

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ОДЕСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ЕКОНОМІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
КАФЕДРА МАРКЕТИНГУ ТА МІЖНАРОДНОЇ ЛОГІСТИКИ

РЕФЕРАТ

кваліфікаційної роботи

на здобуття освітнього ступеня бакалавр

зі спеціальності 075 «Маркетинг»

на тему: **РОЗРОБКА МАРКЕТИНГОВОЇ ІННОВАЦІЙНОЇ СТРАТЕГІЇ
ПІДПРИЄМСТВА ТОВ «ФЬОРСТ ВЕЙ» НА ОСНОВІ
СИНЕРГЕТИЧНОЇ КОНЦЕПЦІЇ**

ВИКОНАВЕЦЬ:

студента ЦЗФН факультету:
Максименко Валерій Павлович

НАУКОВИЙ КЕРІВНИК:

д.е.н., професор
Саєнсує Марія Анатоліївна

ОДЕСА – 2023

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність дослідження. Інтеграція економіки України у європейський простір вимагає динамічного і збалансованого розвитку всіх її секторів, насамперед, транспортної системи, підприємства якої посідають одне з пріоритетних місць серед нефінансових корпорацій.

Транспорт здійснює позаекономічні синергетичні ефекти на функціонування основних галузей економіки, що актуалізує наукові дослідження в сфері розвитку ринку мультимодальних перевезень та оцінки його впливу на ефективність діяльності транспортної системи. Конкурентоспроможність та ефективність транспортної системи країни визначається не стільки існуванням окремих видів транспорту, скільки їх модальною інтегрованістю на регіональному, національному та міжнародному рівнях. Мультимодальні перевезення виступають одним з головних напрямів сучасної європейської транспортної політики, тому в умовах сьогодення функціонування ринку мультимодальних перевезень є ефективним напрямом формування потужної транспортної системи країни. Мультимодальні перевезення представляють важливий сегмент ринку транспортних послуг, привабливість якого характеризується відповідальністю єдиного оператора перевезень, скороченням часу транспортування внаслідок ліквідації чисельних перепон у вигляді зайвого документообігу, що супроводжує доставку вантажу. Такі перевезення забезпечують оптимізацію процесу доставки товарів різними видами транспорту в найкоротші терміни та за оптимально обраним маршрутом, що вимагає ретельної організації транспортно-виробничого процесу та злагодженої взаємодії всіх учасників ланцюга постачань.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Висвітленню проблем мультимодальних перевезень присвячені праці таких дослідників, як: Є.С. Альошинський, С.М. Боняр, Н.А. Бутакова, Р.В. Вернигора, Л.М. Волинець, А.Г. Калпін, О.С. Каспрук, О.Г. Кухарчик, Є.Л. Лимонов, С.В. Мілославська, Л.Б. Міротін, С.В. Панченко, П.О. Підлісний, О.І. Платонов, Т.А. Прокоф'єва, О.Є. Соколова, К.В. Холопов, С.В. Ширяєва, Н.Ю. Шраменко та ін.

Мета роботи полягає у дослідженні особливостей організації мультимодальних перевезень вантажів на підприємстві.

Для досягнення поставленої мети необхідно вирішити такі **завдання**: з'ясувати поняття і особливості мультимодальних перевезень вантажів; розглянути логістичні аспекти організації мультимодальних перевезень вантажів на підприємстві; описати нормативно-правове регулювання організації мультимодальних перевезень вантажів; охарактеризувати ТОВ «Фьорст Вей»; провести аналіз стану мультимодальних перевезень вантажів

підприємством; проаналізувати сучасний стан мультимодальних перевезень вантажів підприємством; розробити рекомендації щодо підвищення ефективності організації мультимодальних перевезень вантажів; запропонувати напрями оптимізації тарифного регулювання мультимодальних перевезень вантажів на підприємстві; обґрунтувати можливості використання досвіду зарубіжних країн в організації мультимодальних перевезень вантажів.

