

Міністерство освіти і науки України
Тернопільський національний технічний університет імені Івана Пулюя

Факультет інженерії машин, споруд та технологій
(повна назва факультету)

Кафедра автомобілів
(повна назва кафедри)

ЗАТВЕРДЖУЮ

В.о. зав. кафедри

Цьонь О.П.
(прізвище та ініціали)

(підпис)

« »

2022 р.

ЗАВДАННЯ
НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ

на здобуття освітнього ступеня магістр
(назва освітнього ступеня)

за спеціальністю 275.03 Транспортні технології (на автомобільному транспорті)
(шифр і назва спеціальності)

студенту Рудяку Роману Васильовичу
(прізвище, ім'я, по батькові)

1. Тема роботи Удосконалення організації автомобільних перевезень на прикладі Omega Transport Pl

Керівник роботи Гевко Б.Р., к.е.н., асист.
(прізвище, ім'я, по батькові, науковий ступінь, вчене звання)

Затверджені наказом ректора від «11» листопада 2022 року № 4/7-897.

2. Термін подання студентом завершеної роботи 11.12.2022

3. Вихідні дані до роботи Інформаційні матеріали, джерела з мережі Інтернет

4. Зміст роботи (перелік питань, які потрібно розробити)

1. Вступ. 2. Теоретичний розділ. 3. Аналітико-дослідницький розділ. 4. Проектно-рекомендаційний розділ. 5. Охорона праці та безпеки в надзвичайних ситуаціях. 6. Висновки.

5. Перелік графічного матеріалу (з точним зазначенням обов'язкових креслень, слайдів)
Ілюстративний матеріал

РЕФЕРАТ

Рудяк Р.В. Удосконалення організації автомобільних перевезень на прикладі Omega Transport Pl – Рукопис.

Кваліфікаційні робота на здобуття освітнього ступеня магістр за спеціальністю 275.03 – транспортні технології (на автомобільному транспорті). – Тернопільський національний технічний університет імені Івана Пулюя, – Тернопіль, 2022.

Метою роботи є представити діяльність, аналіз та оцінку підприємства Omega Transport Pl та визначити рішення, у яких компанія повинна запровадити організаційні вдосконалення в транспортному процесі.

Дана робота складається з теоретичної та емпіричної частин. Теоретичні розділи присвячені характеристиці проблем автомобільного транспорту, вартості та цінам на автомобільному транспорті, а також транспортній політиці.

Емпірична частина складається з аналізу даних, отриманих в опитуванні компанії. Результати дослідження показують, що продумана організація транспорту приносить компанії прибуток. Omega Transport Pl не є великою транспортною компанією, але вона може залишатися на місцевому ринку та має постійних клієнтів для своїх послуг. Крім того, він співпрацює з відомими світовими компаніями. Працівники офісу Omega Transport Pl ретельно фіксують робочий час своїх водіїв, щоб вони були гідно винагороджені та мотивовані за роботу. Перевізники дбають про правильне та своєчасне курсування транспорту. Варто відзначити постійний розвиток компанії та систематичні замовлення на послуги.

ВАНТАЖ, ВАНТАЖНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ, МІЖНАРОДНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ, ТРАНСПОРТНА КОМПАНІЯ

ABSTRACT

Rudiak R.V. Improvement of the organization of road transport on the example of Omega Transport Pl - Manuscript.

Qualifying work for the master's degree in the specialty 275.03 - transport technology (in road transport). - Ternopil Ivan Puluj National Technical University, - Ternopil, 2022.

The purpose of the work is to present the activity, analysis and evaluation of the Omega Transport Pl enterprise and to determine the decisions in which the company should implement organizational improvements in the transport process.

This work consists of theoretical and empirical parts. The theoretical sections are devoted to the characteristics of road transport problems, the cost and prices of road transport, as well as transport policy.

The empirical part consists of the analysis of data obtained in the surveyed company. The results of the study show that a well-thought-out organization of transport brings profit to the company. Omega Transport Pl is not a big transport company, but it can stay in the local market and has regular customers for its services. In addition, he cooperates with well-known global companies. The employees of the Omega Transport Pl office carefully record the working hours of their drivers so that they are properly rewarded and motivated for their work. Carriers take care of correct and timely transportation. It is worth noting the constant development of the company and systematic orders for services.

CARGO, TRUCK TRANSPORTATION, INTERNATIONAL TRANSPORTATION, TRANSPORT COMPANY

ЗМІСТ

ВСТУП	7
РОЗДІЛ 1. СУТНІСТЬ ТА ПОНЯТТЯ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ	9
1.1. Поняття транспорту	9
1.2. Характеристика та інфраструктура автомобільного транспорту	14
1.4. Значення підприємств у міжнародних автомобільних перевезеннях ..	21
1.5. Сутність транспортної політики Європейського Союзу	25
1.6. Поняття та значення експедирування.....	29
РОЗДІЛ 2. ОПИС ТА ХАРАКТЕРИСТИКИ КОМПАНІЇ	34
2.1. Предмет і сфера діяльності	34
2.2. Організаційна структура підприємства	37
2.3. Середовище діяльності підприємства.....	39
2.3.1. Аналіз та ідентифікація конкуренції	39
2.3.2. SWOT аналіз підприємства.....	44
2.3.3. Співпраця з іншими компаніями.....	51
РОЗДІЛ 3. УДОСКОНАЛЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ АВТОМОБІЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ НА ПІДПРИЄМСТВІ	55
3.1. Облік робочого часу водіїв	55
3.2. Вплив сезонності на пробіг.....	59
3.3. Фінансові показники діяльності підприємства.....	66
3.4. Роль експедитора в компанії.....	68
РОЗДІЛ 4. ОХОРОНА ПРАЦІ ТА БЕЗПЕКА В НАДЗВИЧАЙНИХ СИТУАЦІЯХ	75
4.1. Охорона праці в умовах вантажних перевезеннях.....	75
4.2. Безпека вантажних перевезень у військовий час. Планування перевезень.....	80
ВИСНОВКИ	73
ЛІТЕРАТУРА	86

ВСТУП

Організація автомобільного транспорту – поняття дуже широке. Цей процес має бути добре спланований. Слід вибрати правильні методи залучення клієнтів, а також знати заходи, які дозволять ефективно реалізувати транспортну послугу.

Важливу роль у народному господарстві відіграє транспорт. Дуже важливо спостерігати за ринком, поточним попитом на послуги, щоб сам транспортний процес приносив високі прибутки. Невеликій транспортній компанії нелегко розвиватися і залишатися на ринку. Без людей та їх участі організація транспорту неможлива. Головне – завоювати довіру до надійності компанії, доставляти продукцію вчасно, а також справлятися у складний період, наприклад під час пандемії. Щоб утримати клієнта, трапляються простоя на курсах, необхідність ремонту автомобіля або непередбачувані аварії на дорогах. Компанії варто боротися із загрозами на світовому ринку, підвищенням цін на пальне, акцизів чи ліцензій. Належний облік робочого часу водіїв, безперервний аналіз активів і пасивів, оцінка конкуренції та розвиток співпраці є сильними сторонами компанії.

Метою роботи є представлення діяльності, аналіз та удосконалення функціонування підприємства.

Omega Transport Pl та вказівка на рішення, впровадження яких сприятиме покращенню організації транспортного процесу.

У роботі були використані такі методи дослідження:

- аналіз літератури, документів, первинних даних компанії,
- метод оцінки конкуренції - SWOT аналіз компанії,
- метод сезонного аналізу кількості пробігу.

Робота складається зі вступу, чотирьох розділів і висновку. У першому розділі представлено літературний підхід до автомобільного транспорту. У цьому розділі розглядаються поняття автомобільного транспорту, витрати, інфраструктура, сутність транспортної політики, концепція експедирування.

У другому розділі, у свою чергу, представлено середовище аналізованої компанії, де представлено її структуру, компанії-співробітники та конкуренти, а також проведено SWOT-аналіз як метод оцінки конкуренції.

Третій розділ є дослідницьким і на основі зібраних даних показує облік робочого часу працівників, аналіз активів і зобов'язань. Крім того, було визначено явище сезонності за кількістю пробігу. Також було представлено роль експедиторів у компанії Omega Transport Pl.

В четвертому розділі розглянуто проблеми охорони праці та безпеки в надзвичайних ситуаціях.

У роботі використано первинні дані, отримані від досліджуваної компанії Omega Transport Pl.

РОЗДІЛ 1. СУТНІСТЬ ТА ПОНЯТТЯ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ

1.1. Поняття транспорту

Життя людей базується на зміні місця проживання. Це зумовлено необхідністю задоволення необхідних потреб, а також надання послуг, виробництва товарів, виконання оплачуваної роботи. Тому можна сказати, що життя людей пов'язане з транспортом.

З давніх-давен транспорт відігравав значну роль у кожній галузі національної та міжнародної економіки. Значною мірою він сприяє економічному зростанню різних регіонів країни, забезпечуючи людей роботою. Тому актуальним є постійний і регулярний аналіз різних складових функціонування транспорту. Прогресивні технологічні зміни, модернізація, урбанізація та поточні потреби ринку призводять до змін у транспортній політиці. Це, зокрема, покращення послуг, що надаються, підвищення безпеки в усіх секторах транспорту. Процес організації транспорту дуже складний. При плануванні перевезення вантажів важливо приймати ключові рішення щодо вибору транспортного засобу з урахуванням його ефективності, вартості та надійності. Залежно від навантаження підбирається вид транспорту, щоб бути безпечним, ефективним і прибутковим. Сучасні ІТ-технології дозволяють транспортним компаніям скоротити витрати на комунікації та адміністрування, забезпечити безпеку перевезень і контроль над вантажами. Це дозволяє ефективно керувати автопарком. Підвищення вимог споживачів і висока конкуренція на ринку призводять до підвищення якості послуг, що вимагає планування експедиції.

Першими галузями транспорту, які уможливили інтернаціоналізацію економічних суб'єктів на континентальному та супраконтинентальному рівнях, були галузі, пов'язані з водним середовищем, тобто внутрішні та морські перевезення. Автомобільний транспорт завдяки заміні кінних екіпажів вантажними набув такого розвитку, що в європейських умовах став

найважливішою галуззю в міжнародних вантажних перевезеннях. Крім того, в європейських умовах автомобільний транспорт можна використовувати не тільки для внутрішньоконтинентальних перевезень, а й для міжконтинентальних перевезень, до більш близько розташованих країн Азії чи Африки.

Необхідно згадати історію світового автомобільного транспорту, зміни в цій галузі та правила. Промислова революція на Британських островах у 1770-1840 роках сприяла швидкому збільшенню населення. Урбанізація вимагала ефективного транспортування продовольства до міст, сировини до фабрик і готової продукції до одержувачів. Дороги були не готові прийняти зростаючий трафік. Перевезення здійснювалося на тваринах. У 18 столітті з'явилися кінні вози, які підтримували сполучення між найважливішими містами королівства. Поступово з'явилися карети і поштові диліжанси. У Франції кілька винахідників побудували легкі парові машини. Автомобільний транспорт став відігравати допоміжну роль по відношенню до залізниці. Підприємці обережно почали тестувати новий засіб зв'язку. На початку попит на вантажівки був незначним, якщо такі вантажівки і з'являлися, то тільки у великих містах. Але з часом, коли більше уваги приділили витратам на утримання транспорту, вони прийшли до висновку, що їм було б вигідніше інвестувати у вантажівки як фінансово, так і з точки зору часу, і саме економічний аспект зробив Цей вид транспорту стає все більш популярним. Потенціал автомобільного транспорту побачили не лише місцеві підприємці, а й армія, яка планувала використовувати вантажівки як доповнення до залізниці. Вагон швидко довів свою корисність, головним чином завдяки своїй гнучкості порівняно, наприклад, із залізницею, що як з точки зору грошей, так і з точки зору часу їм буде вигідніше інвестувати у вантажівки, і саме через економічну сторону цей вид транспорту стає все більш популярним. Потенціал автомобільного транспорту побачили не лише місцеві підприємці, а й армія, яка планувала використовувати вантажівки як доповнення до залізниці. Вагон швидко довів свою корисність, головним чином завдяки своїй

гнучкості порівняно, наприклад, із залізницею, що як з точки зору грошей, так і з точки зору часу їм буде вигідніше інвестувати у вантажівки, і саме через економічну сторону цей вид транспорту стає все більш популярним. Потенціал автомобільного транспорту побачили не лише місцеві підприємці, а й армія, яка планувала використовувати вантажівки як доповнення до залізниці. Вагон швидко довів свою корисність, головним чином завдяки своїй гнучкості порівняно, наприклад, із залізницею.

Особливо в 1960-х роках відсутність узгодженості основних параметрів автомобіля була проблемою. Міжнародні перевезення обумовлювалися отриманням обмеженого дозволу, який перевізники мали подавати за багато тижнів до поїздки. Саме створення спільного європейського ринку виявилось складним процесом, який охопив і автомобільний транспорт. Транспорт на Близький Схід розвивався, але така довга дорога була проблемою для вантажівок, де двовісна модель була занадто слабкою, тому швидкість руху сповільнювалася через дрібні поломки. Низька якість автомобілів і складні географічні умови були великим випробуванням для тогочасної автомобільної техніки. На рубежі 1970-1980-х років великі транспортні компанії почали набувати характеру логістичних компаній. Природа ринку змінилася, очікування клієнтів мали значення, які вимагали додаткових послуг. Підраховували витрати, використовували нові інструменти для вдосконалення транспортної галузі. Також відбулося злиття судноплавних компаній.

З іншого боку, на рубежі 1980-х років відбулося скасування кордонів, що уможливило функціонування вільного ринку.

Транспорт – це діяльність, спрямована на подолання простору. В економічному плані ця діяльність полягає в наданні послуг за плату, результатом якої є переміщення людей і товарів. Для надання транспортної послуги необхідна низка елементів, таких як: транспортні засоби, транспортна інфраструктура, люди та встановлені принципи та правила реалізації цих послуг. Ці елементи об'єднуються в транспортну систему, яка визначається як команда, що складається із засобів транспорту, транспортної інфраструктури,

людей, відповідальних за функціонування всієї системи, а також правил і норм, відповідальних за пересування людей і вантажів від початку точок, через можливі точки перезавантаження до кінцевих точок.

Транспорт — це широке поняття, що охоплює багато видів діяльності, завдяки яким вантаж досягне від місця відправлення до місця призначення. Транспорт має дві протилежні сторони, з одного боку, він збільшує трансакційні витрати, становить загрозу для товарів і вимагає багатьох додаткових заходів. Для деяких країн саме транспорт створює масу проблем, у тому числі екологічних, інвестиційних та соціальних. З іншого боку, неможливо уявити світову економіку в період її глобалізації без густої мережі транспортних шляхів і сполучень, що дозволяє виробникам, експортерам і імпортерам вільно укладати контракти, незалежно від того, де і де знаходяться товари. їх майбутній власник. Вантажні перевезення - це надання послуг, що полягають у переміщенні вантажів і додаткових послуг, безпосередньо пов'язаних з цим.



Рисунок 1.1 – Основні елементи транспорту

Транспорт поділяється на такі галузі:

- залізничний транспорт,
- автомобільний (автомобільний) транспорт,
- морський транспорт,
- внутрішній водний транспорт,

- повітряний транспорт,
- трубопровідний транспорт.

За предметом перевезення транспорт поділяється на:

- Пасажирські перевезення.
- Вантажні перевезення.

Транспорт також поділяється за іншими критеріями, такими як: спосіб транспортування, використання вантажних одиниць, тип операцій, що обробляються, розмір вантажу, безперервність транспортного процесу, відстань або доступність.

З економічної точки зору транспорт є «одним із секторів народного господарства, діяльність якого полягає в переміщенні об'єктів, людей та енергії. Його також можна визначити як "виробничий процес, за допомогою якого люди - в умовах обмежених ресурсів - переміщують людей, речі та енергію в просторі, щоб задовольнити різноманітні потреби та бажання". Отже, транспорт — це цілеспрямоване переміщення всіх вантажів і людей, технічно, організаційно та економічно відокремлене від інших видів діяльності.

21 століття ставить багато питань про майбутнє автомобільної промисловості. Останні три десятиліття забезпечили швидкий розвиток технології двигунів внутрішнього згорання. Це стало наслідком удосконалення технології виробництва та впровадження електроніки в автомобільну промисловість. Зростання екологічної обізнаності та нові законодавчі вимоги сприяли зосередженню уваги на технології для оптимізації продуктивності та економії. Як наслідок, сучасні автомобілі з двигунами внутрішнього згорання характеризуються все меншим і меншим шкідливим впливом на навколишнє середовище та зниженими викидами шуму, зберігаючи відмінні властивості.

За 2020 рік, що минає у транспортній галузі слід розглядати кризь призму пандемії та її економічних наслідків. Важко було і через вихід Великої Британії з Євросоюзу. Пандемія наклалася на попередні проблеми, з якими

довелося зіткнутися автомобільному транспорту в Польщі. Головний з них – пакет мобільності.

Перші зміни набули чинності 20 серпня 2020 року і стосуються нових правил відпочинку. Водії мають ночувати в умовах, що дозволяють регенерувати, тобто поза салоном автомобіля. Це лише одна з новинок, яка сприятиме збільшенню операційних витрат компаній галузі. Головний з них – пакет мобільності.

За перші дев'ять місяців 2020р підприємці за участю лізингу та інвестиційного кредиту найчастіше фінансували легковий та розвізний транспорт до 3,5 т. На другому місці опинилася техніка та інше обладнання, за нею – великовантажний транспорт. Це негативно впливає на внутрішній попит та економічну ситуацію в роздрібній торгівлі, яка тісно пов'язана з обсягами фінансування легкових автомобілів.

1.2. Характеристика та інфраструктура автомобільного транспорту

Автомобільний транспорт є одним із найпоширеніших видів транспортування вантажів. Сюди входять перевезення вантажівками, автобусами, легковими автомобілями тощо. Можна припустити, що автомобільний транспорт розвинувся в 19 столітті, коли був винайдений дизельний двигун. Практично транспорт відіграє ключову роль у перевезенні людей і продуктів харчування на короткі та далекі відстані. Для функціонування транспорту потрібні швидкісні дороги. До них належать, насамперед, автостради та швидкісні дороги.

