

ШИФР:

Економіка транспорту

Наукова робота

На тему: «**Роль транспортних витрат у товаропросуванні
на прикладі торгового підприємства**»

2020

ЗМІСТ

ВСТУП.....	3
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ ДІЯЛЬНОСТІ ТРАНСПОРТНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТОРГІВЕЛЬНОГО ПІДПРИЄМСТВА	5
1.1. Транспортно-логістична система торгового підприємства: сутність та класифікація	5
1.2. Методика оцінки ефективності використання транспортних засобів у торгівлі.....	8
РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ ЕФЕКТИВНОСТІ ВИКОРИСТАННЯ ТРАНСПОРТНО- ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ НА ПІДПРИЄМСТВІ ТОВ “ЕПІЦЕНТР К”	16
2.1. Зв’язок раціональності використання транспортної доставки з підвищенням ефективності товаропросування	16
2.2. Структура та аналіз транспортних витрат на торговельному підприємстві	17
2.3. Аналіз впливу факторів на рівень транспортних витрат методом ланцюгових поставок.....	21
РОЗДІЛ 3. НАПРЯМИ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ВИКОРИСТАННЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ СИСТЕМ	23
3.1. Вплив палива на розмір транспортних витрат.....	23
3.2. Вибір вантажного транспорту при недостатньому навантаженні	26
ВИСНОВКИ	29
СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ.....	31

ВСТУП

В успішності діяльності підприємства, як виробничого так і торгового, велике значення має ефективність роботи логістичних процесів. Ці процеси присутні майже на всіх етапах життєвого циклу товару: від постачання сировини для виробництва до доставки товару покупцеві. Разом з тим транспортне забезпечення можна розглядати як окрему частину процесу товаропросування.

Організація транспортного забезпечення підприємства розуміє під собою ефективне використання елементів транспортної системи яка пов'язує між собою процес виробництва та обігу товару.

Отже використання транспорту підприємством має вплив на його прибуток завдяки тому, що транспортні перевозки входять до витрат обігу. Це має на увазі під собою необхідність оптимізації роботи транспортного забезпечення для зменшення витрат обігу отже збільшенню прибутку, який є ціллю кожного підприємства.

Питанням ефективного використання транспортних систем займалися та займаються такі науковці та практики як П.Й. Атамас, А.А. Бакаєв, Й.Я. Даньків, Л.Г. Зайончик та інші. Але й досі стоїть проблема у підвищенні раціонального використання транспортних потужностей підприємств.

Мета дослідження. Метою наукової роботи є розгляд транспортних систем торговельного підприємства, їх забезпечення та ефективність використання.

Завдання дослідження. Для визначення поставленої мети роботи були розроблені та розглянуті такі завдання:

- 1) визначити сутність транспортного забезпечення підприємства;
- 2) проаналізувати способи оцінки ефективного використання транспортних засобів у торгівлі;
- 3) розглянути сучасні заходи для оптимізації використання транспортних потужностей;

4) провести оцінку ефективності використання транспортної системи на прикладі ТОВ «Епіцентр К».

Предмет дослідження. ТОВ «Епіцентр К».

Об'єкт дослідження. Оцінка ефективності використання транспортних засобів ТОВ «Епіцентр К».

Наукова новизна дослідження. Факторний аналіз впливу факторів на рівень транспортних витрат методом ланцюгових поставок.

Методологія дослідження. У процесі дослідження були використані такі методи аналізу: спостереження, узагальнення, порівняння, конкретизація, логічне узагальнення, статистичні методи вибірки та групування, кількісно-якісний метод, системний та порівняльний аналіз, методи дедукції та індукції, абстракції, вимірювання взаємозв'язків, поєднання аналізу та синтезу, індексний та факторний методи для дослідження ефективності використання логістичного транспорту на підприємстві, а також спеціальні методи – статистичних угруповань, методи економічного аналізу, економіко-математичні методи – для дослідження тенденцій розвитку логістичних транспортних засобів на території України.

Інформаційна база дослідження. Основою дослідження є навчальні та учбово-методичні літературні матеріали, праці вітчизняних та зарубіжних вчених-економістів з питань оцінки логістичного процесу підприємства, періодична преса, матеріали науково-практичних конференцій.

Практичне забезпечення результатів. Виявлення рекомендацій підприємству ТОВ «Епіцентр К» на основі досліджень з питань підвищення ефективності використання транспортних засобів шляхом зниження витрат на забезпечення транспортної системи.

Публікації та апробація результатів дослідження. Участь у науковій студентській конференції.

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ ДІЯЛЬНОСТІ ТРАНСПОРТНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТОРГІВЕЛЬНОГО ПІДПРИЄМСТВА

1.1. Транспортно-логістична система торгового підприємства: сутність та класифікація

Логістика на підприємстві являє собою систему заходів щодо організації процесів транспортування та зберігання продукції для виробництва та продажу. Транспортування можна віднести до окремої сфери логістики завдяки великій частки транспортних витрат у загальному складі витрат обігу.

Отже транспортування є комплексним заходом, який пов'язаний з переміщення сировини, продукції незавершеного виробництва та готової продукції транспортним засобом у ланцюзі постачання. Транспортна логістика являє собою сферу логістики, яка оптимізує процеси життєвого циклу товару, у розрізі передачі його від постачальника до споживача, з використанням транспортних засобів.

У ринкових умовах підприємство, як суб'єкт господарювання не тільки виробляє продукцію, але й здійснює функції матеріально-технічного постачання (з метою забезпечення себе необхідними ресурсами) та збуту виробленої продукції.

Рух матеріальних ресурсів від первинного джерела до кінцевого споживача слід розглядати як єдиний матеріальний потік, що забезпечується транспортними засобами. Зазначене є основою, на якій ґрунтується транспортна логістика [18, С. 11].

Розглядаючи транспорту логістику не можна не виділити основні її завдання у сфері торгівлі та виробництва:

- вибір виду та типу транспортного засобу в залежності від специфіки та обсягу вантажу;
- забезпечення технологічної єдності різних етапів товароруку;
- визначення раціонального маршруту та часу доставки;

- організація супутніх до перевезення процесів (навантаження, зберігання, відвантаження, складання документів та інше);
- створення транспортних коридорів та ланцюгів для ефективного планування перевозки.

