 | 362,3 |

Джерело: розраховано автором

Розрахуємо загальні витрати на перевезення продукції за рік:

Сума витрат на транспортування в Польщу :

$$(2766,3 + 4344,7 + 2766,3 + 1670,8 + 2766,3 + 3334,6) * 36 = 635364 \text{ грн.}$$

Сума витрат на транспортування в Німеччину:

$$(2766,3 + 6195,6 + 2780,4 + 3390,3 + 5696,8 + 3011,6) * 24 = 572184 \text{ грн.}$$

Сума витрат на транспортування в Бельгію.

$$(3390,3 + 5831,7 + 3351 + 362,3) * 12 = 155223,6 \text{ грн.}$$

Сума витрат на транспортування в Європу за рік становить:

$$635364 + 572184 + 155223,6 = 1362,8 \text{ тис. грн.}$$

Для порівняння проведемо розрахунки після оренди нових автомобілів (табл. 3.4.).

Розрахунок витрат на транспортування продукції після впровадження заходу

| Маршрути | Довжина маршруту, км | Витрати пального, 22,3 на 100 км | | | | Витрати на пальне, грн. | | | |
|---------------------|----------------------|----------------------------------|--------|-----------|---------|-------------------------|---------------------|------------------------|----------------------|
| | | Україна | Польща | Німеччина | Бельгія | 27,66 грн. в Україні | 31,37 грн. в Польщі | 36,11 грн. в Німеччині | 17,76 грн. в Бельгії |
| Яготин – Ценстахова | 913 | 111,1 | 92,5 | | | 2295,3 | 2901,7 | | |
| Яготин – Козеніце | 687 | 111,1 | 42,1 | | | 2295,3 | 1320,7 | | |
| Яготин – Подзь | 891 | 111,1 | 87,6 | | | 2295,3 | 2748 | | |
| Яготин-Вольфсбург | 1518 | 111,1 | 163,7 | 64,2 | | 2295,3 | 5134,7 | 2318,2 | |
| Яготин – Ерфурт | 1595 | 136 | 150,5 | 69,1 | | 2809,7 | 4721,1 | 2495,2 | |
| Яготин – Дессель | 1722 | 136 | 154,1 | 77 | 16,9 | 2809,7 | 4834,1 | 2780,4 | 290 |

Джерело: розраховано автором

Розрахуємо загальні витрати на перевезення продукції за рік:

Сума витрат на транспортування в Польщу :

$$(2295,3 + 2901,7 + 2295,3 + 1320,7 + 2295,3 + 2748) * 36 = 498826,8 \text{ грн.}$$

Сума витрат на транспортування в Німеччину:

$$(2295,3 + 5134,7 + 2318,2 + 2809,7 + 4721,1 + 2495,2) * 24 = 474580,8 \text{ грн.}$$

Сума витрат на транспортування в Бельгію.

$$(2809,7 + 4834,1 + 2780,4 + 290) * 12 = 128570,4 \text{ грн.}$$

Сума витрат на транспортування в Європу за рік буде становити:

$$498826,8 + 474580,8 + 128570,4 = 1102 \text{ тис. грн.}$$

Загальна сума витрат на транспортування продукції в проектному році буде складати:

$$1102 - 1362,8 = (-260,8) \text{ тис. грн.}$$

Для організації таких перевезень потрібні витрати на оренду автомобілів Iveco та на заробітну плату водіїв, які будуть зауматися даними перевезеннями (табл.3.5).

Витрати на оренду автомобілів Iveco 124 R, тис. грн.

| Стаття витрат | Розрахунок витрат | Сума |
|--------------------|--------------------|-------|
| Оренда автомобілів | 18 000 x 6 x12 міс | 1 296 |

Джерело: побудовано автором на основі внутрішніх даних підприємства

Так як перевезень будуть використовуватися 6 автомобілів марки Івеко, які будуть відбуватися з самого заводу, то на самому підприємстві ТДВ «Яготинський маслозавод» будуть простоювати тягачі для перевезень. Щоб цього не було планується здавати автомобілі марки МАЗ в розмірі 8 штук в оренду за ціною 15 тис. грн. в місяць.

$$15\,000 * 12 * 8 = 1\,440\,000 \text{ грн.}$$

Завдяки здачі в оренду тягачів ТДВ «Яготинський маслозавод» буде отримувати 1 440 тис. грн. в рік.

Загальна сума витрат на оренду автомобілів буде складати:

$$1296 - 1440 = (-144) \text{ тис. грн.}$$

Отже, за рахунок оренди економічних вантажівок фірми Івеко та здачі в оренду вантажівок МАЗ витрати на збут будуть становити:

$$\Delta B3 = (-260,8) - (-144) = -404,8 \text{ тис. грн.}$$

Від проведеного заходу знизяться витрати на збут на 404,8 тис. грн..

Розрахуємо експортні витрати, що понесе підприємство за рахунок впровадження запропонованого заходу.

Спочатку розрахуємо ефективність здійснення експортної діяльності підприємства до Європи. Нам необхідні дані щодо витрат на виробництво сухого молока, його ціни (табл. 3.6)

Таблиця 3.6

Обсяг витрат на виробництво сухого молока для експорту

| № п/п | Витрати | Вартість, грн. |
|-------|-----------------------------|----------------|
| 1. | Умови поставки | DDP |
| 2. | Собівартість 1 кг продукції | 19,1 |
| 3. | Ціна 1 кг продукції | 27,8 |
| 4. | Курс долара | 27,5 |

Джерело: складено автором на підставі даних підприємства

У рамках укладеного контракту, загальна вартість поставки складатиме:

$$17 * 1000 * 27,8 = 472600 \text{ (грн.)}$$

або переведемо у долари:

$$5552000 / 27,5 = 17185,5 \text{ \$}.$$

Витрати на транспортування сухого молока до Європи, враховуючи, що у підприємства наявний власний вантажний транспорт становитимуть (табл. 3.7).

Таблиця 3.7

Вартість перевезення сухого молока до Європи

| № п/п | Показник | Значення показника |
|-------|-------------------------------------|--------------------|
| 1. | 2. | 3. |
| 1. | Відстань, м. Яготин – м. Люблін, км | 760 |
| 2. | Витрати пального на 100 км, л | 28 |
| 3. | Вартість 1 л дизельного пального | 21,0 |

Джерело: складено автором

Транспортні витрати:

$$760 / 100 * 28 * 21 = 4468,8 \text{ (грн.)}.$$

Накладні витрати, враховуючи те, що дозвільні сертифікати у підприємства вже наявні, відображені у табл. 3.8

Таблиця 3.8

Накладні витрати експорту сухого молока

| № п/п | Витрати | Вартість, грн. |
|-------|---|----------------|
| 1. | 2. | 3. |
| 1. | Вартість перевезення | 4468,8 |
| 2. | Навантажувально-розвантажувальні роботи | 750 |
| 3. | Страхування вантажу, що перевозиться (7% вартості) | 33082 |
| 4. | Витрати пов'язані із перетином кордонів (послуги митного брокера, оформлення митних документів) | 4200 |
| | РАЗОМ | 42500,8 |

Джерело: складено автором

Контрактна вартість сухого молока у Польщі складатиме:
 $472600 + 42500,8 = 515100,8$ грн., що в доларах буде: $515100,8 / 27,5 = 18730,9$ \$.