Об'єктом дослідження виступає процес здійснення мультимодальних перевезень вантажів.

Предметом дослідження є організація мультимодальних перевезень вантажів на підприємстві.

Інформаційно-довідковою базою дослідження слугували наукові праці вітчизняних та зарубіжних вчених, періодична література, нормативно-правові акти, матеріали наукових конференцій, різноманітні електронні ресурси.

Методи дослідження. В дипломній роботі використані методи порівняння, наукової абстракції, статистичного аналізу, групування, узагальнення та інші.

Структура дослідження складається зі вступу, трьох розділів, висновків та списку використаних джерел.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ

Розділ 1. У вітчизняних джерелах відсутній єдиний переклад кожного із виду перевезень (всі терміни вживаються одночасно). Але проаналізувавши більшість основних трактувань, можемо зробити висновок, що мультимодальні перевезення – це такий вид транспортування, що виконується під відповідальністю одного перевізника за єдиним транспортним документом (наскрізним коносаментом), при якому використовується два або більше видів транспорту, наприклад, перевезення залізницею та перевезення автомобілем.

Для мультимодального перевезення найбільш важливими є такі принципи:

1. Принцип спільної відповідальності (або відповідальності фірми) - визначає поведінку кожного учасника в загальному транспортному потоці.
2. Принцип активної та пасивної адаптації (приспособлення) до умов експлуатації застосовують після отримання наміченої траєкторії руху (маршруту).
3. Принцип безпеки.

4. Принцип економії ресурсу споживачів (принцип найменших витрат).
5. Принцип ефективності.

На сьогоднішній день не існує єдиного універсального закону, який би регулював мультимодальні перевезення різними видами транспорту. Існуючі міжнародні конвенції регулюють змішані перевезення лише одним видом транспорту. Сфера дії Роттердамських правил є найобширнішою, так як поширюється на врегулювання відносин пов'язаних з міжнародними мультимодальними перевезеннями та намагається юридично врегулювати сучасну практику міжнародних перевезень, згідно з якою перевезення вантажу різними видами транспорту регулюються одним договором. Але застосування цих правил має ряд нюансів, що заважають впровадити їх у міжнародну практику.

Розділ 2. У другому розділі було проаналізовано діяльність «Фьорст Вей» на ринку логістичних послуг. В результаті аналізу виявлено, що компанія успішно реалізує свої послуги та має перспективу на розширення своєї долі на ринку у цій ланці. У порівнянні з найбільшими 3PL-операторами на ринку, компанія займає не останнє місце, не дивлячись на те, що знаходиться на ринку менше за інших. В умовах пандемії Covid-19 вона змогла не зазнати значних втрат та продовжила успішно реалізувати свої послуги по усьому світу, що є показником гнучкості і стабільності. Визначення основних напрямків підвищення конкурентоспроможності підприємства. Активна маркетингова діяльність підприємства є одним з найнеобхідніших елементів, які визначають можливості зростання та підтримання на високому рівні конкурентоспроможності підприємства. Аналізуючи конкурентоспроможність компанії ТОВ «Фьорст Вей» та його основних конкурентів, можна побачити ключові переваги та недоліки діяльності фірми. Розглядаючи показники, стосовно яких здійснювалось дослідження компаній пропануючи логістичні послуги, можна зробити висновок, що до основним переваг виробника ТОВ «Фьорст Вей» можна віднести високу якість послуг, що забезпечує наявність на підприємстві сучасних технологій та кваліфікованих фахівців. Ефективне функціонування цінової політики компанії сприяє присутності на ринку послуг за доступною ціною, а налагоджена та довірлива співпраця з колегами з-за кордону є хорошим показником щодо дотримання термінів поставки вантажів на склади клієнта. Досліджуючи основні недоліки компанії, варто сказати, що їх не так багато на підприємстві, а отже поступові дії щодо їх усунення значно покращать функціонування підприємства ТОВ «Фьорст Вей» та зроблять його більш конкурентоспроможним на ринку. Фінансові показники «Фьорст Вей» вказують на те, що компанія щорічно збільшує свої прибутки і займається

