

Київський національний торговельно-економічний університет  
Кафедра міжнародних економічних відносин

## **ВИПУСКНА КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА**

на тему:

«Автомобільні перевезення в міжнародній економічній діяльності»  
(на матеріалах підприємства ТОВ «Київ Карго», м. Київ)

Студента 2 курсу, 1 групи,  
спеціальності 051 «Економіка»,  
спеціалізації «Міжнародна економіка»

Пустовіта  
Юрія Олександровича

Науковий керівник  
к.е.н., асистент

Олійник  
Андрій Анатолійович

Гарант освітньої програми  
к.е.н., професор

Кудирко  
Людмила Петрівна

Київ 2018

**АНОТАЦІЯ**

**Пустовіт Ю.О. «Автомобільні перевезення в міжнародній економічній діяльності» (на матеріалах ТОВ «Київ Карго», м. Київ)**

Випускна кваліфікаційна робота на здобуття ступеня магістра за спеціальністю 051 "Економіка", спеціалізацією "Міжнародна економіка".

Київський національний торговельно-економічний університет, 2018

У першому розділі досліджено передумови розвитку транспортної галузі в аспекті міжнародних перевезень, визначено чинники зростання автомобільних перевезень в міжнародній економічній діяльності та розглянуто економічну суть і загальні методичні підходи щодо визначення ефективної діяльності транспортних перевезень.

У другому розділі проведено аналіз фінансово-господарської діяльності підприємства ТОВ «Київ Карго», оцінку статистичних методів контролю для визначення номенклатури показників та контролю якості транспортних послуг ТОВ «Київ Карго» та аналіз ЗЕД та автомобільних перевезень в міжнародній економічній діяльності.

У третьому розділі обґрунтовано проектні пропозиції та розроблено комплексний критерій з контролю якості доставки вантажів автомобільним транспортом, здійснено економічне обґрунтування впровадження системи моніторингу транспорту та розраховано прогнозні показники діяльності ТОВ «Київ Карго».

*Ключові слова:* міжнародні перевезення, автомобільний транспорт, ефективність

**ANNOTATION**

Pustovit Yu. "Road transport in international economic activity" (on the data of LLC "Kiev Cargo", Kiev)

Final qualifying paper for the master's degree in specialty 051 "Economics", specialty "International Economics".

Kiev National University of Trade and Economics, 2018

The first chapter examines the prerequisites for the development of the transport industry in the aspect of international transportation, identifies the factors of growth in road transportation in international economic activity and

examines the economic nature and general methodological approaches to determining the efficient operation of transportation.

In the second chapter, an analysis of the financial and economic activities of the company Kiev Cargo LLC, an assessment of statistical control methods to determine the range of indicators and quality control of transport services of Kiev Cargo LLC and the analysis of foreign economic activity and road transport in international economic activities are carried out.

In the third section, the project proposals are justified and a comprehensive criterion for the quality control of the delivery of goods by road is developed, the economic rationale for the implementation of the transport monitoring system is carried out and the forward-looking indicators of the activity of Kyiv Cargo LLC are calculated.

Keywords: international transportation, automobile transport, efficiency

#### РЕФЕРАТ

**Тема випускної кваліфікаційної роботи:** «Автомобільні перевезення в міжнародній економічній діяльності» (на матеріалах підприємства ТОВ



«Київ Карго», м. Київ).

Випускна кваліфікаційна робота містить 89 сторінок, 16 таблиць, 12 рисунків, список використаних джерел з 49 найменувань та 5 додатків.

**Об'єктом дослідження** є міжнародні автомобільні перевезення в міжнародній економічній діяльності.

**Предметом дослідження** є сукупність теоретичних та практичних аспектів автомобільних перевезень у міжнародній економічній діяльності.

**Мета дослідження** - обґрунтування напрямів підвищення ефективності міжнародних перевезень автомобільним транспортом ТОВ «Київ Карго». Завданнями, спрямованими на реалізацію поставленої мети є:

- дослідження розвитку транспортної галузі в аспекті міжнародних перевезень;
- визначення чинників зростання автомобільних перевезень в міжнародній економічній діяльності;
- визначення економічної суті і дослідження загальних методичних підходів щодо визначення ефективної діяльності транспортних перевезень;
- аналіз фінансово-господарської діяльності підприємства ТОВ «Київ Карго»;
- аналіз статистичних методів контролю для визначення номенклатури показників та контролю якості транспортних послуг ТОВ «Київ Карго»;
- аналіз ЗЕД та автомобільних перевезень в міжнародній економічній діяльності;
- обґрунтування проектних пропозицій та розробка комплексного критерію з контролю якості доставки вантажів автомобільним транспортом;
- економічне обґрунтування впровадження системи моніторингу транспорту;

- прогнозування показників діяльності ТОВ «Київ Карго».

У ході дослідження в I розділі визначено, що світовий ринок автомобільних перевезень характеризується значною кількістю чинників, які багато в чому відрізняються від особливостей внутрішньої союзної системи функціонування автомобільного транспорту. При виконанні міжнародних маршрутів особливе значення має міждержавне регулювання, різні податки і збори, специфіка експлуатаційних та інших витрат. Реально усвідомивши проблему відсутності загальновизнаного підходу до оцінки комерційної ефективності міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом, автомобільні підприємства на рівні своїх планово-економічних служб виробили власні методики розрахунку собівартості міжнародних рейсів..

У II розділі представлені результати оцінки фінансового ТОВ «Київ Карго». Спектр послуг, що їх пропонує компанія, дає змогу організувати міжнародні перевезення вантажу за схемою «від дверей до дверей» чи будь-якою іншою схемою, яка підходить для клієнтів. У 2016-2017 рр. відбулося покращення фінансових результатів підприємства, у той час як у 2013-2015 рр. ТОВ "Київ Карго" мало істотні проблеми з забезпеченістю власним капіталом. Наразі фінансове положення ТОВ "Київ Карго" можна характеризувати як нестійке, проте таке, що показує позитивну динаміку. За умови збереження існуючих тенденцій можна очікувати, що у перспективі фінансові результати та майновий стан підприємства будуть істотно покращуватися. Рівень ефективності надання послуг складав у 2013 р. 1,24, тоді як у 2017 р. цей показник склав 1,23, що обумовлено саме низькими показниками ефективності перевезень до країн ЄС. Попри те, що за більшістю напрямів спостерігається позитивна динаміка фінансових результатів, ефективність міжнародних перевезень до кожної з досліджених країн є нижчою за ефективність перевезень до СНД у 2013 р.

У III розділі обґрунтовано, що до напрямів підвищення ефективності міжнародних перевезень автомобільним транспортом на досліджуваному

підприємстві належать: диверсифікація діяльності підприємства шляхом отримання у лізинг рефрижераторів для транспортування продукції, що швидко псується; надання споживачам додаткових послуг, зокрема навантаження та розвантаження вантажів, зберігання їх на складі; впровадження систем он-лайн моніторингу за станом вантажів з метою мінімізації витрат та підвищення якості обслуговування; удосконалення веб-сайту підприємства та активізація Інтернет-реклами.

Рік виконання випускної кваліфікаційної роботи – 2017/2018 рік.

Рік захисту випускної кваліфікаційної роботи – 2018 рік.

## ЗМІСТ

ВСТУП	3
<b>1. ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ АВТОМОБІЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В МІЖНАРОДНІЙ ЕКОНОМІЧНІЙ ДІЯЛЬНОСТІ</b>	<b>5</b>
1.1. Розвиток транспортної галузі в аспекті міжнародних перевезень	5
1.2. Чинники зростання автомобільних перевезень в міжнародній	13



економічній діяльності	
1.3. Економічна суть і загальні методичні підходи щодо визначення ефективної діяльності транспортних перевезень	21
Висновки до розділу 1	28
<b>2. АНАЛІЗ АВТОМОБІЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В МІЖНАРОДНІЙ ЕКОНОМІЧНІЙ ДІЯЛЬНОСТІ</b>	<b>30</b>
2.1. Аналіз фінансово-господарської діяльності підприємства ТОВ «Київ Карго»	30
2.2. Аналіз статистичних методів контролю для визначення номенклатури показників та контролю якості транспортних послуг ТОВ «Київ Карго»	39
2.3. Аналіз ЗЕД та автомобільних перевезень в міжнародній економічній діяльності	47
Висновки до розділу 2	54
<b>3. ПРОПОЗИЦІЇ ПО ВДОСКОНАЛЕННЮ АВТОМОБІЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В МІЖНАРОДНІЙ ЕКОНОМІЧНІЙ ДІЯЛЬНОСТІ</b>	<b>56</b>
3.1. Обґрунтування проектних пропозицій та розробка комплексного критерію з контролю якості доставки вантажів автомобільним транспортом	56
3.2. Економічне обґрунтування впровадження системи моніторингу транспорту	63
3.3. Прогнозні показники діяльності ТОВ «Київ Карго»	72
Висновки до розділу 3	79
<b>ВИСНОВКИ</b>	<b>81</b>
<b>СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ</b>	<b>84</b>
<b>ДОДАТКИ</b>	<b>90</b>

## ВСТУП

В умовах інтеграційного поступу України особливого значення для розвитку національного господарства відіграє якість транспортного забезпечення. Саме транспорт забезпечує можливості для обміну продукцією із зарубіжними партнерами, а також створює передумови для

переміщення фізичних осіб між країнами. Відповідно, пошук шляхів розвитку транспортної сфери країни набуває особливої актуальності.

Необхідно також відзначити, що транспортні підприємства, з огляду на наявність в Україні передумов для розвитку галузі, є потужними суб'єктами господарювання, що генерують понад 8% доходів та забезпечують робочими місцями значну кількість населення. У таких умовах дослідження теоретичних засад і практичних аспектів підвищення ефективності їх діяльності, і міжнародних операцій зокрема, є важливим науковим завданням.

Останнім часом до дослідження проблем підвищення ефективності міжнародних операцій транспортних підприємств вдавалися такі науковці як Михайличенко К. М., Івасишина Н.В., Донченко О.О., Яцківський Л.Ю., Никифорук О.І., Майборода Ю.В., Ковбатюк М.В., Федорак В.І., Халіпова, Н. В., Парубець О.М., Ковбатюк М.В., Сокур М.І. та Попова Н.В. Проте, у зазначених працях не визначено, зокрема, причини зниження ефективності перевезень автомобільним транспортом, що і обумовило вибір теми дослідження.

Метою випускної кваліфікаційної роботи є обґрунтування напрямів підвищення ефективності міжнародних перевезень автомобільним транспортом ТОВ «Київ Карго». Завданнями, спрямованими на реалізацію поставленої мети є:

- дослідження розвитку транспортної галузі в аспекті міжнародних перевезень;
- визначення чинників зростання автомобільних перевезень в міжнародній економічній діяльності;
- визначення економічної суті і дослідження загальних методичних підходів щодо визначення ефективної діяльності транспортних перевезень;
- аналіз фінансово-господарської діяльності підприємства ТОВ «Київ Карго»;



- аналіз статистичних методів контролю для визначення номенклатури показників та контролю якості транспортних послуг ТОВ «Київ Карго»;
- аналіз ЗЕД та автомобільних перевезень в міжнародній економічній діяльності;
- обґрунтування проектних пропозицій та розробка комплексного критерію з контролю якості доставки вантажів автомобільним транспортом;
- економічне обґрунтування впровадження системи моніторингу транспорту;
- прогнозування показників діяльності ТОВ «Київ Карго».

Об'єктом роботи є міжнародні автомобільні перевезення в міжнародній економічній діяльності, предметом – сукупність теоретичних та практичних аспектів автомобільних перевезень у міжнародній економічній діяльності.

При написанні роботи використовувалися загальнонаукові методи, зокрема аналіз, синтез, дедукція. При написання проектного розділу було використано логічний метод. При розрахунку показників фінансово-господарського стану використовувалися інструменти математичного аналізу.

Інформаційною базою роботи стали праці вітчизняних та зарубіжних вчених, присвячені проблемам здійснення міжнародних автомобільних перевезень

## **РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ АВТОМОБІЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В МІЖНАРОДНІЙ ЕКОНОМІЧНІЙ ДІЯЛЬНОСТІ**

### **1.1. Розвиток транспортної галузі в аспекті міжнародних перевезень**

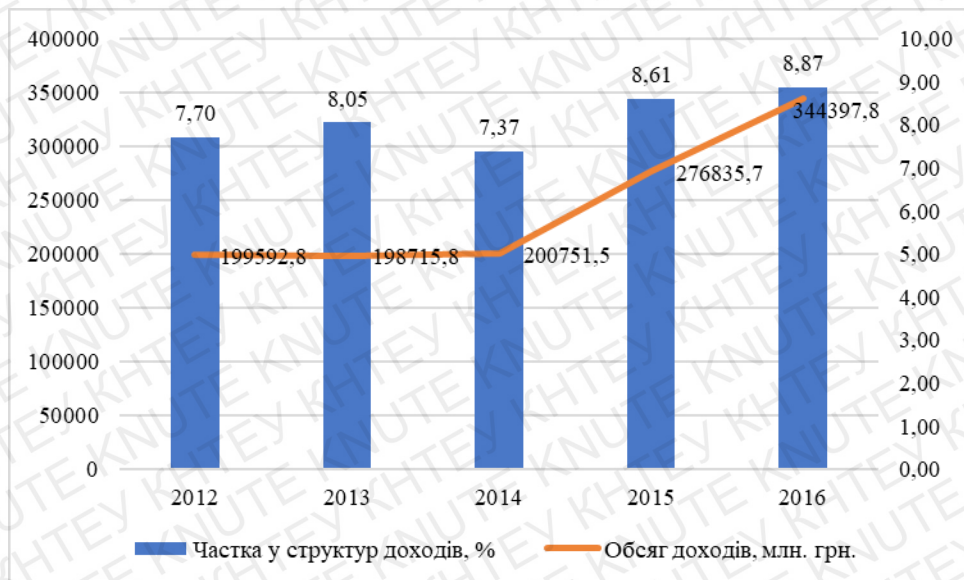
Транспорт є наразі однією з найбільш конкурентоспроможних

галузей Української економіки, що пояснюється зручним географічним положенням, яке надає можливість для ефективного використання транзитного потенціалу. Наразі транспортна система є однією з базових галузей економіки, розвиток, стабільність та якість якої створюють передумови для розвитку бізнесу, а також забезпечення національної безпеки.

Транспортна галузь України являє собою сукупність суб'єктів господарської діяльності незалежно від їх відомчої належності і форм власності, які розробляють і (або) виробляють продукцію (виконують роботи та надають послуги) певних видів, які мають однорідне споживче або функціональне призначення [5].

Транспортна галузь є основою сфери послуг України, наразі забезпечує понад 8% усіх доходів, генерованих українськими підприємствами, при чому роль цієї галузі в економіці постійно зростає (рис. 1.1).

Структура транспортного комплексу країни формується під впливом багатьох факторів, найважливішими з яких є: науково-технічний прогрес; плановані темпи розвитку всього транспорту і окремих його галузей; концентрація, спеціалізація, кооперування і комбінування виробництва; зростання матеріального добробуту і культурного рівня працюючих; суспільно-історичні умови, в яких відбувається розвиток транспорту; міжнародний поділ праці [5]. Зазначені чинники впливають також і на українську економіку, обумовлюючи переважання у структурі перевезень автомобільного транспорту.