Щодо загальної ефективності виходу на ринок Європи, то результати розрахунків відображені у табл. 3.8.

Таблиця 3.8

Економічна ефективність експорту сухого молока до Європи

| № п/п | Показник | Значення показника |
|-------|---|--------------------|
| 1. | 2. | 3. |
| 1. | Виручка від реалізації експортної продукції, тис.грн | 515,1 |
| 2. | Чиста виручка від реалізації експортної продукції, тис.грн. | 515,1 |
| 3. | Витрати на виробництво експортної продукції, тис.грн. | 324,7 |
| 4. | Накладні витрати при експорті, тис. грн. | 42,5 |
| 5. | Прибуток від експорту, тис.грн | 147,9 |
| 6. | Чистий прибуток від експорту, тис.грн. | 119,8 |
| 7. | Ефект від експорту, тис.грн. | 119,8 |
| 8. | Рентабельність експорту, % | 32,63 |
| 9. | Ефективність експорту | 1,326 |

Джерело: складено автором

Отже, на підставі проведених розрахунків економічної ефективності експорту сухого молока ТДВ «Яготинський маслозавод» до Європи, можемо зробити висновок про доцільність здійснення такої експортної діяльності, оскільки це призведе до збільшення прибутку підприємства та покращення фінансово-господарської діяльності підприємства.

Розглянемо вплив заходу на діяльність підприємства, табл 3.9.

**Вплив заходу на основні техніко-економічні показники діяльності ТДВ
«Яготинський маслозавод»**

| Найменування показника | Роки | | відхилення, % | |
|--|---------|-----------|---------------|-------|
| | 2019 | проектний | абс | відн |
| 1. Обсяг виробництва продукції в натуральному виразі, т | 82007 | 82007 | - | - |
| 2. Обсяг виробництва продукції у вартісному виразі, тис. грн | 1649767 | 1649767 | - | - |
| 3. Чистий дохід (виручка) від реалізації продукції, тис. грн | 3201772 | 3201772 | - | - |
| 4. Собівартість реалізованої продукції, тис. грн | 2342351 | 2342351 | - | - |
| 5. Адміністративні витрати, тис. грн | 26531 | 26531 | - | - |
| 6. Витрати на збут, тис. грн | 446501 | 446096,2 | -404,8 | -0,09 |
| 7. Повні витрати на виробництво і реалізацію продукції, тис. грн | 2838837 | 2838432,2 | -404,8 | -0,01 |
| 8. Валовий прибуток (збиток), тис. грн | 859321 | 859725,8 | 404,8 | 0,05 |
| 9. Прибуток (збиток) від операційної діяльності, тис. грн | 367869 | 368273,8 | 404,8 | 0,11 |
| 10. Чистий прибуток (збиток), тис. грн | 253732 | 254063,9 | 331,9 | 0,13 |
| 11. Середньооблікова чисельність працюючих, чол. | 898 | 898 | - | - |
| 12. Витрати на 1 грн. чистої виручки від реалізації, коп. | 88,67 | 88,65 | -0,02 | -0,02 |
| 12. Рентабельність діяльності (продаж), % | 7,92 | 7,92 | x | x |
| 13. Рентабельність продукції, % | 8,94 | 8,94 | x | x |

Джерело: розроблено автором на основі даних підприємства.

Оцінюючи ефективність запровадженого заходу можна зробити висновок, що дана пропозиція є доцільною, оскільки підприємство зекономитт кошти, а отже отримає додатковий прибуток в розмірі 404,8тис.грн.

Висновки до розділу 3

Для ТДВ «Яготинський маслозавод» пропонується ряд заходів по оптимізації логістичної організації перевезень в ЗЕД:

- оптимізація тари і упаковки, розміщення і кріплення вантажів;

- вибір оптимальних видів транспортних засобів;
- вибір оптимальних варіантів розміщення пунктів навантаження і вивантаження;
- вибір оптимальної навантажувально-розвантажувальної техніки і складського устаткування;
- застосування прогресивних складських технологій (кросс-докінг і ін.);
- вибір оптимальних логістичних схем, перевізників, експедиторів, логістичних провайдерів;
- оптимізація маршрутів і технології розвезення продукції кінцевим споживачам;
- підвищення рівня контролю за місцеположенням транспортних засобів за допомогою сучасних інформаційних технологій.

ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ

Міжнародні перевезення вантажів, для компаній, це часті проблеми з транспортуванням, страхуванням вантажу, підписанням супровідних документів і доручень. Всі ці операції командно виконують різні люди. Найчастіше експедирування вантажів здійснює компанія-виконавець, тоді організацію доставки виконує брокер, дозволяючи замовнику уникнути паперової тяганини і при цьому бути впевненим в тому, що вантаж гарантовано дійде до місця призначення.

Якщо вантаж експедируються, то всю відповідальність за своєчасну і якісну доставку вантажу бере на себе компанія, яка надає послугу. Клієнт всього лише оформляє довіреність на певну людину (експедитора), який за контрактом зобов'язаний займатися всіма справами і проблемами, пов'язаними з доставкою вантажу в пункт призначення. Експедитор супроводжує вантаж весь маршрут, починаючи від початку його навантаження, закінчуючи його розвантаженням в призначеному місці. На всьому протязі шляху проходження вантажу експедитор вирішує всі проблеми, забезпечуючи швидкість доставки і безпеку ввіреного йому майна.

Розгорнутий перелік операцій, що належать до організації перевезень в ЗЕД, включає такі види робіт:

- підготовка товарів до перевезення (пакування, маркування, сортування вантажів, їх пакування і зберігання до моменту відвантаження тощо);
- зважування вантажів та/або транспортних засобів;
- розрахунок і вибір раціонального варіанта завантаження транспортних засобів, схем розміщення і закріплення вантажів;
- завантаження на транспорт у пункті відправки, їх закріплення в транспортному засобі, накривання вантажів;
- приймання вантажу до перевезення на складі перевізника або замовника;
- оформлення перевезення, перевірка транспортних і супровідних документів;
- процес перевезення, що включає створення необхідного режиму, супровід товару в дорозі та його охорону;

- розвантаження і здавання вантажу на склад вантажоодержувача в пункті призначення або іншому перевізнику для:

- подальшої доставки за призначенням;
- оформлення завдання-приймання вантажу;
- здійснення розрахунків за виконані перевезення;
- страхування вантажів, виконання митних процедур під час міжнародних перевезень, паспортно-візове обслуговування;
- інформаційний супровід перевезення, у тому числі повідомлення про місцезнаходження вантажу, терміни його відправки та прибуття, інформування про види послуг, тарифи і режими роботи перевізників та експедиторів;
- ведення обліку і звітності щодо перевезень, заповнення документів, видавання довідок, пов'язаних з перевезеннями тощо.

Важливим завданням організації перевезень вантажів при здійсненні ЗЕД є вибір ефективних транспортних засобів, котрі якнайповніше відповідали б конкретним умовам перевезень.

При виборі виду транспорту потрібно також ураховувати такі фактори:

- надійність дотримання графіка доставки;
- час (тривалість) доставки;
- вартість перевезення тощо.