Своєю популярністю та динамічним розвитком автомобільний транспорт завдячує таким факторам:

- найкраще пристосування дорожньої мережі до розміщення місць виробництва, торгівлі та споживання;
- просторове розміщення доріг, що характеризується найбільшою щільністю та згуртованістю серед усіх відгалужень;

- пристосування транспортних засобів для перевезення практично всіх видів вантажів, причому генеральні вантажі високої одиничної вартості належать до сфери автомобільного транспорту;
- хороші властивості, пов'язані з тривалістю транспортування, тобто:
 - значна швидкість руху транспортних засобів, особливо на автомагістралях і швидкісних магістралях,
 - можливість використання найбільш зручних транспортних шляхів, в тому числі і за часом,
 - найвигідніша доступність транспортних засобів для вантажовідправника в часі серед усіх видів транспорту,
 - така частота поїздок, яку бажає клієнт,
 - висока своєчасність поставок;
- найбільша серед усіх видів транспорту можливість виконання перевезень у сполученні від дому без трудомістких проміжних перевантажувальних операцій;
- найбільша здатність обробляти невеликі та розрізнені потоки вантажів.

Сучасна світова тенденція призводить до інтенсифікації торгівлі між суб'єктами господарювання, а відтак до ситуації, коли інтенсивність потоків руху як сировини, так і готової продукції систематично зростає. Така ситуація вимагає пошуку нових рішень для ефективного просування з точки зору вимог до даних клієнтів. Цими процесами керують логістичні оператори, які планують, реалізують і контролюють весь рух у ланцюжку поставок - від місць отримання сировини через виробництво до кінцевого покупця, задовольняючи вимоги клієнтів щодо часу, місця, якості та відповідної ціни. рівень. Автомобільний транспорт є не тільки реалізатором процесу переміщення, а й основним елементом побудови конкретних логістичних процесів.

Фінансування ряду транспортних інвестицій за рахунок коштів ЄС почало суттєво визначати кількісні та якісні зміни дорожньої інфраструктури,

яка є однією із слабших підсистем національної економіки. Найважливішими в системі доріг є дороги державного значення, серед яких автомагістралі, швидкісні дороги, міжнародні дороги, дороги, що є іншими сполученнями, що забезпечують цілісність національної мережі доріг, під'їзні шляхи до пунктів пропуску через державний кордон, дороги, які є об'їздом великих міських агломерацій, дороги оборонного значення або дороги, альтернативні платним автомагістралям. Для детальної оцінки доріг доцільно порівняти кількість кілометрів і відсоткову частку окремих категорій доріг у їх загальній кількості. Сталий транспорт повинен поєднувати в собі риси економічної ефективності, екологічні та соціальні, а тому повинні бути здатні задовольняти соціальні потреби раціонального використання ресурсів і створювати оптимальне співвідношення між запланованим ефектом і витратами, спрямованими на його досягнення. В результаті економічного зростання та розвитку, розвитку автомобільної промисловості та збільшення наявності вільного часу

Європейське суспільство стає все більш мобільним. Здатність транспорту задовольняти соціальні потреби постала перед новим викликом. Транспорт, як галузь економіки, був визнаний у П'ятій екологічній програмі Європейського Союзу (1992-2000 рр.) одним із найбільш обтяжливих секторів економіки. Важливість транспорту в сучасних соціальних, екологічних та економічних умовах впливає з його багатосторонніх зв'язків з усіма видами людської діяльності та з того факту, що цей вид потреб економіки та суспільства може задовольнити лише транспорт.

Будівництво та модернізація доріг та технічний стан лінійної інфраструктури впливають на досягнення вимірних переваг, наприклад, у вигляді зниження транспортних витрат суб'єктів господарювання та транспортної галузі в цілому. Кількість дорожньо-транспортних пригод зменшується внаслідок покращення безпеки на новозбудованих дорогах, а також на модернізованих дорогах. Це пов'язано з перевагами, які важко виміряти кількістю загиблих і поранених. Однак, враховуючи кількість загиблих у ДТП, ситуація погіршилася. На цей стан впливає людський фактор

та існуюче інфраструктурне рішення у вигляді однорівневих перехресть автомобільних та залізничних колій.

1.3. Витрати і ціни на автомобільному транспорті

При розгляді транспортних питань особливу увагу слід приділити витратам і цінам, які визначають ефективність того чи іншого проекту. Є багато факторів, які формують ціни, способів їх встановлення. Для визначення витрат слід розглянути низку різних рішень, виходячи з: дозволів на перевезення вантажів, здійснення транспортної діяльності, правил завантаження транспортних засобів, розрахунків за робочий час водіїв тощо.

В автомобільному транспорті кожен перевізник має свій преїскурант цін на транспортні послуги. Слово «преїскурант» тут має своє виправдання, оскільки найчастіше у автомобільних перевізників не діють тарифи, які, як відомо, складаються із загальної частини та переліку тарифів, а лише перелік тарифів (преїскурант). Ціни на перевезення в автомобільному транспорті є лише, по суті, договірними цінами. Перевага пропозиції над попитом спонукає замовників домовлятися про найбільш вигідні для них ціни. У результаті тарифи, включені в прайс-листи, стають орієнтовними, слугуючи відправною точкою для переговорів із замовниками, у яких важливе значення має розмір запропонованого для транспортування вантажу та регулярність замовлень.

У галузі TSL підприємець повинен звернути увагу на витрати, що не підлягають оподаткуванню. Такими витратами є, наприклад, офісні витрати, тобто оренда та комунальні послуги чи офісне обладнання. Значну групу витрат також складають витрати, пов'язані з оплатою таких послуг, як бухгалтерія, послуги юридичної фірми, обслуговування сайту або витрати на наймання інших перевізників. Також варто звернути увагу на витрати, пов'язані з службовим транспортом і рухомим складом. Йдеться, зокрема, про оплату палива, страхування цивільної відповідальності, запчастин, технічного обслуговування та витрати, пов'язані з лізингом. Важливим елементом також

є витрати на працівників, тобто зарплати та всі пов'язані з ними виплати, вихідні виплати чи надбавки.

Витрати, які генерує автопарк, це не тільки витрати на купівлю, лізинг або довгострокову оренду. Це також, або, можливо, перш за все, рахунки за використане паливо, витратні матеріали та послуги, що є результатом використання, страхування автомобіля та майна або збитки, спричинені лікарняними працівниками, які проходять через дорожньо-транспортні пригоди та одужують після них. Це також включає в себе загальну підтримку репутації компанії через присутність впізнаваних транспортних засобів на дорогах загального користування.

Для перевізника надання транспортних послуг також вимагає відносно великих інвестиційних витрат. Тому це дуже капіталомістка діяльність. Необхідні витрати різні в різних галузях. Вартість покупки автомобіля однозначно нижча, ніж вартість покупки літака чи корабля. Легкий комерційний автомобіль з універсальним кузовом коштує в рази дешевше комплекту, призначеного для перевезення негабаритних вантажів. Крім того, витрати на придбання самих транспортних засобів не єдині, які повинні бути понесені для того, щоб транспортування було виконане. Необхідно, в наш час зазвичай серйозно, підтримувати необхідну інфраструктуру. Іноді ці витрати безпосередньо покладаються на перевізників, іноді, як у випадку з автомобільним транспортом, значна їх частина, в основному на будівництво та утримання доріг, покладаються за рахунок державного бюджету та бюджетів місцевого самоврядування. Порівняно з іншими галузями автомобільний транспорт характеризується іншою структурою витрат. У цьому випадку постійні витрати, включаючи витрати на амортизацію транспортних засобів, відносно низькі. З іншого боку, високі змінні витрати, пов'язані з витратами на паливо, страхування та всі види зборів, у тому числі пов'язаних з використанням доріг певних категорій. При цьому перевізникам дуже легко перекладати додаткові транспортні витрати та інші витрати на покупців транспортних послуг. Підвищення ціни перевізниками з однієї філії

не викликає істотного зниження попиту на послуги, що надаються цією філією. Звичайно, підвищення не може бути занадто високим і повинно мати розумне обґрунтування, наприклад, підвищення податків або цін на паливо,

Витрати є одним із найважливіших чинників конкурентоспроможності підприємств, що працюють на ринку автомобільних перевезень. Існуюча цінова конкуренція вимагає від перевізників, перш за все, хорошого знання середніх питомих витрат власної компанії, а також середніх витрат підприємств-конкурентів. Тут також не позбавлене значення своєчасність дослідження витрат на транспорті в аспекті питань мінімальної заробітної плати водіїв, які нещодавно обговорюються в ЄС, а також питання мінімальних тарифів на транспорт. Ці ставки, з одного боку, забезпечать підприємцям рентабельність транспортної діяльності, а з іншого – належні соціальні умови праці водіїв, у тому числі мінімальну заробітну плату.

Причиною відносно високої та зростаючої з 2010 року частки витрат на дорожні збори в середніх питомих витратах підприємств, що перевозять вантажі у відносинах зі східними країнами, було, серед іншого, запровадження в Польщі електронної системи збору плати за користування певними дорогами, яка ставить розмір плати в залежність від стандартів викидів забруднюючих речовин, яким відповідають транспортні засоби, а також поступове впровадження плати за проїзд у країнах за східним кордоном Польщі. Ринок автомобільного транспорту в Польщі є ринком з великим потенціалом і великими можливостями розвитку. Перспективи розвитку цього ринку обґрунтовують проведення та вдосконалення моніторингових досліджень, у т.ч. дослідження витрат в автотранспортних компаніях. Ці дослідження та обмін їх результатами із зацікавленими сторонами,

Ціна транспортних послуг є елементом ринку, сильно пов'язаним з попитом і пропозицією. Ця взаємозалежність відображається в гнучкості цін і доходів транспортних послуг, що проявляється в різноманітній поведінці виробників і покупців цих послуг. До основних методів ціноутворення відносяться:

- ціноутворення на основі витрат,
- ціноутворення на основі попиту,
- конкурентоспроможна ціна.

Транспортні витрати змінюються залежно від умов навколишнього середовища, виду транспорту, відстані, виду вантажу, транспортної ситуації. Специфічним видом цін на ринку транспортних послуг є тарифні ціни, цілеспрямованість яких впливає насамперед з політики держави. Ця ціна часто нижча за собівартість виробництва транспортної послуги. Різниця між його рівнем і рівнем собівартості продукції субсидується державою. Наслідком диференціації цін можуть бути рішення про єдину ціну або постійні знижки, знижки, доступні для покупців, які відповідають критеріям, встановленим перевізником. Ціна транспортних послуг повинна бути адаптована до купівельних можливостей цільового ринку та критеріїв вибору послуг на цьому ринку (висока якість чи матеріальна мотивація), а також до стратегії позиціонування відповідних послуг.

У міжнародних перевезеннях існують два способи встановлення цін: договірний і тарифний. При договірному способі визначення ціни відправник домовляється про ціну за перевезення конкретної партії вантажу за певним маршрутом і в певний термін. Другим варіантом встановлення цін є тарифний метод. Тариф являє собою набір одиничних розцінок з поясненнями та коментарями. Ринкові механізми, тобто попит і пропозиція, в кінцевому підсумку визначають рівень цін. Вартість одиниці транспортної послуги залежить від багатьох факторів. До основних відносяться:

- вид транспорту, яким переміщується вантаж;
- вид вантажу;
- вартість вантажу;
- розмір вантажної партії;
- відстань транспортування;
- час доставки;
- використання вантажної одиниці, зокрема контейнера.

У довгостроковій перспективі можна очікувати незначного зростання цін на транспортні послуги. Політика Європейського Союзу, відповідно до принципу «користувач платить», спрямована на стягнення з автомобільного транспорту повних витрат на: утримання дорожньої інфраструктури, охорону навколишнього середовища поблизу доріг, наслідки ДТП та затори. Це призведе до зростання загальних витрат автотранспортних компаній у всіх країнах Європейського Союзу, що, у свою чергу, призведе до повільного зростання цін на транспортні послуги. Загострилася цінова конкуренція на ринку автомобільних перевезень, що саме по собі є позитивним явищем для економіки та суспільства, але лише до певної межі. Останнім часом на польському ринку почастишали випадки демпінгових цін, тобто штучно занижена та не покриває навіть власних витрат перевізника. Демпінг спрямований на усунення конкурентів з гри та освоєння ринків, особливо закордонних.

Сучасна ситуація на ринку автомобільних перевезень свідчить про бажаність і можливість поступового запровадження офіційних цін. Причина такої точки зору полягає в тому, що вся економіка потребує дедалі більшого регулювання шляхом запровадження жорстких правил її функціонування. Запровадження офіційних цін не вирішить проблеми функціонування та ефективності автомобільного транспорту, але як один із захисних механізмів могло б послужити транспорту та економіці.

1.4. Значення підприємств у міжнародних автомобільних перевезеннях

Функціонування ринку автомобільних перевезень – це не лише збір даних про стан транспорту, обсяги перевезень, а й витрати, які несуть перевізники. Є проблема утилізації автотранспорту, способи поводження з транспортом у сучасних містах, а також тема екології на транспорті.

Малі та середні підприємства (МСП) відіграють домінуючу роль у перевезенні вантажів. Існує низка нормативних актів і конвенцій

національного характеру, які зачіпають сферу міжнародних автомобільних вантажних перевезень. Підприємці, які здійснюють міжнародні перевезення з метою отримання прибутку або для власних потреб, а також водії, які здійснюють перевезення, повинні відповідати певним умовам. Обмеження допустимих мас і габаритів транспортних засобів повинні бути дотримані, знати правила безпеки дорожнього руху, а також знати, які технічні умови повинні бути виконані відповідно до Конвенції МДП у разі перевезення за митний кордон. Вибір правильного транспортного засобу впливає на витрати та доходи даного підприємця, враховуючи швидке та ефективне транспортування вантажу відповідно до чинних норм.

Засоби, що використовуються в автомобільному транспорті, це автомобілі, причепа та напівпричепа. Вибір відповідного транспортного засобу залежить не тільки від транспортно-перевантажувальних завдань, які повинен виконувати рухомий склад, а й від радіусу доставки, який він повинен виконувати. Першим найбільш часто використовуваним критерієм поділу є класифікація транспортних засобів залежно від того, чи мають вони двигун, призначений для самостійного керування чи ні.

З точки зору підприємств і транспортних компаній, участь у ринках послуг мобільності однозначно розрізняється на пасажирські та вантажні перевезення. Пороговим фактором, що зумовлює різне функціонування на виділених ринках, є необхідний обсяг фінансових ресурсів, які повинен мати підприємець на момент початку надання транспортних послуг. Умови міжнародних автомобільних перевезень і детальні правила, що впливають з міжнародних угод, висувають високі техніко-технологічні вимоги до парку вживаних автомобілів. Це призводить до значного підвищення рівня необхідної концентрації виробничого капіталу на транспортних підприємствах.

На підприємства лягає певний фінансовий тягар, що призводить до коливань рівноважних значень. Умови міжнародних автомобільних

перевезень навіть призводять до періодичної втрати функціонального балансу транспортними та експедиторськими компаніями, прямі наслідки чого:

- нелегальний ринок звільнення від торгівлі вантажними перевезеннями,
- повторне скупчення автотранспорту на прикордонних переходах,
- монопольна практика державних і комунальних транспортних перевізників у регулярних пасажирських перевезеннях.

Говорячи про вантажний транспорт, слід зазначити, що існує ненормативний транспорт - це транспорт, який спеціалізується на перевезенні вантажів, що перевищують допустимі габарити, негабаритні (довжина, ширина, висота), а також коли навантаження на вісь перевищує дозволено. Автомобільні транспортні засоби, призначені для перевезення негабаритних вантажів, можна розділити на автотранспортні та причіпні, наприклад баластні тягачі. Процес перевезення великогабаритного вантажу повинен бути ідеально організований. Компанія повинна ідеально підібрати транспортний маршрут, тут також дуже важливий сам набір. До цього додається розташування окремих елементів і одна з найважливіших речей – конструкція кріплення вантажу. Для такого транспорту необхідні відповідні дозволи та домовленості із землевпорядниками,

До негабаритних вантажів відносяться: великогабаритні вантажі, такі як елементи гірничого обладнання або металоконструкції. До важких навантажень відносяться реактори, парогенератори, резервуари під тиском для хімічної промисловості, резервуари, а також сегменти вітрових башт. Законодавчими актами, які регулюють автомобільні перевезення негабаритних вантажів у Польщі, є Закон про дорожній рух та Постанова Міністра внутрішніх справ та адміністрації. Процес цих вантажів вимагає досвіду, знань, правильно підбраного транспортного засобу, а також тісної співпраці між замовником і експедитором. Ряд заходів, які проводяться в рамках організації цього виду транспорту, напр. вимагає планування та визначення відповідного маршруту подорожі з урахуванням можливих

труднощів, наприклад, повороти на кільцевих розв'язках, тунелі, будівлі, міцність мостів, сприяти безпечному, правильному та законному здійсненню транспортного процесу. Варто звернути увагу на статистичні дані внутрішніх і міжнародних вантажних перевезень Польщі. Міжнародні перевезення на кінець 2017р виконано близько 33,5тис. компаній, зареєстрованих у Польщі та мають чинні витяги з ліцензій, що майже втричі більше, ніж наприкінці 2004 року. Кількість виданих ліцензій на внутрішні перевезення на кінець 2017р становила 62 тис. У 2017 році транспортні засоби, що відповідають вимогам стандартів викидів Євро 5 та Євро 6, становили 76,6% від загального парку на цих підприємствах у Польщі. Вартість усього транспортного ринку в Польщі оцінюється приблизно в 205 мільярдів злотих. у 2016 році

За прогнозами, до 2030р темп приросту роботи транспорту становитиме 1,5% на рік.

У сфері міжнародних перевезень перспективи для польських суб'єктів на найближчі роки загалом непогані, хоча через дуже високу мінливість зовнішнього середовища надзвичайно важко сформулювати чіткі прогнози щодо цього. Збільшення можливостей виконання транспортних перевезень у міжнародних відносинах та збереження поточної позиції лідера галузі в ЄС залежить від двох груп факторів. Перший включає зовнішні, екзогенні елементи, на які компанії не мають прямого впливу. Ці елементи включають: загальний розвиток економічної ситуації у світі, включаючи загрозу подальших криз, розвиток економічної ситуації в країнах – основних торговельних партнерах, насамперед у Німеччині, Італії, Франції та Великій Британії.