**Рис. 1.1. Динаміка доходів підприємств транспортної галузі у 2012 – 2016 рр.**

Джерело: сформовано автором на основі [38]

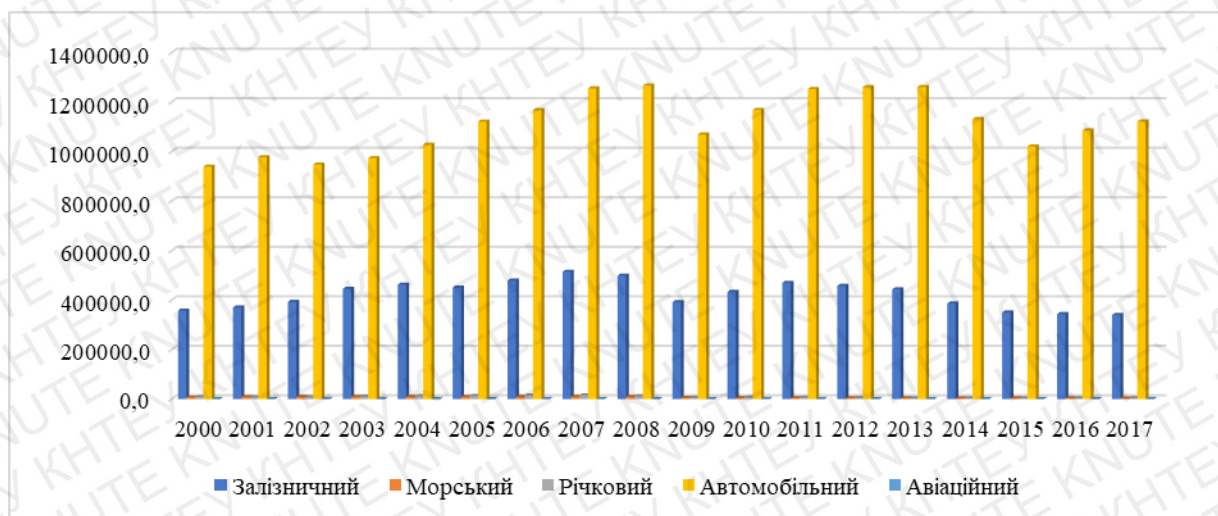
Головними чинниками, які впливають на динаміку розвитку транспортної галузі, окрім анексії АРК та воєнно-політичного конфлікту на Сході країни є наступні: значне падіння обсягів промислового виробництва внаслідок кон'юнктури зовнішніх ринків, що мають тренд погіршення, а також зниження обсягів внутрішнього попиту з причини зменшення купівельної спроможності [18, с. 12]. Транспортні підприємства відіграють важливу роль у забезпечення потреб як бізнесу, так і населення. При цьому основним видом транспорту в Україні протягом останніх років залишається автомобільний, обсяги перевезень на якому більше ніж у 2 рази перевищують обсяги перевезень іншими видами транспорту (рис. 1.2).

Дуже великою є роль автомобільного транспорту для розвитку інших видів економічної діяльності, які, в свою чергу, здійснюють формування попиту на послуги транспорту й транспортної продукції (як пише датський дослідник Й. Є. Нільсен, транспортний попит визначається змінами в потребах переміщень, а також у потребах вибору транспортного засобу [49]. Ці та інші дослідницькі фокуси щодо автомобільного транспорту в



економіці по-різному актуалізуються для країни залежно від поточної ситуації і стратегічних орієнтирів. Автомобільний транспорт є не лише потужною детермінантою економічного розвитку - він чутливий до середовищних умов. Проблеми розвитку транспортного комплексу пов'язані з реформуванням інших галузей, оскільки обсяги продукції промисловості, сільського господарства, будівництва та торгівлі переважно і визначають завантаженість транспортної системи [29].

Перевагами, які обумовлюють значну популярність автомобільного транспорту, є: висока маневреність і рухливість (доставка «від дверей до дверей»); можливість забезпечити регулярність доставки; висока швидкість доставки вантажів; доставка продукції без проміжних перевантажень і безпосередньо зі складу відправника до складу одержувача; менш жорсткі вимоги до упакування товару; невеликі капітальні вкладення в освоєння малого вантажообігу на короткі відстані [40, с. 167].

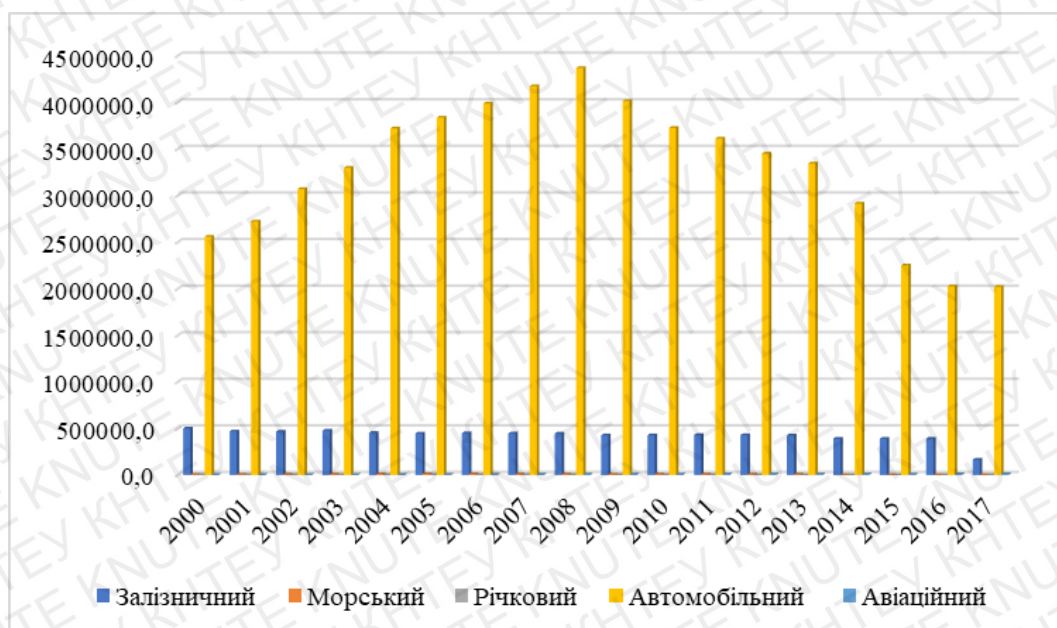


**Рис. 1.2. Перевезення вантажів за видами транспорту в Україні у 2000 – 2016 рр., тис. тон**

Джерело: сформовано автором на основі [38]

Зазначені характеристики обумовлюють значну популярність автомобільного транспорту не лише при здійсненні перевезень вантажів, а також при організації перевезень пасажирів, що можна підтвердити

даними вітчизняної статистики (рис. 1.3).



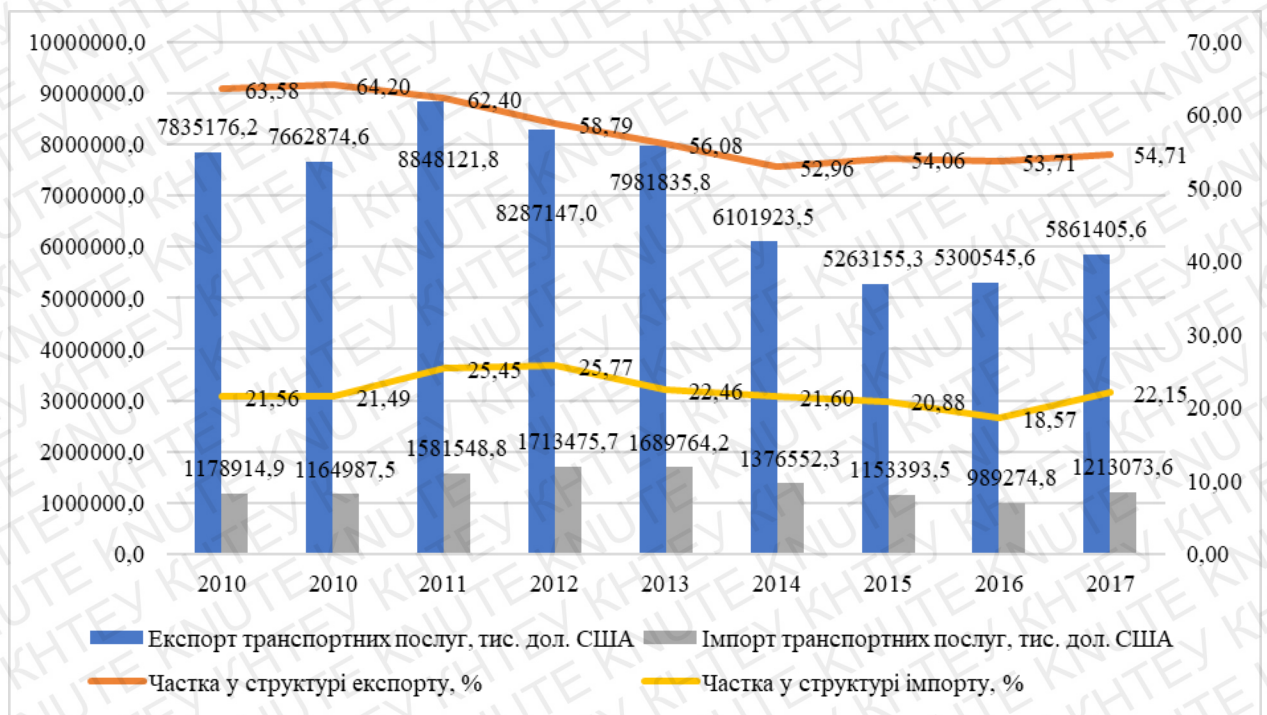
**Рис. 1.3. Перевезення пасажирів за видами транспорту в Україні у 2000 – 2016 рр., тис. осіб**

Джерело: сформовано автором на основі [38]

Транспорт можна охарактеризувати як синергетичну галузь. Його значення дуже високе для розвитку будь-якої економіки. Він слугує як індикатором рівня економічного розвитку країни, так і потужною детермінантою прогресивних змін. Чітке розуміння місця транспорту в структурі національної економіки є дуже важливим. Воно дозволяє обґрунтовувати пріоритети його державного регулювання та забезпечення стратегічного розвитку [29, с. 22].

Транспортний комплекс України відіграє виключну роль у міжнародній діяльності країни. Зокрема, наразі експорт транспортних послуг забезпечує 54,71% усіх експортних надходжень, хоча протягом останніх років спостерігалася тенденція до зниження його значущості для зовнішньоторговельної сфери (рис. 1.4).





**Рис. 1.4. Обсяг та частка транспортних послуг у структурі експорту та імпорту послуг України у 2010 – 2017 рр.**

Джерело: сформовано автором на основі [38]

Частка транспорту у імпорті також є досить значною, втім, з огляду на те, що позиції України на міжнародному ринку перевезень є достатньо стійкими, вона не перевищувала протягом останніх років 22%. Такі тенденції пояснюються тим, що транспорт як інфраструктурна галузь відіграє суттєву роль у посткризовому розвитку національної економіки, забезпечуючи своєчасні та ефективні вантажні й пасажирські перевезення, сприяючи інтеграції економіки України у європейську та світову економічні системи. Втім таку роль транспорт може виконувати лише за умов постійного покращення організації перевезень, вдосконалення діючого законодавства та імплементації загальноєвропейських норм, оновлюючи з дотриманням вимог євростандартів виробничі фонди, дотримуючись правил охорони навколишнього природного середовища [42].

На даному етапі стан транспортної системи України не можна вважати задовільним. Більшу частині інфраструктурних об'єктів



транспорту необхідно визнати застарілими і такими, що не відповідають сучасним вимогам щодо виконання своїх основних функцій. Насамперед, це стосується залізничного та автомобільного транспорту. Автомобільні дороги, зокрема, не відповідають європейським стандартам щодо багатьох показників. Проблеми на морському, річковому, повітряному видах транспорту пов'язані зі значним фізичним і моральним спрацюванням транспортних засобів.

В Україні мають бути необхідні стартові умови для формування сучасної системи транспортних комунікацій, що відповідає європейським стандартам. До них насамперед відносяться: необхідність корінного технічного переоснащення галузі й істотних організаційних змін у всіх видах транспорту; достатня ресурсна база і рівень розвитку техніки і технології; наявність кваліфікованого трудового потенціалу і передових науково-технічних розробок; вигідні природо-кліматичні і географічні характеристики території; наявність конкурентоздатних науково-технічних проектів, що пройшли відповідну експертизу і готові до реалізації; зацікавленість закордонних інвесторів у розміщенні капіталів в Україні; стійка тенденція до визнання України світовою співдружністю як європейської держави, з якою бажано мати стабільні ділові відносини на широкій довгостроковій основі і яке в перспективі буде впливати на ключові проблеми європейської політики; наявність затвердженої концепції створення і функціонування в Україні національної мережі міжнародних транспортних коридорів [3].

Порівняно з динамікою надання послуг на внутрішньому ринку, у структурі експорту транспортних послуг України переважає трубопровідний транспорт. Серед традиційних видів транспорту ключовими у експорті є авіаційний та залізничний, хоча обсяги їх надання протягом останніх років зменшилися (рис. 1.5).



**Рис. 1.5. Експорт транспортних послуг України у 2010 – 2017 рр., млн. дол. США**

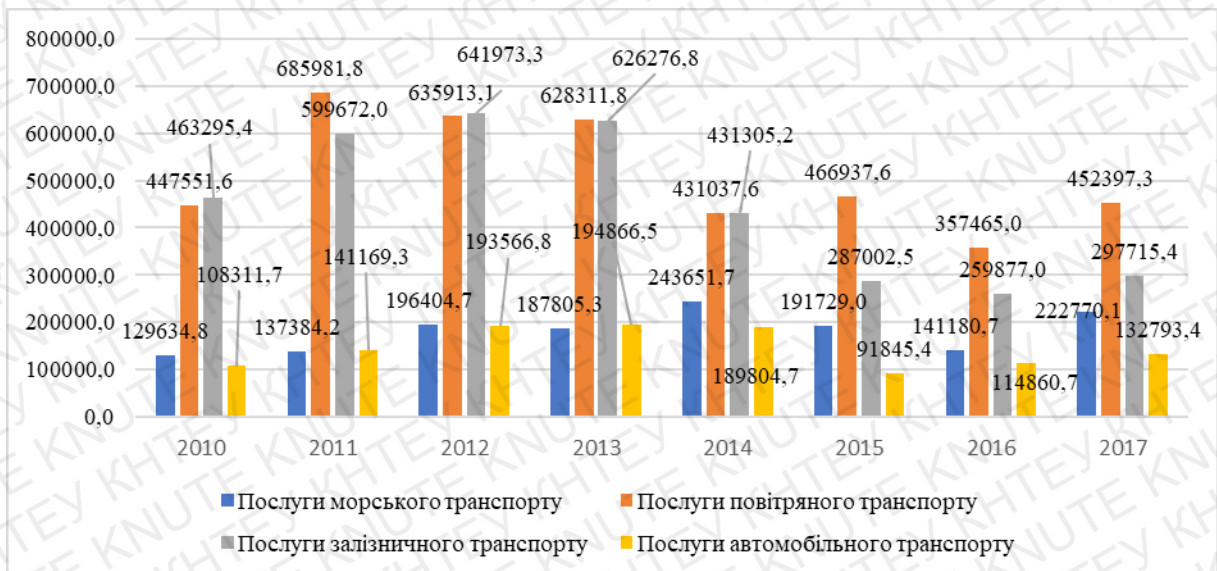
Джерело: сформовано автором на основі [38]

У структурі імпорту України також переважають послуги авіаційного та залізничного транспорту, при чому у 2015-2016 рр. спостерігалось скорочення їх залучення з-за кордону, то у 2017 р. мало місце збільшення вартості імпорту обох видів послуг (рис. 1.6).

Отже, транспорт як інфраструктурна галузь відіграє суттєву роль у розвитку національної економіки, забезпечуючи своєчасні та ефективні вантажні й пасажирські перевезення, сприяючи інтеграції економіки України у європейську та світову економічні системи. Рівень розвитку транспортної системи держави – одна з найважливіших ознак її технологічного процесу.

За умови інтеграції до європейської та світової економіки, потреба у високорозвинутій транспортній системі дедалі посилюється: вона має стати базисом для ефективного входження України до світового співтовариства та зайняття в ньому місця, яке б відповідало рівню розвинутої держави [3].





**Рис. 1.6. Імпорт транспортних послуг України у 2010 – 2017 рр., млн. дол. США**

Джерело: сформовано автором на основі [38]

Транспорт має розвиватися випереджальними темпами, що сприятиме також укріпленню зовнішньоторговельних зв'язків України, її територіальному розвитку, залученню додаткового транзиту, збільшенню обсягів валютних надходжень, оптимізації товаропотоків. Разом з тим, стан головних транспортних галузей України ще не в повній мірі відповідає цим вимогам і потребує подальшого реформування та розвитку.

Крім того, є ще одна проблема вирішення якої потрібно здійснити у найближчий період, - це можливість входу до європейської транспортної системи. Це потребує, перш за все, створення швидкісних автомагістралей та головних залізничних ходів, розвинутої шляхової інфраструктури, приведення у відповідність до екологічних умов рухомого складу.

В цілому формування і розвитку національної транспортної системи України потребує ефективного державного регулювання, діяльності транспортних підприємств за такими напрямками: створення ринку транспортних послуг; забезпечення технологічної та екологічної безпеки транспорту; активізація міжнародної діяльності транспортних підприємств. Процес реформування транспортного комплексу України передбачає



посилення з боку держави за використанням вантажної бази вітчизняного морського флоту країни як галузі транспортного комплексу з певним валютним ресурсом. Надзвичайно важливим для активізації діяльності транспортних підприємств України є створення власної інформаційної бази щодо кон'юнктури світового ринку [3].

На наш погляд, за умови спрямування зусиль держави на реалізацію існуючого потенціалу, транспортна система України може перетворитися на важливий інструмент підтримки вітчизняної економіки та суттєве джерело експортних надходжень.