Залізничний транспорт України володіє значним парком транспортних засобів, які відрізняються між собою за типами, вантажопідйомністю та ємністю.

Вантажний автомобільний транспорт також характеризується великим різноманіттям видів і типів транспортних засобів. Вантажний автомобільний транспорт за видами поділяється на: вантажні автомобілі; автомобілі-тягачі для буксирування причепів; автомобільні причепа та напівпричепа.

Вибір транспортних засобів для перевезень при здійсненні ЗЕД завершується визначенням їх потужності, тобто вантажопідйомності, яка залежить від кількості вантажів, які підлягають перевезенню.

За досліджуваний період на ТДВ «Яготинський маслоавод» обсяг виробництва

продукції в натуральному виразі знизився у 2018 році на 1,25%, це пов'язано зі зменшенням виробництва кисломолочної та сирно-творожної продукції. У 2019 році навпаки спостерігалось збільшення на 9,17%. У вартісному виразі обсяг виробництва продемонстрував позитивну динаміку: зріс на 21,46% та на 25,86% відповідно. Чистий дохід (виручка) від реалізації продукції збільшився з 2024684 тис.грн у 2017 році до 3201772 тис. грн у 2019 році.

Можна припустити, що такий результат був отриманий унаслідок збільшення цін на продукцію, адже собівартість реалізованої продукції зросла на 34,89% та на 14,10%. Проте, зростання собівартості є негативним явищем для підприємства.

Проаналізувавши асортимент та обсяги експортної продукції ТДВ «Яготинський маслозавод» можемо зробити висновки:

- у 2018 році обсяг експорту становив 16 % від загального обсягу виробництва у натуральному виразі;

- у 2019 році обсяг експорту збільшився до 22%, що є позитивною тенденцією;

- найбільшу частку в експорті займає молоко ультра пастеризоване жирністю 2,6%;

- найменшу частку займає експорт масла топленого жирністю 99% за обидва роки.

Зовнішньоекономічна діяльність ТДВ «Яготинський маслозавод» здійснюється шляхом укладання міжнародних контрактів. Зовнішньоторговельний контракт є договором про укладення угоди (купівлі-продажу, проведення робіт, надання послуг і так далі) між двома і більше контрагентами, що знаходяться в різних країнах. Експортні операції ТДВ «Яготинський маслозавод» здійснюються як на валютній основі, так і у формі клірингу.

Для ТДВ «Яготинський маслозавод» пропонується ряд заходів по оптимізації організації перевезень в ЗЕД:

- оптимізація тари і упаковки, розміщення і кріплення вантажів;
- вибір оптимальних видів транспортних засобів;
- вибір оптимальних варіантів розміщення пунктів навантаження і

вивантаження;

– вибір оптимальної навантажувально-розвантажувальної техніки і складського устаткування;

– застосування прогресивних складських технологій (кросс-докінг і ін.);

– вибір оптимальних логістичних схем, перевізників, експедиторів, логістичних провайдерів;

– оптимізація маршрутів і технології розвезення продукції кінцевим споживачам;

– підвищення рівня контролю за місцеположенням транспортних засобів за допомогою сучасних інформаційних технологій.

Один із запропонованих заходів був розрахований та обгрунтувавши доцільність його запровадження було встановлено, що підприємство в результаті його реалізації може отримати прибуток в розмірі 404,8 тис. грн.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Аграрне інформаційне агентство Agravery [Електронний ресурс]. – URL : <https://agravery.com/>
2. Асоціація виробників молока [Електронний ресурс]. – URL : <http://avm-ua.org/uk>
3. Афанасенко И. Д. Практикум по логистике снабжения: вопросы и тесты / Афанасенко И.Д., Борисова В.В. – СПб. : Изд-во СПбГУЭФ, 2011. – 188 с.
4. Білошкурський. В. Аналіз маркетингових логістичних систем матеріального забезпечення підприємства URL:<https://www.cfin.ru/mrp/mrpmine.shtml>
5. Веб-сайт про агробізнес [Електронний ресурс]. – URL :<https://latifundist.com/>
6. Верников Г. Основы систем класса MRP-MRP II. Интернет-проект «Корпоративный менеджмент» : Вебсайт. URL: <https://www.cfin.ru/vernikov/mrp/mrpmine.shtml>
7. Волинчук Ю. В., Куделя І. О., Логістичне управління процесом постачання на підприємствах Газета «Голос України» [Електронний ресурс]. – URL : [<http://www.golos.com.ua/article/39309>]
8. Гордійчук А.С., Стахів О.А., Кузнецова Т.В., Збагерська Н.В. Організація і технологія матеріально-технічного забезпечення підприємства. Навч. посібник/ за заг. ред. А.С. Гордійчука. – Рівне: НУВГП, 2012. – 256 с.
9. Грек О. В. Аналіз інтегрованої логістичної системи на прикладі роботи транспортно-експедиторської компанії / О.В. Грек // Технологический аудит и резервы производства. - 2014. - № 6(3). - С. 16-20.
10. Дмитренко О. О. Система міжнародних дорожніх перевезень: поняття та засади функціонування system of transports international routiers: concept and principles of functioning // Порівняльно-аналітичне право / О. О. Дмитренко. – 2013. – №. 4. – С. 75–78. Очеретна В. В.
11. Євдокимова В. В., Лозинський Д. Л. Аналіз економічної ефективності впровадження бухгалтерських інформаційних систем Экономический эффект от

внедрения ERP-систем «1С». Технологии и бизнес : Вебсайт. URL: <https://tab-is.ru/1s-erp-upravlenie-predprijatiem-2-2/jekonomicheskij-jeffekt-ot-vnedrenija-erp-sistem-1s/>

12. Карпенко О. А. Дослідження переваг логістичного підходу при організації систем матеріально-технічного забезпечення підприємств. 2014. - № 6(3).

13. Крохмаль С. С. Управління матеріальними ресурсами на промисловому підприємстві URL: <https://tab-is.ru/1s-erp-upravlenie-predprijatiem-2-1s/>

14. Лядська К. В. Логістика підприємств молокопереробної промисловості URL: https://www.cfin.ru/finanalysis/invest/cash_criteria.shtml

15. Митний кодекс України : кодекс прийн. Верховною Радою України 13.03.2012 № 4495-VI, редакція від 23.10.2013 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua> 172

16. Міжнародна конвенція про спрощення і гармонізацію митних процедур від 18.05.1973 р. // Офіційний вісник України. – 2001. – № 39. – Режим доступу : zakon.rada.gov.ua

17. Міжнародна конвенція щодо безпечних контейнерів (КБК) від 02.12.1972 р. // Офіційний вісник України. – 2001. – № 39. – Режим доступу : zakon.rada.gov.ua

18. Міжнародні перевезення : теорія та практика : навч. посібник : у 2 кн. / Харків. нац. ун-т міськ. госп-ва ім. О. М. Бекетова. – Харків : ХНУМГ ім. О. М. Бекетова, 2018 – . Кн. 1 / А. С. Галкін, В. П. Левада, Ю. А. Давідіч, Н. В. Давідіч, К. Є. Вакуленко. – 2018. – 182 с.