Транспортну логістику можна згрупувати за такими ознаками:

1) За видом доставки:

- пряма;
- з переробкою на транспортних терміналах;
- з переробкою та зберіганням у розподільчих центрах.

2) За видом обслуговування:

- зі складу постачальника або розподільчого центру на склад споживача або розподільчий центр;
- зі складу постачальника або розподільчого центру безпосереднього споживачу;
- з виробництва постачальника у виробництво споживача без складського зберігання та переробки.

3) За видами транспортного сполучення:

- пряме;
- змішане.

Основним засобом для здійснення транспортування є саме транспорт, який відіграє подвійну роль у системі транспортної логістики:

- транспорт виступає допоміжним компонентом основних напрямів логістики, таких як закупівля, виробництво та розподілення;
- він є галуззю економіки, де також присутня підприємницька діяльність, при якій транспортні організації саме продають транспорт, або надають свої послуги доставки.

Будучи галуззю матеріального виробництва, транспорт має свою продукцію – це сам процес переміщення, який характеризується низкою істотних особливостей :

- відсутність речової форми, але водночас матеріальність за своїм характером, тому що в процесі переміщення затрачаються матеріальні засоби: відбувається зношення рухомого складу і засобів обслуговування, використовується праця робітників транспортної сфери і т. ін.;
- неможливість зберігання і нагромадження, тому транспорт може мати тільки деякий резерв своєї пропускної та провідної здатності для задоволення потреб у транспортних послугах;
- втілення в додаткових транспортних витратах, які пов'язані з переміщенням матеріального потоку, тому транспорт необхідно використовувати так, щоб транспортні витрати були найменшими за інших однакових умов;
- прив'язаність до певного місця, району, регіону (наприклад, до місця, де розташовані шляхи сполучення і є відповідні транспортні підприємства) [11].

Таким чином, транспорт має безпосередній вплив на логістичний процес товаропросування, включаючи до себе багату кількість ланцюгів від поставника сировини, охоплюючи виробників і, різного виду, посередників до споживача продукції. Завдяки транспорту логістичний процес формується в взаємозалежний ланцюг, де транспорт виконує процес переміщення та зберігання вантажів. Переміщення вантажів виконується з економічністю, тобто зменшенні вартісних та тимчасових витрат.

Отже економічність транспортування виділяє головну його задачу – доставку товарів у місце призначення якомога швидше, дешевше та з найменшим уразливим впливом на навколишнє середовище. Також при транспортуванні необхідно зменшити ймовірність втрати або псування товарів. Розглядаючи транспортування товару не можливо не торкнутися теми безпосередньо самого транспорту.

Транспортна система, доступна в Україні у вигляді таких видів транспорту як: автомобільний, залізничний, водний, авіаційний, дорожній, шляховим, трубопровідним та муніципальним.

Транспорт можна згрупувати за такими призначенням:

- Транспорт загального користування. Ця галузь включає до себе залізничний транспорт, водний, автомобільний, авіаційний та трубопровідний.
- Транспорт незагального користування. Це внутрішньовиробничий транспорт який належить нетранспортним підприємствам.

Але у найбільшу роль у транспортній системі грають автомобілі. Автомобіль бере участь у вантажообігу всіх галузей народного господарства, у тому числі й споживчої кооперації, забезпечуючи доставку всіх видів сировини, матеріалів, товарів і обладнання на території України та за її межами.

Власний автомобільний транспорт забезпечує розвиток усіх галузей діяльності споживчої кооперації та взаємозв'язок між територіально відокремленими і віддаленими кооперативними підприємствами й організаціями, здійснюючи також економічний та фізичний взаємозв'язок між процесами продажу товарів, заготівель і переробки продукції, виробництва та споживання [15, С. 72].

Отже безперерійна торгівля залежить від:

- оптимізації роботи транспортного обслуговування;
- швидкості товарообігу;
- рівня витрат обігу та виробництва;
- рівня рентабельності торгівлі.

1.2. Методика оцінки ефективності використання транспортних засобів у торгівлі

Діяльність підприємства пов'язана з організацією роботи різних груп потоків (матеріальних, енергетичних, інформаційних, фінансових, кадрових),

транспортна логістика відноситься до матеріального потоку, що зумовлене тим, що завдяки транспорту матеріальні ресурси, сировина, незавершене виробництво та готова продукція знаходяться у стадії руху від одного етапу життєвого циклу до іншого.

Досі немає загальної схеми щодо ефективного використання транспортних засобів у логістиці. Транспортно-логістичне управління включає до себе вплив різних факторів внутрішнього та зовнішнього середовища на організацію транспортних шляхів, умов зберігання продукції, розрахунок часу доставки та інше. Транспортування як процес має наступні етапи:

- стратегічний аналіз;
- прогнозування;
- визначення стратегічних цілей транспортно-логістичної системи;
- планування;
- реалізація запланованих установок.

Транспортно-логістичний менеджмент являє собою основу ефективного використання транспортних засобів на підприємстві.

Актуальність дослідження ефективності логістики, як з наукової, так і з практичної точки зору полягає у формуванні дієвої сукупності індикаторів стану логістичної діяльності. Така сукупність індикаторів необхідна вітчизняним підприємствам для побудови механізмів управлінських впливів на елементи логістичних систем.

Дослідження категорії "Ефективність логістичної діяльності", дозволяють авторам прийти до висновку, що змістовно вона визначається співвідношенням між досягнутим результатом (ефектом від використання логістичного підходу) та використовуваними ресурсами (логістичними затратами) [9].

Отже можна сказати, що, навіть при великому фінансуванні транспортних засобів, ефективності процесу транспортування можна досягнути тільки при раціональному використанні потужностей.

Як зазначалось, основним транспортом для перевозок товару вважаються автомобілі, у тому числі ті, що належать торговим організаціям та

підприємствам. До числа умов інтенсивного використання автомобільного транспорту належать:

- оптимізація використання вантажопідйомності транспортних засобів;
- розрахунок терміну корисного використання транспорту у періоді робочого часу;
- прискорення вантажно-розвантажувальних робіт.