По-перше, транспортні системи можна розділити з географічної та організаційної точки зору. Ці типи класифікацій є результатом дизайну ланцюгів поставок, які вони підтримують. За географічним критерієм виділяють локальні системи, в тому числі, наприклад, міські агломерації. Це перевезення на невеликі відстані (кур'єрські послуги, доставка з локального центру, дистрибуція, до роздрібною мережі). Національні системи, і зокрема

міжнародні, можуть вимагати функціонування додаткових точок між постачальниками та одержувачами у вигляді перевантажувальних терміналів. З організаційної точки зору та за кількістю використовуваних терміналів транспортні системи можна розділити на однотермінальні та багатотермінальні.

З року в рік ринок автомобільних перевезень зазнає значних змін, відчувається дефіцит водіїв, а співпраця у сфері логістики стає все складнішою через постійні законодавчі зміни та фінансові проблеми деяких перевізників. Класичний ланцюжок поставок базувався на зборі товару виробником, зберіганні товару на складі та транспортуванні його до клієнта. Сьогодні ланцюги поставок ускладнюються. На ринку представлено багато складів, у світі багато транспортних компаній. Зміни в поведінці клієнтів означають, що компанії, які користуються послугами логістичних компаній, шукають рішення в рамках ланцюгів поставок, які дозволять їм отримати конкурентну перевагу.

1.5. Сутність транспортної політики Європейського Союзу

Транспорт має вирішальне значення для європейської інтеграції та вільного пересування товарів, послуг і людей. Запровадження інноваційних засобів транспорту в поєднанні зі збільшенням мобільності означає, що Європейський Союз підтримує транспортні системи у вирішенні їхніх проблем, таких як: затори, аналіз якості повітря, розвиток інфраструктури. Тому необхідно забезпечити високий рівень мобільності людей і підприємств, покращити якість навколишнього середовища, забезпечити безпеку, захистити споживачів, постачання, послуги. Транспортна політика - це такі дії системи, щоб зробити її найбільш вигідною і найменш витратною. З одного боку, забруднення навколишнього середовища вихлопними газами автомобілів свідчить про зменшення транспортних потоків.

В даний час весь ринок автомобільних перевезень у Польщі, що здійснюють вантажні перевезення, підпорядкований суворому правовому регулюванню, що призводить як до

Директиви та регламенти Європейського Союзу, а також Конвенції Організації Об'єднаних Націй, у тому числі Закон про автомобільний транспорт Польщі. У грудні 2018р Європейський Союз прийняв запропоновані раніше нові рішення щодо функціонування автомобільного транспорту ЄС. Держави-члени визначили, серед іншого, у яких ситуаціях на водіїв поширюватимуться положення про відрядження працівників. Якщо водій здійснює перевезення з країни, де знаходиться зареєстрований офіс компанії, до іншої країни, на нього не поширюються положення про відрядження. При цьому на шляху до країни призначення водій зможе здійснити ще одне завантаження або розвантаження. До 2024 року всі автомобілі, які здійснюють міжнародні перевезення, повинні будуть бути обладнані спеціальними тахографами. Вони будуть записувати у 2004 році погіршився стан основних фондів галузі в частині будівель і споруд, що супроводжувалося збільшенням транспортних потоків та зменшенням державних витрат на утримання транспортної інфраструктури. Через погіршення загального стану утримання доріг зовнішні кошти становили дуже значну частину видатків на модернізацію транспортної мережі – гранти ЄС на реалізацію інвестиційних завдань становили 1340 мільйонів злотих. У листопаді 1999р прийнято Закон про господарську діяльність. Це вирівнює умови діяльності вітчизняних та іноземних суб'єктів господарювання. Наступні етапи реалізації транспортної політики включають удосконалення законодавства та інституцій, відповідальних за дотримання правил дорожнього руху та безпеки транспорту в Польщі, а також імплементацію соціальних правил в автомобільному транспорті, подібних до тих, що застосовуються в ЄС. Цій меті служить створення Інспекції автомобільного транспорту. У 200-2006 роках Європейський Союз надавав допомогу через ISPA (Інструмент структурної політики в передвступний період). Вона мала

форму прямої безповоротної допомоги, поворотної допомоги чи іншої форми допомоги.

Однією з основних цілей транспортної політики ЄС є створення єдиного внутрішнього ринку в державах-членах. На початку 1990-х років розпочалася лібералізація транспортного ринку, що означало створення умов для вільного доступу на транспортний ринок усіх суб'єктів на рівних умовах. Забороняється дискримінація перевізниками, які застосовують різні тарифи та умови транспортування до тих самих товарів на тих самих транспортних сполученнях через країну походження або призначення товарів, що транспортуються.

Європейська транспортна політика спрямована на підтримку декарбонізації транспорту шляхом поступового впровадження різноманітних заходів для досягнення бажаних цілей до 2050 року, включаючи міську логістику без CO₂, відсутність транспортних засобів на традиційному паливі в містах або відсутність смертельних випадків у містах.

Важливу роль у визначенні напрямків у створенні спільної транспортної політики відіграє т. зв білі папери. Вони містять довгострокові програми дій із зазначенням основних цілей і графіків реалізації положень договору. Ці цілі включають сприяння руху на основі економічних, а також екологічних і соціальних критеріїв. Інше завдання – підтримати розвиток видів транспорту, зменшити кількість аварій, запровадити системи організації дорожнього руху на всіх видах транспорту, подолати залежність від імпортової нафти. Розпорядження від 22 жовтня 2014 року. кожна держава-член була зобов'язана розробити національну політичну основу для інфраструктури для альтернативних видів палива та надати Комісії дані про пункти зарядки та заправні засоби транспорту, документ «Біла книга» — це план створення єдиного європейського транспортного простору як зусилля для досягнення конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи. Його метою є запровадження єдиних транспортних рішень для всієї території Європи, тобто мінімізація експлуатаційних витрат транспорту та уніфікація

правових норм, пов'язаних із транспортом. Затори на дорогах, затримки та забруднення повітря призводять до конкретних економічних втрат. Основними постулатами цього документа є:

- постулат отримання плавного руху в містах,
- просування проєкологічних рішень у транспорті,
- розвиток інтелектуального громадського транспорту,
- підвищення доступності громадського транспорту,
- підвищення безпеки руху громадського транспорту.

Транспортна політика в 21 столітті буде реалізовуватися в дедалі складніших умовах через випадковість змін і більший хаос у навколишньому середовищі. Більша різкість змін зумовлює необхідність вжиття оперативних заходів щодо усунення збоїв у реалізації стратегічних завдань політики. Глобалізація сприяє більш ефективному розподілу капіталу, збільшенню ефекту масштабу в результаті міжнародної торгівлі. Особливим викликом є проблема виснаження наявних природних ресурсів та екологічна проблема. Електронна економіка, що розвивається, все більше сприйматиметься як нове джерело доданої вартості та фактор підвищення ефективності управління транспортом.

Моніторинг транспортної політики спрямований на оцінку її реалізації з точки зору своєчасності виконання складених графіків заходів, ступеня досягнення прийнятих цілей та рівня просування реалізованих завдань. Ці завдання включають необхідність збору та обробки даних про функціонування транспортної системи, тобто результати вимірювань трафіку та умов руху на транспортній мережі, опитування користувачів транспорту, опитування транспортних потреб тощо. Через обмежені бюджети міст і регіонів та недостатній доступ до багатьох даних або навіть їх відсутність, для оцінки процесу реалізації транспортної політики в містах і регіонах використовується невелика кількість індикаторів (заходів). Вони стосуються модального розподілу, колективного транспорту, системи доріг і вулиць, руху транспортних засобів і паркування.

Транспортні коридори стали постійною частиною транспортної політики Європейського Союзу ХХІ століття як інструмент координації мультимодальних інфраструктурних проектів на транснаціональному рівні, а також зосередження обмежених ресурсів на проектах спільного інтересу та максимізація мережевого ефекту на загальноєвропейській основі.

Транспортна політика, потенційні виклики, з якими вона стикається, і проблеми, з якими вона стикається на своєму шляху, можуть уповільнити започаткування проектів, що впливають на розвиток транспортної політики. Тому створення єдиної транспортної політики для такого важливого і величезного географічного ринку, як Європейський Союз, безсумнівно, є важливим питанням. Низка згаданих транспортних функцій також може бути відповіддю на запитання, чому створення та впровадження єдиної транспортної політики для всіх держав-членів ЄС потребувало стільки часу та зусиль.

1.6. Поняття та значення експедирування

З розвитком торгівлі виникла потреба в наданні послуг, які б займалися рухом вантажу, його організацією, оформленням документів і контролем за транспортуванням вантажу. Такий попит призвів до появи нової професії експедитора, а діяльність з переміщення вантажів отримала назву експедиторська.

Результатом глобалізації є розвиток логістичних каналів, необхідність переміщення товарів і людей. Сучасний економічний і соціальний розвиток зумовлює використання сучасних ІТ-систем, ефективних методів використання транспорту, модернізацію засобів транспорту при здійсненні транспортних процесів. З'являється експедитор, який є координатором і організатором процесу переміщення вантажу між відправником і одержувачем. У Польщі міжнародні експедиторські послуги надають кілька сотень компаній. Однією з найбільших компаній є DHL. У сфері автомобільного експедирування пропонуються збірні перевезення у

внутрішніх і міжнародних перевезеннях, причому більшість транспортних послуг - це автомобільні перевезення.

Експедирування - це доручена експедитору організація процесу переміщення вантажів і супутніх процесів, в результаті яких товари, що знаходяться в місці А, доставляються в місце Б, відповідно до очікувань клієнта. У процесі переміщення товар може проходити через одне або кілька пунктів консолідації або розподілу, і весь процес повинен здійснюватися протягом строго визначеного часу, узгодженого з клієнтом. Експедитор керує процесом переміщення вантажу, інформацією, пов'язаною з цим фактом, і будь-якими додатковими діями, замовленими клієнтом. Прикладами такої діяльності можуть бути:

- збір і вивезення порожньої тари,
- зберігання, включаючи інвентар,
- контроль вмісту збірної тари,
- пакування товарів,
- пакування товарів,
- маркування окремих штук і збірної упаковки,
- палетування товарів,
- страхування товарів від додаткових ризиків,
- надання підтвердження доставки.

Експедирування - це послуга, при якій вантаж переміщується від відправника до одержувача за допомогою відповідно обраних засобів транспорту та транспортної інфраструктури. Ринок транспортно-експедиторських послуг формується двома групами учасників: експедиторськими компаніями, що надають послуги, і одержувачами послуг, які повідомляють про потребу в експедиторських послугах. Компанії, які займаються експедиторською діяльністю, мають власний транспорт, склади та перевантажувальні термінали. Незамінною в цій діяльності є міжнародна торгівля, яка полягає в платному обміні товарами, послугами або нематеріальними благами між сторонами. Поняття експорту (продаж і

відправлення товарів з країни) та імпорту (імпорт товарів, послуг або капіталу) пов'язані з міжнародною торгівлею.

Окремі учасники транспортно-експедиційного процесу виконують різний спектр послуг, тому їх діяльність повинна бути належним чином скоординована. Тому відповідальність за належну організацію процесу експедирування покладається на експедиторську компанію, яка прийняла експедиторське замовлення. Важливу роль у здійсненні експедиційного процесу відіграє його якість, яка, крім ціни, є найважливішою характеристикою з точки зору клієнта. Якість процесу експедирування - це сукупність ознак, що визначають ступінь його корисності. Набір цих ознак включає в першу чергу:

- пунктуальність,
- швидкість експедиційного обслуговування,
- універсальність,
- догляд,
- надійність.

При більш широкому тлумаченні обсягу експедиторської діяльності можна вважати, що вона охоплює всі види діяльності, необхідні для безпечного, своєчасного та економічного перевезення вантажу, за винятком самого транспортування правильно підібраним транспортним засобом. У експедиторській діяльності ми можемо розрізнити дії, які виконує експедитор, які називаються належним експедируванням (наприклад, прийняття замовлень, вибір транспортного засобу, укладення транспортних договорів, підготовка транспортної документації, збір вантажу, митне оформлення тощо) та діяльність, організовану експедитором, , які включають: транспортну діяльність (доставка, доставка, розвантаження, перевантаження вантажу) та додаткові види діяльності (наприклад, зберігання вантажу, продаж вантажу). Розглядаючи сутність експедирування, слід зазначити різницю між термінами експедиторська діяльність і експедиторська послуга. Транспортно-

експедиторська послуга - це комерційна діяльність підприємства, яка здійснюється на замовлення. Це чужа діяльність.

Правові норми щодо сфери експедирування та експедитора містяться в положеннях. Цивільний кодекс визначає основні правові аспекти діяльності експедитора, такі як: договір експедирування, відповідальність, зобов'язання, претензії та обмеження. Загальні польські умови експедирування (OPWS) містять статті, що тлумачать, серед іншого, питання визначення експедитора, експедиторських послуг, пропозицій, страхування, винагороди, скарг, прав застави та утримання, обмеження претензій, вирішення суперечок та застосовного права. Слід згадати організацію FIATA (Federation Internationale des Associations de Transitaires et Assimiles) з зареєстрованим офісом у Глаттбургу, Міжнародна федерація асоціацій експедиторів зі світовим охопленням, заснована у Відні в 1926 році. діяльність у сфері транспорту, логістики та експедиції.

У випадку експедиторської компанії витрати на експедиторські послуги можна розділити на дві групи: власні витрати експедиторської компанії та зовнішні витрати, які в кінцевому підсумку покладаються на принципала вантажовідправника. Власні витрати – це витрати на: заробітну плату персоналу, оренду офісних приміщень, придбання обладнання та канцтоварів, поштові та телекомунікаційні послуги, відрядження, рекламу, банківські операції, отримання ліцензій, сертифікатів тощо. Для компаній, що поєднують експедиторську діяльність з транспортними послугами власних чи орендованих активів собівартість значно вища і має більш різноманітну структуру. Додатково включають витрати на утримання основних засобів, їх амортизацію, страхування основних засобів та ін. Друга група - зовнішні витрати, тобто транспортні витрати, зберігання, перевантаження, різноманітні види контролю, включаючи митне оформлення, оформлення документів, отримання погоджень тощо. Знаючи розмір власних витрат і ціни на послуги субпідрядників, експедитор може переходити до визначення ціни на власну послугу, яку він пропонує на ринку. Ціни на експедиторські послуги, як

правило, договірні. Остаточна сума в кожному конкретному випадку залежить від переговорів, під час яких експедитор враховує розмір замовленої до перевалки партії вантажу, лояльність клієнтів, перспективу подальших контактів, періодичність замовлень, а також ексклюзивність співпраці та гарантія обсягу вантажу, що він пропонує на ринку. Ціни на експедиторські послуги, як правило, договірні. Остаточна сума в кожному конкретному випадку залежить від переговорів, під час яких експедитор враховує розмір замовленої до перевалки партії вантажу, лояльність клієнтів, перспективу подальших контактів, періодичність замовлень, а також ексклюзивність співпраці та гарантія обсягу вантажу, що він пропонує на ринку. Ціни на експедиторські послуги, як правило, договірні. Остаточна сума в кожному конкретному випадку залежить від переговорів, під час яких експедитор враховує розмір замовленої до перевалки партії вантажу, лояльність клієнтів, перспективу подальших контактів, періодичність замовлень, а також ексклюзивність співпраці та гарантія обсягу вантажу.

Згідно з поточними тенденціями на ринку, найбільші проблеми можуть виникнути у чистих експедиторських компаній, які займаються в основному повторюваними операціями, такими як транспортування контейнерів і цілих автомобілів. Це створює можливості для розширення спектру послуг і робить експедиторські компанії незалежними від перевізників, що має свої переваги. Найважливіше - розпізнати потреби клієнта та задовольнити ці потреби таким чином, щоб задовольнити одержувача. Відкритість до клієнта, вміння проконсультувати, використання нових технологій, представлення точки зору клієнта – це завдання експедиторів, які повинні мати знання в різних сферах.

РОЗДІЛ 2. ОПИС ТА ХАРАКТЕРИСТИКИ КОМПАНІЇ

2.1. Предмет і сфера діяльності

OMEGA TRANSPORT PL – штаб-квартира вул. Armii Krajowej 75/12, 42-360 Poraj, Польща.

Досвід роботи в галузі TSL починається з 1993 року. Професійний персонал і сучасний автопарк є беззаперечними перевагами Omega Transport. Компанія має відповідні ліцензії на експедирування у внутрішньому та міжнародному сполученні, а водії мають усі кваліфікації, також для перевезення небезпечних матеріалів (ADR). Головною метою є висока якість послуг, що надаються, а також задоволення клієнтів.

Постійний розвиток компанії дозволяє краще адаптуватися до вимогливого ринку. Тому, щоб виправдати очікування наших клієнтів, було відкрито філії в Гдині та Катовіце. З відкриттям нових потужностей розвиваються морські, авіаційні, залізничні, рефрижераторні перевезення, а також збірні перевезення LTL. Весь процес доповнюється отриманням сертифікатів системи управління якістю ISO 9001 та безпеки ISO 28000 у ланцюжку поставок.

Пропозиція:

- автомобільний транспорт
- повітряний транспорт
- рефрижераторний транспорт
- морський транспорт
- власний транспорт контейнерів
- залізничні, інтермодальні перевезення.

Транспортні засоби нашого автопарку:

- фургон
- стандартний напівпричіп
- мега трейлер
- двоповерховий напівпричіп

- напівпричіп фургон
- напівпричіп контейнеровоз
- напівпричіп рефрижератор.