19. Наказ Міністерства транспорту України від 20.08.2001 № 542 «Правила перевезення вантажів в універсальних контейнерах» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua>

20. Наказ Мінфіну від 20 вересня 2012 року № 1011 «Про затвердження відомчих класифікаторів інформації з питань державної митної справи, які використовуються у процесі оформлення митних декларацій». [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua>

21. Никонова И. А., Шамгунов Р. Н. Эффективность проектов - давайте считать одинаково. Интернет проект «Корпоративный менеджмент» : Вебсайт. URL:

https://www.cfin.ru/finanalysis/invest/cash_criteria.shtml

22. Орехова К. В. Кучерявенко І. В. Логістичні концепції управління матеріальними потоками у збройних силах України // Економіка. - 2014. - Вип. 11.

23. Орехова К. В. Фінансова безпека підприємства: теорія, методологія, практика URL: https://www.cfin.ru/finanalysis/invest/cash_criteria.shtml

24. Офіційний сайт групи компаній АТ «Молочний альянс» [Електронний ресурс]. – URL : <https://milkalliance.com.ua/>

25. Павлюк Л. В. Важливість успішного функціонування логістичної системи підприємницьких структур / Л. В. Павлюк // Економічні науки. Серія : Регіональна економіка. - 2014. - Вип. 11. - С. 176-182.

26. Пазєєва Г. М. Ресурсний потенціал системи економічної безпеки суб'єкта логістичної діяльності / Г. М. Пазєєва, В. Г. Алькема // Вчені записки університету «КРОК». Серія : Економіка. - 2013. - Вип. 33. - С. 197-205.

27. Польова О. Л. Вплив логістичної системи на управління фінансовими потоками підприємства / О. Л. Польова // Економіка. Фінанси. Менеджмент: актуальні питання науки і практики. - 2015. - № 4. - С. 43-49.

28. Попов О. І. Особливості формування логістичних систем харчової промисловості України / О. І. Попов // Агросвіт. - 2010. - № 16. - С. 33-35.

29. Попова І. В. Інноваційні підходи до визначення стійкості підприємства як логістичної системи / І. В. Попова // Маркетинг і менеджмент інновацій. - 2011. - № 4(1). - С. 96-102.

30. Порівняння молочного сектора України та Нідерландів. Український клуб аграрного бізнесу : Вебсайт. URL: <http://www.usab.ua/ua>.

31. Поспелов, О. М. Організація логістичного управління діяльністю підприємства : авт. дис. к. е. н. : 08.00.04 / О. М. Поспелов. - Х., 2009. - 20 с.

32. Потапова Н. А. Інноваційна політика в розвитку логістичних систем / Н. А. Потапова // Вісник Національного університету «Львівська політехніка». Менеджмент та підприємництво в Україні: етапи становлення і проблеми розвитку. - 2013. - № 776. - С. 295-302.

33. Похильченко О. А. Логістика в структурі кластера / О. А. Похильченко, І. Петецький // Наукові записки Львівського університету бізнесу та права. - 2012. - Вип. 9. - С. 173-179.
34. Прозоров Р. Г. Концептуальні засади формування логістичної системи молочного скотарства у сільськогосподарських підприємствах / Р. Г. Прозоров // Вісник ХНАУ. Серія : Економічні науки. - 2015. - № 2. - С. 173-181.
35. Пугаченко О. Б. Економічний зміст поняття «логістика» / О. Б. Пугаченко // Наукові праці Кіровоградського національного технічного університету. Економічні науки. - 2012. - Вип. 22(1). - С. 11-19.
36. Райзберг Б. А., Лозовский Л. Ш., Стародубцева Е. Б. Современный экономический словарь. 5-е изд., перераб. и доп. — М.: ИНФРА-М, 2007. — 495 с.
37. Редіх Е. Співвласник «Яготинського» Сергій Вовченко: «МИ будуюмо бізнес так, щоб продати його дорожче». Бизнес Цензор : Вебсайт. URL: https://biz.censor.net.ua/resonance/3077650/spvvlasnik_yagotinskogo_sergyi_v
38. Річна інформація емітента цінних паперів [Електронний ресурс]. – URL : <https://milkalliance.com.ua/company/inform/yagotinskij-maslozavod/>
39. Родников А.Н. Логистика: Терминологический словарь. – 2-е изд. – М.:ИНФРА-М, 2005. – 352 с.
40. Романчук К. В. Матеріальні ресурси як об'єкт бухгалтерського обліку С. 423-427
41. Рудківський О. А. Інтегративний підхід до оцінки розвитку логістичної системи молокопереробного підприємства: стратегічний аспект / О. А. Рудківський. // Ефективна економіка. - 2013. - № 9.
42. Савіна Г. Г. Особливості бюджетування в логістичних системах промислових підприємств / Г. Г. Савіна, О. С. Бондаренко // Науковий вісник Полісся. - 2015. - Вип. 4. - С. 56-60.
43. Седюкевич В. Н. Международные автомобильные перевозки пассажиров / В. Н. Седюкевич. – Минск : БНТУ. – 2007. – С. 235;
44. Семененко А.И., Сергеев В.И. Логистика. Основы теории – СПб. М.:

Селівончик // Ефективна Економіка. - 2017. - №1.

57. Судін В. Д. Удосконалення логістичної системи підприємства / В. Д. Судін // Управління розвитком. - 2014. - № 8. - С. 83-86.

58. Сумець О. М. Визначення оптимальної вартості життєвого циклу логістичної системи в аспекті забезпечення належного рівня економічної безпеки підприємства / О. М. Сумець // Вчені записки університету «КРОК». Серія : Економіка. - 2013. - Вип. 33. - С. 269-275.

59. Сумець О. М. Встановлення оптимальної тривалості життєвого циклу логістичної системи в аспекті забезпечення належного рівня економічної безпеки підприємства / О. М. Сумець // Вчені записки університету «КРОК». Серія : Економіка. - 2013. - Вип. 34. - С. 309-315.

60. Сумець О. М. Основні положення і принципи формування системи оцінних показників логістичної діяльності підприємств АПК / О. М. Сумець // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2014. - Вип. 45. - С. 119-122.

61. Сухомлінов А. І. Задачі моделювання логістики та проектування інформаційних систем виробничої логістики / А. І. Сухомлінов // Системи обробки інформації. - 2013. - Вип. 5. - С. 162-169.

62. Технологія молока та молочних продуктів : навчальний посібник / Власенко В. В., Т Головка М. П., Семко Т. В., Головка Т. М. – Харківський державний університет харчування та торгівлі. – Харків : ХДУХТ, 2018.

63. Ткачова А.В. Економічний механізм управління логістичною діяльністю металургійних підприємств / А.В. Ткачова // Ефективна економіка. - 2011. - № 5.

64. Тюріна Н. М. Логістика [Текст]: Навч. посіб. / Н. М.Тюріна, І. В. Гой, І. В. Бабій. – К.: «Центр учбової літератури», 2015. – 392 с.

65. Уваров С.А. Логистика: Учеб. пособие для студ. вузов. – 2-е изд., исп. и доп.М.: Гардарики, 2017. – 392 с.

66. Усманова С.Б. Формирование и развитие мезологистических систем региона. Автореферат дисс. к.э.н. – Екатеринбург: 2007. – 26 с.