активним розвитком, вкладаючи зароблені гроші у розширення компанії та у впровадження нових технологій, щоб залишатися конкурентоспроможними. Також потрібно зазначити, що компанія активно інвестує кошти у свій розвиток та розширення кількості робітників, що, у свою чергу, дозволяє обробляти більше замовлень і, у результаті, отримувати більший прибуток порівняно з минулими роками.

Розділ 3. У 3 розділі було запропоновано застосування методу консолідації вантажів у авіап перевезеннях, як метод зменшення собівартості перевезення, для можливості поширення структури організації мультимодальних перевезень ТОВ «Фьорст Вей». Чим більша оплачувана вага вантажу - тим менша вартість авіаційного фрахту, що дає можливість зменшувати собівартість перевезення для кожного з консолідованих вантажів. Було прораховано три варіанти перевезення окремо, а також у консолідації та визначено, що перевезення вантажу у консолідації є оптимальнішим на 305 дол, що зменшує собівартість кожного вантажу. Метод консолідації вантажів є вигідним з економічної точки зору, але все ж має певні недоліки: потрібна достатня кількість клієнтів в одному напрямку; дата готовності вантажів повинні співпадати, інакше ми будемо мати затримку в відправленнях консолідацій; неможливе використання даного методу для термінових вантажів, для яких потрібен мінімальний транзитний час перевезення.

ВИСНОВКИ. У роботі були розглянуті такі питання як дослідження особливостей організації мультимодальних перевезень вантажів на підприємстві ТОВ «Фьорст Вей». Основним видом діяльності даного підприємства є організація транспортних перевезень та експедиторських послуг по всьому світу для імпорتنих і для експортних вантажів. Для визначення методів підвищення ефективності діяльності підприємства було проведено аналіз фінансового стану підприємства, визначено його потенціал, і за даними аналізу визначено методи підвищення ефективності діяльності підприємства. Було запропоновано впровадження авіап перевезень у структуру організації мультимодальних вантажів підприємством «Фьорст Вей» за методом зменшення собівартості перевезення вантажів за допомогою їх консолідації на складі агента, для підвищення конкурентоспроможності підприємства на ринку транспортно-логістичних послуг.

У теоретичній частині було визначено, що у вітчизняних джерелах відсутній єдиний переклад кожного із виду перевезень. Але проаналізувавши більшість основних трактувань, можемо зробити висновок, що мультимодальні перевезення – це такий вид транспортування, що виконується під відповідальністю одного перевізника за єдиним транспортним документом

(наскрізним коносаментом), при якому використовується два або більше видів транспорту, наприклад, перевезення залізницею та перевезення автомобілем.

Також визначено, що для організації мультимодального перевезення найбільш важливими є такі принципи:

1. Принцип спільної відповідальності (або відповідальності фірми) - визначає поведінку кожного учасника в загальному транспортному потоці.
2. Принцип активної та пасивної адаптації (приспособування) до умов експлуатації застосовують після отримання наміченої траєкторії руху (маршруту).
3. Принцип безпеки.
4. Принцип економії ресурсу споживачів (принцип найменших витрат).
5. Принцип ефективності.

Було проаналізовано стан законодавства України щодо організації мультимодальних перевезень. Визначено, що на сьогоднішній день не існує єдиного універсального закону, який би регулював мультимодальні перевезення різними видами транспорту. Існуючі міжнародні конвенції регулюють змішані перевезення лише одним видом транспорту. Сфера дії Роттердамських правил є найобширнішою, так як поширюється на врегулювання відносин пов'язаних з міжнародними мультимодальними перевезеннями та намагається юридично врегулювати сучасну практику міжнародних перевезень, згідно з якою перевезення вантажу різними видами транспорту регулюються одним договором. Але застосування цих правил має ряд нюансів, що заважають впровадити їх у міжнародну практику.