Рисунок 2.1 –Автопарк компанії Omega Transport Pl

Основні країни, в які доставляються товари за межі Польщі: Франція, Німеччина, Іспанія. Кілька років досвіду роботи в цій галузі, підвищення стандартів клієнта та співпраця з великими компаніями, а також використання сучасних форм залучення клієнтів є основними перевагами TLS як компанії, що добре розвивається і приносить очікуваний прибуток. Співпраця з великими клієнтами на ринку дала багато корисного досвіду в організації та проведенні змін у компанії. Компанія надає послуги 35 вантажівками вантажопідйомністю до 8 тонн. Всі автомобілі мають ліцензії та оснащені системою GPS локації, який в будь-який час контролює місцезнаходження всіх транспортних засобів. Для цього використовуються локатори та програмне забезпечення AutoGuard SA. Автопарк складається лише з орендованих автомобілів, які замінюються в середньому кожні 4 роки, що забезпечує надійність автопарку. Загалом фірма Omega Transport Pl прагне отримати постійні контакти з компаніями-кооператорами, щоб мати можливість планувати розвиток компанії та усунути конкуренцію. Метою компанії є турбота про свій імідж, тому важливу роль в компанії відіграє експедитор, який стежить за своєчасним виконанням замовлень, визначає маршрут, щоб вантаж доставлявся одержувачу в найкоротші терміни. В автопарку тільки автомобілі, придбані в лізинг, які замінюються в середньому кожні 4

роки, що забезпечує надійність автопарку. Загалом фірма Omega Transport Pl прагне отримати постійні контакти з компаніями-кооператорами, щоб мати можливість планувати розвиток компанії та усунути конкуренцію. Метою компанії є турбота про свій імідж, тому важливу роль в компанії відіграє експедитор, який стежить за своєчасним виконанням замовлень, визначає маршрут, щоб вантаж доставлявся одержувачу в найкоротші терміни. В автопарку тільки автомобілі, придбані в лізинг, які замінюються в середньому кожні 4 роки, що забезпечує надійність автопарку. Загалом фірма Omega Transport Pl прагне отримати постійні контакти з компаніями-кооператорами, щоб мати можливість планувати розвиток компанії та усунути конкуренцію. Метою компанії є турбота про свій імідж, тому важливу роль в компанії відіграє експедитор, який стежить за своєчасним виконанням замовлень, визначає маршрут, щоб вантаж доставлявся одержувачу в найкоротші терміни.

Договори фінансової оренди охоплюють весь термін експлуатації активу та не містять положення про відкликання. Наслідки лізингу для грошових потоків подібні до позик, але лізингоодержувач не є власником активу. Лізинг має багато переваг, наприклад, він дає змогу використовувати активи компаніям, які не мають власних коштів для придбання об'єктів, і компанія має можливість вираховувати лізингову плату з податкової бази свого доходу, враховуючи часто скорочений термін амортизації.

Компанія Omega Transport Pl використовує збалансовану систему робочого часу.

Працівники виконують свої обов'язки за певною системою робочого часу, тобто вони мають фіксовану кількість годин для роботи в певний день або тиждень. Ця система дозволяє розширити систему щоденної роботи до 12 годин, але може статися, що щоденна тривалість роботи не може перевищувати 16 годин у розрахунковий період, що не перевищує одного місяця. Водіям виставляються рахунки за 3 місяці, використовуються електронні картки, встановлені одноразові виплати - нічна робота, понаднормова робота. Крім того, делегації т. зв польська та німецька. Це на

покриття витрат на харчування та інші дрібні витрати у відрядженні за кордон. Тому компанія веде детальний облік робочого часу кожного водія за допомогою місячних трудових карток.

Omega Transport Pl від початку своєї діяльності систематично працює на довіру клієнтів, а також на швидко та добре організовану доставку продукції. Він базується на інноваційних телематичних рішеннях. Новітнє програмне забезпечення дозволяє залучати клієнтів – для компанії характерно використання логістичної системи TIMOCOM, де експедитор ефективно шукає одержувачів вантажів або рекламує свою компанію. Використання нових програм визначення автопарку дозволяє приймати ключові рішення у разі, наприклад, необхідності зміни маршруту транспортного засобу або пошкодження автомобіля.

2.2. Організаційна структура підприємства

Організаційна структура компанії є ключовим елементом організації Omega Transport Pl. Його компоненти та розподіл завдань мають бути добре продуманими та постійно модифікованими для ефективного управління всім підприємством. Всього працює 85 осіб, з них 6 експедиторів, 63 водії, решта – бухгалтери, працівники адміністрації, автослюсарі та ін. Детальна схема організаційної структури представлена на рис. 2.2.



Рисунок 2.2 – Організаційна структура підприємства

Описану структуру компанії Omega Transport Pl можна класифікувати як функціональну структуру, яка характеризується наявністю відділів, якими керують адміністративні спеціалісти або фахівці з логістики, де їхні завдання покладаються на підлеглих. На чолі організаційної структури стоїть генеральний директор, тобто власник компанії. У його підпорядкуванні є чотири основні відділи.

До відділу фінансів та кадрів входять:

- очільник бухгалтерії, яка координує роботу відділу та складає підсумковий баланс (1 особа);
- головний бухгалтер контролює спеціалістів, які виконують замовлення та ведуть документацію для державних установ, тобто ZUS, податкової тощо (1 особа);
- спеціалісти з бухгалтерії відповідають за розрахунок робочого часу водіїв та інших працівників, облік накладних тощо (3 особи);
- фахівці з персоналу в основному займаються навчанням з охорони праці, підбором нових працівників (3 особи).

Відділ експедиції складається з відділу маркетингу (1 особа), 6 експедиторів і 6 працівників, які виконують доручення свого експедитора. Основними видами діяльності експедиторів є:

- займається логістикою - управлінням ланцюгом поставок і обслуговування,
- організація та контроль руху вантажів,
- визначення маршруту та способу перевезення вантажів,
- пошук і прийом замовлень, ознайомлення з потребами клієнта, узгодження ставок,
- веде документацію, оформляє замовлення, підписує договори, розмитнює.

Експедитори мають своїх підлеглих, які готують вантаж, тобто пакують, маркують, вантажать.

Транспортний відділ має одного транспортного координатора, який відповідає за організацію та контроль за перевезенням автомобілів. Він контролює водіїв, стежить за належним закріпленням вантажу, відповідає за підготовку водіїв до маршруту (щоб виїзд відбувся в призначений час, вчасно з дотриманням стандартів і процедур, що діють в компанії), як а також за станом складу.

В сервісній службі працює один керівник, який замовляє слюсарів на ремонт автомобілів і відповідає за своєчасне усунення дефектів. У разі незначних пошкоджень, про які повідомляють водії під час транспортування, якщо ремонт можна виконати за короткий час або замінити наявні на підприємстві деталі, такий координатор відповідає за якнайшвидше відправлення механіка на маршрут, де пошкоджено вантажівка застрягла. У разі більш складних або трудомістких несправностей ремонт виконує стороння компанія.

2.3. Середовище діяльності підприємства

2.3.1. Аналіз та ідентифікація конкуренції

Макросередовище – це набір умов для функціонування підприємства, що виникає внаслідок того, що воно працює в конкретній країні та регіоні, у певному політичному, правовому, системному порядку тощо. Через дуже сильний вплив середовища, особливо під час політичної чи економічної кризи або системних змін, підприємство повинно знати найважливіші можливості та загрози, пов'язані з функціонуванням у макросередовищі, передбачати їх розвиток у майбутньому та адаптувати до них свої програми розвитку. Конкурентне середовище компанії легше ідентифікувати та спостерігати.

Компанія Omega Transport Pl, аналізуючи конкуренцію, взяла до уваги кілька критеріїв, необхідних для її оцінки. Вони представлені на рис. 2.3.



Рисунок 2.3 – Критерії оцінювання конкурсу

Я надаю опис наступних критеріїв, якими Omega Transport Pl керувався під час аналізу конкуренції та враховуючи отримані дані:

1. Ідентифікація конкурента:

- розташування потенційної конкуренції (як далеко від штаб-квартири компанії TLS знаходяться підприємства-конкуренти),
- розмір ринку конкурентів.

2. Місце служби:

- доступ до заводу,
- заводське обладнання (склади, власний рухомий склад),
- кількість замовлень.

3. Продукт - послуга:

- обсяг послуг, що надаються конкурентами,
- ціни на надані послуги,
- в якому масштабі надаються послуги (внутрішня, міжнародна діяльність).

4. Маркетинг:

- як залучаються нові клієнти,
- реклама.

5. Позиція на ринку:

- як довго існує компанія.

Керуючись вищезазначеними порівняльними критеріями, TLS перевірила дві компанії в своєму середовищі як потенційних конкурентів, тобто Przedsiębiorstwo Spedycyjno-Transportowe OST SPED та транспортною компанією TRANSHUT.

Таблиця 2.1 – Опис критеріїв оцінки на основі Transhut

Transhut				
Ідентифікація конкуренції	Місце обслуговування	Продукт - послуга	маркетинг	Спектр послуг
Адреса штаб-квартири - Коканін (12 км від штаб-квартира компанії TLS)	Опис місця розташування - легкий під'їзд по магістралях - 2 складських приміщення площею 5000 м2 - власний автопарк: 36 сучасних сідельних тягачів - 45 напівпричепів - 6000 транспортних замовлень на рік	- фармацевтичні перевезення - рефрижераторні перевезення - ціни: 3,74 злотих/км внутрішній та 4,00 злотих/км міжнародний - час: залежно від замовлення	- постійний співпраця з іншими компаніями - відстеження сайтів - ярмарки та заходи - оголошення в системі	- автомобільний транспорт по всій Європі

Конкурент Transhut – це місцева компанія, розташована поблизу головного офісу Omega Transport Pl. Сфера його послуг також включає внутрішні та міжнародні перевезення, але характер послуг - це переважно продукти харчування, які потребують транспортування в короткий термін через швидкопсувні продукти. З іншого боку, фармацевтичний транспорт дозволяє надавати послуги великим корпораціям.

Таблиця 2.2 – Опис критеріїв оцінки на основі Ostsped

Ostsped				
Ідентифікація конкуренції	Місце обслуговування	Продукт - послуга	маркетинг	Спектр послуг
- Адреса штаб-квартири 62-032 Гадки - найнятий 120 працівників	- 5 логістичних центрів загальною складською площею 50 000 м ² - Bielany Wroclawskie 10000m ² - Nowa Wieś Wroclawska 12000m ² - Глівіце 5600 м ²	- надання митних послуг - вантажні перевезення нейтральні, спеціалізовані (небезпечні, ADR, рефрижераторні) - автомобільні, морські, повітряні, залізничні, мультимодальні експедирування - логістичне обслуговування	- цікаво оформлений сайт (багато інформації про компанію) - ярмарки та заходи	- внутрішній ринок і міжнародні - залізничне експедирування, залізничні перевезення по всій Європі - автомобільні перевезення, повні відправлення
	- Каліш 9000 м ² - Жерники 5000 м ² Автопарк: - вантажівки - 50 шт. - брезенти - холодильні камери - автомобілі доставки	- ціни на обслуговування 3,5 злотих/км внутр - від 3,5 до 4,5 злотих/км міжн - Термін обслуговування : в залежності від замовлення		транспортні засоби, генеральні та негабаритні вантажі ч. по всій області Європа

Аналізуючи зібрані дані, логістична компанія OSTSPED існує на ринку вже понад 25 років із зареєстрованим офісом у Гондках, Великопольське воєводство. Вона надає комплексні логістичні послуги, такі як транспорт, внутрішнє та міжнародне експедирування, дистрибуція, склади, контейнерні термінали та митні агентства. На даний момент діє в кількох містах Польщі. Її головні логістичні центри знаходяться в: Жерніках, Каліші, Вроцлаві та в Сілезії - Глівіце. – Відрізняє цю компанію протяжність на ринку, і вони пропонують експедирування не лише автомобільним, а й залізничним та мультимодальним транспортом. Ця компанія також має інтермодальні

перевезення, які поєднують різні види транспорту з метою перевезення вантажу за допомогою однієї вантажної одиниці – у напівпричепі чи контейнері. Крім того, він займається перевезенням спеціалізованих небезпечних вантажів, наприклад ADR або рефрижераторів. Ostsped - має власний флот із 80 контейнерів і організовує транспортування до польських портів та з європейських терміналів.

Транспортна компанія Transhut спеціалізується на перевезеннях продуктів харчування, в основному м'ясних продуктів, в межах Європейського Союзу та Східного блоку. Штаб-квартира компанії розташована в Коканіні (а також у Каліші) і працює з 1998 року. Відрізняє цю компанію рефрижераторні перевезення, де наявні сертифікати дозволяють перевозити продукти, вимогливі з точки зору санітарії. Новим напрямком є фармацевтичний транспорт для великих корпорацій. Підприємство володіє сідельними тягачами та напівпричепами.

Підсумовуючи аналіз обраних конкурентних компаній, можна побачити, що це компанії з найближчого оточення, які пропонують внутрішні та міжнародні перевезення, задовольняють однакові потреби споживачів або обслуговують ті самі групи покупців. Для компанії Omega Transport Pl важливо бути гнучким, тобто перевозити вантажі різноманітного характеру. Компанія TLS спеціалізується на перевезенні хімічної продукції, палет, дрібної та великої побутової техніки та навіть автобудинків. Пропонуючи свої послуги, вона ретельно вивчає актуальні потреби ринку. Незважаючи на те, що Omega Transport Pl працює лише 11 років, компанія приносить прибуток і високий оборот.

Конкуренція на ринку триває довше, а його послуги мають більший масштаб, хоча масштаби зайнятості, власний автопарк або маркетингові методи всіх компаній є порівнянними.

Компанія Omega Transport Pl створює власну стратегію конкуренції, спостерігаючи та розпізнаючи конкурентні стратегії підприємств, тобто визначаючи поведінку конкуренції з точки зору цін, рекламних заходів,

впровадження нових продуктів та дистрибуції. Компанія TLS створює такі умови для своїх послуг, щоб захистити себе від конкуренції. Завдяки своїй рішучості та постійним успіхам вони можуть розробити власні ефективні стратегії, а також завоювати довіру компаній, з якими вони працюють.

2.3.2. SWOT аналіз підприємства

Оцінка позиції компанії полягає не лише у визнанні ситуації та успіху компанії. Метод SWOT визначає сильні та слабкі сторони компанії та можливість виникнення загроз. Для цього необхідно систематично збирати та аналізувати інформацію, що ілюструє досягнуті результати діяльності, передбачати розвиток явищ і процесів у майбутньому, оцінювати створені можливості.

Проведення аналізу дасть відповіді на багато ключових питань, зокрема: хто ми, до чого ми прагнемо, які матеріальні та людські ресурси ми маємо в своєму розпорядженні - і це дозволяє нам визначити сфери інтересів компанії, але не вказує на конкретні методи досягнення цілей компанії. Оцінюватимуться не лише внутрішні території компанії, а й навколишнє середовище.

Компанія Omega Transport Pl розробила критерії оцінки та групу факторів для кожного критерію (табл. 2.3).

Першим етапом аналізу було розроблено критерії оцінки та групу факторів для кожного критерію. Потім надавалась вага окремим факторам, складалася шкала оцінок і розроблялася для неї точка відліку, розраховувалася сума зважених оцінок за кожним критерієм. Шкала оцінок від 1 до 10, компанія присуджує від 2 до 8 балів. Оцінки від 6 до 8 означають добре і дуже добре. Результати аналізу представлені на діаграмі 1 нижче.

Таблиця 2.3 – Оцінка основних критеріїв, що впливають на функціонування компанії

Область аналізу та перелік факторів	Ваги	Рейтинг	Результат
<i>Географічні умови</i>			
1. Розташування	0,30	5	1.50
2. Простота доступу	0,30	5	1.50
3. Сервісні ресурси	0,25	4	1,00
4. Інфраструктура	0,15	6	0,90
РАЗОМ	1,00	двадцять	4.90
<i>технічне оснащення</i>			
1. Ефективність транспортних засобів	0,20	8	1.60
2. Сучасність	0,20	6	1.20
3. Економний	0,40	8	3.20
4. Гнучкість використання	0,20	4	0.80
РАЗОМ	1,00	26	6.80
<i>Людські ресурси</i>			
1. Продуктивність	0,25	4	1,00
2. Доступність	0,20	8	1.60
3. Мотиваційна система оплати праці	0,40	8	3.20
4. Структура зайнятості	0,15	5	0,75
РАЗОМ	1,00	25	6.55
<i>маркетинг</i>			
1. Ринкова стратегія	0,30	4	1.20
2. Система розподілу	0,20	4	0,80
3. Ринкова інформація	0,15	7	1.05
4. Цінова політика	0,15	3	0,45
5. Просування, реклама	0,20	4	0,80
РАЗОМ	1,00	22	4.30
<i>система управління</i>			
1. Стиль керівництва	0,10	4	0,40
2. Стійкість до зовнішніх подразників	0,30	4	1.20
3. Демократичний лад	0,30	6	1,80
4. Робоча атмосфера	0,20	6	1.20
5. Система прийняття рішень	0,10	5	0,50
РАЗОМ	1,00	25	5.10
<i>Оцінка фінансового становища</i>			
1. Фінансова ліквідність	0,20	4	0,80
2. Рентабельність	0,25	2	0,50
3. Заборгованість	0,20	5	1,00
4. Динаміка продажів і витрат	0,25	6	1.50
5. Вільні кошти	0,10	5	0,50
РАЗОМ	1,00	22	4.30
<i>Послуги</i>			
1. Якість	0,20	6	1.20
2. Вартість	0,20	4	0,80
3. Своєчасність	0,25	8	2.00
4. Ціна	0,20	7	1.40
5. Привабливість	0,15	5	0,75
РАЗОМ	1,00	тридцять	6.15

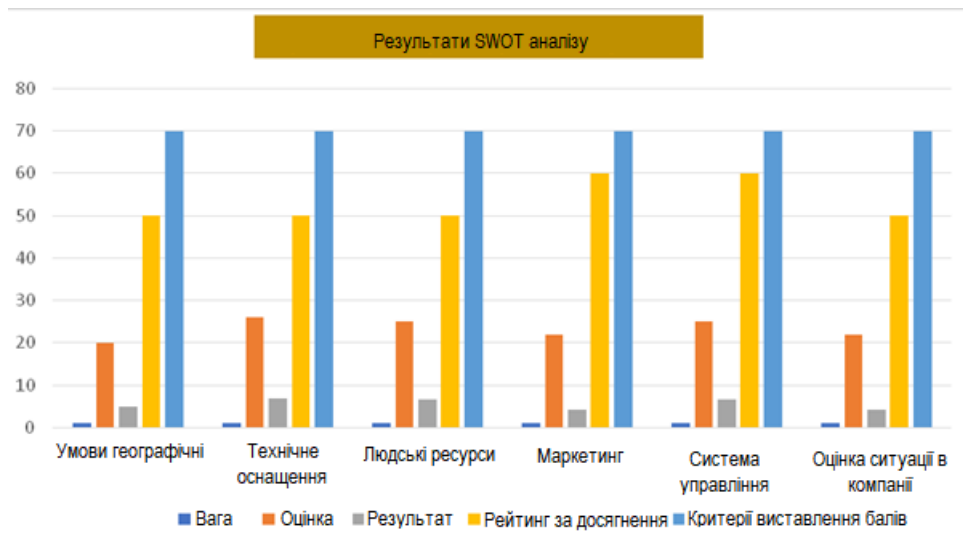


Рисунок 2.4 – Результати оцінки компанії за SWOT-аналізом

Аналіз показує, що компанія отримала 70 балів за бальними критеріями. Залишила резерв в окремих економічних відділах для переперевірки та досягнення максимальної оцінки. Найвищі бали отримали наступні критерії: технічне оснащення, людські ресурси, система управління та послуги. Діаграма 2 нижче показує отриманий задовільний бал у розбивці за вибраними факторами.