67. Устенко М. О. Обґрунтування необхідності впровадження логістичних

систем на підприємствах / М. О. Устенко // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2014. - Вип. 48. - С. 150-153.

68. Федулова Л. І. Менеджмент організацій [Електронний ресурс] / Л. І. Федулова. – Режим доступу: [http:// pidruchniki.com.ua/13431119/menedzhment/struktura.upravlinnya.organizatsiyeyu](http://pidruchniki.com.ua/13431119/menedzhment/struktura.upravlinnya.organizatsiyeyu).

69. Харченко В. Ф. Взаємодія учасників логістичної системи при переміщенні матеріального потоку / В. Ф. Харченко, Я. В. Санько // Восточно-Европейский журнал передових технологій. - 2012. - № 1(3). - С. 16-17.

70. Харченко Ю. А. Удосконалення логістичної системи управління запасами торговельного підприємства / Ю. А. Харченко, К. Ю. Пацук // Економічний простір. - 2014. - № 91. - С. 202-213.

71. Хвищун Н. В. Теоретичні підходи до класифікації логістичних систем / Н. В. Хвищун. // Ефективна економіка. - 2009. - № 3.

72. Чечет А.М. Дослідження функціонування логістичних систем в сучасних ринкових умовах / А.М. Чечет // Управління проектами, системний аналіз і логістика. Технічна серія. - 2011. - Вип. 8. - С. 218-221.

73. Чудаков А.Д., Логистика: Учебник. – М: Издательство РДЛ, 2005. – 450с.

74. Шарай С. М. Логістика постачання молочної продукції / С. М. Шарай, К. М. Куліш // Управління проектами, системний аналіз і логістика. Технічна серія. - 2013. - Вип. 12. - С. 354-360.

75. Швець Л. В. Розробка методичних основ формування логістичної системи на основі концепції сталого розвитку / Л. В. Швець // Технологический аудит и резервы производства. - 2016. - № 4(5). - С. 22-26.

76. Шпачук В. П. Щодо дослідження впливу ризиків на витрати об'єктів логістичної системи / В. П. Шпачук, Я. В. Санько // Восточно-Европейский журнал передових технологій. - 2012. - № 2(3). - С. 26-27.

77. Шпачук В. П. Щодо формування принципів управління товарними запасами елементів логістичної системи / В. П. Шпачук, Ю. О. Давідіч // Восточно-Европейский журнал передових технологій. - 2012. - № 2(3). - С. 24-25.

Додаток А

| | | | |
|---|---|--------------------------|----------------|
| | | | КОДИ |
| | | Дата(рік, місяць, число) | 2018 01 01 |
| Підприємство | Товариство з додатковою відповідальністю «Яготинський маслозавод» | за ЄДРПОУ | 00446003 |
| Територія | | за КОАТУУ | 3225510100 |
| Організаційно-правова форма господарювання | | за КОПФГ | 230 |
| Вид економічної діяльності | | за КВЕД | 10.51 |
| Середня кількість працівників | 909 | | |
| Одиниця виміру: | тис.грн. без десяткового знака | | |
| Адреса | 07700, Київська обл., м. Яготин, вул. Шевченка, буд. 213 | | |
| Складено (зробити позначку "v" у відповідній клітинці): | | | |
| за положеннями (стандартами бухгалтерського обліку) | | | |
| за міжнародними стандартами фінансової звітності | | | V |

**Баланс (Звіт про фінансовий стан)
на 31.12.2018 р.**

| Актив | Код рядка | На початок звітного періоду | На кінець звітного періоду | На дату переходу на міжнародні стандарти фінансової звітності |
|-----------------------------------|-----------|-----------------------------|----------------------------|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| I. Необоротні активи | | | | |
| Нематеріальні активи: | 1000 | 499 | 2498 | 0 |
| первісна вартість | 1001 | 2447 | 4587 | 0 |
| накопичена амортизація | 1002 | 1948 | 2089 | 0 |
| Незавершені капітальні інвестиції | 1005 | 364 | 336 | 0 |
| Основні засоби: | 1010 | 175456 | 214122 | 0 |
| первісна вартість | 1011 | 320012 | 384869 | 0 |
| знос | 1012 | 144556 | 170747 | 0 |
| Інвестиційна нерухомість: | 1015 | 0 | 0 | 0 |
| первісна вартість | 1016 | 0 | 0 | 0 |
| знос | 1017 | 0 | 0 | 0 |
| Довгострокові біологічні активи: | 1020 | 0 | 0 | 0 |

Продовження додатку А

| | | | | |
|--|-------------|---------------|---------------|----------|
| первісна вартість | 1021 | 0 | 0 | 0 |
| накопичена амортизація | 1022 | 0 | 0 | 0 |
| Довгострокові фінансові інвестиції: які обліковуються за методом участі в капіталі інших підприємств | 1030 | 0 | 0 | 0 |
| інші фінансові інвестиції | 1035 | 6102 | 77225 | 0 |
| Довгострокова дебіторська заборгованість | 1040 | 0 | 0 | 0 |
| Відстрочені податкові активи | 1045 | 0 | 0 | 0 |
| Гудвіл | 1050 | 0 | 0 | 0 |
| Відстрочені аквізиційні витрати | 1060 | 0 | 0 | 0 |
| Залишок коштів у централізованих страхових резервних фондах | 1065 | 0 | 0 | 0 |
| Інші необоротні активи | 1090 | 0 | 0 | 0 |
| Усього за розділом І | 1095 | 182421 | 294181 | 0 |
| ІІ. Оборотні активи | | | | |
| Запаси | 1100 | 104155 | 122105 | 0 |
| Виробничі запаси | 1101 | 56680 | 51510 | 0 |
| Незавершене виробництво | 1102 | 3885 | 4279 | 0 |
| Готова продукція | 1103 | 42338 | 64448 | 0 |
| Товари | 1104 | 1252 | 1868 | 0 |
| Поточні біологічні активи | 1110 | 0 | 0 | 0 |
| Депозити перестраховання | 1115 | 0 | 0 | 0 |
| Векселі одержані | 1120 | 0 | 0 | 0 |
| Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги | 1125 | 212497 | 285378 | 0 |
| Дебіторська заборгованість за розрахунками: за виданими авансами | 1130 | 3675 | 8154 | 0 |
| з бюджетом | 1135 | 951 | 24 | 0 |
| у тому числі з податку на прибуток | 1136 | 902 | 0 | 0 |
| з нарахованих доходів | 1140 | 0 | 0 | 0 |
| із внутрішніх розрахунків | 1145 | 151493 | 233296 | 0 |
| Інша поточна дебіторська заборгованість | 1155 | 5351 | 418 | 0 |
| Поточні фінансові інвестиції | 1160 | 0 | 0 | 0 |
| Гроші та їх еквіваленти | 1165 | 34704 | 13430 | 0 |
| Готівка | 1166 | 396 | 14 | 0 |
| Рахунки в банках | 1167 | 0 | 0 | 0 |
| Витрати майбутніх періодів | 1170 | 419 | 884 | 0 |
| Частка перестраховика у страхових резервах | 1180 | 0 | 0 | 0 |
| у тому числі в: резервах довгострокових зобов'язань | 1181 | 0 | 0 | 0 |
| резервах збитків або резервах належних виплат | 1182 | 0 | 0 | 0 |
| резервах незароблених премій | 1183 | 0 | 0 | 0 |