## **1.2. Чинники зростання автомобільних перевезень в міжнародній економічній діяльності**

Для сучасного економічного стану України характерним є підвищення ролі автомобільного транспорту, який забезпечує життєдіяльність населення, функціонування та розвиток держави, збереження її обороноздатності, можливість досягнення зовнішньоекономічних цілей країни. Транспорт являється найважливішою та найпотужнішою галуззю будь-якої країни світу.

Значення автомобільного транспорту для будь-якої країни винятково велике. Він виконує в державі важливі економічні, оборонні, соціально-політичні й культурні функції. Економічна роль транспорту полягає, насамперед, у тому, що він є органічною ланкою кожного виробництва, проводить безперервну й масову доставку всіх видів сировини, палива й продукції з пунктів виробництва в пункти споживання, а також здійснює поділ праці, спеціалізацію й кооперацію виробництва. Без транспорту немислимо раціональне розміщення виробництва, освоєння нових територій і природних багатств [25]

Місце і роль автомобільного транспорту у суспільному виробництві визначає необхідність його пріоритетного розвитку, державної підтримки в задоволенні його потреб у транспортних засобах, матеріально-технічних і

паливно-енергетичних ресурсах. До ключових факторів, що визначають розвиток автомобільного транспорту в Україні, можна віднести: природні передумови, системи державного регулювання, попит на транспортні послуги. Розглянемо їх більш детально.

За оцінками експертів коефіцієнт транзитності України є одним з найвищих в світі. Геостратегічне положення між країнами Європи, Азії та Близького Сходу дозволяє їй бути вигідним транзитним мостом для перевезень товарів та пасажирів. Але щоб скористатися з цього ресурсу потрібно мати добре розвинений транспортний комплекс, високий рівень розвитку транспортної мережі, високу якість транспортних послуг, регулярність перевезень, швидкість, збереження товару та впровадити відповідну державну політику. Прикладом того, яку вагу можуть мати доходи від транзиту є той факт, що біля  $\frac{1}{4}$  ВВП Латвії становлять саме доходи від транзиту [46].

У перевезеннях на невелику відстань поза конкуренцією перебуває автомобільний транс-порт. Його великою перевагою є те, що він майже не залежить від природних умов і може доставляти вантажі від “дверей до дверей”. За густотою автодоріг (280 км на 1000 км<sup>2</sup>) з твердим покриттям Україна займає перше місце серед країн СНД.

Автомобільний транспорт утримує перше місце за перевезенням пасажирів та друге – за вантажообігом. Протяжність автошляхів – майже 170 тис. км (155 тис. км доріг має тверде покриття), якість їх за європейськими стандартами – незадовільна. Недосконалий автопарк, відсутність необхідного сервісу на дорогах, високі ціни на бензин роблять автотранспорт одним з найдорожчих видів транспорту.

Крім перевезення вантажів і пасажирів, автомобільний транспорт виконує багато інших функцій: забезпечує роботу швидкої медичної допомоги, пожежної охорони, органів громадського правопорядку тощо. Велике значення авто-транспорт має для обслуговування АПК та доставки вантажів і пасажирів у важкодоступні райони. У перевезеннях вантажів

важливого значення набуває спеціальний автомобільний транспорт, контейнерний, рефрижераторний та інші.

Важливі вузли – всі обласні і багато районних центрів. Найважливіші автомагістралі: Одеса-Київ-Чернігів, Дніпро-Петровськ-Запоріжжя, Львів-Київ, Харків-Київ, Полтава-Кишинів. Автомобільний транспорт поступово інтегрується у високорозвинену європейську комунікаційну систему. До цієї системи наш транспорт буде залучено після введення в дію першокласної транс'європейської автостради Київ-Мадрид [48, с. 302].

Оцінюючи стан функціонування транспортної галузі, слід зазначити, що країна генерує набагато більші транспортні перевезення і обсяги порівняно зі своїм ВВП, ніж будь-яка інша країна в Європі, через велику частку продукції сільського господарства і важкої індустрії в перевезеннях країни. Це означає, що транспортні витрати складають набагато більшу частку остаточної ціни багатьох товарів. Тому транспортна система має значний потенціал для поліпшення сукупної продуктивності і регіональної конкурентоспроможності. Менше ніж 10% вантажних перевезень (в тонно-км) здійснюється автомагістралями, тоді як на залізничний і трубопровідний транспорт припадає майже така сама частка найбільших вантажних перевезень. Однак ця ситуація швидко змінюється. Внаслідок постійно зростаючих комерційних і пасажирських перевезень деякі стратегічні ділянки мережі автомобільних доріг функціонують на максимумі своїх можливостей. Значні частини мережі потребують модернізації згідно з вимогами європейських технічних стандартів і стандартів безпеки. Статистика безпеки руху в Україні залишається однією з найгірших в Європі за кількістю ДТП і нещасних випадків зі смертельним наслідком [46].

Таким чином, природний фактор позитивно впливає на розвиток автотранспорту України, втім відсутність належного регулювання та інвестиційної підтримки обумовлює поступове нівелювання позитивного впливу природного фактору.



Розглядаючи вплив на розвиток автомобільного транспорту України фактору державного регулювання, відзначимо, що воно здійснюється за допомогою реалізації системи заходів: правового та адміністративного регулювання, а також податкової, фінансово-кредитної, тарифної, інвестиційної, соціальної політики. Державне управління діяльністю транспорту здійснюється шляхом проведення та реалізації економічної (податкової, фінансово-кредитної, тарифної, інвестиційної) та соціальної політики, включаючи надання дотацій на пасажирські перевезення [31].

У процесі управління здійснюються різноманітні за своїм призначенням і характером функції, які формуються на основі обміну організаційних, економічних і технічних потреб транспортного процесу та його управління, а також відповідно до чинного законодавства і компетенції органів управління.

Державне управління в галузі транспорту націлене на забезпечення своєчасне, повне та якісне задоволення потреб населення і суспільного виробництва в перевезеннях та потреб оборони України; захист прав громадян під час їх транспортного обслуговування; безпечне функціонування транспорту; додержання необхідних темпів і пропорцій розвитку національної транспортної системи; захист економічних інтересів України та законних інтересів підприємств і організацій транспорту та споживачів транспортних послуг; створення рівних умов для розвитку господарської діяльності підприємств транспорту; обмеження монополізму та розвиток конкуренції; координацію роботи різних видів транспорту; ліцензування окремих видів діяльності в галузі транспорту; охорону навколишнього природного середовища від шкідливого впливу транспорту [31].

В сучасних умовах розвитку національної економіки до основних проблеми державного управління розвитку транспортної галузі України можна віднести:

- наявність територіальних і структурних диспропорцій в розвитку

транспортної інфраструктури;

- недостатній рівень доступності транспортних послуг для населення, мобільності трудових ресурсів;
- недостатня якість транспортних послуг;
- низький рівень експорту транспортних послуг, у тому числі використання транзитного потенціалу;
- недостатній рівень транспортної безпеки;
- посилення негативного впливу транспорту на екологію, недостатній рівень конкурентоспроможності вітчизняних компаній і всієї транспортної системи України в цілому на світовому ринку транспортних послуг [21].

В цілому розвиток автомобільного транспорту в Україні потребує ефективного державного регулювання, діяльності транспортних підприємств за такими напрямками: створення ринку транспортних послуг; забезпечення технологічної та екологічної безпеки транспорту; активізація міжнародної діяльності транспортних підприємств [25].

У зв'язку з цим актуальним та необхідним є розробка та реалізація ефективної стратегії розвитку транспортної галузі країни, перш за все на основі пошуку інноваційної моделі інфраструктурної перебудови, спрямованої на розширення суспільних зв'язків та прискорення матеріальних потоків. Це потребує реалізації потенціалу транспортної системи країни за рахунок модернізації рухомого складу, розгалуження автомобільних мереж, усунення диспропорцій національної мережі у напрямках міжнародних транспортних коридорів та усунення перепон і бар'єрів на шляху руху транснаціональних вантажних потоків, оновлення та зміцнення парку, розширення нормативно-договірної бази та географічної структури перевезень [28, с.47].

Важливим аспектом розвитку автотранспортної галузі України є технікотехнологічна сумісність з європейською транспортною системою, тому необхідно розробити нормативно-правовий механізм, який би сприяв

втіленню техніко-технічних вимог, які базуються на відповідних нормативах ЄС.

Посилення інноваційної складової у проектах розвитку транспортно-дорожнього комплексу є одним з напрямків «Транспортної стратегії України на період до 2020 р., реалізація якої дасть змогу модернізувати транспортну систему та підвищити ефективність її функціонування, збільшити пропускну спроможність транспортної мережі, підвищити рівень безпеки на транспорті, прискорити темпи інтеграції вітчизняної транспортної системи до європейської та світової транспортних систем, максимально використати транзитний потенціал держави.

Розробка та впровадження інновацій у транспортно-дорожньому комплексі здійснюється в межах виконання заходів щодо розвитку та реформування транспортних підгалузей: дорожнього господарства, залізничного транспорту, водного та авіаційного видів транспорту, а також шляхом застосування принципово нових технологій у перевізному процесі, що веде до прогресивних міжгалузевих структурних зрушень, ефективних перетворень і модернізації ТДК України.

Розробка та впровадження інновацій у дорожньому господарстві України, зокрема, застосування нових технологій у будівництві та реконструкції доріг, дозволить зробити вітчизняні дороги довговічнішими, підвищити рівень безпеки дорожнього руху [12].

Одним з основних напрямків інновацій міжнародного транспортного процесу є удосконалення структури міжнародних транспортно-логістичних систем. Україна готова брати участь у формуванні універсальної, ефективної, єдиної транспортно-логістичної системи, що з'єднає як Азію з Європою, так і країни Балтійського, Чорноморського, Каспійського та Середземноморського регіонів. При цьому до основних бар'єрів у логістичних схемах товароруху належать прикордонні переходи.

Світовим транспортним співтовариством впроваджуються інноваційні інформаційно-управляючі технології, побудовані на



моделюванні інтегрованих транспортних систем: «персонал-транспортна інфраструктура-транспортні засоби». Інтегровані транспортні системи, у порівнянні зі звичайними, надають послуги з регулювання транспортними потоками на більш високому рівні взаємодії учасників процесу, з вищим рівнем безпеки та передачі повної інформації про стан та положення у просторі об'єктів в режимі реального часу. Вказані системи набули назви «інтелектуальні» (Intelligent Transport System (ITS)), і їхнє впровадження стало невід'ємною частиною TEN-T політики країн Європейського Союзу, а також Японії, Китаю, США та інших країн, поєднаних глобальною мультимодальною мережею поставки товарів «від дверей до дверей».

В Україні впровадження та використання ІТС забезпечить підвищення ефективності моделювання та прогнозування вантажо- та пасажиропотоків, рівня безпеки та надійності транспортно-логістичного комплексу, сприятиме розвитку його інфраструктури [12].

Проведений аналіз свідчить, що завдяки упровадженню інноваційних рішень, нових інформаційних та перевізних технологій на транспорті, а також технічного переоснащення підприємств галузі поступово забезпечуються ефективні перетворення і модернізація автомобільного комплексу України, а інноваційні структурні зрушення формують прогресивну організаційно-правову модель функціонування ТДК України. Водночас, інноваційні процеси відбуваються переважно на великих транспортних підприємствах, тоді як впровадження інновацій на підприємствах транспортної галузі України в цілому ще не стало масовим і системним процесом, не зумовлене цілеспрямованою політикою менеджменту підприємств та не підкріплене відповідною політикою держави.

Інноваційний розвиток галузі гальмується наступними чинниками:

- нестачею фінансових ресурсів для впровадження інновацій у підприємствах транспортно-дорожнього комплексу;
- падінням обсягів перевезень;

- низьким рівнем рентабельності підприємств внаслідок застарілої матеріально-технічної бази;
- нераціональною структурою витрат [12].

Фактором, що негативно впливає на розвиток транспортної галузі України, є також відсутність фундаментальних наукових досліджень, які спрямовані на здійснення якісних змін у системі продуктивних сил, та недостатньою кількістю прикладних наукових досліджень у сфері ТД. Ще одним чинником повільні темпи реалізації структурних реформ у сфері транспортно-дорожнього комплексу, зокрема щодо розмежування господарських і управлінських функцій, реформування системи управління дорожнім господарством [23, с. 66].

Створення умов для розвитку автомобільного транспорту на інноваційній основі потребує активізації державної політики у напрямку посилення інноваційної складової державних програм розвитку транспортних підгалузей, стимулювання транспортних підприємств до впровадження інновацій, запровадження державної підтримки найважливіших інноваційних проектів та наукових досліджень у транспортній сфері. Для цього насамперед необхідно забезпечити реалізацію Транспортної стратегії України на період до 2020 р. на інноваційній основі, розробити і схвалити на вищому рівні найважливіші інноваційно-інвестиційні проекти, які дозволять вивести транспортно-дорожній комплекс України на новий технологічний рівень і створять умови для його інтеграції у європейську та світову транспортні системи. Також необхідно розробити механізми державної підтримки інноваційних проектів у транспортно-дорожньому комплексі та врахувати можливість її диференціації залежно від ступеня інноваційності проекту [23, с.66].

Державі необхідно збільшити обсяг витрат на наукову і науково-технічну діяльність в галузі транспорту і дорожнього господарства. При цьому державні кошти спрямовувати на фінансування інноваційних фундаментальних досліджень у транспортній сфері та прикладних

наукових розробок, які мають комплексний характер, тобто стосуються одночасно всіх транспортних підгалузей, а також які спрямовано на виконання інших державних функцій, наприклад, регуляторних.

### **1.3. Економічна суть і загальні методичні підходи щодо визначення ефективної діяльності транспортних перевезень**

Розрахунок економічної ефективності перевезень вантажів автомобільним транспортом є одним з основних етапів комерційної діяльності автомобільних підприємств. Під розрахунком економічної ефективності конкретного рейсу розуміється калькуляція і зіставлення всіх запланованих витрат із очікуваними або фактичними доходами. Наслідком подібних досліджень є виявлення економічного результату – прибутку чи збитку.

Метою врахування експлуатаційних витрат перевезень є достовірне визначення фактичних витрат, пов'язаних з рейсами, а також контроль за використанням ресурсів і коштів. Визначення точних витрат по транспортному засобу на кожному конкретному напрямку дозволяють автомобільним підприємствам з найменшим для себе ризиком удосконалити цінову політику.

Для подальшого розвитку економіки України велике значення має підвищення ефективності міжнародних перевезень. Основною вимогою при обґрунтуванні ефективності розвитку міжнародних перевезень є дотримання інтересів економіки країни, тобто аналізований варіант міжнародних перевезень повинен бути ефективним для економіки країни.

У транспортній галузі експлуатаційні витрати, які включаються в собівартість перевезень, регламентуються типовим Положенням, затвердженим наказом Міністерства транспорту України від 13.09.94 № 476 [26]. Відповідно до типового Положення витрати групуються за елементами таким чином: матеріальні витрати, витрати на оплату праці, відрахування на соціальні заходи, амортизація основних фондів, та ін..



Світовий ринок автомобільних перевезень характеризується значною кількістю чинників, які багато в чому відрізняються від особливостей внутрішньої союзної системи функціонування автомобільного транспорту. При виконанні міжнародних маршрутів особливе значення має міждержавне регулювання, різні податки і збори, специфіка експлуатаційних та інших витрат. Реально усвідомивши проблему відсутності загальновизнаного підходу до оцінки комерційної ефективності міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом, автомобільні підприємства на рівні своїх планово-економічних служб виробили власні методики розрахунку собівартості міжнародних рейсів.

Універсальна модель розрахунку економічної ефективності міжнародного рейсу дозволяє вирішити як оперативні, так і стратегічні завдання експлуатації автомобільних маршрутів. Під стратегічною функцією розуміється можливість використання моделі з метою визначення комерційної ефективності експлуатованого або запланованого маршруту. Оперативна функція полягає в систематичному контролі за комерційною ефективністю конкретних рейсів. У цьому випадку розрахунок потрібно виконувати для прямого (експортного) та зворотного (імпортного) напрямків [11, с. 117].

Позитивний ефект від міжнародних перевезень є умовою економічної доцільності їх виконання.

При розрахунку ефективності міжнародних перевезень приймається єдиний норматив економічної ефективності, рівний 0,15.

Затрати при визначенні ефективності ( $Z_e$ ) міжнародних перевезень розраховуються за формулою:

$$Z_e = V_e + P_n * K \quad (1.1),$$

де  $V_e$  – експлуатаційні витрати, пов'язані з міжнародними перевезеннями, грн.;

$P_n$  – єдиний норматив економічної ефективності (0,15);

К – капітальні вкладення в основні й оборотні фонди транспортних послуг, грн.