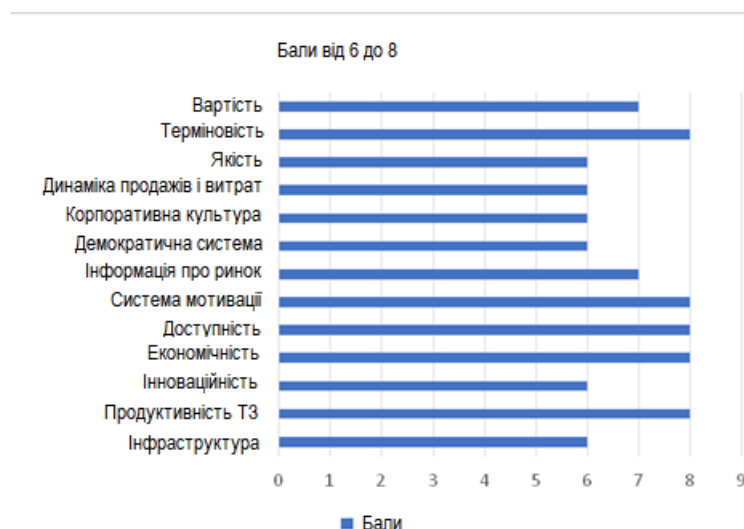


Рисунок 2.5 – Оцінка факторів формування підприємства Omega Transport Pl

З вищенаведеної діаграми 2.5 видно, що найбільшу кількість балів підприємство набрало за своєчасність виконання замовлень, мотиваційну систему оплати праці, доступність, економічність та ефективність

транспортних засобів. З цього випливає, що компанія TLS відмінно справляється з поточними замовленнями, які виконує вчасно, результатом чого є задоволеність клієнтів і систематична кількість замовлень. Мотиваційна система оплати праці, гнучка з можливістю понаднормової роботи та додаткової винагороди для вітчизняних та зарубіжних делегацій створює бажання працювати в цій компанії, де також позитивна атмосфера на роботі з демократичною системою на високому рівні, тобто кожен може висловити свою думку, кожен ідея важлива та підлягає обговоренню. Часто керівник того чи іншого відділу співпрацює зі своїми співробітниками, щоб створити або вдосконалити свою операційну стратегію. Наявність водіїв означає відсутність затримок у виїздах на маршрути, ефективний сам хід доставки транспорту під наглядом експедитора. Вантажівки є ефективними та економічними, це нові автомобілі, які часто замінюють у формі лізингу, які працюють на газі як прагнення до сталого розвитку та через економічний вибір. Також компанія має хорошу ціну на свої послуги та добре орієнтується на потреби ринку збуту. Вони також відрізняються сучасністю, інноваційністю і, насамперед, якістю послуг, що надаються. це нові автомобілі, які часто обмінюються у формі лізингу, які працюють на газу, як прагнення до сталого розвитку та через економічний вибір. Також компанія має хорошу ціну на свої послуги та добре орієнтується на потреби ринку збуту. Вони також відрізняються сучасністю, інноваційністю і, насамперед, якістю послуг, що надаються.

Менше набраних балів можна побачити в структурі зайнятості та маркетингу, але ці фактори не зменшують досягнення хороших результатів. Варто проаналізувати фінансовий стан компанії, її прибутковість як оцінку ефективності управління компанією та залучених ресурсів. Компанії, яка не

має кредиту і користується лізингом, борги не загрожують. Коефіцієнт поточної фінансової ліквідності в нормі. Але варто подумати, що робити, щоб його збільшити. Детальна перевірка описаного аналізу дозволить визначити інвестиційні та матеріальні пропозиції, нові цілі, організаційні та фінансові недоліки, а також стане основою для створення графіка заходів з метою покращення оцінки економічної стратегії.

Таблиця 2.4 – Оцінка ефективності підприємства

Середньозважене 7 досліджуваних позицій (-)	7/7	=	1,00
Середній індекс по 7 обстежуваним пунктам (-)	170/7	=	24.29
Середній бал за 7 перевірених пунктів (-)	38.10/7	=	5.44
Середня оцінка для 7 перевірених позицій (%)	170/320	*100%	53,13%

Середній рейтинг семи досліджуваних пунктів становить 53,13%. Це означає, що компанія працює із середньою ефективністю. Очікуваний результат - це порівняння з конкурентами. Слід зазначити, що компанії-конкуренти – це великі компанії, які тривалий час працюють на ринку. Компанія Omega Transport Pl прагне розвитку, має свої сильні сторони, але не конкурує з іншими. Стабільність замовлень і задоволеність клієнта та компаній, з якими він співпрацює, означає, що він все ще на транспортному ринку.

У табл. 2.5 представлені сильні та слабкі сторони компанії Omega Transport Pl, а також її можливості та загрози.

Таблиця 2.5 – SWOT аналіз обраних критеріїв у компанії

Критерій перевірки	Сильні сторони	Слабкі сторони
Послуги	<ul style="list-style-type: none"> - своєчасність виконання замовлень - привабливі конкурентні ціни - правильне оформлення транспортної документації - гнучкість типу вантажів, що транспортуються - збільшення замовлень під час пандемії - замовлення для постійних ключових клієнтів і компаній-кооператорів - сучасний автопарк 	<ul style="list-style-type: none"> - простої автомобіля через пандемію та необхідність перебування на карантині - порожній пробіг - втрати палива - збиткові курси
Персонал	<ul style="list-style-type: none"> - співпраця та залучення працівників - дуже хороша робоча атмосфера - низька плинність кадрів - керівники відділів та експедитори - висока кваліфікація та великі знання - висока мотивація до роботи - задовільна заробітна плата 	<ul style="list-style-type: none"> - шкідливі звички деяких водіїв (сварливість, низька особиста культура)
Фінанси	<ul style="list-style-type: none"> - позитивний фінансовий результат - державні субсидії - без кредиту 	<ul style="list-style-type: none"> - зростання частки витрат на збут - постійна заборгованість – високі лізингові розстрочки - коливання коефіцієнта рентабельності
Управління	<ul style="list-style-type: none"> - прозора організаційна структура 	<ul style="list-style-type: none"> - занадто мало осіб, які приймають рішення у разі прогулів
Маркетинг	<ul style="list-style-type: none"> - постійний моніторинг попиту на ринку - застосування знижок для постійних клієнтів 	<ul style="list-style-type: none"> - немає спеціаліста з маркетингу - занадто мало реклами, немає організованої ринкової стратегії
Критерій перевірки	Можливості	Загрози
Економічний	<ul style="list-style-type: none"> - автомобільні субсидії - постійне зростання попиту на послуги - розширені транспортні послуги міжнародний - компанії, що співпрацюють з лідерами ринку 	<ul style="list-style-type: none"> - конкуренція з боку великих компаній або нової компанії з більш розвинутою системою продаж поблизу головного офісу компанії - збільшення транспортних витрат

На основі вищенаведеного аналізу можна зробити висновок, що компанія Omega Transport Pl постійно розвивається, має постійні замовлення, а співпраця персоналу, їхні знання та досвід гарантують досягнення запланованих прибутків. Ведення бізнесу неможливо без працівників. Здебільшого це молоді люди до 40 років життя. Компанія з 10-річним досвідом працює на ринку навіть під час пандемії та карантину, може розраховувати на креативність та лояльність своїх співробітників, які ототожнюються з цілями компанії. Перед кожною транспортуванням замовлення обговорюються, щоб уникнути незручностей. Детально обговорюється термін доставки, вказаний в замовленні, а потім представляється транспортний план. Ця процедура дозволяє компанії доставити товар вчасно і в зазначене місце вчасно. Ці елементи дозволяють використовувати можливості, що надходять із середовища, а також протидіяти загрозам. Можливістю для компанії є економічний розвиток країни – збільшення транспортних потреб. Завжди існує ризик несподіваних зупинок, збиткових курсів, збільшення витрат на обслуговування рухомого складу, наприклад, висока плата за отримання ліцензії на один вагон становить 6000 злотих. Постійні зміни в нормативних актах та запровадження вищих транспортних зборів є загрозою для кожної компанії, яка здійснює внутрішні та міжнародні перевезення.

Транспортна діяльність Omega Transport Pl обмежена багатьма різними факторами, такими як: витрати на пальне, винагорода для працівників, амортизація, лізинг, податки та збори, які не залежать від неї. Незважаючи на це, компанія є успішною – впізнаваною на місцевому ринку та постійно розвивається.

Висновки проведеного SWOT-аналізу свідчать про те, що компанія Omega Transport Pl має потенціал розвитку. Немає кредитної заборгованості, тільки лізинг і надає послуги, які користуються попитом, тобто місцева транспортна політика. Для компанії успіхом є те, що вона працює під час

пандемії, про що свідчить кількість замовлень та динаміка доходів. Підприємство раціонально управляє рухомим складом в русі.

2.3.3. Співпраця з іншими компаніями

Omega Transport Pl співпрацює з іншими компаніями. Партнери по співпраці підвищують свою транспортну спроможність і ефективність транспортування. Вони ефективно здійснюють поставки, а багаторічний досвід великих компаній дозволяє їм навчатися і розвиватися. Для якісного виконання своїх обов'язків транспортна компанія потребує професійної підтримки з боку логістичної компанії. Така підтримка збільшує конкурентні переваги на ринку, що призводить до збільшення кількості замовлень і збільшення прибутку. Omega Transport Pl вирішив співпрацювати з трьома великими компаніями: DB Schenker, Bartling Polska і Bartling Germany.

Ці компанії були обрані через найбільший ринок і рейтинг великомасштабної транспортної компанії. Початок компанії TLS, тобто близько 10 років тому, був спробою отримати досвід співпраці з великими компаніями, проявити себе. На початку компанія отримувала мало замовлень і була піддана тесту на виконання завдань вчасно. Достовірність і правильність підготовлених транспортних документів (без додаткових виправлень), а також своєчасність замовлень переконали престижні компанії розпочати системну співпрацю з Omega Transport Pl. Кількість замовлень поступово збільшувалася, і ще перевірялося, чи вдалося їх правильно виконати. Наразі TLS впевнений, що в першу чергу отримує замовлення від компаній-кооператорів, що забезпечує постійний і систематичний приплив замовлень. Це призводить до безперервності роботи і, отже, прибутку.

Підприємство BARTLING POLSKA є філією BARTLING GERMANY, яка отримала ліцензію в Польщі. Розташована в Бжегу, на ринку вже 20 років, вона виробляє харчову упаковку - йогурти, маргарини, м'ясо та м'ясні продукти. Стаканчики для йогурту спочатку продавалися в Вакота або OSM Grodków, а також на німецький ринок. На даний момент компанія

спеціалізується на виробництві упаковки виключно з поліпропілену, де вона стала основним постачальником упаковки для Zott. Упаковку виробництва цієї компанії можна знайти в магазинах Німеччини, Нідерландів, Угорщини, Грузії, а також Іспанії та Португалії. На даний момент машинний парк налічує 30 ліній і машин: друкарські машини, етикетувальні машини та лінії екструзії фольги. Новинка - продаж м'ясних лотків і прозорих салатних контейнерів. Нині в ньому працює 120 співробітників.

DB Schenker – це відома німецька логістична компанія, розташована в Ессені (Німеччина) з глобальним охопленням, яка використовує для надання послуг наземний, повітряний і морський транспорт. Маючи понад 140 років досвіду в логістиці, компанія пропонує інноваційні рішення для ланцюга поставок. На наземному транспорті організовує доставку посилок, збірних відправлень, пряме транспортування великогабаритних партій різних форм і розмірів без перевантаження та термінального обслуговування. Компанія використовує мультимодальні рішення, поєднуючи різні види транспорту, максимізуючи їх переваги. Їх асортимент екологічно чистих продуктів і досвід у екологічному консультуванні є основою нашої стратегії сталого розвитку.





Рисунок 2.6 –DB Schenker в Європі

DB Schenker є постачальником послуг у сфері глобальної логістики, що обслуговує промисловість і торгівлю в рамках глобального товарообміну. Інтегрована логістика з'єднує найважливіші точки світу. Це підприємство є лідером у галузі автомобільної та технологічної промисловості, товарів народного споживання, логістики вантажів, спеціального транспорту. Ця компанія з'єднує найважливіші економічні регіони в понад сорока європейських країнах мережею з понад 32 000 регулярних з'єднань на тиждень. У ньому працює приблизно 24 000 людей, співробітників у 750 місцях. Вони мають загальну площу складів приблизно 8 мільйонів квадратних метрів у понад 50 країнах на всіх континентах. Послуги охоплюють усі етапи ланцюжка створення вартості – від логістики, виробництва та дистрибуції до післяпродажного обслуговування. Інтегрована логістика з'єднує найважливіші точки світу. Це підприємство є лідером у галузі автомобільної та технологічної промисловості, товарів народного споживання, логістики вантажів, спеціального транспорту.

Компанія Omega Transport Pl зосереджується на якості та своєчасності, а отже, на задоволенні клієнтів. Висновки аналізу є основою для того, щоб стверджувати, що мале підприємство здатне досягти успіху і працювати в меншому місті, маючи конкуренцію з боку великих лідерів транспортних компаній. Регулювання, несприятлива транспортна політика гмін, відсутність

великої фінансової підтримки є перешкодами для функціонування. Незважаючи на ці перешкоди, компанія розвивається, розробляє власні операційні стратегії та використовує свої ресурси для позитивного ефекту, і їхній досвід до цього часу є прикладом того, що невелика компанія в маленькому місті може утриматися на світовому ринку.

РОЗДІЛ 3. УДОСКОНАЛЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ АВТОМОБІЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ НА ПІДПРИЄМСТВІ

3.1. Облік робочого часу водіїв

Компанія Omega Transport Pl використовує еквівалентну систему робочого часу, яка дозволяє водіям продовжити роботу до 12 годин на день, а також скоротити робочий час при меншій кількості замовлень. Роботодавець не зобов'язаний оплачувати водіям час простою в робочі дні, в які він не може забезпечити їм восьмигодинну роботу. Однак це може збільшити щоденний робочий час, якщо водій їде на більш довгі закордонні маршрути. Завдяки цьому він швидше виконає завдання без необхідності працювати понаднормово. Ця система розраховується протягом 3-місячного розрахункового періоду. Завдяки цьому можна гнучко планувати робочий час водіїв.

Щоб правильно розрахувати оплату праці водія, роботодавець повинен мати облік його робочого часу. Його можна вести в одній із п'яти форм: у вигляді реєстрів на основі роздруківок або даних цифрового тахографа, схем чи дорожніх карток. Вибір такої форми запису є вигідним, оскільки документи можна видалити через рік після запису. Завдяки цьому скорочується термін, за який роботодавця можуть оштрафувати у разі перевірки ППП на підприємстві. Компанія може видалити роздруківки, але не записи. Документація, створена на водія, повинна відповідати умовам, передбаченим для індивідуального таблиця обліку робочого часу. Він повинен містити інформацію про роботу в окремі дні, в тому числі:

- неділі та свята,
- нічний час,
- через деякий час,
- вільні від роботи дні згідно з графіком робочого часу при середньому 5-денному робочому тижні.

Крім того, мають бути відомості про чергування, відпустки, звільнення, прогули з поважних і невивірених причин. Запровадження еквівалентної системи передбачає внесення змін до діючих внутрішніх нормативних документів, тобто трудового розпорядку.

Компанія запровадила запис часу тахографа. Одним із найважливіших нововведень у повсякденній роботі водія є функція покращення лічильника VDO, доступна через інтелектуальний бортовий комп'ютер, яка постійно інформує водія про його робочий час. Розширені дисплеї інформують водія, скільки часу залишилося за кермом до наступного тижневого відпочинку. Це дає змогу заздалегідь перевірити час їзди, який залишився до вихідних. У результаті водії можуть планувати найкраще використання свого робочого часу, а транспортна компанія може оптимізувати використання автопарку.

Таблиця 3.1 – Аналітичні дані, вересень/жовтень 2021 р.

Дата з: 2021-09-30		Дата до: 2021-10-05		Мета поїздки: перевезення вантажів			Цільові країни: Чехія, Франція, Німеччина		Дата курсу: 2021-10-05	
Дата	годину	Місто	Відбувається	Проживання	розрахунок	Ні. рахунок.	сума	Валюта	Таблиця	курс сума злотих
30.09.2021 р	06:09	Голіш ев	виїзд							
30.09.2021 р	18:15		виїзд з PL							
30.09.2021 р	20:30		ночівля	Німеччина	Разова сума		37,50	Євро	193/A/NBP/2021	4,3311 162,42
01.10. 2021	15:25		зміна країни							
01.10. 2021	17:58		ночівля	Франція	Разова сума		45,00	Євро	193/A/NBP/2021	4,3311 194,90
02.10. 2021	07:40		зміна країни							
02.10. 2021	18:50		зміна країни							
02.10. 2021	18:56		ночівля	Чехія	Разова сума		30,00	Євро	193/A/NBP/2021	4,3311 129,93
03.10. 2021	10:15		Вїзд до PL							
03.10. 2021	21:00		ночівля	Польща	Разова сума		45,00	Злоті		45
05.10. 2021	02:32	Голіш ев	прибуття							
532,25										
тривалість внутрішнього руху: 52:23 год			години подорожі за кордоном: Німеччина 21:10 год, Франція 16:15 год, Німеччина 11:10 год, Чехія 15:28 год							
розрахунок			Номер	я заслуговую	дієта	Валюта	сума	Таблиця	курс	сума злотих
Національна дієта			2.5	100,00%	30.00	Злоті				75,00
Іноземна дієта - Н			1.5	100,00%	49.00	Євро	193/A/NBP/2021	4,3311		318,34
Іноземна дієта - Ф			1	100,00%	50,00	Євро	193/A/NBP/2021	4,3311		216,56
Іноземна дієта - CZ			1	100,00%	41.00	Євро	193/A/NBP/2021	4,3311		177,58
Ночівля за кордоном			3							487,25
Ночівля в країні			1							45,00
									Разом злотих	1319,73
									Аванс злотих	-1319,73
Легенда										
CZ - Чехія										
D - Німеччина									Плата зл	0,00
F - Франція										

За кожен день записується точний робочий час із зазначенням винагороди в ЄВРО з розбивкою на одноразові суми, добові, відрядження.