Продовження додатку А

| | | | | |
|---|-------------|---------------|---------------|----------|
| інших страхових резервах | 1184 | 0 | 0 | 0 |
| Інші оборотні активи | 1190 | 7967 | 3087 | 0 |
| Усього за розділом II | 1195 | 521212 | 666776 | 0 |
| III. Необоротні активи, утримувані для продажу, та групи вибуття | 1200 | 0 | 0 | 0 |
| Баланс | 1300 | 703633 | 960957 | 0 |

| Пасив | Код рядка | На початок звітного періоду | На кінець звітного періоду | На дату переходу на міжнародні стандарти фінансової звітності |
|--|-------------|-----------------------------|----------------------------|---|
| I. Власний капітал | | | | |
| Зареєстрований (пайовий) капітал | 1400 | 3797 | 3797 | 0 |
| Внески до незареєстрованого статутного капіталу | 1401 | 0 | 0 | 0 |
| Капітал у дооцінках | 1405 | 0 | 0 | 0 |
| Додатковий капітал | 1410 | 0 | 0 | 0 |
| Емісійний дохід | 1411 | 0 | 0 | 0 |
| Накопичені курсові різниці | 1412 | 0 | 0 | 0 |
| Резервний капітал | 1415 | 0 | 0 | 0 |
| Нерозподілений прибуток (непокритий збиток) | 1420 | 232711 | 397186 | 0 |
| Неоплачений капітал | 1425 | (0) | (0) | (0) |
| Вилучений капітал | 1430 | (0) | (0) | (0) |
| Інші резерви | 1435 | 0 | 0 | 0 |
| Усього за розділом I | 1495 | 236508 | 400983 | 0 |
| II. Довгострокові зобов'язання і забезпечення | | | | |
| Відстрочені податкові зобов'язання | 1500 | 0 | 0 | 0 |
| Пенсійні зобов'язання | 1505 | 0 | 0 | 0 |
| Довгострокові кредити банків | 1510 | 0 | 0 | 0 |
| Інші довгострокові зобов'язання | 1515 | 207018 | 201670 | 0 |
| Довгострокові забезпечення | 1520 | 0 | 0 | 0 |
| Довгострокові забезпечення витрат персоналу | 1521 | 0 | 0 | 0 |
| Цільове фінансування | 1525 | 0 | 0 | 0 |
| Благодійна допомога | 1526 | 0 | 0 | 0 |
| Страхові резерви, у тому числі: | 1530 | 0 | 0 | 0 |
| резерв довгострокових зобов'язань; (на початок звітного періоду) | 1531 | 0 | 0 | 0 |
| резерв збитків або резерв належних виплат; (на початок звітного періоду) | 1532 | 0 | 0 | 0 |
| резерв незароблених премій; (на початок звітного періоду) | 1533 | 0 | 0 | 0 |
| інші страхові резерви; (на початок звітного періоду) | 1534 | 0 | 0 | 0 |
| Інвестиційні контракти; | 1535 | 0 | 0 | 0 |

Продовження додатку А

| | | | | |
|--|-------------|---------------|---------------|----------|
| Призовий фонд | 1540 | 0 | 0 | 0 |
| Резерв на виплату джек-поту | 1545 | 0 | 0 | 0 |
| Усього за розділом II | 1595 | 207018 | 201670 | 0 |
| III. Поточні зобов'язання і забезпечення | | | | |
| Короткострокові кредити банків | 1600 | 0 | 75964 | 0 |
| Векселі видані | 1605 | 0 | 0 | 0 |
| Поточна кредиторська заборгованість: за довгостроковими зобов'язаннями | 1610 | 0 | 0 | 0 |
| за товари, роботи, послуги | 1615 | 72125 | 116092 | 0 |
| за розрахунками з бюджетом | 1620 | 11435 | 11153 | 0 |
| за у тому числі з податку на прибуток | 1621 | 0 | 8733 | 0 |
| за розрахунками зі страхування | 1625 | 551 | 841 | 0 |
| за розрахунками з оплати праці | 1630 | 2047 | 2918 | 0 |
| за одержаними авансами | 1635 | 0 | 0 | 0 |
| за розрахунками з учасниками | 1640 | 601 | 594 | 0 |
| із внутрішніх розрахунків | 1645 | 162248 | 124334 | 0 |
| за страховою діяльністю | 1650 | 0 | 0 | 0 |
| Поточні забезпечення | 1660 | 4969 | 5976 | 0 |
| Доходи майбутніх періодів | 1665 | 0 | 0 | 0 |
| Відстрочені комісійні доходи від перестраховиків | 1670 | 0 | 0 | 0 |
| Інші поточні зобов'язання | 1690 | 6131 | 20432 | 0 |
| Усього за розділом III | 1695 | 260107 | 358304 | 0 |
| IV. Зобов'язання, пов'язані з необоротними активами, утримуваними для продажу, та групами вибуття | 1700 | 0 | 0 | 0 |
| V. Чиста вартість активів недержавного пенсійного фонду | 1800 | 0 | 0 | 0 |
| Баланс | 1900 | 703633 | 960957 | 0 |

Примітки
Керівник
Головний бухгалтер

дані відсутні
Сіренко О.О.
Гишко В.Й.

Продовження додатку А

| | | | |
|--|---|--------------------------|--------------|
| | | | КОДИ |
| | | Дата(рік, місяць, число) | 2019 01 01 |
| Підприємство | Товариство з додатковою відповідальністю «Яготинський маслозавод» | за ЄДРПОУ | 00446003 |
| Територія | | за КОАТУУ | 3225510100 |
| Організаційно-правова форма господарювання | | за КОПФГ | 230 |
| Вид економічної діяльності | | за КВЕД | 10.51 |
| Середня кількість працівників | 909 | | |

Одиниця виміру: тис.грн. без десяткового знака

Адреса 07700, Київська обл., м. Яготин, вул. Шевченка, буд. 213

Підприємство Товариство з додатковою відповідальністю «Яготинський маслозавод»
 Територія КИЇВСЬКА ОБЛАСТЬ
 Організаційно-правова форма господарювання ТОВАРИСТВО З ДОДАТКОВОЮ ВІДПОВІДАЛЬНІСТЮ
 Вид економічної діяльності Перероблення молока, виробництво масла та сиру
 Середня кількість працівників 898
 Одиниця виміру : тис. грн.
 Адреса 07700 Київська область Яготинський р-н м. Яготин вул. Шевченка, буд. 213, т.(04575) 5-59-88

Дата (рік, місяць, число)

за ЄДРПОУ

за КОАТУУ

за КОПФГ

за КВЕД

| Коди | | |
|------------|----|----|
| 2019 | 01 | 01 |
| 00446003 | | |
| 3225510100 | | |
| 250 | | |
| 10.51 | | |

Складено (зробити позначку "v" у відповідній клітинці):
 за положеннями (стандартами) бухгалтерського обліку
 за міжнародними стандартами фінансової звітності

| |
|---|
| |
| v |

Баланс (Звіт про фінансовий стан) на "31" грудня 2019р.