При розрахунку ефективності транспортних послуг порівнюються одержані від них доходи, виражені в іноземній валюті, із затратами на перевезення по тій частині маршруту, яка оплачується в цій валюті, а потім порівнюються затрати і результати за весь шлях перевезення ( по території України, за кордоном). В цьому випадку результати враховуються і в національній валюті, і в іноземній [6, с. 156].

Під час розрахунку ефективності міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом враховуються як безпосередні, так і супровідні додаткові результати ( ефекти) і затрати (збитки). Важливе значення також має точне формулювання поняття експорту транспортних послуг, експлуатаційних витрат і доходів в іноземній валюті ( валютні надходження і платежі).

Поняття «експорт транспортних послуг» на автомобільному транспорті включає:

- перевезення вантажів іноземних вантажовласників і вантажів української зовнішньої торгівлі.
- заправлення іноземних автотранспортних засобів паливно - мастильними матеріалами, надання технічної допомоги іноземним автотранспортним засобам, надання послуг екіпажам іноземних автотранспортних засобів, інші види робіт і послуг, оплачуваних у іноземній валюті.

Показник ефективності експорту ( $X_e$ ) транспортних послуг з врахуванням перерахунку іноземної валюти в національну:

$$X_e = (V_e - V_z) / k_v / 3, \quad (1.2)$$

де  $V_e$  - валютні надходження від експорту транспортних послуг, інвалюта;

$V_z$  – валютні затрати, інвалюта;

$k_v$  – коефіцієнт переведення іноземної валюти в національну;

З – затрати в національній валюті, грн.

Поточні витрати і одноразові затрати визначаються при розрахунку економічної ефективності в тій частці, яка оплачується іноземною валютою (забезпечую валютні надходження).

На автомобільному транспорті в експлуатаційні витрати по експорту транспортних послуг включається: основна і додаткова заробітна плата водіїв; відрахування на соціальне страхування; затрати на паливо; мастильні й інші експлуатаційні витрати; зношування й ремонт шин; поточний ремонт і технічне обслуговування автомобілів; амортизаційні відрахування, накладні витрати.

По вантажних перевезеннях в експлуатаційних витратах витрати на паливо необхідно визначати за світовими цінами з переведенням національну валюту за допомогою коефіцієнта:

$$Z_p = Z_{пн} * k_p, \quad (1.3)$$

де  $Z_{пн}$  – затрати на паливо в національній валюті, грн;

$k_p$  – коефіцієнт переведення національної валюти на паливов світові ціни.

При експорті послуг автомобільного транспорту капітальні вкладення в основні оборотні фонди ( $K_e$ ) визначаються за формулою:

$$K_e = C(t/T), \quad (1.4)$$

Де  $C$  – ціна транспортних засобів, що беруть участь в експорті послуг, і частина нормованих оборотних коштів, пропорційних цій вартості;

$t$  – час роботи транспортних засобів, діб;

$T$  – період роботи транспортних засобів, діб.

В оборотні фонди включаються також нормовані оборотні кошти за витратами в іноземній валюті, які переводяться в національну валюту за допомогою коефіцієнта  $k_v$  [6].

Валютні надходження на автомобільному транспорті обчислюються: при перевезенні вантажів іноземних власників, враховуючи



транзитні перевезення по території України, вантажів зовнішньоторговельних об'єднань, а також при виконанні робіт і послуг, наданих іноземним автотранспортним засобам.

На автомобільному транспорті валютні витрати складаються з:

1. Витрат на заробітну плату водіям.
2. Витрат на відрядження водіям автомобілів.
3. Платежів за паливно-мастильні матеріали.
4. Оплату дорожніх зборів.
5. Витрати на технічне обслуговування, ремонт рухомого складу й відновлення зносу та ремонту шин.
6. Витратина страхування.
7. Витрати на оформлення документів.
8. Оплату зборів на митниці.
9. Оплату амортизації.

Визначаючи ефективність транспортних послуг (Хен) на території України і за кордоном, застосовують формулу:

$$\text{Хен} = (\text{Вчв} * \text{кв} + \text{Дукртер} + \text{Дінтер}) / 3, \quad (1.5)$$

де Дукртер – доходи, отримані за міжнародні перевезення вантажів по території України, грн;

Дінтер – доходи в національній валюті, отримані за міжнародні перевезення вантажів за межами України, грн.

Ефективність від транспортних послуг (Етп) обчислюється за формулою:

$$\text{Етп} = \text{Вчв} * \text{кв} + \text{Дукртер} + \text{дінтер} - 3. \quad (1.6)$$

Показник ефективності діяльності транспортних підприємств за транспортними послугами розраховують, використовуючи формулу:

$$\text{Хеj} = \sum \text{Вчв} * \text{кв} / \sum \text{Зi}, \quad (1.7)$$

де j – індекс транспортного підприємства;

i – індекс транспортної операції.

Продуктивність діяльності транспортних підприємств за

транспортними послугами (Етп) визначається:

$$E_{тп} = \sum E_e. \quad (1.8)$$

Очікувані зміни собівартості автоперевезення після впровадження рекомендацій витрати віднесемо за перемінними та постійними статтями. Для розрахунку економічної ефективності виокремимо статті: витрати, які включають паливно-мастильні матеріали, та накладні витрати.

Економія витрат на паливно-мастильні матеріали після впровадження рекомендацій складає:

$$\Delta E_{пмм} = V_{пмм} * \theta_{рп}, \quad (1.9)$$

де  $\theta_{рп}$  – коефіцієнт, що характеризує скорочення витрат на паливно-мастильні матеріали після впровадження рекомендацій.

Далі розраховують коефіцієнт  $\theta_{рп}$ :

$$\theta_{рп} = (1 - V_{рп}/V_{пмм}), \quad (1.10)$$

де  $V_{рп}$ ,  $V_{пмм}$  – витрати на паливно-мастильні матеріали до і після впровадження рекомендацій, грн.

Розрахуємо економію накладних витрат:

$$\Delta E_{н.в.} = V_{н.в.} * \theta_{рп}, \quad (1.11)$$

де  $\theta_{рп}$  – коефіцієнт, що характеризує скорочення накладних витрат.

Коефіцієнт  $\theta_{рп}$  обчислюють таким чином:

$$\theta_{рп} = (1 - V_{рн.в.}/V_{н.в.}) \quad (1.12)$$

Економічну ефективність рейсу визначають за формулою:

$$E_{рейс} = Ц - С - (\Delta E_{п.в.} + \Delta E_{з.в.}), \quad (1.13)$$

де  $С$  – собівартість, грн;

$Ц$  – ціна перевезення, грн.

Транспорт – це життєво важлива галузь народного господарства будь-якої країни, яка забезпечує економічну безпеку і цілісність держави. Ця галузь є однією з найбільших основних ланок виробничої та спеціальної інфраструктури. Торгівля тісно пов'язана з транспортом [6, с. 154].

Іншими індикаторами, які використовуються для оцінки ефективності міжнародних автомобільних перевезень, є: своєчасність доставки вантаж,

тривалість доставки, витрати продуктів, продуктивність транспортних засобів, трудомісткість операцій.

*Своєчасність доставки вантажу* характеризує задоволення вимог на перевезення вантажу у відповідності із потребою на його доставку. Своєчасність доставки досягається узгодженням роботи транспорту та систем виробництва і споживання, які обслуговуються ним.

*Тривалість доставки* - характеризується часом перебування вантажів у дорозі з моменту закінчення навантаження партії вантажу на рухомий склад до моменту початку її вивантаження. Відношення відстані доставки до часу доставки характеризує швидкість доставки вантажу. З прискоренням доставки скорочується час перебування вантажу в оберті, що дозволяє очікувати річну економію капітальних вкладень на відтворення продукту.

*Втрати продуктів (вантажів)* - характеризує збитки підприємства в результаті понесених витрат внаслідок втрати вантажу. Його слід враховувати при обґрунтуванні доцільності використання спеціалізованого рухомого складу з метою запобігання втрати вантажу у процесі його транспортування, при виборі найбільш раціональних схем доставки вантажу. Збитки в результаті втрат вантажів звичайно враховуються за величиною фактичних втрат та вартості вантажу. Фактичний збиток буде більшим, бо він враховує час на відтворення втраченої продукції, витрати на додаткову робочу силу та засоби виробництва. Втрати можуть виникати і в результаті зниження якості продукції, і їх встановлюють за різницею цін на ґатунок продукції.

*Продуктивність транспортних засобів.* Показник характеризується кількістю вантажу, що перевозиться за одиницю часу на певну відстань, і вимірюється виробіткою у тоннах або тоннокілометрах за 1 годину роботи. Він показує ефективність використання транспортного засобу.

*Трудомісткість операцій* - це величина, обернена продуктивності. Цей показник характеризує ефективність роботи транспортних



підприємств. В залежності від прибутку підприємство планує розширення своїх виробничих потужностей, розміри преміювання, заходи по культурно-побутовому будівництву та т.і [32].

На наш погляд, за умови використання розглянутого інструментарію можна якісно і комплексно оцінити ефективність міжнародних перевезень та визначити шляхи підвищення їх результативності.

### **Висновки до розділу 1**

Транспорт є наразі однією з найбільш конкурентоспроможних галузей української економіки, що пояснюється зручним географічним положенням, яке надає можливість для ефективного використання транзитного потенціалу. Наразі транспортна система є однією з базових галузей економіки, розвиток, стабільність та якість якої створюють передумови для розвитку бізнесу, а також забезпечення національної безпеки.

Значення автомобільного транспорту для будь-якої країни винятково велике. Він виконує в державі важливі економічні, оборонні, соціально-політичні й культурні функції. Економічна роль транспорту полягає, насамперед, у тому, що він є органічною ланкою кожного виробництва, проводить безперервну й масову доставку всіх видів сировини, палива й продукції з пунктів виробництва в пункти споживання, а також здійснює поділ праці, спеціалізацію й кооперацію виробництва. Без транспорту немислимо раціональне розміщення виробництва, освоєння нових територій і природних багатств. До ключових факторів, що визначають розвиток автомобільного транспорту в Україні, можна віднести: природні передумови, системи державного регулювання, попит на транспортні послуги.

Розрахунок економічної ефективності перевезень вантажів автомобільним транспортом є одним з основних етапів комерційної діяльності автомобільних підприємств. Під розрахунком економічної

ефективності конкретного рейсу розуміється калькуляція і зіставлення всіх запланованих витрат із очікуваними або фактичними доходами. Наслідком подібних досліджень є виявлення економічного результату – прибутку чи збитку.

Метою врахування експлуатаційних витрат перевезень є достовірне визначення фактичних витрат, пов'язаних з рейсами, а також контроль за використанням ресурсів і коштів. Визначення точних витрат по транспортному засобу на кожному конкретному напрямку дозволяю автомобільним підприємствам з найменшим для себе ризиком удосконалити цінову політику.

Іншими індикаторами, які використовуються для оцінки ефективності міжнародних автомобільних перевезень, є: своєчасність доставки вантаж, тривалість доставки, витрати продуктів, продуктивність транспортних засобів, трудомісткість операцій. На наш погляд, за умови використання розглянутого інструментарію можна якісно і комплексно оцінити ефективність міжнародних перевезень та визначити шляхи підвищення їх результативності.

## **РОЗДІЛ 2. ОЦІНКА ЕФЕКТИВНОСТІ ЗДІЙСНЕННЯ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ**

### **2.1. Аналіз діяльності ТОВ "Київ Карго"**

ТОВ «Київ Карго» – українська транспортно-експедиторська компанія, що здійснює різноманітні міжнародні перевезення вантажу, а також надає комплекс логістичних послуг з складського сервісу та митного оформлення. Спектр послуг, що їх пропонує компанія, дає змогу організувати міжнародні перевезення вантажу за схемою «від дверей до дверей» чи будь-якою іншою схемою, яка підходить для клієнтів.

Цінова політика ТОВ «Київ Карго» абсолютно прозора. На вартість транспортування вантажу впливає багато факторів, які обговорюється під час попереднього діалогу з клієнтом. Ви самостійно можете впливати на вартість доставки вантажу, варіюючи ті чи інші фактори. Це робить співпрацю з підприємством привабливою для споживачів, і, відповідно, позитивно позначається на фінансових результат підприємства.

Проаналізуємо, у першу чергу, фінансові результати діяльності фірми ТОВ "Київ Карго". Базою для аналізу є “Звіт про фінансові результати” досліджуваного підприємства (додаток А). Результати аналізу подано у додатку В та табл. 2.1.

Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг) за останні 5 років збільшився з 148983,75 тис. грн. до 310313,7 тис. грн., тобто у 2,08 рази. Проте собівартість продукції зросла у 2,3 рази, що призвело до того, що темп зростання прибутків склав усього 1,39, при тому, що у 2017 році відбулося зменшення валового прибутку на 9849,6 тис. грн. порівняно з попереднім роком. Інші операційні доходи збільшилися за досліджуваний період у 3,97 рази, у той час як адміністративні витрати, обсяг яких є достатньо значним, зменшилися за останні 5 років на 4552,02 тис. грн.



Таблиця 2.1.

**Аналіз фінансових результатів ТОВ "Київ Карго" у 2013 – 2017 роках, млн. грн.**

Показник	Значення показника, млн грн.					Абсолютне відхилення			
	2013	2014	2015	2016	2017	2014/ 2013	2015/ 2014	2016/ 2015	2017/ 2016
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	148,98	184,52	221,12	265,57	310,31	35,54	36,60	44,45	44,74
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	112,88	140,04	172,70	205,55	260,14	27,15	32,66	32,85	54,59
Валовий прибуток	36,10	44,49	48,43	60,02	50,17	8,38	3,94	11,60	-9,85
Інші операційні доходи	3,20	9,82	12,72	12,74	12,72	6,62	2,91	0,02	-0,02
Адміністративні витрати	19,68	17,45	17,63	21,60	15,13	-2,23	0,18	3,97	-6,47
Інші операційні витрати	16,90	29,68	24,35	29,96	26,08	12,78	-5,34	5,62	-3,88
Фінансовий результат від операційної діяльності	2,72	7,17	19,17	21,20	21,69	4,45	12,00	2,03	0,49
Інші доходи	0,11	0,00	0,05	0,15	0,15	-0,11	0,05	0,10	0,00
Фінансові витрати	1,01	1,06	1,33	1,38	1,07	0,05	0,27	0,04	-0,31
Інші витрати	0,12	0,01	0,02	0,05	0,14	-0,11	0,01	0,03	0,09
Фінансовий результат до оподаткування	1,70	6,10	17,86	19,93	20,63	4,40	11,77	2,06	0,70
Витрати (дохід) з податку на прибуток	0,48	0,60	2,68	2,99	3,09	0,12	2,08	0,31	0,11
Чистий фінансовий результат	1,22	5,50	15,19	16,94	17,53	4,27	9,69	1,75	0,60

Джерело: розраховано автором на основі [Дод. А]

Інші операційні витрати збільшилися за останні 5 років на 54%, хоча у 2017 р. відбулося їх скорочення, що позитивно вплинуло на фінансові результати компанії.

У результаті оптимізації витрат фінансовий результат від операційної діяльності збільшився у 7,97 рази, при чому основний ріст спостерігався у 2014 – 2015 рр. Інші доходи підприємства зростали протягом останніх 5-ти років швидше за інші витрати, проте, порівняно з

фінансовими результатами підприємства, їх обсяг був незначним. Фінансові витрати підприємства у 2017 р. склали 1068,97 тис. грн., що на 5,7% більше за обсяг 2013 р., хоча на 12% менше за показник 2016 р. Фінансовий результат до оподаткування за досліджуваний період збільшився у 12,13 рази: з 1700,08 тис. грн. до 20628,41 тис. грн., а чистий фінансовий результат збільшився до 17534 тис. грн., що у 14,35 рази більше за 2013 р.

Проаналізуємо тепер структуру активів та джерел фінансування підприємства у 2013-2017 роках та дослідимо її динаміку. Дані для аналізу динаміки вартості активів подано у додатку Д та вигляді таблиці 2.2.