Як показано на таблиці вище, транспортне замовлення Omega Transport PI показує конкретні часи відправлення з головного офісу компанії та з інших країн, куди доставляються товари. Розрахунок охоплює суму в ЄВРО та злотих. Такі записи дозволяють точно розрахувати іноземні надбавки та кількість ночівель в окремих країнах.

Таблиця 3.2 – Облік робочого часу водія, станом на 2021 рік

		Статус: Повний			
Понаднормові години через перевищення норми ви		пристойний	:		
579: 45 (робочі години) = 64:30 (понаднормові с		перевезення) -		472:30 (робочі години) = 42:45	
Допустима середньотижнева тривалість робочого часу, заг		тобто годин		позаштатний, не перевищено	
кількість нормативних днів: 61					
кількість робочих днів та прогулів: 67					
Дата	День	Перевтомлений діюча, не зана, додаткові вихідні, неділя та свята	Робочий час	Оплачений час	Графік роботи вд та вул.
03.05.2021	свято		09:15	09:15	09:15
19.05.2021	додатковий робочий день		09:30	09:30	
26.05.2021	додатковий робочий день		04:45	04:45	
31.05.2021	свято		07:30	07:30	07:30
09.06. 2021	додатковий робочий день		06:30	06:30	
23.06. 2021	додатковий робочий день		08:15	08:15	
			45:45:00		16:45
тиждень	Робочий час*				
26.03.2021	01.04.2021				
02.04.2021	08.04.2021		19:20		
09.04.2021	15.04.2021		36:26:00		
16.04.2021	22.04.2021		52:20:00		
23.04.2021	29.04.2021		50:38:00		
30.04.2021	06.05.2021		29:42:00		
07.05.2021	13.05.2021		41:36:00		
14.05.2021	20.05.2021		55:48:00		
21.05.2021	27.05.2021		43:26:00		
28.05.2021	03.06.2021		44:30:00		
04.06.2021	10.06.2021		54:00:00		
11.06.2021	17.06.2021		44:49:00		
18.06.2021	24.06.2021		60:32:00		
*працює з 00:00 понеділка до 24:00 неділі.					

Точне визначення понаднормових годин сприяє контролю за нормами кількості відпрацьованих понаднормових годин, наданням вихідних днів. Це

дуже необхідно компанії через виконання замовлень за межами країни, де часто доводиться використовувати додаткові понаднормові години.

Квартальний розрахунок є оптимальним для підприємства, оскільки понаднормову роботу легше компенсувати відгулами. Якщо є простої під час святкових періодів, наприклад, у липні та серпні, оскільки «порожні» місяці не потрапляють в один розрахунковий період, тоді можна забезпечити повний робочий час.

Аналізуючи представлений облік робочого часу водіїв, можна зробити висновок, що Omega Transport Pl детально розраховує робочий час кожного водія окремо. У місячній картці кожного працівника є розгорнутий перелік кожного елемента робочого часу, тобто часу початку роботи з розбивкою на кожен робочий день. Кожна складова винагороди, показана окремо, дозволяє правильно перевірити під час розрахунку винагороди. У картці також відображаються надурочні години, відпочинок, перерви, час роботи в нічний час і т. д. Окремо ведеться облік відрядження та журнал обліку робочого часу в інших країнах, куди доставляється товар. За надурочну роботу водіям виплачується одноразова допомога. Більшість водіїв працюють за межами компанії. Розмір одноразової винагороди відповідає передбачуваному понаднормовому робочому часу. Через особливості роботи водії працюють вночі. Допускається не більше 32 понаднормових годин. Занадто низька одноразова сума не варта того. У компанії працюють водії для міжнародних перевезень вантажів. Запровадження одноразової оплати праці не звільняє від обов'язку періодично проводити розрахунки за фактичний обсяг роботи водіїв. Omega Transport Pl наклала на відділ кадрів додаткові обов'язки щодо обліку понаднормових за квартал. Усі понаднормові години водіїв у кожному кварталі враховуються для виплати звичайної винагороди та надбавок за понаднормові години, що перевищують 60 годин у розрахунковому періоді, які мали місце з даним водієм.

3.2. Вплив сезонності на пробіг

Автор, знаючи негативні наслідки сезонності, вирішив проаналізувати їх для кількох товарів, які мають найбільшу частку в доходах книжкового інтернет-магазину. Використовувалися місячні індекси сезонності.

Сезонні коливання - це повторювані з року в рік в одних і тих же календарних одиницях цілком закономірні кількісні зміни в перебігу масових явищ. У наступному аналізі розглядаються лише деякі сезонні коливання в річному циклі:

- місячна сезонність, в якій виділяють 12 підперіодів (для кожного місяця),
- квартальна сезонність, в якій виділяють 4 підперіоди (для кожного кварталу),
- піврічна сезонність, в якій виділяють 2 підперіоди (на кожне півріччя).

У роботі використовується метод виділення сезонних коливань - метод, заснований на однойменних середніх періодах:

$$S_i = \frac{\bar{y}_i}{\bar{y}} \cdot 100$$

де: S_i – індекс сезонності для i -го підперіоду; y_i - середнє арифметичне для i -го підперіоду; y - середнє загальне арифметичне всіх підперіодів.

Сезонні індекси (S_i) використовуються для розрахунку сезонних коливань, часто виражаються у відсотках. Інтерпретація результатів така ж, як і для індексів, тобто:

$S_i=100\%$ - означає відсутність сезонності,

$S_i>100\%$ - збільшення сезонності на стільки відсотків, скільки воно перевищує 100% по відношенню до середній рівень явища в досліджуваний підперіод,

$S_i<100\%$ - зниження сезонності на стільки відсотків, скільки не вистачає 100% по відношенню до середній рівень явища в досліджуваний підперіод.

Порядок розрахунку показників сезонності: а) розраховуємо відповідний показник S_i для кожного сезону,

б) сума розрахованих показників повинна дорівнювати відповідному значенню, наприклад за місяці:

$$\sum_{i=1}^{12} S_i = 1200\%$$

в) індекси сезонності, які відповідають наведеній вище рівності, називаються уточненими індексами та підлягають інтерпретації,

г) однак, якщо наведена вище рівність не виконується, ми маємо справу з сирими показниками (не очищеними), і їх слід скоригувати на поправочний коефіцієнт (k), і так протягом місяців:

$$k = \frac{1200}{\sum_{i=1}^{12} S_i}$$

б) розраховуємо нові скориговані індекси ($k S_i$): $k S_i = k * S_i$

в) знову перевіряємо отриману суму скоригованих індикаторів сезонності, процедура завершується, коли вищевказане рівняння виконується для припущеного значення.

У подальшому будуть визначені показники сезонності для кількості кілометрів, пов'язаних із замовленнями в Німеччині, Нідерландах та Франції за період 2019-2021 рр. Наведений нижче аналіз сезонності буде проведено для 12 досліджуваних періодів (місяців) у період 2019-2021 рр. (Таблиця 8).

Таблиця 3.3 – Динаміка кількості пройдених кілометрів за замовленнями в Німеччині в період 2019-2021 (км)

років/місяців	Величина пробігу за контрактом (Німеччина)											
	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
2019 рік	47350	50235	53335	52275	56635	51185	50160	48725	48835	52345	48815	47970
2020 рік	50450	51815	55745	55150	57720	55665	53030	52020	53115	54480	53355	53440
2021 рік	53995	53775	45505	41340	47712	46685	46490	44340	47990	51120	52210	52765

Нижче буде визначено сезонність показників кількості пройдених кілометрів за замовленнями в Німеччині в період 2019-2021 рр. (табл. 3.4).

Таблиця 3.4 – Показники сезонності пройдених кілометрів, що стосуються замовлень у Німеччині в період 2019-2021 рр.

Місяці	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
і середнього	50598,3	51941,7	51528,3	49588,3	54022,3	51178,3	49893,3	48361,7	49980,0	52648,3	51460,0	51391,7
у середній	51049,4											
показники сезонності	99.1	101.7	100.9	97.1	105.8	100.3	97.7	94.7	97,9	103.1	100,8	100,7

Далі буде показано сезонні показники кількості пройдених кілометрів, пов'язаних із замовленнями в Німеччині (графік 3.1).

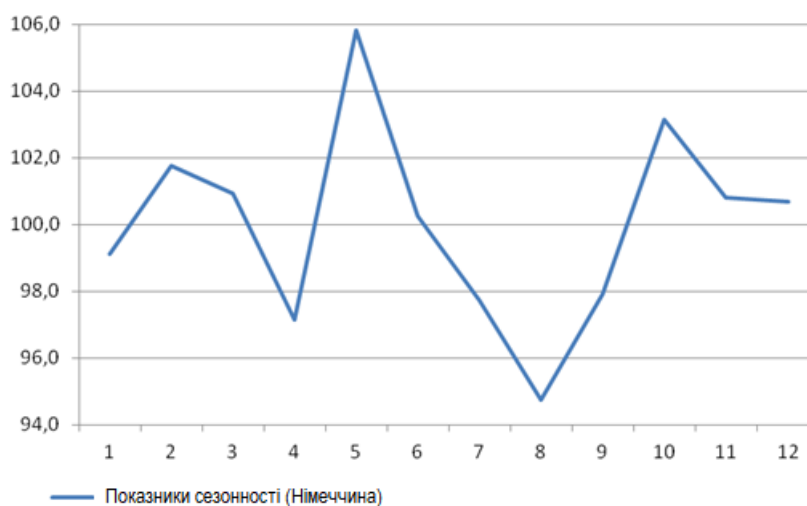


Рисунок 3.1 – Показники сезонності пройдених кілометрів замовлень у Німеччині у 2019-2021 рр.

За результатами сезонності можна спостерігати збільшення сезонності по місяцях:

- лютий становить 101,7%, тобто відбулося зростання сезонності на 1,7%,
- березень (100,9%) - зростання на 0,9%,
- травень (105,8%) - зростання на 5,8%,
- червень (100,3%) - зростання на 0,3%,
- жовтень (103,1%) - зростання на 3,1%,

- листопад (100,8%) – зростання на 0,8%.
- грудень (100,7%) – зростання на 0,7%.

З іншого боку, зниження сезонності фіксується за місяцями:

- січень (99,1%) - зниження на 0,9% ,
- квітень (97,1%) - зниження на 2,9% ,
- липень (97,7%) – зниження на 2,3% ,
- серпень (94,7%) – зниження на 5,3% ,
- вересень (97,9%) – зниження на 2,1% .

Виходячи з наведених вище розрахунків, можна помітити, що сезонність слабка, тобто компанія не відчуває цієї сезонності на цьому маршруті, що є позитивним явищем. Слід відзначити незначне зростання у травні та найбільше зниження у серпні, що зумовлено зниженням попиту на транспортні послуги у ці місяці. Приклад замовлення в Німеччину починається з завантаження, оформлення транспортних документів CMR, підписання всіх необхідних документів водієм. Далі водій вирушає на маршрут, де замовлення найчастіше знаходиться в Мюнхені, де розташований головний склад, де після дозволу відбувається розвантаження. Щоб водій не робив порожніх пробігів, водій забирає нове замовлення зі складу зі складу Мюнхена до, наприклад, Вроцлава.

Ще один показник сезонності буде визначено для кількості кілометрів, що пробігаються за замовленнями в Нідерландах у період 2019-2021 років. Таблиця 3.5 ілюструє сезонний аналіз, наведений нижче.

Таблиця 3.5 – Динаміка кількості пройдених кілометрів за замовленнями в Нідерландах у 2019-2021 рр. (км)

років/місяців	Кількість пробігу за контрактом (Нідерланди)											
	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
2019 рік	31170	31240	24560	18430	23550	20145	19430	18660	21580	24830	22125	22030
2020 рік	32775	34100	44345	39960	45330	41225	37885	31270	30050	32330	30010	28245
2021 рік	30560	33730	44450	40750	42668	38220	35225	28440	29775	33115	29245	28110

Показники сезонності для кількості пройдених кілометрів, пов'язаних із замовленнями в Нідерландах у період 2019-2021 рр., буде визначено нижче (табл. 3.6).

Таблиця 3.6 – Показники сезонності пройдених кілометрів, пов'язаних із замовленнями в Нідерландах у 2019-2021 рр.

Місяці	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	x	XI	XII
і середнього	31501,7	33023,3	37785,0	33046,7	37182,7	33196,7	30846,7	26123,3	27135,0	30091,7	27126,7	26128,3
у середній показники сезонності	31099,0											
	101.3	106.2	121.5	106.3	119.6	106.7	99.2	84.0	87.3	96.8	87.2	84.0

Нижче будуть показані сезонні показники кількості кілометрів, пов'язаних із замовленнями в Нідерландах (графік 3.2).

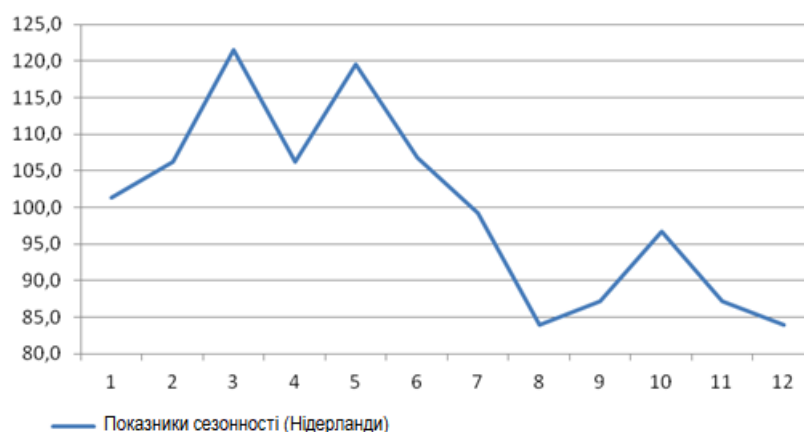


Рисунок 3.2 – Сезонність показників пройдених кілометрів замовлень у Нідерландах у 2019-2021 рр.

За результатами сезонності можна спостерігати збільшення сезонності по місяцях:

- січень становить 101,3%, тобто відбулося зростання сезонності на 1,3%,
- лютий (106,2%) - зростання на 6,2%,
- березень (121,5%) - зростання на 21,5%,
- квітень (106,3%) - зростання на 6,3%,
- травень (119,6%) - зростання на 19,6%,

- червень (106,7%) – зростання на 6,7%.

З іншого боку, зниження сезонності фіксується за місяцями:

- липень (99,2%) - зниження на 0,8%,
- серпень (84%) - зниження на 16%,
- Вересень (87,3%) – зниження на 12,7%.
- жовтень (96,8%) – зниження на 3,2%,
- листопад (87,2%) – зниження на 12,8%,
- грудень (84%) – зниження на 16%.

Виходячи з наведених вище розрахунків, можна помітити, що сезонність вже виникає на маршруті до Нідерландів у деякі місяці, тобто компанія відчуває сезонність на цьому маршруті протягом цих місяців, що є негативним явищем. Слід зазначити явне зростання у березні та найбільше зниження у грудні. Це пов'язано з необхідністю складання річного балансу і тому замовлення обробляються тільки в перші 2 тижні грудня. Пролягає шлях до Нідерландів

Німеччина і розвантаження зазвичай відбувається на двох складах, які розташовані поблизу Амстердама і Роттердама.

Останній показник сезонності буде визначено для кількості кілометрів, пройдених за замовленнями у Франції в період 2018-2021 років. Наведений нижче сезонний аналіз представлено в табл. 3.7.

Таблиця 3.7 – Динаміка кількості пройдених кілометрів із замовленнями у Франції у 2019-2021 рр. (км)

років/місяців	Кількість пробігу за контрактом (Франція)											
	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	x	XI	XII
2019 рік	39860	38550	27770	23340	24450	22435	21570	24405	41560	42460	41785	38235
2020 рік	39960	42240	46670	51125	49550	44340	43130	38870	42220	41190	38620	37790
2021 рік	41230	45600	48860	49980	44600	43450	40005	33665	37555	38850	37280	35990

Нижче будуть визначені показники сезонності для кількості пройдених кілометрів, пов'язаних із замовленнями у Франції в період 2019-2021 рр. (табл. 3.8).

Таблиця 3.8 – Показники сезонності пройдених кілометрів замовлень у Франції у 2019-2021 рр.

Місяці	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
і середнього	40350,0	42130,0	41100,0	41481,7	39533,3	36741,7	34901,7	32313,3	40445,0	40833,3	39228,3	37338,3
у середній	38866,4											
показники сезонність	103.8	108.4	105.7	106.7	101.7	94.5	89,8	83.1	104.1	105.1	100.9	96.1

Далі буде показано сезонні показники кількості пройдених кілометрів, пов'язаних із замовленнями у Франції (рис. 3.3).

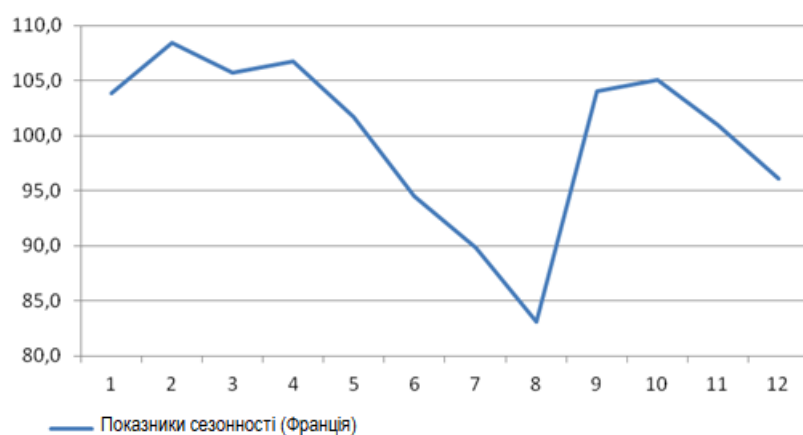


Рисунок 3.3 – Показники сезонності пройдених кілометрів замовлень у Франції у 2019-2021 рр.