У практичній частині було розглянуто діяльність, структуру, кількісно-економічні показники та дохід компанії ТОВ «Фьорст Вей». Встановлено, що структура ТОВ «Фьорст Вей» представлена відділами: продажів, оперативним відділом, відділом фрахту, юридичним і бухгалтерським відділом. Встановлено, що дана структура логістичної компанії найкраще підходить для здійснення своєї діяльності в порівнянні з іншими можливими структурами організації. Проведено аналіз господарської діяльності, оскільки він пов'язаний зі статистичною звітністю компанії та аналізом отриманих тенденцій. Обґрунтовано розгляд та розглянуто показники діяльності кожного відділу з точки зору кількісних характеристик. Встановлено, що ТОВ «Фьорст Вей» успішно здійснює свою діяльність та є прибутковим підприємством. Кожен рік обсяги доходів компанії зростають, разом з цим зростають і витрати, однак річний прибуток також збільшується, що свідчить про постійний розвиток. У порівнянні з 2014 роком доходу 2021 році виріс на 60,03%, а прибуток на 73,61%. Що свідчить про те, що за шість років

відносна частка витрат знизилась, що є позитивним фактором та характеризує більш високу ефективність діяльності. А це може бути доказом того, що компанія розвивається в позитивному напрямку. При аналізі конкурентного середовища щодо українських фірм-перевізників, встановлено, що прямими конкурентами є такі транспортно-експедиційні компанії як: «Глобал Оушен Лінк», «Ітеріс», «Лукро», «Арена Марін», «Юні Ламан Груп».

Було розроблено SWOT-аналіз підприємства, в якому вказані сильні та слабкі сторони компанії, а також загрози та можливості розвитку для ТОВ ТОВ «Фьорст Вей». Було визначено, що основними можливостями розвитку є впровадження авіаперевезень до структури організації мультимодальних вантажів та зменшення тарифів на організацію перевезень. Було розглянуто метод консолідації вантажів на складі агента як одна з можливостей зменшення собівартості вантажів на прикладі авіаційних перевезень. Було розраховано вартість перевезення окремо трьох вантажів з Китаю, а також варіант перевезення даних вантажів у консолідації на складі агента.

Порівнюючи загальну вартість сум перевезення вантажів окремими рейсами та використовуючи метод консолідації, можемо бачити, що відправка у консолідації виходить оптимальніше на 305 дол, що зменшує собівартість кожного вантажу. Аналізуючи отримані результати, можемо сказати, що запропонована схема має економічний ефект, який прямо пропорційний до оплачуваної ваги. Тобто, чим більшу консолідацію буде зроблено для відправки вантажу, тим менший буде загальний тариф на перевезення.

Однак, оскільки тарифи авіакомпаній є динамічними величинами по відношенню до інших тарифів, ми не можемо твердо рекомендувати, з якої оплачуваної ваги варто використовувати запропоновану схему доставки вантажів. Можливо лише запропонувати прийняти дану схему як ту, що може допомогти збільшити конкурентоспроможність ТОВ «Фьорст Вей» за рахунок зменшення собівартості перевезення.

Метод консолідації вантажів є вигідним з економічної точки зору, але все ж має певні недоліки:

- потрібна достатня кількість клієнтів в одному напрямку;
- дата готовності вантажів повинні співпадати, інакше ми будемо мати затримку в відправленнях консолідацій;
- неможливе використання даного методу для термінових вантажів, для яких потрібен мінімальний транзитний час перевезення.

Запропонований варіант доставки вантажів може бути універсальним і застосовуватися не лише для варіанту, де країною вильоту є Китай, а і будь-яка країна, з якої компанія має велику кількість вантажів від різних клієнтів.