Таблиця 2. 2

**Динаміка вартості активів ТОВ "Київ Карго" у 2013-2017 роках, млн грн.**

Показник	Значення показника на 31.12., млн. грн					Абсолютне відхилення			
	2013	2014	2015	2016	2017	2014/ 2013	2015/ 2014	2016/ 2015	2017/ 2016
<b>1. Необоротні активи</b>	<b>2,67</b>	<b>3,78</b>	<b>4,58</b>	<b>5,64</b>	<b>6,73</b>	<b>1,10</b>	<b>0,80</b>	<b>1,07</b>	<b>1,08</b>
Нематеріальні активи	0,00	0,00	0,00	0,01	0,03	0,00	0,00	0,01	0,02
Основні засоби	2,67	3,78	4,57	5,63	6,70	1,10	0,80	1,06	1,07
<b>2. Оборотні активи</b>	<b>40,63</b>	<b>54,43</b>	<b>66,52</b>	<b>67,66</b>	<b>59,25</b>	<b>13,80</b>	<b>12,08</b>	<b>1,14</b>	<b>-8,41</b>
Запаси:	16,05	25,34	26,70	28,18	24,46	9,28	1,36	1,49	-3,72
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	20,96	24,20	30,45	27,09	19,25	3,25	6,24	-3,36	-7,83
Дебіторська заборгованість за розрахунками: з бюджетом	0,00	0,07	0,08	0,10	0,00	0,07	0,01	0,02	-0,10
Інша поточна дебіторська заборгованість	0,17	0,31	0,35	0,39	1,01	0,14	0,04	0,04	0,62
Гроші та їх еквіваленти	0,22	4,37	6,47	9,33	12,43	4,16	2,09	2,86	3,10
Витрати майбутніх періодів	1,14	0,00	1,41	1,47	0,00	-1,14	1,41	0,06	-1,47
Інші оборотні активи	2,10	0,14	1,07	1,10	2,09	-1,96	0,94	0,02	1,00
<b>Всього активів</b>	<b>43,31</b>	<b>58,21</b>	<b>71,09</b>	<b>73,30</b>	<b>65,98</b>	<b>14,90</b>	<b>12,88</b>	<b>2,21</b>	<b>-7,33</b>

Джерело: розраховано автором на основі [Дод. Б]

У період 2013-2017 рр. відбулося збільшення активів підприємства на 22673,23 тис грн., тобто у 1,52 рази – на кінець 2017 р. вони склали 65978,64 тис. грн. При цьому у 2017 році відбулося скорочення вартості майнових активів на 10% порівняно з 2016 р.

Аналізуючи динаміку зміни активів за групами, варто зауважити, що відбулося зростання необоротних активів майже на у 2,51 рази, до 6725,09 тис грн.. У період з 2013 по 2017 рр. динаміка необоротних активів була позитивною. Так, у 2014 році відбулося зростання їх вартості з 2674,44 тис грн. до 3777,05 тис грн., у 2015 р. – до 4577,67 тис грн., та до 5643,00 тис грн. у 2016. Необхідно зауважити, що зростання обсягів необоротних активів відбувалося у за рахунок зростання основних заходів, що вказує на вдосконалення матеріально-технічного забезпечення підприємства.

Необхідно зауважити, що у 2017 спостерігається зменшення оборотних активів підприємства, хоча у період з 2013 по 2016 ситуація була зворотною. Так, у 2013 році обсяг оборотних активів на підприємстві складав 39494,50 тис грн., у 2014 – 54429,30 тис грн., у 2016 – 66194,10 тис. грн. У 2017 році відбулося, як зазначалося, скорочення до 59251,50 тис. грн. Така ситуація пояснюється значним зниженням запасів (з 28184,22 тис грн. у 2016 році до 24461,89 тис грн. у 2017 р.) та дебіторської заборгованості (з 27086,40 тис грн. у 2013 році до 19254,94 тис. грн. у 2017 р.), що можна вважати позитивним явищем. У цілому, 2017 рік став переломним, оскільки до нього у компанії спостерігалось щорічне накопичення значних залишків запасів.

Необхідно зауважити, що витрати майбутніх періодів у 2013-2017 рр. також показували, переважно, негативну динаміку. Так, у 2013 р. вони склали 1136,47 тис грн., у 2014 р. істотно зменшилися до 1,37 тис грн., проте у 2015 році спостерігалось їх зростання на 1409,04 тис. грн., у 2016 р. – ще на 61,9 тис грн., при цьому у 2017 р. дана стаття активів зменшилася до 0.



Тепер перейдемо до розгляду пасивів підприємства. Інформацію для аналізу подано у додатку Є та наступній таблиці 2.3.

Таблиця 2. 3

**Динаміка вартості пасивів ТОВ "Київ Карго" у 2013-2017 роках.**

Показник	Значення показника на 31.12., млн. грн					Абсолютне відхилення			
	2013	2014	2015	2016	2017	2014/ 2013	2015/ 2014	2016/ 2015	2017/ 2016
<b>1. Власний капітал</b>	<b>0,13</b>	<b>5,63</b>	<b>6,37</b>	<b>7,14</b>	<b>8,00</b>	<b>5,50</b>	<b>0,75</b>	<b>0,76</b>	<b>0,86</b>
Зареєстрований (пайовий) капітал	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,00	0,00	0,00	0,00
Додатковий вкладений	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00
Нерозподілений прибуток	0,02	5,52	6,27	7,03	7,89	5,50	0,75	0,76	0,86
<b>2. Поточні зобов'язання і забезпечення</b>	<b>43,17</b>	<b>52,58</b>	<b>64,72</b>	<b>66,17</b>	<b>57,98</b>	<b>9,41</b>	<b>12,14</b>	<b>1,45</b>	<b>-8,19</b>
Короткострокові кредити банків	6,42	12,57	9,75	4,96	4,52	6,15	-2,82	-4,79	-0,45
Поточна кредиторська заборгованість за:	35,89	35,18	49,11	53,13	45,41	-0,71	13,94	4,02	-7,72
товари, роботи, послуги	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
розрахунками з бюджетом	0,30	0,14	0,26	1,54	0,98	-0,16	0,12	1,28	-0,57
розрахунками зі страхування	0,15	0,22	0,27	1,05	0,68	0,07	0,05	0,77	-0,36
розрахунками з оплати праці	0,37	0,52	0,68	0,69	0,85	0,15	0,16	0,00	0,16
Інші поточні зобов'язання	0,04	3,95	4,63	4,79	5,55	3,91	0,68	0,16	0,75
<b>Баланс</b>	<b>43,31</b>	<b>58,21</b>	<b>71,09</b>	<b>73,30</b>	<b>65,98</b>	<b>14,90</b>	<b>12,88</b>	<b>2,21</b>	<b>-7,33</b>

Джерело: розраховано автором на основі [Дод. Б]

У 2017 році порівняно з попереднім періодом джерела фінансування знизилися на 7329,06 тис грн. за рахунок зниження позикового капіталу. Власний капітал, у той самий час, зріс на 12%, що викликано, у першу чергу, зростанням обсягів нерозподілених прибутків на 859,79 тис грн., що свідчить про те, що керівництво підприємства обрало шлях інвестування прибутків у розвиток підприємства. Необхідно зауважити, що 2017 р. став

переломним роком, оскільки до цього відбувалося постійне зростання обсягів позикового капіталу (у 2014 р. він зріс на 9406,37 тис грн., у 2015 – на 12139,97 тис грн. У 2016 році спостерігалось уповільнення темпів його зростання – обсяг запозичень збільшився усього на 1447,69 тис грн., а вже у 2017 р. скоротився на майже 8187,48 тис грн.).

Таким чином, протягом останнього року позикові кошти підприємства зменшилися на 12% за рахунок зниження кредитів банків та заборгованості за товари та послуги. Тепер проаналізуємо структуру активів та пасивів та її зміну динаміку. У 2017 році питома вага необоротних активів у структурі активів в цілому зменшилася зростаючи з 6,18 до 10,19%. Зрозуміло, що питома вага оборотних активів зменшилася відповідно. Це відбулося за рахунок значного зниження протягом 2015-2017 рр. обсягів дебіторської заборгованості та запасів ( у порівнянні з 2013-2014 рр.) (рис. 2.1).

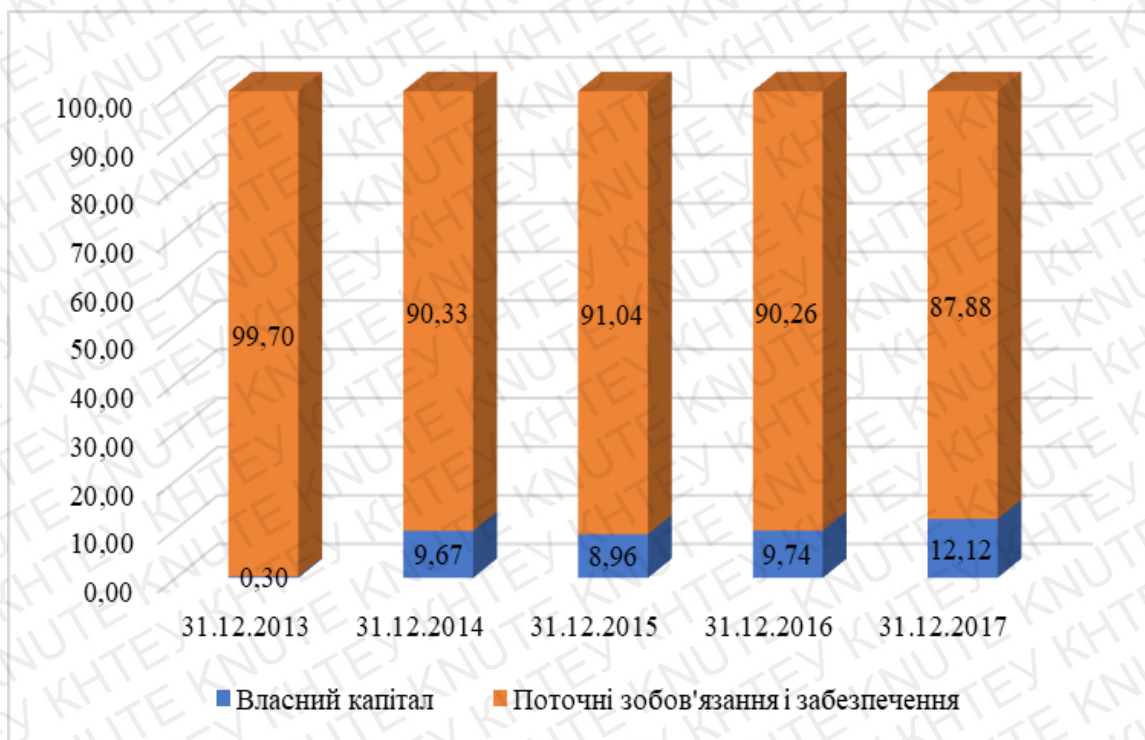


**Рис. 2.1. Структура активів ТОВ "Київ Карго" у 2013 - 2017 роках**

Джерело: розраховано автором на основі [Дод. Б]



У структурі пасивів відбулися зміни, пов'язані зі зростанням частки власного капіталу. З огляду на те, що на 31 грудня 2017 року власний капітал склав 12%, зауважимо, що підприємство здійснює політику фінансування за рахунок зовнішніх джерел. Позиковий капітал, відповідно, складає 88% джерел фінансування, при цьому поточні зобов'язання за розрахунками за товари і послуги складають 69% усіх зобов'язань компанії (рис. 2.2).



**Рис. 2.2. Структури пасивів ТОВ "Київ Карго" у 2013 –2017 роках**

Джерело: розраховано автором на основі [Дод. Б]

Перейдемо до аналізу показників оборотності активів підприємства (табл. 2.4). Період обороту оборотних активів у 2017 році знизився майже на 20 днів і склав 64 дні. Протягом 2015–2017 років, на відміну від попередніх років, відбулося зменшення періоду обороту кредиторської та дебіторської заборгованості, що є позитивним показником діяльності компанії. Для подальшого збільшення періоду обороту кредиторської заборгованості необхідно, на нашу думку, встановлення нормальних



відносин з кредиторами, що і дозволить оперувати позиковими коштами протягом довшого проміжку часу.

Таблиця 2.4

**Аналіз показників оборотності активів ТОВ "Київ Карго" у 2013 – 2017 роках.**

Показник	2013	2014		2015		2016		2017	
	Факт	Факт	Абсолютне відхилення	Факт	Абсолютне відхилення	Факт	Абсолютне відхилення	Факт	Абсолютне відхилення
1. Період обороту, днів									
Всіх оборотних активів	83,26	94,98	11,72	96,45	1,47	83,46	-12,99	63,73	-19,74
Запасів	9,07	5,83	-3,24	5,06	-0,77	4,68	-0,38	4,69	0,01
Дебіторської заборгованості	40,61	40,11	-0,51	41,88	1,78	31,40	-10,48	19,58	-11,83
Кредиторської заборгованості	83,00	85,80	2,80	87,81	2,01	75,34	-12,47	56,00	-19,33
2. Коефіцієнт оборотності, разів									
Всіх оборотних активів	4,32	3,79	-0,53	3,73	-0,06	4,31	0,58	5,65	1,34
Запасів	39,70	61,78	22,08	71,16	9,38	76,96	5,80	76,74	-0,22
Дебіторської заборгованості	8,86	8,98	0,11	8,60	-0,38	11,46	2,87	18,39	6,93
Кредиторської заборгованості	4,34	4,20	-0,14	4,10	-0,10	4,78	0,68	6,43	1,65
3. Тривалість операційного циклу, днів	61,10	72,38	11,28	69,23	-3,15	55,98	-13,25	36,56	-19,42

Джерело: розраховано автором на основі [Дод. А та Б]

Шляхами подальшого пришвидшення оборотності активів є збільшення обсягів товарообороту, перегляд політики складування, укладання з партнерами угод, що регламентуватимуть систему розрахунків та періоди погашення дебіторської заборгованості. Для збереження існуючої тенденції необхідно і далі нарощувати прибутки підприємства. Для цього варто переглянути усі статті витрат підприємства, мінімізувати їх, усунути від управління персонал, що не може ефективно працювати або припускається серйозних прорахунків, проаналізувати можливості отримання додаткових доходів тощо.

Перейдемо до аналізу показників ліквідності та платоспроможності підприємства (табл.2.5.). Коефіцієнт швидкої ліквідності вказує на можливості підприємства розрахуватися за поточними зобов'язаннями найближчим часом.

Таблиця 2.5.

**Аналіз показників фінансової стійкості та ліквідності активів**

**ТОВ "Київ Карго" у 2013 – 2017 роках.**

Показники	Роки									
	На 31.12. 2013	На 31.12. 2014			На 31.12. 2015		На 31.12. 2016		На 31.12. 2017	
	Факт	Факт	Абсолют-не відхилення	Факт	Абсолют-не відхилення	Факт	Абсолют-не відхилення	Факт	Абсолют-не відхилення	
Коефіцієнт фінансової автономії	0,003	0,097	0,094	0,090	-0,007	0,097	0,008	0,121	0,024	
Коефіцієнт заборгованості	0,997	0,903	-0,094	0,910	0,007	0,903	-0,008	0,879	-0,024	
Коефіцієнт швидкої ліквідності	0,0051	0,0832	0,0781	0,0999	0,0167	0,1410	0,0411	1,4116	1,2706	
Коефіцієнт абсолютної ліквідності	0,9148	1,0352	0,1204	1,0060	-0,0292	1,0004	-0,0056	0,9944	-0,005	
Коефіцієнт маневреності	-0,0852	0,0352	0,1204	0,0060	-0,0292	0,0004	-0,0056	-0,005	-0,006	

Джерело: розраховано автором на основі [Дод. Б]

У нашому випадку показник дорівнює 1,41 та має тенденцію до зростання (у 2013 році він склав 0,0051), що свідчить про відсутність передумов для посилення кредитної залежності підприємства. Загальний коефіцієнт ліквідності вказує на можливість покриття кредитів підприємства за рахунок всіх його оборотних активів. Значення даного показника також є задовільним.

Коефіцієнт маневреності вказує на можливості підприємства реагувати на швидку зміну кон'юнктури ринку. Даний показник не є задовільним, так як він вказує на те, що підприємство не зможе швидко відреагувати на зміни ситуації на ринку, використання ресурсів

характеризується незначною гнучкістю. Проте даний показник показує позитивну динаміку (з -0,0852 у 2013 р. до -0,0056 у 2017 р.).

Як видно з таблиць, у 2016-2017 рр. відбулося покращення фінансових результатів підприємства, у той час як у 2013-2015 рр. ТОВ "Київ Карго" мало істотні проблеми з забезпеченістю власним капіталом. Наразі фінансове положення ТОВ "Київ Карго" можна характеризувати як нестійке, проте таке, що показує позитивну динаміку. За умови збереження існуючих тенденцій можна очікувати, що у перспективі фінансові результати та майновий стан підприємства будуть істотно покращуватися.