За результатами сезонності можна спостерігати збільшення сезонності по місяцях:

- січень становить 103,8%, тобто відбулося зростання сезонності на 3,8%,
- лютий (108,4%) - зростання на 8,4%,
- березень (105,7%) - зростання на 5,7%,
- квітень (106,7%) - зростання на 6,7%,
- травень (101,7%) - зростання на 1,7%,
- вересень (104,1%) - зростання на 4,1%,
- жовтень (105,1%) - зростання на 5,1%,
- листопад (100,9%) - приріст на 0,9%,

З іншого боку, зниження сезонності фіксується за місяцями:

- червень (94,5%) – зниження на 5,5%.
- липень (89,8%) – зниження на 10,2%,
- серпень (83,1%) – зниження на 16,9%,
- грудень (96,1%) – зменшення на 3,9%.

Виходячи з наведених вище розрахунків, можна помітити, що сезонність на маршруті до Франції помітно зменшилася в окремі місяці, що є негативним явищем. Незначне зростання слід відзначити у лютому, а найбільше зниження – у серпні. Це пов'язано з простим курсів і зниженням попиту на замовлення в сезон відпусток. Організація транспортного обслуговування аналогічна, наприклад, Німеччині. Маршрут до Франції пролягає через Німеччину та Бельгію, де водій їде національними дорогами, швидкісними магістралями та автострадами, а розвантаження відбувається на складах під Парижем або в Страсбурзі.

3.3. Фінансові показники діяльності підприємства

Фінансовий результат є основною економічною категорією, яка всебічно відображає результати діяльності суб'єктів господарювання. Він є результатом процесів, що сприяють збільшенню економічних вигод (досягнення доходів і прибутків), і процесів, що спричиняють їх зменшення (виникнення витрат і збитків):

$$\text{Фінансовий результат} = \text{доходи} - \text{витрати}$$

Фінансовий результат приймає позитивне або негативне значення. Усі фактори, що впливають на рівень фінансового результату, можна розділити на дві групи: внутрішні та

Зовні. Внутрішні фактори - це ті, які залежать від компанії, тобто джерелом яких є сама компанія. До них належать:

- ресурси підприємства,
- бізнес-плани,
- фінансовий стан компанії,

- вдосконалення організації та управління,
- інноваційні процеси технології виробництва,
- маркетингова діяльність.

Зовнішні фактори - це незалежні від компанії фактори, джерелом яких є її оточення. Зразок списку зовнішніх умов:

- ринкова конкуренція
- поведінка покупця,
- умови постачання та продажу,
- державна економічна політика,
- місцеві умови експлуатації,
- фінансова система.

При аналізі активів були включені основні засоби, матеріальні необоротні активи, тобто основні засоби та транспортні засоби, запаси, дебіторська заборгованість та короткострокові інвестиції. Активи підприємства — це його майнові ресурси певної вартості, що виникають у результаті подій, які призведуть до надходження економічних вигод до підприємства в майбутньому. Ці ресурси необхідні для отримання доходу та отримання прибутку. Основними засобами на підприємстві є в першу чергу транспортні засоби: автомобілі, трактори, напівпричепи. З представленої таблиці видно, що вартість активів на кінець звітного року зменшилася вдвічі. Підприємство не має дебіторської заборгованості та довгострокових інвестицій, тобто має правильну структуру активів. У товарних запасах на кінець року суттєво збільшилися матеріали та передоплата за поставки та послуги. Це слідує, що значне збільшення матеріалів і запасів відображає зростання виробництва. З іншого боку, зростає короткострокова дебіторська заборгованість, що свідчить про те, що компанія використовує відстрочення платежів за свої послуги.

Аналізуючи зобов'язання Omega Transport Pl на кінець 2020 року. статутний капітал і чистий прибуток значно зросли. Також зросли короткострокові зобов'язання та зобов'язання перед іншими суб'єктами

господарювання. Власний капітал компанії складається з грошових та матеріальних внесків власника. Варто зазначити, що на початку 2020р чистий прибуток був від'ємним, тоді як на кінець року спостерігалось явне зростання власного капіталу. Підприємство успішно отримує прибуток від транспортної діяльності. Це дозволяє компанії постійно вдосконалюватися, розвивати компанію та розширювати транспортування продукції. У зобов'язаннях, крім зобов'язань перед кредитором, TLS створює резерви для, наприклад, скарг. З іншого боку, короткострокові зобов'язання перед іншими суб'єктами господарювання – це зобов'язання, які мають бути погашені на дату балансу, тобто до кінця року,

Поточне економічне та фінансове становище Omega Transport Pl в аналізованій період можна вважати стабільним та сприятливим. Фактори, що позитивно впливають на фінансовий стан, включають те, що основні засоби фінансуються за рахунок власного капіталу, відсутність довгострокових зобов'язань, а також продуктивність підприємства. Підприємство на кінець 2021 року стала прибутковою, досягла позитивного фінансового результату з позитивним чистим прибутком (порівняно з минулим роком). На рентабельність компанії вплинула правильність транспортних замовлень та отримання висновків фінансового аналізу за попередні роки.

3.4. Роль експедитора в компанії

Ефективність транспортного процесу залежить від хорошого знання транспортного ринку та технологічної специфіки кожного виду транспорту. Це завдання часто виходить за межі можливостей користувачів сервісу, які, як правило, цим не займаються. У таких ситуаціях правильним буде делегування цього обов'язку експедитору, в обов'язки якого входить знання транспортного ринку і технологічних особливостей окремих видів транспорту. Необхідне знання транспортного ринку та галузевої специфіки впливає з того, що експедитор зазвичай не виконує свою роботу особисто, а користується послугами спеціалізованих транспортних компаній. Співпрацюючи з багатьма

клієнтами, а отже, маючи великий обсяг вантажу, призначеного для транспортування, експедитор може вибрати тих перевізників,

У Omega Transport Pl працює 6 експедиторів. Вони працюють на платформі TIMOCOM, яка є міжнародною транспортною онлайн-біржею, завдяки якій експедитори шукають потенційних контрагентів і, оцінивши їх надійність, можуть укласти договір на транспортну послугу. Ця платформа має дуже великий вплив на весь транспортний процес, оскільки дозволяє уникнути порожніх пробігів, що призводить до оптимізації часу транспортування та вантажних місць.

Польські виноски не вимагають окремої форми укладення договорів між принципалом і експедитором. На практиці клієнт надсилає експедитору документ, який називається експедиційним дорученням. Прийняття цього документа без застережень експедитора прирівнюється до укладення договору експедирування з клієнтом. Для експедитора це є підставою для здійснення дій з організації руху вантажу.

У таблиці 3.9 нижче наведено приблизну схему експедиційного замовлення.

Експедитор відіграє важливу роль у Omega Transport Pl. Динамічний розвиток ринкових відносин і, перш за все, різноманітність послуг, що супроводжують широкий просторово-часовий проміжок життя продукції, зумовлює те, що експедитори, крім суто організаційної роботи з вантажами, беруть на себе ряд координаційних функцій. Потім вони виконують роль осіб, які погоджують і організують роботу інших суб'єктів господарювання, однак завжди за чітким запитом свого ринкового контрагента.

Таблиця 3.9 – Приклад експедиційного замовлення

замовлення на пересилання місце, дата...	
1. Підрядник - Експедитор (назва та адреса компанії NIP, регіональний банк і номер рахунку)	2. Довіритель (назва та адреса компанії, ПН, регіон, банк і номер рахунку)
3. Транспортні засоби	4. Відповідальна особа у довірителя (прізвище, ім'я та по батькові, тел./факс, ел.)
5. Місце та дата завантаження (адреса, назва підприємства, тел./факс)	6. Місце та дата розвантаження/одержувач (адреса, назва підприємства, контактна особа, тел./факс)
7. Вид і місце митного оформлення	8. Особливості товару
9. Умови доставки (-Incoterms, RAFDT)	10. Товар (найменування, позиція, митний тариф, вид упаковки, кількість, обсяг, маса бруто, маса нетто, розміри, клас ADR, група упаковки)
11. Експедиторська діяльність	12. Узгоджена ставка експедитора та дата оплати
Коментарі/згоди	
.....Печатка та підпис клієнта Печатка та підпис довірителя

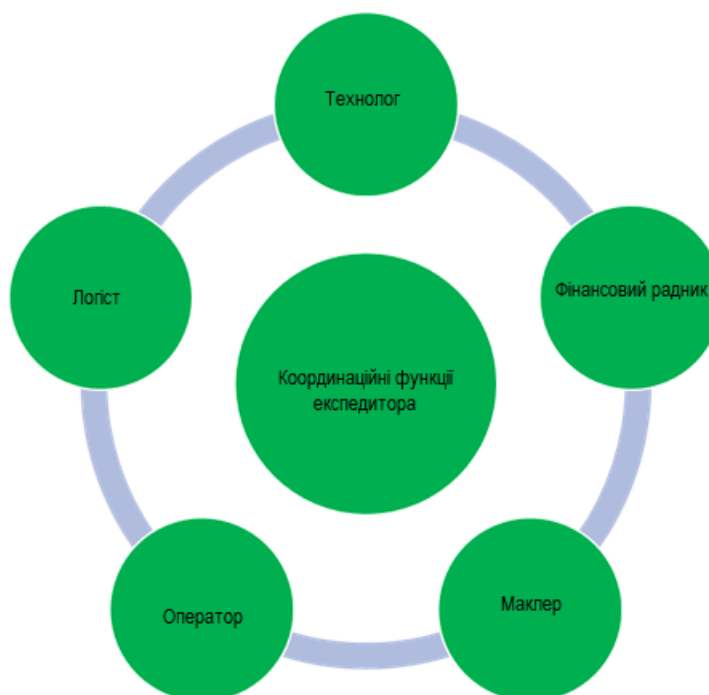


Рисунок 3.4 – Координаційні функції експедитора

За рух і зберігання вантажу відповідає технолог-експедитор. У випадку Omega Transport Pl вони відповідають за організацію перевезення важких, великогабаритних і небезпечних вантажів.

Оператор-експедитор, у свою чергу, несе відповідальність за організацію повних вантажів автомобільний, організацію виконання послуг, вантаж і транспорт.

Логістичний експедитор виконує такі завдання, як комплексне експедиторське обслуговування підприємств та інвестицій, а також організація регулярних автомобільних вантажних перевезень.

Експедитор, який діє як брокер, несе відповідальність за організацію та виконання робіт із сортування та перевантаження, зокрема під час транспортування.

Експедитор, як фінансовий радник, відповідає за додаткові експедиторські дії, такі як збір платежів за доставлені вантажі або продаж вантажу. Однак ця функція не існує в Omega Transport Pl.

Таблиця 3.10 – Кількість замовлень на послуги на день на підприємстві Omega Transport Pl у 2019-2021 рр.

Кількість замовлень на день (в середньому)	вітчизняні 55% від усіх замовлень	іноземні 45% від усіх замовлень
Січень-лютий 2019 року	5	2
Березень-червень 2019 року	6	2
Липень-серпень 2019 року	7	1
Вересень-листопад 2019 року	8	2
Грудень 2019	7	1
Січень-лютий 2020 року	10	3
Березень-червень 2020 року	5	1
Липень-серпень 2020 року	7	2
Вересень-листопад 2020 року	13	4
Грудень 2020	10	3
Січень-березень 2021 року	15	4
Квітень-травень 2021 року	15	4

Аналіз замовлень показує, що компанія Omega Transport Pl у січні-лютому 2019р. мав 5 внутрішніх замовлень на день і 2 іноземних. У ті ж місяці наступних років кількість замовлень зросла на 100% порівняно з попереднім роком. У березні-червні 2020р у зв'язку з початком пандемії коронавірусу відбулося значне зниження замовлень на транспортні послуги через

відсутність вантажів для перевезення, тоді як у наступні місяці пандемії вересень-листопад 2020р. збільшення приблизно на 130%. Варто зазначити, що з 2021р спостерігалось явне збільшення замовлень, як внутрішніх, так і зовнішніх.

ВИСНОВКИ

Кожна транспортна компанія повинна організувати свою стратегію таким чином, щоб досягти поставлених цілей. Питання функціонування автомобільного транспорту є надзвичайно актуальним питанням народного господарства. Саме автомобільний транспорт створює робочі місця та впливає на економічну ситуацію. Характер діяльності компанії Omega Transport Pl є компанією, що добре розвивається і займається внутрішніми та міжнародними перевезеннями.

Мета роботи була виконана на основі вивчення літератури та аналізу даних, отриманих на досліджуваному підприємстві. Аналіз отриманих даних дозволяє зробити спостереження та висновки.

Регулярна оцінка конкуренції та підтримка співпраці з великими відомими компаніями дозволяє компанії Omega Transport Pl постійно розвиватися та досягати поставлених цілей. Аналіз ваших сильних і слабких сторін дозволяє приймати рішення, які постійно покращують стан компанії. У свою чергу, аналіз своїх активів і зобов'язань, зобов'язань і лізингових платежів дозволяє контролювати свої фінанси і вживати необхідних заходів для підвищення прибутковості компанії.

У Omega Transport Pl робота експедиторів є дуже важливою, оскільки вони відповідають за всю організацію транспортування вантажів. Відрізняє компанію TLS те, що вона виконує свої послуги вчасно та ретельно готує документи, необхідні для виконання послуги. Крім того, компанія веде детальний облік робочого часу водіїв, що дає змогу правильно розраховувати надурочні та відрядження, особливо за межі країни. Важливою в компанії є відданість і співпраця всіх співробітників, що виливається в хорошу організацію всього транспортного процесу і систематичну велику кількість замовлень.

При аналізі розрахунків сезонності кількості пройдених кілометрів, пов'язаних із замовленнями в країнах Західноєвропейського Союзу, було

помічено, що в окремі місяці компанія відчуває сезонність на маршруті до Нідерландів та Франції, що є негативним явищем. Позитивним є те, що в Німеччині, де компанія отримує найбільше замовлень, явище сезонності є низьким.

Підводячи підсумок, слід сказати, що Omega Transport Pl, починаючи як невелика регіональна транспортна компанія, досягла успіху, впроваджуючи свою стратегію планування, логістики та управління експедицією. Це непросте завдання, адже конкуренція на ринку дуже висока.

РОЗДІЛ 4. ОХОРОНА ПРАЦІ ТА БЕЗПЕКА В НАДЗВИЧАЙНИХ СИТУАЦІЯХ

4.1. Охорона праці в умовах вантажних перевезеннях

На кожному підприємстві для уникнення нещасних випадків від водіїв вимагають суворого дотримання порядку перевезення вантажів автомобільним транспортом. Для цього відповідною службою АТП розробляється інструкція з охорони праці і техніки безпеки. Текст містить основні рекомендації щодо підготовки до роботи, дозволених і заборонених дій на лінії, після повернення на базу. Знання цих положень, крім усього іншого, допомагає зменшити кількість ДТП, забезпечує збереження вантажу.

Перед початком роботи

До виходу на лінію водієві слід:

- переконатися, що при ньому водійські права, свідоцтва і посвідчення, необхідні для виконання обов'язків;
- взяти шляховий лист і іншу документацію, яка вимагається в рейсі;
- отримати інструктаж з техніки безпеки і охорони праці, щодо особливостей техзавдання;
- пройти дорейсовий медичний огляд;
- одягти спеціальний одяг, взуття, предмети особистої захисту відповідно до характеру виконуваної роботи (низькі температури, шум та ін.) і передбачену нормами з охорони праці під час перевезення вантажів.

Перевірка готовності автомобіля

Після того як отримано наряд-завдання, перевіряють наявність в автомобілі:

- медичної аптечки, її укомплектованість;
- вогнегасників, інструментів для проведення ремонтних робіт і усунення аварійних ситуацій на дорозі.

В обов'язок водієві інкримінується перевірка справності техніки. Згідно з інструкціями з експлуатації автотранспорту, вкрай уважно оглядають такі вузли, деталі:

- шини, тиск в них;
- рульове управління, гальмівну систему (перевіряють на малому ході);
- болти кріплення карданного валу;
- проводку;
- фари, покажчики повороту;
- звуковий, стоп-сигнали;
- контрольно-вимірювальну апаратуру;
- дзеркала заднього виду;
- роботу двигуна на холостому ході.

Якщо використовується причіп:

- засвідчуються, що у вузлі зчіпки присутній мастило;
- оглядають автопоїзд на предмет люфту між вузлом зчіпки і зчіпним кулею, а при виявленні - усувають недолік регулюванням;
- перевіряють надійність з'єднання страхувальних тросів і ланцюгів, справність світлової сигналізації.

В ході підготовчих робіт проводять щозмінне обслуговування, заправляють автомобіль паливом, заливають масла, воду, гальмівну рідину, в холодні місяці року - антифриз. Сліди залитих продуктів з поверхні кузова прибирають чистою ганчіркою, при попаданні їх на підлогу посипають тирсою або піском і змітають.

Після завершення підготовки автомобіль пред'являють відповідального за випуск транспорту з гаража, про що в шляховий лист заноситься відповідний запис.

При виявленні поломок

Заборонено виїжджати на лінію в наступних випадках:

- виявлена несправність систем або механізмів, при яких експлуатація транспортних засобів небезпечна;

- транспорт не відповідає за параметрами - вантажопідйомності, обсягу, довжини і т.д .;
- порушена комплектність автомобіля, відсутня або несправне обладнання - освітлювальні прилади, сигнальний пристрій, немає аптечки, вогнегасника і ін.

Водій може усунути порушення самостійно або звернутися до особи, відповідальної за справність техніки.

Під час роботи

Після прибуття на об'єкт за шляховим листом, звертаються до керівника робіт, отримують завдання і проходять інструктаж.

Після цього оглядають місце проведення навантаження або розвантаження, під'їзди, досліджують стан дорожнього покриття на предмет вибоїн, калюж, льоду, опадів, ступінь освітленості.

Подаючи автомобіль, виконують тільки маневри, безпечні для інших співробітників. Перед тим як покинути кабіну, вимикають двигун, включають гальмо стоянки і першу передачу, із замка запалювання забирають ключ, замикають двері. Виходячи на проїжджу частину, перевіряють, чи не рухається в попутному або зустрічному напрямку транспорт.