Форма № 1

Код за ДКУД

1801001

| Актив | Код рядка | На початок звітного періоду | На кінець звітного періоду |
|---|-----------|-----------------------------|----------------------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| I. Необоротні активи | | | |
| Нематеріальні активи | 1000 | -- | -- |
| первісна вартість | 1001 | -- | -- |
| накопичена амортизація | 1002 | -- | -- |
| Незавершені капітальні інвестиції | 1005 | -- | -- |
| Основні засоби | 1010 | 216956 | 288984 |
| первісна вартість | 1011 | 389792 | 497008 |
| знос | 1012 | 172836 | 208024 |
| Інвестиційна нерухомість | 1015 | -- | -- |
| Довгострокові біологічні активи | 1020 | -- | -- |
| Довгострокові фінансові інвестиції: які обліковуються за методом участі в капіталі інших підприємств | 1030 | -- | -- |
| інші фінансові інвестиції | 1035 | 77225 | 77225 |
| Довгострокова дебіторська заборгованість | 1040 | -- | -- |
| Відстрочені податкові активи | 1045 | -- | -- |
| Інші необоротні активи | 1090 | -- | -- |

| | | | |
|--|------|--------|---------|
| Усього за розділом II | 1195 | 666776 | 851741 |
| III. Необоротні активи, утримувані для продажу, та групи вибуття | 1200 | -- | -- |
| Баланс | 1300 | 960957 | 1217950 |

| Пасив | Код рядка | На початок звітного року | На кінець звітного періоду |
|---|-----------|--------------------------|----------------------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| I. Власний капітал | | | |
| Зареєстрований (пайовий) капітал | 1400 | 3797 | 3797 |
| Капітал у дооцінках | 1405 | -- | -- |
| Додатковий капітал | 1410 | -- | -- |
| Резервний капітал | 1415 | -- | -- |
| Нерозподілений прибуток (непокритий збиток) | 1420 | 397186 | 450918 |
| Неоплачений капітал | 1425 | -- | -- |
| Вилучений капітал | 1430 | -- | -- |
| Усього за розділом I | 1495 | 400983 | 454715 |
| II. Довгострокові зобов'язання і забезпечення | | | |
| Відстрочені податкові зобов'язання | 1500 | -- | -- |
| Довгострокові кредити банків | 1510 | -- | -- |
| Інші довгострокові зобов'язання | 1515 | 201670 | 163493 |
| Довгострокові забезпечення | 1520 | -- | -- |
| Цільове фінансування | 1525 | -- | -- |
| Усього за розділом II | 1595 | 201670 | 163493 |
| III. Поточні зобов'язання і забезпечення | | | |
| Короткострокові кредити банків | 1600 | 75964 | 154819 |
| Поточна кредиторська заборгованість за: довгостроковими зобов'язаннями | 1610 | -- | -- |
| товари, роботи, послуги | 1615 | 116092 | 155939 |
| розрахунками з бюджетом | 1620 | 11153 | 13066 |
| у тому числі з податку на прибуток | 1621 | 8733 | 9087 |
| розрахунками зі страхування | 1625 | 841 | 1266 |
| розрахунками з оплати праці | 1630 | 2918 | 4645 |
| Поточна кредиторська заборгованість за розрахунками з учасниками | 1640 | 594 | 1789 |
| Поточна кредиторська заборгованість із внутрішніх розрахунків | 1645 | 124334 | 215919 |
| Поточні забезпечення | 1660 | 5976 | 9567 |
| Доходи майбутніх періодів | 1665 | -- | -- |
| Інші поточні зобов'язання | 1690 | 20432 | 42732 |
| Усього за розділом III | 1695 | 358304 | 599742 |
| IV. Зобов'язання, пов'язані з необоротними активами, утримуваними для продажу, та групами вибуття | 1700 | -- | -- |
| Баланс | 1900 | 960957 | 1217950 |

Генеральний директор

(підпис)

Сіренко Олександр Олександрович

Головний бухгалтер

(підпис)

Каплій Оксана Олександрівна

| | | | |
|--------------|--|--|----------------|
| Підприємство | Товариство з додатковою відповідальністю «Яготинський маслозавод» (найменування) | Дата(рік, місяць, число) за ЄДРПОУ | КОДИ |
| | | | 2018 01 01 |
| | | | 00446003 |

**Звіт про фінансові результати (Звіт про сукупний дохід)
за 12 місяців 2018 р.**

I. ФІНАНСОВІ РЕЗУЛЬТАТИ

| Стаття | Код рядка | За звітний період | За аналогічний період попереднього року |
|---|-----------|-------------------|---|
| Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг) | 2000 | 2706103 | 2024684 |
| Чисті зароблені страхові премії | 2010 | 0 | 0 |
| Премії підписані, валова сума | 2011 | 0 | 0 |
| Премії, передані у перестраховування | 2012 | 0 | 0 |
| Зміна резерву незароблених премій, валова сума | 2013 | 0 | 0 |
| Зміна частки перестраховиків у резерві незароблених премій | 2014 | 0 | 0 |
| Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг) | 2050 | (2052854) | (1521831) |
| Чисті понесені збитки за страховими виплатами | 2070 | (0) | (0) |
| Валовий: прибуток | 2090 | 653249 | 502853 |
| збиток | 2095 | (0) | (0) |
| Дохід (витрати) від зміни у резервах довгострокових зобов'язань | 2105 | 0 | 0 |
| Дохід (витрати) від зміни інших страхових резервів | 2110 | 0 | 0 |
| Зміна інших страхових резервів, валова сума | 2111 | 0 | 0 |
| Зміна частки перестраховиків в інших страхових резервах | 2112 | 0 | 0 |
| Інші операційні доходи | 2120 | 3220 | 4568 |
| Дохід від зміни вартості активів, які оцінюються за справедливою вартістю | 2121 | 0 | 0 |
| Дохід від первісного визнання біологічних активів і сільськогосподарської продукції | 2122 | 0 | 0 |
| Адміністративні витрати | 2130 | (22668) | (18457) |
| Витрати на збут | 2150 | (363425) | (268928) |
| Інші операційні витрати | 2180 | (10940) | (13132) |
| Витрат від зміни вартості активів, які оцінюються за справедливою вартістю | 2181 | (0) | (0) |
| Витрат від первісного визнання біологічних активів і | 2182 | (0) | (0) |

Продовження додатку Б

| | | | |
|---|------|-----------|-----------|
| сільськогосподарської продукції | | | |
| Фінансовий результат від операційної діяльності: | | | |
| прибуток | 2190 | 259436 | 206904 |
| збиток | 2195 | (0) | (0) |
| Дохід від участі в капіталі | 2200 | 0 | 0 |
| Інші фінансові доходи | 2220 | 3382 | 4289 |
| Інші доходи | 2240 | 619 | 792 |
| Дохід від благодійної допомоги | 2241 | 0 | 0 |
| Фінансові витрати | 2250 | (62046) | (53774) |
| Втрати від участі в капіталі | 2255 | (0) | (0) |
| Інші витрати | 2270 | (688) | (152) |
| Прибуток (збиток) від впливу інфляції на монетарні статті | 2275 | 0 | 0 |
| Фінансовий результат до оподаткування: | | | |
| прибуток | 2290 | 200703 | 158059 |
| збиток | 2295 | (0) | (0) |
| Витрати (дохід) з податку на прибуток | 2300 | 36180 | 28428 |
| Прибуток (збиток) від припиненої діяльності після оподаткування | 2305 | 0 | 0 |
| Чистий фінансовий результат: | | | |
| прибуток | 2350 | 164523 | 129631 |
| збиток | 2355 | (0) | (0) |