## **2.2. Аналіз статистичних методів контролю для визначення номенклатури показників та контролю якості транспортних послуг ТОВ «Київ Карго»**

Як зазначалося у вище, ТОВ "Київ Карго" протягом останніх років надає споживачам послуги з автомобільних перевезень вантажів. Значну увагу підприємство приділяє оцінці якості послуг, які надаються споживачам, у результаті чого на підприємстві існує система контролю якості транспортних послуг.

У процесі управління якістю ТОВ "Київ Карго" вважає найбільш активними компонентами оцінки якості транспортних послуг такі:

- надійність (виконання в строк усіх перевезень, кількість аварій, які призвели до псування вантажів);
- відповідальність (надання гарантій клієнтам підприємства, відповідність якості надання послуг очікуванням клієнтів);
- доступність (легкість встановлення контактів клієнтів з підприємством, можливість забезпечення постійного контакту);



- безпека перевезення вантажів ( кількість випадків втрати/ псування вантажів).

Окрім цього, зважаючи на те, що досліджуване підприємство працює у сфері послуг, до уваги при оцінці якості обслуговування клієнтів беруться такі критерії як ввічливість персоналу, комунікабельність, культура обслуговування. Попри те, що зазначені показники досить важко оцінити кількісно, завдяки комунікації з клієнтами компанія вважає за доцільне постійно відслідковувати зміну цих характеристик.

Причиною, через яку ТОВ "Київ Карго" використовує саме статистичні методи контролю якості - значне зниженні витрат на їх проведення порівняно з органолептичними методами. Досліджуване підприємство здійснює контроль якості послуг

- під час регулювання технологічного процесу з метою утримання його в заданих рамках;
- під час формування вимог до послуг, які надаються персоналом підприємства.

Для контролю технологічних процесів здійснюється статистичний аналіз точності і стабільності технологічних процесів і їх статистичного регулювання. При цьому за еталон беруть допуски на контрольовані параметри, задані в технологічній документації, і завдання полягає в жорсткому утриманні цих параметрів у встановлених межах. Може бути також поставлене завдання пошуку нових режимів виконання операцій з метою підвищення ефективності транспортних операцій.

Статистичні методи допомагають ТОВ "Київ Карго" вимірювати, описувати, аналізувати, тлумачити та моделювати результати транспортних операцій навіть в умовах обмежених даних про них. Статистичний аналіз даних може забезпечити краще розуміння природи, масштабу та причини змін показників результативності міжнародних

операцій ТОВ "Київ Карго", що дозволяє сформувати стратегію вдосконалення практики їх надання.

З використанням статистичних методів ТОВ "Київ Карго" отримує можливість краще використати доступні дані, що підвищує якість прийняття управлінських рішень і, відповідно, знижує ризики для підприємства.

Наразі ТОВ "Київ Карго" використовує такі статистичні методи чи сукупності методів: описова статистика – дані про витрати на окремі рейси, систематизація та групування видатків відповідно до напрямів здійснення перевезень тощо; перевірка гіпотез – проведення розрахунків, якими можуть бути показники діяльності підприємства за умови зміни одного або декількох вхідних параметрів; регресійний аналіз – встановлення залежності між окремими показниками діяльності підприємства та отримання можливості моделювати оптимальні умови здійснення операцій; аналіз часових рядів – визначення тенденцій зміни окремих показників діяльності підприємства для прогнозування їх поведінки у майбутньому тощо.

Вибір конкретного методу, який застосовується ТОВ "Київ Карго" у тій чи іншій ситуації, а також спосіб його застосування залежить від обставин та цілей і завдань, які є неоднаковими у різних ситуаціях. Описова статистика дає можливість побачити реальну ситуацію на підприємстві не лише спеціалістам у тій чи іншій сфері, а також працівникам, які не обізнані з технічними особливостями здійснення окремих операцій.

Більшість застосовуваних ТОВ "Київ Карго" показників, що характеризують якість транспортних послуг, можна поділити на три групи: тимчасові показники; показники надійності; показники гнучкості.

Розглядаючи тимчасові показники, які використовуються ТОВ "Київ Карго", необхідно відзначити, що ці критерії демонструють спроможність досліджуваного підприємства відповідати вимогам клієнтів, які не є постійними.

До тих показників, які можна віднести до цієї групи, належать: швидкість доставки вантажів, вікно подачі та вікно доставки, частота відправлень.

Зважаючи на те, що ТОВ "Київ Карго" здійснює доставку у тому числі вантажів, термін придатності яких є обмеженим (продукти харчування, свіжі квіти), швидкість доставки вантажів є одним з ключових критеріїв якості надання послуг підприємства. Спроможність підприємства оперативна знайти транспортний засіб, який відповідає вимогам клієнтів, є однією з переваг перед конкурентами. На досліджуваному підприємстві ведеться статистика часу від звернення споживача до реального пошуку можливості для виконання запиту, і з кожним роком оперативність обслуговування ТОВ "Київ Карго" зростає.

Статистичним аналізом на досліджуваному підприємстві охоплюються також такі характеристики транспортної послуги як вікно подачі та вікно доставки. Так, вікно подачі означає часовий проміжок, у яких може здійснюватися подача транспортного засобу для клієнта. Наразі ТОВ "Київ Карго" адаптує свою діяльність до потреб клієнтів, у результаті час між виникненням потреби у перевезенні і її виконанням за останні 5 років істотно скоротився.

Вікно доставки показує, наскільки час завершення перевезення відповідає початковим очікуванням замовника: на репутацію перевізника негативно впливає не лише запізнення, але і дуже рання доставка. Метою



ТОВ "Київ Карго" є гарантована точність доставки, яка дасть клієнтам компанії можливість якісного та повного планування.

Для оцінки ефективності роботи досліджуване підприємство також використовує такий показник як частота відправлень. Фактично цей показник характеризує, наскільки затребуваними є послуги підприємства, оскільки чим більшим є число відправлень, тим, відповідно, більша кількість споживачів змогла отримати послуги досліджуваного підприємства.

Наступною групою показників, що використовуються ТОВ "Київ Карго", є показники надійності, що характеризують здатність транспортної системи забезпечувати заявлені характеристики функціонування. Основними індикаторами, які використовуються компанією, є пунктуальність та схоронність.

Пунктуальність у процесі оцінки якості транспортних послуг ТОВ "Київ Карго" розраховується як відсоток підтримки тимчасових характеристик у межах заявленого або узгодженого з клієнтом інтервалу, тобто характеризує узгодженість дій підприємства із замовленням клієнта. Окрім цього, додатковим індикатором є також середній час затримки, тобто наскільки точно досліджуване підприємство виконує подачу транспортних засобів, а також їх доставку до місця призначення

Схоронність вантажів – це частка товарів, які доставлені до пункту призначення без ушкоджень. Зважаючи на те, що за винятком 2015 р. рівень схоронності вантажів ТОВ "Київ Карго" дорівнював 100%, будь-які інші індикатори для оцінки не використовувалися.

Третьою групою показників, які використовуються ТОВ "Київ Карго", є показники гнучкості. Зазначена характеристика показників є найбільш складною для кількісної оцінки, оскільки вона характеризує здатність

підприємства пристосовуватися до зміни умов обслуговування. До показників, які у своїй діяльності використовує ТОВ "Київ Карго", належать: можливість прискорення або затримки доставки на прохання клієнта, переадресація вантажів, надання додаткових провізних можливостей понад заздалегідь погодженого обсягу.

Характерним для ТОВ "Київ Карго" є те, що підприємство активно працює над тим, щоб стати більш гнучким та забезпечити високу якість надання послуг клієнтам. При цьому, зважаючи на те, що ТОВ "Київ Карго" здійснює міжнародні перевезення, забезпечити зміни маршруту або автомобіля для забезпечення більшої місткості часом буває досить важко.

Загалом, можна констатувати, що протягом останніх років відбулося істотне покращення якості послуг ТОВ "Київ Карго" за усіма розглянутими критеріями. Зокрема, вікно подачі зменшилося з 49 годин до 32 годин, хоча у 2015 спостерігалось певне погіршення цього показника. Вікно доставки також скоротилося з 6 годин до 3,5 годин, при чому на наш погляд цей показник все ще є достатньо значним. Істотно за досліджуваній період збільшилася частота відправлень, що вказує на істотне пожвавлення господарської діяльності підприємства. Нині на тиждень здійснюється у середньому 204 відправлення, що у майже у 5,4 рази більше ніж у 2013 р. Важливо відзначити, що протягом досліджуваного періоду (за виключенням 2015 р.) рівень схоронності вантажів складав 100%, таким чином звертаючись до досліджуваного підприємства, клієнти можуть бути певні у тому, що їх вантажі будуть доставлені цілими та неушкодженими.

За останні 5 років істотно зріс рівень пунктуальності, тобто строки, у які виконуються замовлення, у 2017 р. у середньому на 95,3 % відповідали строкам, які були б оптимальними для клієнтів. Середній час затримки

перевізника також скоротився за досліджуваний період та склав 0,5 години, що є прийнятним для міжнародних перевезень (табл. 2.6).

Таблиця 2.6.

**Динаміка показників якості надання транспортних послуг ТОВ  
«Київ Карго» у 2013 – 2017 рр.**

Показник	2013	2014		2015		2016		2017	
	Факт	Факт	Абсолют-не відхилення	Факт	Абсолют-не відхилення	Факт	Абсолют-не відхилення	Факт	Абсолют-не відхилення
Вікно подачі, годин	49,0	47,0	-2,0	48,0	1,0	34,0	-14,0	32,0	-2,0
Вікно доставки	6,0	6,0	0,0	5,0	-1,0	4,0	-1,0	3,5	-0,5
Частота відправлень (на тиждень)	38,0	46,0	8,0	78,0	32,0	116,0	38,0	204,0	88,0
Пунктуальність	83,0	86,0	3,0	85,5	-0,5	89,6	4,1	95,3	5,7
Середній час затримки, годин	1,2	0,7	-0,5	0,7	0,0	0,5	-0,2	0,5	0,0
Схоронність	100,0	100,0	0,0	98,6	-1,4	100,0	1,4	100,0	0,0
Можливість прискорення доставки вантажів	Не передбачається, можливе скорочення вікна доставки								
Можливість затримки доставки вантажів	Не передбачалося					Можливе за умови попередження за 24 години			
Переадресація вантажів	Не можлива			Можлива за додаткову плату					
Надання додаткових провізних можливостей	Не можливе							Можливе для внутрішніх перевезень	

Джерело: складено на основі даних підприємства

Значні позитивні зрушення відбулися також і забезпечення гнучкості надання послуг підприємством. Зокрема, за умови надання запиту не менш ніж за 24 години, ТОВ "Київ Карго" має можливість затримати доставку товарів на склад отримувача. Також з 2015 р. можливою є переадресація відправлення вантажів за додаткову плату.



Таким чином, здійснений аналіз вказує на те, що досліджуване підприємство докладає значних зусиль для формування ефективної системи управління якістю. При цьому ТОВ «Кий Карго» звертає увагу не лише на кількісні показники, але також враховує у своїй діяльності якісні індикатори, які є досить важливими для підприємства на нинішньому етапі розвитку.

Відзначимо, що перелік індикаторів, за якими ТОВ «Кий Карго» здійснює оцінку постійно розширюється, оскільки компанія постійно розвивається, і, відповідно, усе більша кількість аспектів її діяльності потребує якісної оцінки.

Поряд з використанням показників, які вказують на якість наданих послуг, підприємство також активно здійснює розрахунки показників ефективності міжнародних перевезень, порівнюючи доходи, отримані внаслідок реалізації операцій, та витрати, які були понесені для їх генерування. Поєднання інструментів, які дозволяють оцінити економічні умови проведення операцій, а також якість надання послуг споживачам, забезпечують передумови для формування підприємством низки заходів, які дозволяють покращувати позиції на ринку та збільшувати обсяги діяльності.

Загалом, необхідно відзначити, що ТОВ «Київ Карго» приділяє значну увагу оцінці якості наданих послуг, усвідомлюючи значення цього процесу у розвитку підприємства. Відповідність послуг очікування і потребам споживачів на конкурентному ринку є основою для отримання прибутків, оскільки ринок автомобільних перевезень перебуває, як зазначалося, під впливом інноваційного фактору і, відповідно, саме моніторинг змін, які на ньому відбуваються, та імплементація інноваційних підходів до управління, комунікації з клієнтами та контролю за перебігом операцій є основою для укріплення позицій підприємства на ринку. Стратегія ТОВ

«Кий Карго» враховує вплив зазначеного фактору та базується на тезі, що якість послуг є основою ринкового успіху підприємства.

### **2.3. Аналіз ЗЕД та автомобільних перевезень в міжнародній економічній діяльності**

ТОВ "Київ Карго" здійснює міжнародні перевезення вантажів до країн близького зарубіжжя та Західної Європи і в зворотному напрямку.

На сьогоднішній день компанія працює з більш ніж з 50-ма постійними клієнтами (у 2013 році їх було 22). При цьому, необхідно зазначити, що протягом останніх років географія автоперевезень істотно розширилася: у 2013 р. ТОВ "Київ Карго" здійснювало перевезення лише до країн СНД, тоді як починаючи з 2014 р. компанія почала активно здійснювати перевезення до країн ЄС (табл. 2.7.).

*Таблиця 2.8.*

#### **Динаміка географічної структури автомобільних перевезень ТОВ "Київ Карго" у 2013 — 2017 рр.**

тис. грн.

Показник	2013	2014		2015		2016		2017	
	Факт	Факт	Абсолютне відхилення	Факт	Абсолютне відхилення	Факт	Абсолютне відхилення	Факт	Абсолютне відхилення
СНД	26218,64	25411,28	-807,36	32934,94	7523,66	31960,93	-974,02	34213,00	2252,07
ЄС	0,00	13197,06	13197,06	22788,04	9590,98	40763,39	17975,35	58965,76	18202,37
Усього	26218,64	38608,35	12389,70	55722,98	17114,64	72724,32	17001,33	93178,76	20454,44

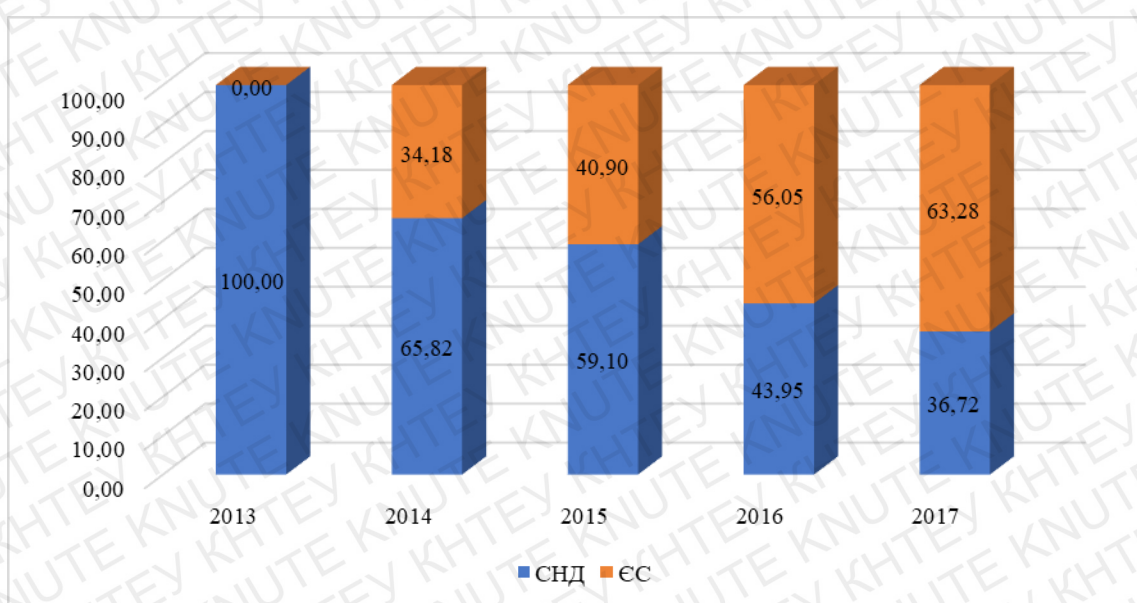
Джерело: складено на даних підприємства

Як видно з представленої таблиці, протягом досліджуваного періоду відбулося як розширення географії автомобільних перевезень, так і зростання обсягів діяльності за кожним з напрямів. Попит на автомобільні перевезення до СНД протягом досліджуваного періоду був непостійним (у 2014 та 2016 роках спостерігалось зменшення обсягів виручки від надання транспортних послуг за даним напрямом). Найбільш істотне зростання



попиту спостерігалось за такими напрямками як Польща та Угорщина, а обсяги перевезень до Німеччини, у свою чергу, зменшилися у порівнянні з 2015 р.