Зчіпка

За вимогами з питань охорони праці при перевезенні вантажів, для з'єднання з причепом автомобіль подають на мінімальній швидкості. Процес здійснюється самостійно в виняткових випадках за наступним алгоритмом:

1. Причіп гальмують стоянковим гальмом.
2. Перевіряють працездатність буксирного пристрою.
3. Під задню пару коліс причепа підкладають упори.
4. Проводять з'єднання.
5. Закріплюють страхувальний трос з причіпного кошти за поперечину тягача.
6. З'єднують роз'єми систем.

Будучи в рейсі, через певний проміжок часу перевіряють справність причепа і буксирного пристрою.

Керування автомобілем з причепом

У цьому випадку відзначається ряд особливостей. Так, з-за великої маси знижується розгінна і гальмівна динаміка, що враховується при обгоні і гальмуванні.

Гальмують плавно - як з навантаженим причепом, так і з порожнім. Ривки можуть стати причиною заносу або «складання» автопоїзда. Тому перед майбутнім поворотом швидкість зменшують заздалегідь, проходять цю ділянку «внатяг».

Через значні габарити транспортного засобу ускладнюється маневрування, парковка і перебудова в потоці. На крутих поворотах враховують, що колеса у тягача рухаються по більшому радіусу, ніж у причепа.

Швидкісний режим повинен відповідати тому, що вказаний в техдокументації. При занадто швидкому русі автопоїзда причіп сильно розгойдується. Усувають це явище, зменшуючи масу причепа, збільшуючи довжину дишла або знижуючи швидкість.

Якщо на автомобілі встановлена цистерна, і вона заповнена на 75% від обсягу і менше, то при проходженні поворотів сповільнюються до мінімально можливого показника.

Причіп заборонено використовувати не за призначенням. Так, якщо він призначений для транспортування вантажів, то неприпустимо перевозити людей.

Газобалонні автомобілі

З автомобіля, що працює на газу, перед заправкою просять вийти всіх людей, і вимикають двигун. Після наповнення ємностей паливом капот три хвилини тримають відкритим, щоб вивітрився накопичився газ.

Газобалонний вантажівка на критій стоянці розміщують, закрутивши вентиль паливної ємності і витративши газ, що залишився в системі харчування. Так само роблять перед майбутнім технічним обслуговуванням.

Норми щодо охорони праці під час перевезення вантажів рекомендують не допускати попадання палива на тіло: це загрожує обмороженням шкірних покривів.

Прогрівання двигуна

Воду для розігріву в двигун заливають спеціальними відрами, у верхній частині яких є носик для направлення струменя. Якщо використовують пар або гаряче повітря, то шланг надійно приєднують до горловини радіатора. Після прогріву калорифером кабіну провітрюють, видаляючи продукти згоряння.

Ремонтні роботи

Поломки транспортного засобу усувають тільки після вимкнення двигуна і гальмування стоянковим гальмом, включення першої передачі. Якщо зупинилися на підйомі, під колеса підкладають не менш двох противідкатних упорів.

Перед підняттям домкратом автомобіля людей просять зійти. Потім зупиняють транспортний засіб стоянковим гальмом, а під колеса, які не піднімаються, кладуть упори. Майданчик для домкрата вирівнюють, під пристроєм розміщують широку прокладку з деревини.

На зняті колеса встановлюють козелки, під незняті - упори. При накачуванні шин використовують пристрої, що не допускають удару замкового кільця, яке може вискочити.

Несправності, виявлені в системі харчування, усувають після охолодження двигуна. Засмітилися жиклери і топлівопроводи продувають насосом.

Якщо виконуються ремонтні роботи на самоскиді, кузов якого перебуває в піднятому положенні, використовують страхувальні упори.

Навантаження й розвантаження

Під вантажно-розвантажувальні роботи водій виходить з кабіни і стежить за правильністю дій персоналу і техніки, засвідчується в правильності і надійності кріплення вантажів, при необхідності вимагає усунути недоліки. Навантаження починається з передньої частини автомобіля, розвантаження - з задньої: це не допустить перекидання автомашины.

Правила охорони праці при перевезенні вантажів автомобільним транспортом попереджають, що особлива обережність потрібна при звільненні кузова самоскидів у обриву, укусу, якщо у їх краю не встановлено колесовідбійний брус. Тоді між транспортним засобом і початком прірви має бути не менше 100 см.

Автомобілі на вантажно-розвантажувальних майданчиках витримують таку дистанцію:

- в колоні (один за одним) - від 1,0 м;
- що стоять в ряд - від 1,5 м.

Автомобіль не повинен наближатися до будівлі менш, ніж на 1,5 м, а до штабелю вантажу - на 1 м.

При перевезенні навалом висота транспортується повинна збігатися з верхньою межею бортів стандартного або розширеного кузова, шар - рівномірний по всій площі.

Якщо штучні вантажі вище борту, їх пов'язують міцними канатами. Укладання має бути щільним, без проміжків. Потім товари, контейнери скріплюють або пов'язують, щоб під час руху виключити зсув. Якщо це неможливо, проміжки заповнюють розпірками або прокладками з дерева. Рідкі вантажі в бочках встановлюють пробкою вгору.

4.2. Безпека вантажних перевезень у військовий час. Планування перевезень

2.1. Планування перевезень автомобільним транспортом має бути спрямоване на повне і своєчасне забезпечення військ (сил) матеріальними засобами, ефективне використання автомобільного транспорту шляхом

впровадження раціональних маршрутів та схем організації перевезень, широке використання причепів, збільшення вантажомісткості автомобілів та автопоїздів, ощадливе використання моторесурсів та пального.

2.2. Централізовані перевезення плануються на рік та місяць: у об'єднанні - штабом тилу під керівництвом заступника командуючого (командира) об'єднання по тилу за участю начальників родів військ, начальників служб; у з'єднанні - заступником командира з'єднання по тилу за участю начальників родів військ та служб з'єднання, у гарнізоні - начальником тилу гарнізону за участю групи керівництва централізованими перевезеннями, склад якої визначає начальник гарнізону.

2.3. Вихідними даними для планування централізованих перевезень є: в об'єднанні:

- завдання Уряду та Міністра оборони України;
- наказ командуючого об'єднанням про організацію централізованих перевезень у об'єднанні;
- план бойової підготовки об'єднання на навчальний рік;
- плани забезпечення військ (сил) об'єднання матеріальними засобами та пропозиції командуючих (начальників) родами військ і начальників служб щодо централізованої доставки матеріальних засобів від підпорядкованих складів об'єднання, баз (складів) постачальників та підприємств до складів нижчестоящих об'єднань, з'єднань та окремих військових частин;
- наявність, стан та можливості автомобільного транспорту, який можна залучити для виконання централізованих перевезень і розподіл ліміту пального;
- дислокація вантажовідправників та вантажоодержувачів, їх можливості щодо завантаження (розвантаження) матеріальних засобів;
- стан дорожньої мережі;
- у з'єднанні:

- наказ командуючого виду Збройних Сил України, об'єднанням про організацію централізованих перевезень;
- наказ командира з'єднання про організацію централізованих перевезень у з'єднанні;
- план бойової підготовки з'єднання на навчальний рік;
- розрахунок на використання автомобільної техніки та витрати моторесурсів;
- річний господарський план з'єднання та пропозиції начальників родів військ і служб щодо централізованої доставки матеріальних засобів зі складів з'єднання військовим частинам;
- наявність, стан та можливості автомобільного транспорту частин, який можна залучити для виконання централізованих перевезень;
- стан дорожньої мережі;
- нормативи для розрахунків та планування перевезень автомобільним транспортом.

2.4. Начальники родів військ та начальники служб об'єднання, начальники родів військ та служб з'єднання (військової частини) на підставі планів забезпечення військ об'єднання матеріальними засобами (річного господарського плану) і рівня централізованого постачання матеріальних засобів військам, встановленого наказом командуючого об'єднанням (командира з'єднання), під керівництвом відповідних заступників командуючого (командира з'єднання, військової частини) по тилу розробляють план централізованого постачання матеріальних засобів з підлеглих складів до нижчестоящих з'єднань та окремих військових частин і за місяць до початку календарного року (за 15 діб до початку планованого місяця) подають їх до штабу тилу (заступнику командира з'єднання по тилу, начальнику тилу гарнізону).

2.4.1. У пропозиціях відображаються: кількість матеріальних засобів, кому і коли (місяць, день) планується їх доставити централізовано з підлеглих

складів своїм автомобільним транспортом, а також автомобільним транспортом об'єднання (з'єднання, військової частини).

2.5. Штаб тилу об'єднання (заступник командира з'єднання по тилу, начальник тилу гарнізону) на підставі одержаних вихідних даних розробляє річний план централізованих перевезень матеріальних засобів автомобільним транспортом (додаток N 1 до Інструкції).

2.5.1. План підписується начальником штабу та начальником тилу об'єднання (начальником штабу та заступником командира з'єднання по тилу, начальником тилу гарнізону) і затверджується командуючим об'єднанням (командиром з'єднання, начальником гарнізону). На підставі річного плану розробляється план централізованих перевезень матеріальних засобів на місяць.

2.6. Виписки з річного та місячних планів централізованих перевезень об'єднання (з'єднання) відповідно за 20 (7) днів до початку запланованого року (місяця) направляються командирам автомобільних (матеріального, тилового забезпечення) з'єднань, військових частин і підрозділів, командуючим (начальникам) родами військ та начальникам служб об'єднання (командирам військових частин, начальникам родів військ і служб з'єднання). Командуючі (начальники) родами військ і служб об'єднання (з'єднання) не пізніше ніж за 15 (5) днів до початку року (місяця) відповідно повідомляють вантажоодержувачів про обсяги і терміни виконання централізованої доставки їм матеріальних засобів.

2.6.1. У гарнізоні виписки з річного та місячного планів централізованих перевезень, разом з графіками виділення автомобільного транспорту і експедиторів, направляються військовим частинам відповідно за 20 (7) днів до початку запланованого року (місяця).

ВИСНОВКИ

Кожна транспортна компанія повинна організувати свою стратегію таким чином, щоб досягти поставлених цілей. Питання функціонування автомобільного транспорту є надзвичайно актуальним питанням народного господарства. Саме автомобільний транспорт створює робочі місця та впливає на економічну ситуацію. Характер діяльності компанії Omega Transport Pl є компанією, що добре розвивається і займається внутрішніми та міжнародними перевезеннями.

Мета роботи була виконана на основі вивчення літератури та аналізу даних, отриманих на досліджуваному підприємстві. Аналіз отриманих даних дозволяє зробити спостереження та висновки.

Регулярна оцінка конкуренції та підтримка співпраці з великими відомими компаніями дозволяє компанії Omega Transport Pl постійно розвиватися та досягати поставлених цілей. Аналіз ваших сильних і слабких сторін дозволяє приймати рішення, які постійно покращують стан компанії. У свою чергу, аналіз своїх активів і зобов'язань, зобов'язань і лізингових платежів дозволяє контролювати свої фінанси і вживати необхідних заходів для підвищення прибутковості компанії.

У Omega Transport Pl робота експедиторів є дуже важливою, оскільки вони відповідають за всю організацію транспортування вантажів. Відрізняє компанію TLS те, що вона виконує свої послуги вчасно та ретельно готує документи, необхідні для виконання послуги. Крім того, компанія веде детальний облік робочого часу водіїв, що дає змогу правильно розраховувати надурочні та відрядження, особливо за межі країни. Важливою в компанії є відданість і співпраця всіх співробітників, що виливається в хорошу організацію всього транспортного процесу і систематичну велику кількість замовлень.

При аналізі розрахунків сезонності кількості пройдених кілометрів, пов'язаних із замовленнями в країнах Західноєвропейського Союзу, було

помічено, що в окремі місяці компанія відчуває сезонність на маршруті до Нідерландів та Франції, що є негативним явищем. Позитивним є те, що в Німеччині, де компанія отримує найбільше замовлень, явище сезонності є низьким.

Підводячи підсумок, слід сказати, що Omega Transport Pl, починаючи як невелика регіональна транспортна компанія, досягла успіху, впроваджуючи свою стратегію планування, логістики та управління експедицією. Це непросте завдання, адже конкуренція на ринку дуже висока.

ЛІТЕРАТУРА

1. Choong, S. T., Cole, M. H., & Kutanoglu, E. (2002). Empty container management for intermodal transportation networks. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 38(6), 423-438.
2. Crainic, T. G., & Laporte, G. (1997). Planning models for freight transportation. *European journal of operational research*, 97(3), 409-438.
3. Jones, W. B., Cassady, C. R., & Bowden Jr, R. O. (2000). Developing a standard definition of intermodal transportation. *Transp. LJ*, 27, 345.
4. Karpenko, O., Horbenko, A., Vovk, Y., & Tson, O. (2017). Research of the structure and trends in the development of the logistics market in Ukraine. *Journal of Sustainable Development of Transport and Logistics*, 2(2), 57-66.
5. Kuzmich, K. A., & Pesch, E. (2019). Approaches to empty container repositioning problems in the context of Eurasian intermodal transportation. *Omega*, 85, 194-213.
6. Macharis, C., & Bontekoning, Y. M. (2004). Opportunities for OR in intermodal freight transport research: A review. *European Journal of operational research*, 153(2), 400-416.
7. Savchenko, L., Grygorak, M., Polishchuk, V., Vovk, Y., Lyashuk, O., Vovk, I., & Khudobei, R. (2022). Complex evaluation of the efficiency of urban consolidation centers at the micro level. *Scientific Journal of Silesian University of Technology. Series Transport*, 115, 135-159.
8. Savchenko, L., Zhigula, S., Yurchenko, K., Vovk, Y., & Oleksiuk, A. (2021). Combination of different means of parcel deliveries in urban logistics in adverse weather conditions. *Journal of Sustainable Development of Transport and Logistics*, 6(1), 6-17.
9. Spielmann, M., & Scholz, R. (2005). Life cycle inventories of transport services: Background data for freight transport (10 pp). *The International Journal of Life Cycle Assessment*, 10(1), 85-94.
10. Tavasszy, L., & De Jong, G. (2013). *Modelling freight transport*. Elsevier.

11. Tsamboulas, D. A., & Kapros, S. (2000). Decision-making process in intermodal transportation. *Transportation Research Record*, 1707(1), 86-93.
12. Vovk Y. Resource-efficient intelligent transportation systems as a basis for sustainable development. Overview of initiatives and strategies / Y. Vovk // *Journal of Sustainable Development of Transport and Logistics*, 2016. – Vol. 1, No. 1. – p. 6-10. (Польща).
13. Vovk, Y. Y., Yakubishyn, A. R., & Khudobei, R. V. (2022). Телематичні системи для автомобільного транспорту та сільськогосподарських машин: можливості та проблеми. *Processes, machines, and equipment of agricultural and industrial production: issues of theory and practice*, 163.
14. Вовк Ю. Аналіз стану транспортної системи України та перспективи її розвитку [Електронний ресурс] / Юрій Вовк // Соціально-економічні проблеми і держава. — 2015. — Вип. 2 (13). — С. 5-15.
15. Вовк Ю.Я. Комплексний підхід до вирішення проблем ресурсозбереження виробничих підприємств, сфери послуг та транспорту / Ю.Я. Вовк, О.Л. Ляшук, І.П. Вовк // Матеріали Міжнародної науково-технічної конференції "Транспорт: механічна інженерія, експлуатація, матеріалознавство (ТМІЕТ – 2017)", 21-22 вересня 2017 року, Херсон: ХДМА, 2017. - С. 15-16.
16. Вовк Ю.Я. Пути формирования ресурсоэффективной транспортной системы / Ю.Я. Вовк // *Экономические тенденции*, 2017. – Вып. 1, № 1. – С. 22-29. (Білорусь).
17. Вовк Ю.Я., Ляшук О.Л., Мосейко Ю.В., Хавтур П.В., Заривенний А.Р. Дорожній рух та його безпека: Програма «нульова смертність на дорогах» // Транспортна безпека: правові та організаційні аспекти: матеріали XIV Міжнародної науково-практичної конференції (в авторській редакції), (м. Кривий Ріг, 12 листопада 2019 року). Кривий Ріг, 2019. 346 с. – С. 71-74.
18. Вовк, Ю. Я., & Худобей, Р. В. (2021). Контроль дотримання безпеки перевезень на громадському транспорті в умовах карантинних

обмежень з використанням інтелектуальних транспортних систем. Транспортна безпека: правові та організаційні аспекти: матеріали XVI Міжнародної науково-практичної конференції (в авторській редакції), (м. Кривий Ріг, 19 листопада 2021 року). Кривий Ріг, 2021. 238 с.

19. Вовк, Ю. Я., Жук, М. І., Репіленко, А. В., & Дмитрик, А. І. (2021). Автоматизоване водіння: підвищення безпеки вантажних перевезень автомобільним транспортом. *Транспортна безпека: правові та організаційні аспекти: матеріали XVI Міжнародної науково-практичної конференції (в авторській редакції), (м. Кривий Ріг, 19 листопада 2021 року). Кривий Ріг, 2021. 238 с., 32.*

20. Вовк, Ю. Я., Капський, Д. В., Худобей, Р. В., & Сядро, А. С. (2021). Сучасні транспортні технології: platooning та перспективи впровадження. *Збірник тез доповідей Міжнародної науково-технічної конференції присвяченої пам'яті професора Гевка Богдана Матвійовича „Проблеми теорії проектування та виготовлення транспортно-технологічних машин “, 101-102.*

21. Вовк, Ю. Я., Матвіїшин, А. Й., & Вовк, Я. Ю. (2022). Паратранзитні та мікроперевезення в системі надання транспортних послуг у військовий період. *Збірник тез доповідей Міжнародної науково-практичної конференції присвяченої 90-річчю від дня народження професора Рибачка Тимофія Івановича та 60-річчю кафедри технічної механіки та сільськогосподарських машин „Процеси, машини та обладнання агропромислового виробництва: проблеми теорії та практики “, 161-162.*

22. Методичні вказівки до виконання розділу «Охорона праці» дипломної роботи (для студентів спеціальності 275 «Транспортні технології») / Укл.: Вовк Ю.Я., Цьонь О.П., Вовк І.П. – Тернопіль: ТНТУ, 2018. – 28 с.