Для оцінки ефективності роботи автомобільного транспорту використовуються техніко-економічні показники (табл. 1.1).

Таблиця 1.1. Показники ефективності використання автомобільного транспорту

Показник	Формула
Використання парку рухомого складу	
Коефіцієнт технічної готовності рухомого складу до роботи	$K_r = \frac{AD_z}{AD_c}$ АДг - автомобіле-дні в готовому для експлуатації стані; АДс - спискові автомобіле-дні рухомого складу в автоспоживарстві.
Коефіцієнт випуску рухомого складу	$K_e = \frac{AD_z}{AD_c}$ АДЕ - число автомобіле-днів експлуатації.
Визначення ступеня використання вантажопідйомності транспортних засобів	
Статистичний коефіцієнт	$K_c = \frac{Q_a}{Q_n}$ Qа - кількість фактично перевезеного вантажу; Qп - номінальна вантажопідйомність автомобіля.
Динамічний коефіцієнт	$K_d = \frac{P_{т.ф}}{P_n}$ Рт. ф - фактична транспортна робота, ткм; Рн - кількість тонно-кілометрів, яке можна було виконати при повному використанні номінальної вантажопідйомності автомобіля.

Оптимізація навантаження транспортних засобів супроводжується використанням прийомів складання вантажів у кузові та продумані маршрути

доставки. У цьому випадку не використовується фактор, який характеризував би рівень організації перевозок.

Існують випадки коли автомобіль, який поїхав за товаром, приїжджає з незначною кількістю запасів, витративши на це паливо та піддавшись впливу на фізичний знос. Отже при організації транспортного постачання необхідно також враховувати вантажопідйомність автомобілю для розрахунку необхідної кількості навантаження товару для ефективного використання транспортних ресурсів.

Для цього використовують такий показник, як коефіцієнт корисного пробігу, який обчислюється за формулою:

$$K_n = \frac{П}{П_н},$$

де $П_н$ - пробіг з вантажем, км.; $П_0$ - загальний пробіг, км.

Та коефіцієнт використання вантажопідйомності вантажопідйомності дорівнює фактично виконаного обсягу робіт ($Оф$, т / км), поділений на технічно можливий обсяг ($Отв$, т / км):

$$K_{gr} = \frac{Of}{Otv}, Otv = C_{gr} D_{gr},$$

C_{gr} - середня вантажопідйомність автомобіля, тонн;

D_{gr} - пробіг з вантажем, т.км.

Для оцінки роботи транспортних засобів слід також використовувати такий показник, як власність одного тонно - кілометра. У ньому закладені всі фактори характеризують рівень використання автомобіля.

Наприклад, якщо собівартість тонно - кілометри низька, то це вказує не тільки про економне використання, а й про грамотної організації перевезень, хорошому технічному стані автомобілів та їх високої технічної готовності. В умовах переходу до ринку, коли ціни на паливо різко зросли, особлива увага повинна бути звернена і на такий показник, як витрата палива на 100 кілометрів пробігу автомобіля.

Собівартість перевозок залежить від обсягу виконаної роботи та витрачених засобів. Отже основною умовою її зниження є підвищення продуктивності праці робітників транспортного відділу; зниження витрат палива, матеріалів, запасних частин, тощо; а також зниження витрат шляхом оптимізації управління транспортними засобами.

Величезну нішу у зниженні собівартості транспортування займають ефективна організація перевозок та механізація вантажно-розвантажувальних робіт. Це допоможе забезпечити мінімізацію простою автомобіля при навантаженні та розвантаженні.

Ці показники необхідно аналізувати не тільки в динаміці за кілька років, але і зіставляти з такими ж показниками по інших споріднених підприємствам, а також з нормативними даними.

А.В. Грінченко та М.В. Маршакова у своїй роботі «Визначення економічної ефективності використання вантажного транспорту» запропонували умову при якій існує економічна доцільність використання різних видів вантажного транспорту, яке виглядає так:

$$Вп - Зп > Зг - Дг$$

Сутність умови полягає в тому, що різниця між вигодою підприємства від використання вантажного транспорту та витратами на забезпечення цього процесу повинна бути вищою за різницю між витратами держави на створення та обслуговування об'єктів транспортного комплексу та доходом держави у вигляді податків від діяльності підприємств, які використовують вантажний транспорт.

Вигода виробничих і торгових підприємств від використання вантажного транспорту полягає в можливості доставки потрібної продукції в потрібній кількості в потрібне місце і в потрібний час з мінімальними витратами. Виробничі та торговельні підприємства несуть витрати на забезпечення транспортного процесу, пов'язані зі створенням, утриманням та експлуатацією власного парку транспортних засобів або витрати на оплату послуг транспортно-експедиційних компаній.

Держава несе витрати на створення та обслуговування об'єктів транспортного комплексу: будівництво та ремонт автомобільних доріг (залізниць, станцій, аеропортів, морських портів та ін.); організацію роботи контролюючих і регулюючих відповідну транспортну діяльність органів, а також державних транспортних організацій; нормативно-правове забезпечення відносин між учасниками транспортного процесу.

Також для ефективного використання транспортних засобів необхідно, як було зазначено, раціонально організовувати транспортно-логістичну систему поставок в залежності від існуючих умов.

Процес проектування системи доставки вантажу пропонується почати з обробки замовлення і визначення вимог, які клієнт пред'являє до конкретної перевезення. Далі на основі вимог замовника розробляється кілька варіантів плану доставки, визначається список учасників процесу доставки і пропонується вибрати найкращий варіант з використанням методу ранжирування. Заключним етапом є підписання контрактів з учасниками процесу доставки за обраним маршрутом. У своїй роботі Л.Б. Миротин звертає увагу на те, що замовник як правило пред'являє кілька вимог до доставки (дотримання термінів, збереження вантажу, мінімальні витрати, тощо) і при плануванні доставки необхідно враховувати всі ці цілі. Відповідно виникає багатокритеріальна задача вибору системи доставки вантажів, рішення якої зводиться до знаходження компромісного варіанту. Однак, критеріями можуть виступати не тільки побажання замовника до доставки, а й обмеження, обумовлені особливостями технології організації доставки різних видів вантажів і умов перевезення, що, наприклад, актуально при транспортуванні великогабаритних та великовагових вантажів, де виникає безліч обмежень в зв'язку обмеженнями по масогабаритним характеристикам, осьовим навантаженням, технічним можливостям пунктів перевалки, тощо [17].