II. СУКУПНИЙ ДОХІД

| Стаття | Код рядка | За звітний період | За аналогічний період попереднього року |
|---|-------------|-------------------|---|
| Дооцінка (уцінка) необоротних активів | 2400 | 0 | 0 |
| Дооцінка (уцінка) фінансових інструментів | 2405 | 0 | 0 |
| Накопичені курсові різниці | 2410 | 0 | 0 |
| Частка іншого сукупного доходу асоційованих та спільних підприємств | 2415 | 0 | 0 |
| Інший сукупний дохід | 2445 | 0 | 0 |
| Інший сукупний дохід до оподаткування | 2450 | 0 | 0 |
| Податок на прибуток, пов'язаний з іншим сукупним доходом | 2455 | 0 | 0 |
| Інший сукупний дохід після оподаткування | 2460 | 0 | 0 |
| Сукупний дохід (сума рядків 2350, 2355 та 2460) | 2465 | 164523 | 129631 |

III. ЕЛЕМЕНТИ ОПЕРАЦІЙНИХ ВИТРАТ

| | | | |
|----------------------------------|------|---------|---------|
| Матеріальні затрати | 2500 | 1763122 | 1409205 |
| Витрати на оплату праці | 2505 | 74980 | 61650 |
| Відрахування на соціальні заходи | 2510 | 16408 | 13480 |
| Амортизація | 2515 | 27668 | 26299 |

Продовження додатку Б

| | | | |
|-------------------------|-------------|----------------|----------------|
| Інші операційні витрати | 2520 | 343904 | 253166 |
| Разом | 2550 | 2226082 | 1763800 |

IV. РОЗРАХУНОК ПОКАЗНИКІВ ПРИБУТКОВОСТІ АКЦІЙ

| | | | |
|--|------|--------|--------|
| Середньорічна кількість простих акцій | 2600 | 361592 | 361592 |
| Скоригована середньорічна кількість простих акцій | 2605 | 361592 | 361592 |
| Чистий прибуток (збиток) на одну просту акцію | 2610 | 0 | 0 |
| Скоригований чистий прибуток (збиток) на одну просту акцію | 2615 | 0 | 0 |
| Дивіденди на одну просту акцію | 2650 | 0 | 0 |

Примітки
Керівник
Головний бухгалтер

дані відсутні
Сіренко О.О.
Гишко В.Й.

Продовження додатку Б

Підприємство Товариство з додатковою відповідальністю
«Яготинський маслозавод»

Дата (рік, місяць, число)
за ЄДРПОУ

| Коди | | |
|----------|----|----|
| 2019 | 01 | 01 |
| 00446003 | | |

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

Форма № 2

Код за ДКУД

1801003

I. ФІНАНСОВІ РЕЗУЛЬТАТИ

| Стаття | Код рядка | За звітний період | За аналогічний період попереднього року |
|---|-----------|-------------------|---|
| I | 2 | 3 | 4 |
| Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг) | 2000 | 3201672 | 2706103 |
| Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг) | 2050 | (2342351) | (2052854) |
| Валовий: прибуток | 2090 | 859321 | 653249 |
| збиток | 2095 | (--) | (--) |
| Інші операційні доходи | 2120 | 5034 | 3220 |
| Адміністративні витрати | 2130 | (26531) | (22668) |
| Витрати на збут | 2150 | (446501) | (363425) |
| Інші операційні витрати | 2180 | (23454) | (10940) |
| Фінансовий результат від операційної діяльності: прибуток | 2190 | 367869 | 259436 |
| збиток | 2195 | (--) | (--) |
| Дохід від участі в капіталі | 2200 | -- | -- |
| Інші фінансові доходи | 2220 | 5477 | 3382 |
| Інші доходи | 2240 | 116 | 619 |
| Фінансові витрати | 2250 | (62482) | (62046) |
| Втрати від участі в капіталі | 2255 | (--) | (--) |
| Інші витрати | 2270 | (1421) | (688) |
| Фінансовий результат до оподаткування: прибуток | 2290 | 309559 | 200703 |
| збиток | 2295 | (--) | (--) |
| Витрати (дохід) з податку на прибуток | 2300 | -55827 | -36180 |
| Прибуток (збиток) від припиненої діяльності після оподаткування | 2305 | -- | -- |
| Чистий фінансовий результат: прибуток | 2350 | 253732 | 164523 |
| збиток | 2355 | (--) | (--) |

II. СУКУПНИЙ ДОХІД

| Стаття | Код рядка | За звітний період | За аналогічний період попереднього року |
|---|-----------|-------------------|---|
| I | 2 | 3 | 4 |
| Дооцінка (уцінка) необоротних активів | 2400 | -- | -- |
| Дооцінка (уцінка) фінансових інструментів | 2405 | -- | -- |
| Накопичені курсові різниці | 2410 | -- | -- |
| Частка іншого сукупного доходу асоційованих та спільних підприємств | 2415 | -- | -- |
| Інший сукупний дохід | 2445 | -- | -- |
| Інший сукупний дохід до оподаткування | 2450 | -- | -- |
| Податок на прибуток, пов'язаний з іншим сукупним доходом | 2455 | -- | -- |
| Інший сукупний дохід після оподаткування | 2460 | -- | -- |
| Сукупний дохід (сума рядків 2350, 2355 та 2460) | 2465 | 253732 | 164523 |

Кінець додатку Б

III. ЕЛЕМЕНТИ ОПЕРАЦІЙНИХ ВИТРАТ

| Назва статті | Код рядка | За звітний період | За аналогічний період попереднього року |
|----------------------------------|-----------|-------------------|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| Матеріальні затрати | 2500 | 1944364 | 1763122 |
| Витрати на оплату праці | 2505 | 109285 | 74980 |
| Відрахування на соціальні заходи | 2510 | 23122 | 16408 |
| Амортизація | 2515 | 37373 | 27668 |
| Інші операційні витрати | 2520 | 417386 | 343904 |
| Разом | 2550 | 2531530 | 2226082 |

IV. РОЗРАХУНОК ПОКАЗНИКІВ ПРИБУТКОВОСТІ АКЦІЙ

| Назва статті | Код рядка | За звітний період | За аналогічний період попереднього року |
|--|-----------|-------------------|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| Середньорічна кількість простих акцій | 2600 | -- | -- |
| Скоригована середньорічна кількість простих акцій | 2605 | -- | -- |
| Чистий прибуток (збиток) на одну просту акцію | 2610 | -- | -- |
| Скоригований чистий прибуток (збиток) на одну просту акцію | 2615 | -- | -- |
| Дивіденди на одну просту акцію | 2650 | -- | -- |

Генеральний директор

(підпис)

Сіренко Олександр Олександрович

Головний бухгалтер

(підпис)

Каплій Оксана Олександрівна