У цілому, протягом досліджуваного періоду відбулося зростання обсягів діяльності підприємства. Втім, необхідно зауважити, попри існуючі тенденції основним напрямом перевезень, на якому спеціалізується підприємство, є країни ЄС, тоді як частка СНД (внаслідок ускладнень відносин з Росією) істотно зменшилася (рис.2.3.).



**Рис. 2.3. Географічна структура міжнародних автомобільних перевезень ТОВ "Київ Карго" у 2013 – 2017 рр., %**

Джерело: складено на даних підприємства

Окрім автомобільних перевезень ТОВ "Київ Карго" надає своїм клієнтам ряд додаткових послуг, зокрема щодо пакування вантажів, їх страхування. Це сприяє підвищенню попиту на послуги підприємства та розширенню обсягів його діяльності у сфері транспортних перевезень.

Таким чином, здійснений аналіз засвідчив, що досліджуване підприємство протягом досліджуваного періоду підприємство істотно збільшило обсяги транспортних перевезень. Це пов'язано з тим, що даний



напрямок діяльності є прибутковим і дозволяє підприємству істотно збільшити обсяги фінансових надходжень.

За даними, отриманими на підприємстві, рівень якості транспортних послуг, що надаються підприємством, є достатньо високим, втім існують резерви для їх удосконалення, оскільки ТОВ "Київ Карго" поки що не впровадив у свою діяльність інформаційні технології, таким чином споживачі не мають можливості дізнаватися про тарифи на транспортні послуги через мережу Інтернет, відслідковувати стан вантажів у режимі реального часу тощо.

Необхідно зауважити, що досліджуване підприємство реалізує стратегію диференційованих цін, тобто за умови погіршення умов транспортування компанія підвищує тариф за транспортні послуги, що позитивно позначається на фінансових результатах підприємства. На наш погляд, діяльність ТОВ "Київ Карго" у сфері автомобільних перевезень провадиться обґрунтовано, що позитивно позначається на результатах його господарської діяльності.

Провівши аналіз діяльності ТОВ "Київ Карго" у сфері міжнародних автомобільних перевезень, оцінимо їх ефективність. Ефективність діяльності господарського суб'єкта розраховується шляхом порівняння доходів від діяльності та витрат, понесених для отримання такого результату.

До витрат ТОВ "Київ Карго", понесених для організації автомобільних перевезень, належать: витрати, пов'язані з лізингом транспортних засобів, експлуатаційні витрати підприємства, управлінські витрати, витрати на страхування (вартість СМР страхування включається у вартість усіх рейсів, що здійснюються підприємством), витрати на паливо, витрати на оплату праці водіїв, витрати на страхування життя водіїв, витрати на відкриття віз водіям, добові водіям.

На наш погляд, для визначення напрямів підвищення ефективності діяльності ТОВ "Київ Карго", доцільно розрахувати ефективність

автомобільних перевезень за кожним з напрямів, що обслуговуються підприємством.

У першу чергу необхідно оцінити ефективність автомобільних перевезень до СНД (табл. 2.7).

**Таблиця 2.7**

**Динаміка показників ефективності автомобільних перевезень до СНД у 2013 – 2017 р., тис. грн.**

Показник	Значення показника, тис. грн.					Абсолютне відхилення			
	2013	2014	2015	2016	2017	2014/ 2013	2015/ 2014	2016/ 2015	2017/ 2016
Чистий дохід від автомобільних перевезень	26218,64	25411,28	32934,94	31960,93	34213,00	-807,36	7523,66	-974,01	2252,07
Витрати, пов'язані з лізингом транспортних засобів	7119,82	6233,77	9367,61	6895,15	6652,41	-886,05	3133,84	-2472,46	-242,74
Експлуатаційні витрати	3021,99	3069,15	3844,67	3974,84	4685,12	47,16	775,52	130,17	710,28
Управлінські витрати	1840,13	2193,82	2552,67	3165,72	3521,35	353,69	358,85	613,05	355,63
Витрати на страхування	1493,88	1583,51	2449,96	2390,20	2393,20	89,63	866,45	-59,76	3,00
Витрати на паливо	3132,10	3230,87	3728,10	4071,87	4375,36	98,77	497,23	343,77	303,49
Витрати на оплату праці водіїв	2480,64	2852,74	3038,78	3472,90	3720,96	372,10	186,04	434,12	248,06
Витрати на страхування життя водіїв,	494,19	449,62	548,45	488,38	484,50	-44,57	98,83	-60,07	-3,88
Добові водія.	1581,41	1438,77	1755,05	1562,80	1550,40	-142,64	316,28	-192,25	-12,40
Усього витрат	21164,16	21052,24	27285,30	26021,82	27383,29	-111,92	6233,06	-1263,48	1361,47
Ефект міжнародних автомобільних перевезень	5054,49	4359,05	5649,65	5939,11	6829,70	-695,44	1290,60	289,46	890,59
Коефіцієнт ефективності міжнародних автомобільних перевезень	1,24	1,21	1,21	1,23	1,25	-0,03	0,00	0,02	0,02

Джерело: складено на даних підприємства

Здійснені розрахунки свідчать, що у цілому протягом останніх п'яти років діяльність ТОВ "Київ Карго" у сфері перевезень автомобільним транспортом була достатньо ефективною: у 2017 р. коефіцієнт ефективності дорівнював 1,25, що більше за показник 2013 року.

Необхідно зауважити, що у 2014 — 2015 рр. відбувалося зниження ефективності автомобільних перевезень до СНД, проте у 2016 та 2017 рр.

спостерігалось підвищення результативності діяльності підприємства за даним напрямом.

Найбільшу статтю витрат ТОВ "Київ Карго" складають витрати, пов'язані з лізингом транспортних засобів, а також експлуатаційні витрати. Характерним є зниження у 2014 р. лізингових витрат підприємства. Це пов'язано, на наш погляд, з тим, що у 2015 році було розширено географію діяльності підприємства, при цьому кількість автомобілів, що було взято у лізинг збільшилися незначно, що призвело до зменшення лізингових витрат.

Наступним етапом є оцінка ефективності автомобільних перевезень до країн ЄС (табл. 2.8).

**Таблиця 2.8**

**Динаміка показників ефективності автомобільних перевезень до країн ЄС у 2014 – 2017 р., тис. грн.**

Показник	Значення показника, тис грн.				Абсолютне відхилення		
	2014	2015	2016	2017	2015/ 2014	2016/ 2015	2017/ 2016
Чистий дохід від автомобільних перевезень	13197,06	22788,04	40763,39	58965,76	9590,98	17975,35	18202,37
Витрати, пов'язані з лізингом транспортних засобів	3930,39	7320,02	13309,8	17313,8	3389,63	5989,78	4004
Експлуатаційні витрати	1521,1	2752,32	4735,92	7144,15	1231,22	1983,6	2408,23
Управлінські витрати	926,23	1967,36	3047,15	5219,84	1041,13	1079,79	2172,69
Витрати на страхування	751,91	1420,04	2765,43	3954,91	668,13	1345,39	1189,48
Витрати на паливо	1281,57	1927,92	3460,43	5036,57	646,35	1532,51	1576,14
Витрати на оплату праці водіїв	1430,02	2619,11	3796,35	5610,54	1189,09	1177,24	1814,19
Витрати на страхування життя водіїв,	496,9	417,28	1007,92	1036,8	-79,62	590,64	28,88
Добові водіяам.	911,64	1320,94	2270,82	2858,74	409,3	949,88	587,92
Усього витрат	11249,83	19744,99	34393,88	48175,32	8495,16	14648,89	13781,44
Ефект міжнародних автомобільних перевезень	1947,23	3043,05	6369,51	10790,44	1095,82	3326,46	4420,93
Коефіцієнт ефективності міжнародних автомобільних перевезень	1,17	1,15	1,19	1,22	-0,02	0,04	0,03

Джерело: складено на даних підприємства



Результативність міжнародних перевезень за даним напрямом є нижчою за СНД: у 2014 р. коефіцієнт ефективності склав 1,17, у 2017 р. - 1,19 р. При цьому, у 2015 р. спостерігалось зниження показника ефективності, а у 2016 — 2017 рр. спостерігалось його підвищення.

На наш погляд нижчі показники ефективності міжнародних перевезень до країн ЄС пояснюються низькими цінами підприємства для цього напрямку. Зважаючи на те, що активно розвивати європейський вектор підприємство почало лише у 2014 році, для поступового нарощування попиту ТОВ "Київ Карго" використало стратегію низьких цін, яка виправдала себе, хоча і призвела до того, що рівень ефективності є невисоким. Нами було також розраховано показники ефективності автомобільних перевезень у цілому по підприємству (табл.2.9).

**Таблиця 2.9**

**Динаміка показників ефективності автомобільних перевезень ТОВ**

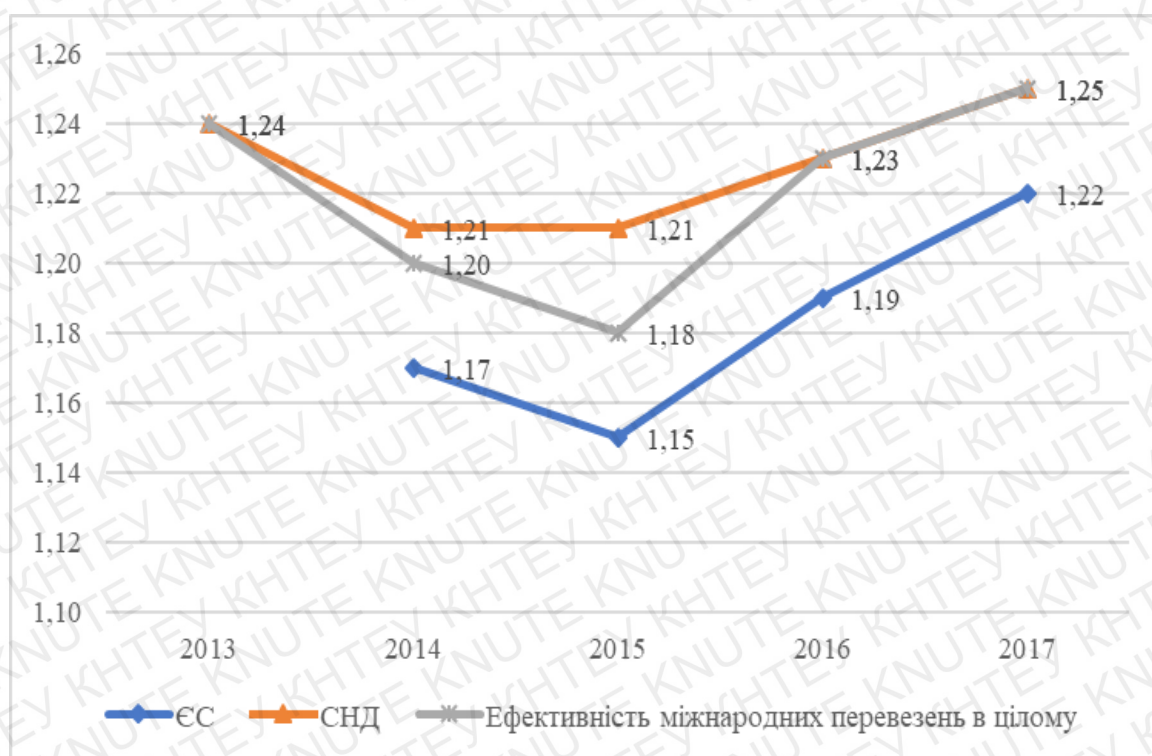
**"Київ Карго" у 2013 – 2017 р.**

Показник	Значення показника, тис грн.					Абсолютне відхилення			
	2013	2014	2015	2016	2017	2014/ 2013	2015/ 2014	2016/ 2015	2017/ 2016
Чистий дохід від перевезень	26218,64	38608,35	55722,98	72724,32	93178,76	12389,71	17114,63	17001,34	20454,44
Витрати, пов'язані з лізингом транспортних засобів	7119,82	10164,16	16687,63	20204,94	23966,21	3044,34	6523,47	3517,31	3761,27
Експлуатаційні витрати	3021,99	4590,25	6596,98	8710,76	11829,26	1568,26	2006,73	2113,78	3118,50
Управлінські витрати	1840,13	3120,05	4520,03	6212,87	8741,19	1279,92	1399,98	1692,84	2528,32
Витрати на страхування	1493,88	2335,42	3869,99	5155,63	6348,11	841,54	1534,57	1285,64	1192,48
Витрати на паливо	3132,10	4512,44	5656,02	7532,30	9411,93	1380,34	1143,58	1876,28	1879,63
Витрати на оплату праці водіїв	2480,64	4282,75	5657,89	7269,24	9331,50	1802,11	1375,14	1611,35	2062,26
Витрати на страхування життя	494,19	946,52	965,74	1496,30	1521,30	452,33	19,22	530,56	25,00
Добові водіям	1581,41	2350,41	3075,99	3833,62	4409,14	769,00	725,58	757,63	575,52
Усього витрат	21164,16	32302,07	47030,29	60415,70	75558,61	11137,91	14728,22	13385,41	15142,91
Ефект міжнародних автомобільних перевезень	5054,49	6306,28	8692,70	12308,62	17620,14	1251,79	2386,42	3615,92	5311,52
Коефіцієнт ефективності міжнародних автомобільних перевезень	1,24	1,20	1,18	1,20	1,23	-0,04	-0,02	0,02	0,03

Джерело: складено на даних підприємства

Розрахунки засвідчили, що у цілому підприємство все ще не досягло рівня ефективності 2013 р. Так, рівень ефективності надання послуг складав у 2013 р. 1,24, тоді як у 2017 р. цей показник склав 1,23, що обумовлено саме низькими показниками ефективності перевезень до країн ЄС. Попри те, що за більшістю напрямів спостерігається позитивна динаміка фінансових результатів, ефективність міжнародних перевезень до кожної з досліджених країн є нижчою за ефективність перевезень до СНД у 2013 р.

Таким чином, здійснений аналіз засвідчив, що перевезення до СНД є найбільш ефективними, тоді як перевезення до країн ЄС є менш цікавими для компанії (коефіцієнт ефективності є вищим за середній по усім напрямам) (рис. 2.4.).



**Рис. 2.4. Динаміка рівня ефективності автомобільних перевезень ТОВ "Київ Карго" за різними напрямками у 2013 — 2017 рр.**

Джерело: складено на даних підприємства

На наш погляд, у перспективі досліджуваному підприємству доцільно збільшувати обсяги перевезень до СНД, а також переглянути цінову політику у процесі організації рейсів до країн ЄС. Для забезпечення стабільного попиту на транспортні послуги саме за даними напрямками підприємству необхідно покращувати якість обслуговування, що можливо лише за умови аналізу діяльності конкурентів та впровадження прогресивних методів обслуговування клієнтів.

## **Висновки до розділу 2**

ТОВ «Київ Карго» – українська транспортно-експедиторська компанія, що здійснює різноманітні міжнародні перевезення вантажу, а також надає комплекс логістичних послуг з складського сервісу та митного оформлення. Спектр послуг, що їх пропонує компанія, дає змогу організувати міжнародні перевезення вантажу за схемою «від дверей до дверей» чи будь-якою іншою схемою, яка підходить для клієнтів.

У 2016-2017 рр. відбулося покращення фінансових результатів підприємства, у той час як у 2013-2015 рр. ТОВ "Київ Карго" мало істотні проблеми з забезпеченістю власним капіталом. Наразі фінансове положення ТОВ "Київ Карго" можна характеризувати як нестійке, проте таке, що показує позитивну динаміку. За умови збереження існуючих тенденцій можна очікувати, що у перспективі фінансові результати та майновий стан підприємства будуть істотно покращуватися.

Протягом останніх років відбулося істотне покращення якості послуг ТОВ "Київ Карго" за усіма розглянутими критеріями. Зокрема, вікно подачі зменшилося з 49 годин до 32 годин, хоча у 2015 спостерігалось певне погіршення цього показника. Вікно доставки також скоротилося з 6 годин до 3,5 годин, при чому на наш погляд цей показник все ще є достатньо значним. Істотно за досліджуваний період збільшилася частота відправлень, що вказує на істотне пожвавлення господарської діяльності



підприємства. Нині на тиждень здійснюється у середньому 204 відправлення, що у майже у 5,4 рази більше ніж у 2013 р.

Рівень ефективності надання послуг склав у 2013 р. 1,24, тоді як у 2017 р. цей показник склав 1,23, що обумовлено саме низькими показниками ефективності перевезень до країн ЄС. Попри те, що за більшістю напрямів спостерігається позитивна динаміка фінансових результатів, ефективність міжнародних перевезень до кожної з досліджених країн є нижчою за ефективність перевезень до СНД у 2013 р.