Так, наприклад, вибір транспортно-технологічної системи доставки полягає у розробці загальної схеми перевозки, тобто вибір головних точок

маршруту транспортування та вибір виду транспорту та виду транспортування, яке може бути унімодальним, інтермодальним чи мультимодальним.

Унімодальний вид - це транспортування, яке передбачає собою співпрацю з однією транспортною компанією, а також використання одного виду транспорту. Інтермодальні перевози являють собою двома або більшою кількістю видами транспорту, головною гідністю цього виду є необхідність оформлення одного пакету транспортних документів та єдина тарифна ставка. Мультимодальні перевози розраховані на доставку вантажів у деяку точку світу, різницею між цим видом на інтермодальним в тому, що при цьому виду транспортування декілька різних компаній співробітничать між собою.

Після визначення зі способом перевози порозводиться вибір раціонального маршруту. Мінімізація витрат проходить на етапі формування маршрутів, отже, загалом, основною функцією є зменшення транспортної роботи або дальність поставки.

В рамках транспортної логістики можна відзначити роботу Бочкарьова А.А., в якій систематизовані і наведені практичні приклади розв'язання задач оптимізації. У роботі уточнено, що при доставці мелкопартійних вантажів слід спочатку виділити локальній системи доставки - «системи, в яких клієнти розташовані недалеко один від одного і їх забезпечення здійснюється з одного місця (бази, складу)».

В іншому випадку вводиться поняття глобальної системи, яку слід розділяти на кілька локальних. Однак, подібні положення добре реалізуються для унімодальних (автомобільних) перевезень і можуть розглядатися як заключний етап ланцюга поставки - доведення продукції до роздрібного магазину і (або) кінцевого споживача. Аналогічно і припущення, що мінімальний пробіг транспортного засобу буде відповідати мінімальним витратам на транспортування, так само при інших рівних умовах виправдано при внутрішньоміських розвозках. Тоді як для зовнішньоторговельної перевезення при виборі видів транспорту все не так однозначно.

Розрахунки витрат треба проводити не тільки з урахуванням відстані перевезення, а так само виконання додаткових операцій (перевантаження з одного виду транспорту на інший, митне оформлення, надійність постачання за часом і т.д.). При цьому більшість авторів обмежуються згадкою необхідності врахування впливу транспортної складової на інші логістичні операції, але не проводять подібних оцінок [17].

Але концентрація на скорочення витрат являє собою дешеву систему транспортування, підтримку невеликих товарно-матеріальних запасів та наявність невеликого числа складів.

Витрати на транспортування товару дуже часто пов'язані між собою в обернено пропорційній залежності.

- Керуючий експедиційно-транспортної служби воліє у всіх можливих випадках відвантажувати товар по залізниці, а не літаком. Це знижує транспортні витрати фірми, але через меншу швидкість залізниць оборотний капітал довше буде повертатися, з'являються затримки в платежах з боку клієнтів, і, крім того, доставка може змусити клієнтів робити закупівлі у конкурентів, які пропонують більш короткі терміни.
- Для зменшення витрат до мінімуму відділ відвантаження використовує не дорогі контейнери, що призводить до багатьох пошкоджень товару в дорозі і навпаки підвищує витрати.
- Головний у службі товарних запасів хоче мати невеликі товарно-матеріальні запаси, щоб зменшити витрати на їх утримання, але при цьому часто трапляються випадки відсутності товару в наявності, збільшується число невиконаних замовлень, збільшується обсяг канцелярської роботи, виникає необхідність виробництва незапланованих партій товару та використання дорогих засобів її прискореної доставки. Враховуючи, що діяльність з організації товароруху пов'язана з великими компромісами, необхідний системний підхід до ухвалення подібних рішень.

РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ ЕФЕКТИВНОСТІ ВИКОРИСТАННЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ НА ПІДПРИЄМСТВІ ТОВ «ЕПЦЕНТР К»

2.1. Зв'язок раціональності використання транспортної доставки з підвищенням ефективності товароруку

Продукція, яка виготовлена в різних галузях економіки має свій життєвий цикл при якому змінює своє місцезнаходження від виробника до кінцевого споживача, іноді проходячи багато стадій у сфері обміну (продажів). Таким чином, процес переміщення товару зумовлений тим, що за межами виробництва є необхідність в просуванні товару споживачам на місцях їх скупчення.

Отже, товарорух – це процес реального доведення товарів до споживача. Товарорух являє собою складний організаційно-технологічний процес доведення виготовлених товарів від підприємств-виробників до кінцевих споживачів силами та засобами торговельних підприємств, посередницьких формувань та елементів ринкової інфраструктури

Об'єктами процесу товароруку є матеріальні блага, серед яких основне місце посідають товари широкого вжитку та матеріально-технічного призначення, послуги, що носять матеріальний характер.

Суб'єктами процесу товароруку є: виробники матеріальних благ, торговельні підприємства, посередники та інші елементи інфраструктури товарного ринку.

Виникнення та існування процесу товароруку зумовлене:

- необхідністю продовження виробничого процесу за межами підприємства-виробника;
- існуванням певної територіальної відокремленості місць виробництва та місць споживання;

- наявністю часового розриву між моментом виготовлення та моментом споживання.

Процес товароруху поєднує в собі організаційний та технологічний аспекти. Організаційний аспект товароруху передбачає проведення низки комерційних заходів, що стосується поетапного передавання майнових прав на товари (проведення переддоговірної роботи, укладання договорів, контроль за їх виконанням). Технологічний аспект процесу товароруху визначають операції, що органічно продовжують процес виробництва у сфері обміну (завантаження-розвантаження, зберігання, комплектування, сортування, фасування тощо) [10].

Отже доставка товарів і товарних запасів є важливим етапом системи товароруху, так як це забезпечує своєчасне транспортування продукції на місця продажу. Товарорух у торгових магазинах складається з двох важливих етапів:

- доставка товару у торгівельну точку;
- доставка товару кінцевому споживачу.

Для аналізу ефективності використання транспортно-логістичних систем я обрала торгівельне підприємство ТОВ “Епіцентр К”, основним напрямом роботи якого є реалізація будівельних матеріалів, меблів, товарів для дому, тощо. Доцільно розглядати транспортні системи на прикладі цього магазину завдяки тому, що доставка товару порозводиться не тільки від постачальника до точки, а й з магазину до споживачів, так як присутня габаритна продукція, котру не під силу, іноді, покупцям доставити самостійно.

2.2. Структура та аналіз транспортних витрат на торгівельному підприємстві

Так для проведення дослідження транспортних витрат та складових було обрано період роботи підприємства протягом 2015-2017 років. Одним із завдань роботи є надання рекомендацій щодо підвищення ефективності товароруху

шляхом оптимізації транспортних процесів та зниження витрат безпосередньо на транспорт.

Завдяки даним, наведеним у Таблиці 2.1, ми бачимо, що вигідніші умови при транспортних витратах на 1 гривню вартості товару у поставок власними транспортними засобами, темп приросту спочатку був негативним і знизився на 26% на перший період, а на другий зріс на 5,9%.

Доставка товарів у магазин здійснюється двома методами. Частина товарів доставляється компанією виробником, або посередником безпосередньо у магазин підприємства. Інша частина доставляється поштовими компаніями.

Таблиці 2.1. Транспортні витрати на 1 грн. товарообігу ТОВ «Епіцентр К» у 2015-2017 роках

Показники	2015	2016	2017	Темп приросту 2016/2015, %	Темп приросту 2017/2016, %
Обсяги поставки товарів за рік, у т.ч.	2258791	2846454	3308964	26,01%	16,25%
обсяги поставки компанією виробником	402516,6	405841,7	515470,4	0,82%	27,01%
обсяги поставка власними транспортними засобами	1856274,4	2440612,2	2793493,6	31,48%	14,46%
Вартість доставки за рік, у т.ч.	490740,04	576353,6	681423,9	17,45%	18%
Вартість іншими транспортними організаціями	141043,60	158209,1	173149,8	12%	9,4%
Вартість доставки власними транспортними засобами	418144,5	418144,5	508274,1	0%	21,55%
Транспортні витрати на 1 грн. вартості поставки	0,217	0,2	0,21	-10%	5%
Транспортні витрати на 1 грн. вартості поставки компаніями виробниками	0,35	0,39	0,34	11%	-12,8%
Транспортні витрати на 1 грн. вартості поставки власними транспортними засобами	0,23	0,17	0,182	-26%	5,9%

Таблиця 2.2. Структура постачання в залежності від способу доставки, %

Показники	2015	2016	2017	Темп приросту 2016/2015	Темп приросту 2017/2016	Темп приросту 2017/2015
Обсяги поставки товарів за рік, у т.ч.	2258791	2846454	3308964	26,01%	16,25%	46,5%
Обсяги поставки компанією виробником	402516,6	405841,7	515470,4	0,82%	27%	27,01%
Обсяги поставки власними транспортними засобами	185627,4	2440612,2	2793493,6	31,5%	14,5%	50,5%

Так ми бачимо, що у період трьох років зростає обсяг поставки товарів загалом, темп зростання у поставках власними засобами на перший період дорівнює 31,5%, а на другий період 14,5%, але за перший і другий періоди темп приросту дорівнює 50,5%. Найбільшу долю у структурі поставок займає спосіб доставки іншими компаніями (їх доля у загальному обсязі поставок перевищує 60%). Також на формування рівню показнику транспортних витрат на 1 грн. вартості поставки впливає вартість доставки товарів.

Таблиця 2.3. Структура витрат на транспортування в залежності від способу доставки, %

Показники	2015	2016	2017	Темп приросту, %		
				2016/2015	2017/2016	2017/2015
Вартість доставки за рік, у т.ч.	490740,04	576353,6	681423,9	17,45	18,0	38,9
вартість доставки компанією виробником	402516,6	405841,7	515470,4	0,82	27,01	28,0
вартість доставки іншими транспортними організаціями	141043,6	158209,1	173149,8	12,17	9,44	22,8

Вартість доставки іншими транспортними організаціями зменшили темп приросту, але вона все одно росте тому, що до транспортних факторів слід віднести: стан шляхів сполучення в регіоні, види транспорту, що застосовуються у процесі товароруку, фактична наявність і технічний стан транспортних засобів.

Найбільшу частину у витратах підприємства на доставку займають витрати на доставку поштовими компаніями. Значення показнику на 2017/2016

- 27,01%. Протягом періоду спостерігається не значне скорочення питомої ваги цих витрат у структурі. Загалом можна сказати, що доставка товарів у магазини у основній масі здійснюється найбільш дорогим способом.

Друга частина товароруху на торгівельному підприємстві – це доставка товарів кінцевому споживачеві. Магазини не мають власного автотранспорту та не здійснюють доставку продукції споживачам. Така ситуація значно погіршує рівень сервісу підприємства так як, за даними спостережень, десь близько 70% споживачів замолюють доставку завдяки тому, як було зазначено, присутня велика доля габаритного товару.

Таблиця 2.4. Кількість та обсяги поставок на підприємстві

Показники	2015	2016	2017	Темп приросту 2016/2015, %	Темп приросту 2017/2016, %
Обсяги поставки товарів за рік	2258791	2846454	3308964	26,02	16,25
Вартість доставки за рік	490740,04	576353,6	681423,9	17,45	18,23
Кількість поставок	131	135	138	3,05	2,22
Середній обсяг поставки	17242,7	21084,8	23978,0	22,28	13,72
Середня вартість поставки	3746,1	4269,3	4937,9	13,97	15,66

На підставі даних Таблиці 2.4, можна спостерігати зростання вартості доставки на 17,45% та 18,23% у 2016/2015 та 2016/2017 роках відповідно. Кількість самих поставок має низький приріст, менше 4%, у той час, коли вартість поставки зросла на 13,97% в 2016/2015 та на 15,66% у 2017/2016. Також ми можемо побачити що середній обсяг поставки у 15/16 виріс на 22,28%, а у 16/17 на 13,72%.

2.3. Аналіз впливу факторів на рівень транспортних витрат методом ланцюгових поставок

Завдяки наведеним у таблицях даним по торговому підприємству ТОВ «Епіцентр К» ми можемо представити транспортні витрати на 1 грн. Вартості поставки у виді мультиплікативної моделі:

$$ТВ_{1грн} = \overline{В}_д \times K_п \times \frac{1}{Q_п}$$

$\overline{В}_д$ - середня вартість доставки, грн..

$K_п$ - річна кількість поставок;

$Q_г$ - обсяги поставки за рік.

На підставі даної моделі проведемо аналіз впливу факторів на рівень транспортних витрат методом ланцюгових підстановок. Принцип методу полягає у поступовій заміні показників базового рівня показниками звітнього періоду, враховуючи зміну кожного показнику.

$$\Delta ТВ_{1грн}^{Вд} = \overline{\Delta В}_д \times K_п^0 \times \frac{1}{Q_п^0} = (4937,9 - 3746,1) \times 131 \times \frac{1}{2258791} = 0,069 \text{ (грн./}$$

1 грн.)

$$\Delta ТВ_{1грн}^{Kп} = \overline{В}_д^1 \times \Delta K_п \times \frac{1}{Q_п^0} = 4937,9 \times (138 - 131) \times \frac{1}{2258791} =$$

0,015 (грн./грн.)

$$\begin{aligned} \Delta ТВ_{1грн}^Q &= \overline{В}_д^1 \times K_п^1 \times \left(\frac{1}{Q_п^1} - \frac{1}{Q_п^0} \right) = 4937,9 \times 138 \times \left(\frac{1}{3308964} - \frac{1}{2258791} \right) \\ &= -0,012 \text{ (грн./грн.)} \end{aligned}$$

У таблиці 2.5 наведені вихідні дані та результати розрахунку впливу окремих факторів на рівень транспортних витрат на 1 гривню поставки методом ланцюгових підстановок. Для порівняння були взяті 2015 та 2017 роки.

Таким чином, за рахунок збільшення обсягу поставок товарів за рік у 2017 році транспортні витрати зменшилися на 0,012 грн.; за рахунок збільшення середньої вартості поставки, обсягу поставки товарів та кількості поставок транспортні витрати відповідно 0,069 грн. та 0,015 грн.

Таблиця 2.5. Аналіз впливу факторів на рівень транспортних витрат у 2017 році в порівнянні з 2015 методом ланцюгових підстановок

Показники	Роки		Вплив факторів			
	2015	2017	$\overline{\Delta B}_d$	ΔK_{Π}	ΔQ_{Π}	Сума
Середня вартість поставки	3746,1	4937,9	0,069			0,069
Кількість поставок	131	138		0,015		0,015
Обсяги поставки товарів за рік	2258791	3308964			-0,012	-0,012
Разом	-					0,072
Транспортні витрати	0,2172	0,21	-			

Загальна зміна транспортних витрат за рахунок впливу окремих факторів, яка розрахована методом ланцюгових підстановок дорівнює:

$$\Delta T_{B_{\text{грн}}} = \Delta T_{B_{\text{грн}}}^{\text{Вд}} + \Delta T_{B_{\text{грн}}}^{\text{Кп}} + \Delta T_{B_{\text{грн}}}^{\text{Q}} = 0,07 + 0,015 - 0,01 = 0,075 \text{ грн./грн.}$$

Зміна транспортних витрат, рахована за рахунок факторів дорівнює зміні абсолютного рівня, тобто факторний аналіз був виконаний вірно.

РОЗДІЛ 3. НАПЯМИ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ВИКОРИСТАННЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ СИСТЕМ

3.1. Вплив палива на розмір транспортних витрат

Продукція ТОВ «Епіцентр», як було зазначено, являє собою товар, який є досі габаритним (будівні матеріали, меблі, тощо), що несе за собою те, що його треба перевозити великим вантажним транспортом. Кожне підприємство, яке працює з таким видом транспорту має декілька проблем:

- затрати на дизельне паливо;
- затрати на обслуговування транспорту;
- зарплата водіїв.

Витрати на обслуговування транспорту у кожного підприємства різні. Їх розмір залежить від виду та зносу транспорту, місцевості, пори року та особливі поломки пов'язані з особливістю діяльності підприємства.

Заробітна палата водію необхідного рівня починається з 16 тис. грн. Вони виправдана тим, що для управління вантажним транспортом необхідно мати кваліфікацію, якої немає у водія легкового транспорту.

Витрати на паливо займають велику нішу в сукупності витрат на транспортування та вони є саме такими витратами, які можна легко знизити, лише обравши іншого постачальника.

Вантажний транспорт в середньому витрачує близько 30л на 100 км. На даний момент ТОВ «Епіцентр» має в своєму розпорядженні вантажний транспорт, якому потрібно дизельне паливо для роботи. Підприємство користується АЗС «ОККО» для заправки транспорту. Якість дизельного палива, наявного у них в асортименті, на рівні, але ціна оцінюється як вище середнього. Для водіїв легкового транспорту не дуже помітна різниця у ціні на різних АЗС, так як там зовсім інші обсяги витрат на відстань, у той час коли при використанні вантажного транспорту з високим рівням витрат палива

важлива навіть невелика різниця у ціні на літр дизелю, так як при цьому значно коливається розмір транспортних витрат.

На даний момент аналіз даних показав, що в середньому, витрати палива на підприємстві становлять 27% від загальних витрат на доставку власними транспортними засобами. Тому, пропоную розглянути затрати дизельного палива та знайти вигідніші умови для його закупівлі.

Як кращий варіант для економії витрат на ДП по Україні, Я пропоную перехід на поставки мережі заправок «БРСМ». Ця мережа не має величезної кількості станцій і, за рахунок цього, навмисно ставить ціни нижче середньої по Україні. Тим більше, що неподалік від ТОВ «Епіцентр» є АЗС «БРСМ».

Середня вартість дизельного палива мережі «ОККО» на 2017 рік становить 23,19 грн. Таким чином ми можемо зрозуміти скільки в середньому йде витрат на дизельне паливо, якщо нам відомо, що середній показник витрат на нього від загальної вартості дорівнює 27%.

Таблиця 3.1. Середні витрати дизельного палива у 2017 році

Показник	2017
Вартість доставки власними транспортними засобами	508274,1
Затрати Дизельного палива	137234,01

Дізнавшись середні витрати на закупівлю дизельного палива в рік, дізнаємося скільки літрів дизельного палива було закуплено за старою ціною.

$$\text{Закупка (л.)} = \text{Витрати ДП} / \text{Ціна ДП}$$

Таблиця 3.2. Кількість закупленого ДП за 2017 рік

Показник	2017
Затрати ДП	137234,01
Ціна ДП, грн./л.	23,19
Закупка, л.	5917

Таким чином ми з'ясували скільки літрів ДП було закуплено підприємством за старою ціною і з цими даними ми можемо дізнатися скільки б коштувало стільки ж літрів дизельного палива, але за ціною АЗС «БРСМ».

Таблиця 3.3. Аналіз витрат на ДП з новим постачальником «БРСМ»

Показник	2017
Закупка, л.	5917
Ціна ДП «БРСМ» ,грн./л.	21,54
Затрати ДП «БРСМ» ,грн.	127452,18

Тепер ми можемо порахувати транспортні витрати на 1 грн. з новим постачальником дизельного палива, а саме АЗС «БРСМ».

Тепер ми можемо бачити, що мій захід зменшив показник транспортних витрат на 1 гривню з 0,184 на 0,178, що означає зменшення показника на 2,2%, за рахунок звичайної заміни постачальника Дизельного палива для підприємства.

Таблиця 3.4. Аналіз Транспортних витрат на 1 гривню з новим постачальником

Показник	«ОККО»	«БРСМ»	Різниця
Вартість доставки власними транспортними засобами, грн.	508274,1	498492,27	7,2%
Обсяг поставки власними транспортними засобами, грн.	2793493,6	2793493,6	0%
Транспортні витрати на 1 грн. Поставки власними транспортними засобами	0,182	0,178	2,2%

Таким чином ми можемо зробити висновок, що невелика різниця в вартості дизельного палива може обернутися як економією, так і зайвими витратами. Та ми переконалися, що підприємствам, які мають вантажний

транспорт, треба ретельно підходити до питання вибору палива, що допоможе скорочувати витрати.

3.2. Вибір вантажного транспорту при недостатньому навантаженні

Так як в розпорядженні підприємства є тільки вантажний транспорт, то і всі поставки проводяться ним. З одного боку це добре тому, що можна проводити закупівлі відразу великої кількості товару, але може трапитися ситуація при якому обсяг поставки раціонально не укладається в обсяги витрат на закупівлю палива.

Для вирішення цієї проблеми можна використати транспорт с меншим обсягом навантаження та меншими витратами палива на відстань. Середня вантажна потужність перевезень присутнього транспорту дорівнює 9т.

Всього за 2017 рік було зроблено 138 поставки. Якщо нам відомо, що 15% поставок мають недовантаження в 33,3%, то ми можемо визначити скільки поставок було зроблено з повною загрузкою вантажного транспорту.

Таблиця 3.5. Формальна кількість тон перевезених за 2017 рік.

Показник	2017
Кількість поставок	138
Вантажна потужність транспорту, т.	9
Загальна кількість необхідного навантаження транспорту, т.	1242

Таким чином ми можемо порахувати, скільки міг би перевезти вантажний транспорт, якби його завантажували повністю.

$138 \times 9 = 1242\text{т}$ - уся можлива вага для перевезень на даному вантажному транспорті за 2017 рік.

Тепер, знаючи скільки мав перевезти вантажний транспорт насправді, ми можемо порахувати скільки він перевіз реального товару, маючи на увазі те, що ми маємо 17% недовантаження у 30% поставок.

$1242 \times 0,17 \times 0,3 = 62,03$ т - кількість недовантаження, яку було перевезено за рік.

$1242 - 62,03 = 1179,97$ т - реальної ваги було поставлено.

Таблиця 3.6. Аналіз вартості доставки 1 т продукції

Показник	2017
Вартість доставки, грн.	508274,1
Формальний вантаж за рік, т	1242
Вартість 1 тони доставки, грн.	409,2

Але наші данні передбачають вартість доставки 508274,1 грн., тому треба поррахувати скільки нам коштує кожна 1 тонна доставки товару на вантажному транспорті.

Тепер ми знаємо скільки нам коштує кожна 1 тонна перевезеного товару на вантажному транспорті, але тепер необхідно визначити, скільки тон було недогрузу.

Таблиця 3.7. Аналіз кількості «недовантаження» при поставках ТОВ «Епіцентр»

Показник	2017
Формальна вага перевезеного товару, т.	1242
Реальна вага перевезеного товару, т.	1179,97
Різниця	62,03
Вартість на 1 тонну доставки, грн.	409,2
Вартість доставки «недовантаження», грн.	25382,67

Таким чином ми з'ясували, що за 2017 рік було 62,03 т недовантаження. Знаючи скільки в середньому підприємство має витрат на дизельне паливо, а це приблизно 27%, ми можемо з'ясувати скільки було витрачено окремо на Дизельне паливо.

$508274,1 \times 0,27 = 137233,78$

Таблиця 3.8. Аналіз середніх значень однієї поставки

Показник	2017
Вартість доставки, грн.	508274,1
Середні витрати на ДП, %.	27
Витрати на ДП, грн.	137233,78
Кількість поставок	138
Середні витрати ДП на одну поставку, грн.	994,44
Ціна ДП, грн./л.	23,19
Середні кількість ДП на одну поставку, л.	42,88
Середні витрати ДП, л./100 км.	31
Середня відстань однієї поставки, км.	138,33

Визначимо різницю Вартості доставки, при раціональному використанні вантажу та нераціональному.

Так ми з'ясували, що метод раціонального використання вантажу скоротив витрати на ДП на 25382,67 грн.

Таблиця 3.9. Аналіз витрат без урахування «недовантаження»

Показник	2017
Витрати ДП, грн.	137233,78
Зайві витрати ДП, грн.	25382,67
Витрати ДП без недовантаження, грн.	111851,11

Таким чином тепер ми можемо з'ясувати які будуть витрати ДП на одну поставку при раціональному використанні вантажного транспорту.

Таблиця 3.10. Аналіз витрат на одну поставку з новий транспортом

Показник	2017
Витрати ДП, грн.	111851,11
Кількість поставок	138
Витрати ДП на одну доставку, грн.	810,51

Отже не треба забувати, що новий транспорт треба закупити, але при раціональному використанні ці витрати окуплять себе згодом.

ВИСНОВКИ

У науковій роботі були представлені матеріали стосовно транспортній логістиці, ефективності використання транспорту в системі життєвого циклу товарів. Було наведено приклади та методи підвищення оптимізації використання вантажного транспорту у товарорусі.

Розглянуто транспортно-логістичну систему підприємства ТОВ «Епіцентр К». Проаналізовано динаміку розвитку транспортної системи підприємства та зроблений факторний аналіз впливу факторів на рівень транспортних витрат методом ланцюгових поставок.

З приводу цього, можна виділити декілька рекомендацій для підвищення ефективності використання транспортних засобів та способів перевозки для ТОВ «Епіцентр К» у складі товароруху:

1. Проаналізувавши основні методи доставки на підприємстві, та зазначивши, що транспортні витрати на 1 гривню вартості доставки власним транспортом компанії майже у два рази менші, ніж при поставці транспортом компаній-виробників. Отже в даному напрямі можна порекомендувати збільшити кількість доставок власним транспортом, що, при грамотній організації, допоможе знизити транспортні витрати для торгового підприємства.

2. Перехід на власний вантажний транспорт підприємства полегшить організацію та контроль перевозок. Таким чином, торгівельне підприємство має змогу власними силами визначати оптимальний маршрут, іноді, на декілька точок виробників для максимально ефективного навантаження транспорту, тим самим створюючи умови для зниження витрат транспортно-логістичної системи.

3. Також запропоноване рішення надає змогу підприємству обирати необхідні складові для роботи транспорту (паливо, запчастини, тощо), що також впливає на розмір транспортних витрат у загальній кількості витрат обігу.

4. Було запропоновано знизити витрати ТОВ «Епіцентр К» завдяки переходу на більш дешеве паливо іншого поставника та закупити й використовувати малогабаритний вантажний транспорт при невеликих обсягах замовленого вантажу.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Беспалов Р.С. Транспортная логистика: новейшие технологии построения эффективной системы доставки. М.; СПб.: Вершина, 2008. 382с.
2. Бойко О. В. Ринок транспортних послуг: основи методології розвитку: монограф. К.: Кондор, 2014. 494 с.
3. Гринченко А. В. Определение экономической эффективности использования грузового транспорта Economics. 2017. №13. С. 153-156.
4. Гурч Л. М. Навчальна програма дисципліни «Транспортна логістика» (для спеціалістів, магістрів). К.: МАУП, 2004. 15 с.
5. Декалюк О. В. Використання транспортних засобів в логістичній системі та основні проблеми транспортної логістики // Вісник Хмельницького національного університету. Економічні науки. 2011. № 1. С. 186-189.
6. Економічний аналіз. Навчально-методичний посібник для студентів ЗДІА спеціальності 6.030508 «Фінанси» / Укл.: Є.Ю. Ткаченко. Запоріжжя, ЗДІА, 2011. 126 с.
7. Івахненко В.М. Курс економічного аналізу: навчально-методичний посібник для сам. вивч. дисципліни. К.: КНЕУ, 2000. 263 с.
8. Кальченко А. Г. Логістика: Підручник. К.: КНЕУ, 2003. 284 с.
9. Кривякин К. С., Макаров Н. Н., Полухина А. А. Методика оценки эффективности логистической деятельности предприятия. ЭКОНОМИНФО. 2018. №15.
10. Лісіца В. В. Навчальний посібник для самостійного вивчення дисципліни «Технологія торгівлі та послуг». Полтава.: УКООПСПЛКА. 2008. 122 с.
11. Логістика : навч. посіб. К. : Знання, 2008. 566 с. (Вища освіта ХХІ століття).
12. Білоцерківський О. Б., Брінь П. В., Замула О. О., Ширя'єва Н. В. Логістика [Текст]: навч. пособ. [для студ. економічних спеціальн.] Харків: НТУ «ХПІ», 2010. 152 с.

13. Костюченко Л.М., Танцюра Є.В., Зайончик Л.Г. Логістика-технологія транспортного процесу. К.: Кий, 2000. 358 с.
14. Методичні вказівки до практичних занять з дисципліни «Аналіз в управлінні господарською діяльністю організації» для студентів напряму 6.030601 «Менеджмент» / Укладач С.І.Тарасенко. Дніпродзержинськ: ДДТУ, 2014. 78 с.
15. Мягких І. М. Роль і місце автомобільного транспорту в системі споживчої кооперації та напрями покращення транспортних послуг в Україні // Економіка та управління національним господарством. 2009. №7. С. 71-76.
16. Никифоров Валентин Логистика. Транспорт и склад в цепи поставок [Електронний ресурс] // ВикиЧтение: Режим доступу: <https://econ.wikireading.ru/49477> (дата звернення: 07.02.2020)
17. Носков, Антон Александрович. Методы оценки эффективности транспортно-логистических операций в цепях поставок : диссертация кандидата экономических наук : 08.00.05; [С.-Петербург. гос. инженер.-эконом. ун-т]. Санкт-Петербург, 2012. 130 с.
18. Перебийніс В.І., Перебийніс О.В. Транспортно-логістичні системи підприємств: формування та функціонування: Монографія. Полтава: РВВ ПУСКУ, 2005. 193 с.
19. Поліщук І.І., Кушина Л.Р., Сташко М.М. Транспортна логістика як складова логістичної системи та її основні проблеми // Молодий вчений. 2016. - №12 С. 832-835.
20. Устенко М. О. Основні проблеми транспортної логістики УкрДАЗТ // Вісник економіки транспорту і промисловості. 2010. № 29. С. 2-5.
21. Transmarket: международное транспортное издание: транспорт, экспедирование, логистика / В.В. Друт (ред.). О.: Сантекс, 2008. 436 с.