## **РОЗДІЛ 3. ПРОПОЗИЦІЇ ПО ВДОСКОНАЛЕННЮ АВТОМОБІЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В МІЖНАРОДНІЙ ЕКОНОМІЧНІЙ ДІЯЛЬНОСТІ**

### **3.1. Обґрунтування проектних пропозицій та розробка комплексного критерію з контролю якості доставки вантажів автомобільним транспортом**

У попередньому параграфі нами було виявлено, що діяльність у сфері автомобільних перевезень ТОВ "Київ Карго" є достатньо ефективною. Втім, на наш погляд, підприємство має можливість підвищити ефективність діяльності за умови реалізації низки заходів, що сприятимуть мінімізації витрат підприємства, а також підвищенню якості послуг та збільшенню попиту на них.

Для визначення напрямів підвищення ефективності міжнародних перевезень ТОВ "Київ Карго", доцільно провести СВОТ-аналіз його діяльності. Даний метод дозволяє виявити сильні та слабкі сторони підприємства, а також визначити основні загрози і можливості зовнішнього середовища.

Аналіз внутрішнього середовища нами було проведено у розділі 2. На основі проведеного дослідження, можна стверджувати, що до сильних сторін підприємства належать: позитивна динаміка фінансових результатів, висока ефективність міжнародних автомобільних перевезень, кваліфікований персонал. До слабких сторін підприємства належать: нестабільність фінансового становища, значні адміністративні витрати, відсутність функціонального Інтернет-сайту, відсутність реклами, низька ступінь інформатизованості та автоматизації роботи, значні обсяги дебіторської заборгованості.

До загроз зовнішнього середовища можна віднести: конкретність відповідного ринку та поява нових конкурентів, підвищення вимог та

стандартів щодо якості автомобільних перевезень, їх екологічності, зниження цін на автомобільні перевезення зарубіжними транспортними компаніями. До можливостей зовнішнього середовища належать: зростання попиту на транспортні послуги, у тому числі на перевезення продуктів, що швидко псуються, поява нових програмних продуктів для управління транспортними операціями, відстежування стану вантажів тощо (табл. 3.1).

Таблиця 3.1.

**Матриця СВОТ для діяльності у сфері автомобільних вантажних перевезень ТОВ "Київ Карго"**

<b>Зовнішні можливості підприємства</b>	<b>Зовнішні загрози підприємству</b>	<b>Внутрішні сильні сторони підприємства</b>	<b>Внутрішні слабкі сторони підприємства</b>
1. Здатність до виходу на нові ринки та залучення нових клієнтів	1. Динамізація конкурентних процесів	1. Висока якість послуг	1. Нестабільність фінансового стану
2. Зростання попиту на автомобільні перевезення	2. Зниження цін на транспортні послуги за кордоном	2. Тривала діяльність на ринку	2. Значні адміністративні витрати
3. Поява нових технологій для управління операціями з міжнародного транспортування	3. Нестабільність економічного та політичного середовища.	3. Позитивна динаміка фінансових результатів	3. Значні обсяги дебіторської заборгованості
	4. Підвищення вимог до екологічності автомобільного транспорту	4. Кваліфікований персонал	4. Вузька спеціалізація
	5. Зростання витрат на паливо		5. Низький ступінь автоматизації діяльності

Джерело: складено автором



По-перше, для підвищення ефективності автомобільних перевезень ТОВ "Київ Карго" доцільно розширити сферу діяльності: сьогодні компанія не надає послуг щодо перевезення вантажів, які вимагають заморожування. Таким чином, збільшенню попиту на послуги підприємства сприятиме розширення автопарку через лізинг рефрижераторів.

Для транспортування вантажів, які швидко псуються, використовують рефрижератори, вантажопідйомність яких варіює в межах від 1т до 20т. На першому етапі (у 2019 — 2020 рр.) підприємству доцільно взяти у лізинг по одному рефрижератори трьох типів: А, В та С (тип визначається залежно від температурного режиму всередині фургону і призначення експлуатації): тип А - рефрижератори, які здатні підтримувати всередині кузова температурний режим між  $+12^{\circ}\text{C}$  і  $0^{\circ}\text{C}$ ; тип В - рефрижератори, які здатні підтримувати всередині кузова температурний режим між  $+12^{\circ}\text{C}$  і  $-10^{\circ}\text{C}$  включно; тип С - рефрижератори, які здатні підтримувати всередині кузова температурний режим між  $+12^{\circ}\text{C}$  і  $-20^{\circ}\text{C}$  включно.

Розширення автопарку рефрижераторами дозволить збільшити коло клієнтів, оскільки підприємство отримає можливість здійснювати перевезення м'яса та продуктів переробки, молока і молочної продукції, сиру, морозива, морепродуктів, медикаментів, квітів, харчових добавок та лакофарбової продукції.

Розширенню клієнтської бази сприятиме також активізація рекламної діяльності, а також створення Інтернет-сайту, який надасть можливість потенційним клієнтам ознайомитися з переліком послуг, які надає підприємство, а також тарифами на них.

На сьогодні Інтернет-сайт підприємства не є функціональним. Це значно обмежує коло споживачів, а отже не дозволяє підприємству отримати додаткові доходи. З огляду на це, сайт підприємства має бути змінено. Необхідно створити вкладку, де буде розміщено інформацію про

діяльність підприємства у сфері автомобільних перевезень, надано інформацію про ціни на перевезення, наведено контактні телефони. Необхідно розмістити на сайті інформацію про автомобілі, якими здійснюється перевезення.

Доцільним є також створення на сайті “калькулятора” тарифу на перевезення: потенційний клієнт, ввівши у відповідні поля дані щодо початкового та кінцевого пунктів, а також щодо обсягу вантажу, матиме можливість самостійно, без контакту з оператором, розрахувати орієнтовну вартість перевезення.

Варто також надати відвідувачам сайту можливість визначати з допомогою сайту відстань між містами: навіть якщо людина, яка скористається відповідною функцією, не є потенційним клієнтом ТОВ "Київ Карго", вона все-одно запам'ятає, де вона знаходила потрібну інформацію. І у випадку, якщо їй знадобляться послуги з перевезення вантажів, звернеться до даного підприємства.

Необхідним є також розширення рекламної діяльності підприємства: при чому найдоцільнішою, на мою думку, є реклама у мережі Інтернет. Необхідно, щоб у випадку введення у основних пошукових системах словосполучення “автомобільні перевезення”, одним з перших серед результатів пошуку знаходився сайт ТОВ "Київ Карго" .

Необхідним є також розміщення на сайті форми для замовлення послуг з транспортування он-лайн. Для багатьох споживачів набагато зручніше замовити послуги у мережі Інтернет, аніж спілкуватися з оператором. Таким чином, створення умов для встановлення контакту за допомогою веб-сайту сприятиме залученню до співпраці нових клієнтів.

ТОВ "Київ Карго", для підвищення якості обслуговування доцільно розширити спектр додаткових послуг, і зокрема впровадити систему моніторингу стану вантажів у режимі реального часу.

Для реалізації даної пропозиції досліджуваному підприємству необхідно встановити на усіх автомобілях систему GPS-моніторингу

транспорту FreeTrack. Її використання дозволить клієнтам ТОВ "Київ Карго" контролювати графік пересування, простій автотранспорту, а також відтворювати реальну картину маршруту.

Реалізація даної пропозиції є доцільною, оскільки в умовах шаленої конкуренції на ринку вантажних перевезень запорукою успіху є своєчасне і рентабельне транспортування вантажів, поінформованість про стан і місцезнаходження транспортних засобів, контроль над численними супутніми процесами. Система GPS-моніторингу транспорту FreeTrack надасть ТОВ "Київ Карго" необхідні інструменти для досягнення поставлених цілей, що дозволить знизити витрати, оптимізувати використання ресурсів і автоматизувати контроль.

Система GPS-моніторингу FreeTrack надасть наступні можливості:

- відслідковувати в режимі реального часу транспортні засоби та вантажі - контроль у «on-line» режимі пересування автомобілів та вантажів. Дані висвітлюються на електронній карті та відображаються у вигляді узагальнюючих звітів;
- здійснити контроль за дотримання маршруту - задаючи контрольні зони та маршрути для різного типу автомобілів на електронній карті при допомозі диспетчерського програмного забезпечення. Відповідно у звітах фіксуються дані про перетин меж контрольної зони або відхилення від маршруту, про що повідомляється диспетчера;
- виявити нецільове використання транспортних засобів, так званих „лівих рейсів”;
- здійснити контроль за витратами палива, об’ємом заправок та зливів, часом та місцем заправок;
- здійснити контроль за відкриттям дверей контейнерів та вантажних відсіків - використовуючи відповідні давачі. Час і місце, відкриття вантажного відсіку чи контейнера фіксується системою, яка інформує про це відповідального менеджера або диспетчера;



- здійснити контроль за вологістю та температурою в контейнерах або вантажних відсіках - використовуючи давачі температури. Завдяки чому системою формується звіт про невідповідність температурного режиму і, відповідно, отримуємо можливість перегляду повідомлень в режимі реального часу про порушення температурного режиму та переглянути звіти про відхилення від заданих температурних значень за встановлений період часу, як у цифровому так і у графічному відображеннях;
  - зменшити витрати на стільникові розмови, особливо коли водій перебуває в роумінгу (характерне для міжнародних перевізників)[37]
- Таким чином, встановивши на усі автомобілі системи GPS-моніторингу, досліджуване підприємство отримує можливість, з одного мінімізувати витрати на здійснення транспортних перевезень, а з іншого — підвищити якість обслуговування клієнтів шляхом надання останнім можливості контролювати стан вантажу та його місцезнаходження.

До переліку послуг, що мають надаватися досліджуваним підприємством належать також послуги з навантаження та розвантаження вантажів, послуги зберігання вантажів на складі ТОВ "Київ Карго", надсилання смс повідомлення одержувачу вантажу про виконання перевезення, надання можливості зміни одержувача вантажу тощо.

Таким чином, до напрямів підвищення ефективності міжнародних перевезень автомобільним транспортом на досліджуваному підприємстві належать: диверсифікація діяльності підприємства шляхом отримання у лізинг рефрижераторів для транспортування продукції, що швидко псується; надання споживачам додаткових послуг, зокрема навантаження та розвантаження вантажів, зберігання їх на складі; впровадження систем он-лайн моніторингу за станом вантажів з метою мінімізації

витрат та підвищення якості обслуговування; удосконалення веб-сайту підприємства та активізація Інтернет-реклами (рис. 3.1).



**Рис. 3.1. Напрями підвищення ефективності міжнародних перевезень автомобільним транспортом ТОВ «Київ Карго»**

Джерело: складено автором

На наш погляд, реалізація наданих нами пропозицій сприятиме розширенню обсягів діяльності підприємства та підвищенню якості послуг, які воно надає споживачам. Попри те, що у короткостроковій перспективі реалізація наданих рекомендацій вимагає значних витрат, у перспективі їх впровадження призведе до мінімізації видатків та позитивно позначиться на фінансових результатах ТВО "Київ Карго", і, зокрема, на показниках ефективності діяльності у сфері міжнародних автомобільних перевезень вантажів.

Здійснений аналіз засвідчив, що за умови бездіяльності ТОВ "Київ Карго" не матиме можливості вистояти у конкурентній боротьбі, оскільки якість послуг як вітчизняних, так і зарубіжних підприємств постійно зростає, а ціна на автомобільні перевезення має тенденцію до зниження. З огляду на це, реалізація наданих нами пропозицій сприятиме посиленню конкурентних позицій підприємства та підвищення ефективності його діяльності.

### **3.2. Економічне обґрунтування впровадження системи моніторингу транспорту**

На досліджуваному підприємстві існує низка резервів підвищення, більшість яких зосереджена у сфері моніторингу за витратами підприємства. Можливі напрями максимізації надходжень було нами розглянуто у попередньому параграфі. Розглядаючи більш уважно напрями мінімізації витрат, зауважимо, що можливість знизити видатки існує за усіма статтями витрат.

Зважаючи на те, що коштів на купівлю автотранспорту у підприємства немає, залучення нових автомобілів саме на умовах лізингу є виправданім. Проте досліджуваному підприємству необхідно співпрацювати з тим самим підприємством, з яким воно співпрацює зараз,



оскільки лише у випадку, коли двом підприємствам буде, що втрачати, співпраця між ними може бути взаємовигідною.

Значними є витрати на експлуатацію транспортних засобів. На нашу думку, мінімізувати дану статтю видатків можна лише шляхом запровадження жорсткого контролю за використанням ресурсів підприємства у власних цілях.

Так, значна кількість витратних матеріалів, що використовуються для догляду за транспортними засобами, використовується працівниками підприємства для задоволення власних потреб та для покращення роботи власного транспорту. З огляду на це, необхідно встановити у гаражах камери відео спостереження і зобов'язати працівників працювати з витратними матеріалами виключно у зоні охоплення камер. Це дозволить забезпечити цільове використання ресурсів та призведе до економії на підприємстві.

Окрім цього, оптимізації експлуатаційних витрат сприятиме також реалізація такого непопулярного заходу, як впровадження матеріальної відповідальності за пошкодження транспортного засобу.

На сьогодні формально у випадку пошкодження автомобіля працівник отримує догану та рівень оплати його праці знижується. По суті, такі заходи не реалізуються, а ремонт транспортного засобу досліджуване підприємство бере на себе. Це призводить до того, що персонал недбало ставиться до об'єктів своєї праці, що в результаті негативно позначається на обсязі витрат на експлуатацію транспортних засобів.

Таким чином, зменшенню суми грошових коштів, що витрачаються ТОВ "Київ Карго" у процесі експлуатації транспортних засобів сприятиме посилення контролю за діяльністю персоналу з метою підвищення рівня відповідальності за дбайливе використання транспортних засобів та зменшенню випадків нецільового використання витратних матеріалів.

У ході аналізу нами було також виявлено, що на підприємстві значною статтею витрат є адміністративні витрати. На нашу думку, до напрямів мінімізації витрат, пов'язаних з організацією діяльності на підприємстві, є автоматизація управління. Мова йде про встановлення на підприємстві програмних продуктів, що забезпечать електронізацію документопотоку, дозволять мінімізувати витрати часу на прийняття управлінських рішень, забезпечать ефективний обмін інформацією в середині організації. Інформація на досліджуваному підприємстві повинна бути доступною, організованою та керованою. Потужний потенціал для забезпечення розвитку системи документальних комунікацій у даному напрямку має бути створено завдяки сучасним технологічним досягненням. На їх базі стало можливим здійснити комплексну автоматизацію розробки, узгодження, розповсюдження, пошуку та архівного зберігання документів в системі документальних комунікацій.

На сьогодні, на ринку України є велика кількість прикладних програм, що може використати наше підприємство. Усі вони є подібними між собою та містять наступні складові: автоматизація діловодства, електронний документообіг, електронний архів, управління договорами, облік та ведення справ з контрагентами, робота з фінансовою звітністю, автоматизація бізнес процесів.

Впровадження кожного з зазначених інструментів у практичну діяльність ТОВ "Київ Карго" стане передумовою підвищення продуктивності праці на підприємстві, що дозволить у перспективі уникнути збільшення витрат на оплату праці, оскільки підготовка, обробка та узгодження документів займають суттєву частину робочого часу сучасного офісного робітника. Реалізація стратегії інноваційного управління дозволить уникнути втрати важливої інформації, скорочення часу узгодження рішень та, відповідно, зниження строків виконання завдань.

Особливо вагомою перевагою запровадження інноваційної системи управління документообігом на підприємстві є зменшення вірогідності втрати важливих документів та пришвидшення їх переміщення від керуючої ланки до виконавців. Після аналізу наявних на ринку програмних продуктів, нами було прийнято рішення про доцільність використання досліджуваним підприємством програмного продукту ЕВФРАТ [21].

Її перевагою є порівняно низька вартість впровадження (40 тис грн.) та обслуговування (2 тис грн./рік). При цьому, за можливостями дана програма не поступається зарубіжним аналогам та дозволяє організувати документопотік на підприємстві у відповідності до вимог сучасного бізнес-середовища (рис.3.2.)

На нашу думку, автоматизація системи документообігу сприятиме зменшення витрат підприємства, а також зростанню ефективності комунікації між співробітниками. Значною статтею витрат на підприємстві є оплата праці співробітників. На нашу думку, для зменшення витрат за даною статтею необхідно, з одного боку, запровадити системи моніторингу за витратами робочого часу управлінським персоналом, а з іншого, змінити систему заохочення для оперативного персоналу — водіїв, ремонтників тощо. Для контролю за діяльністю управлінців, що обслуговують транспортну діяльність підприємства, необхідно обмежити можливості персоналу щодо відвідування розважальних сайтів у мережі Інтернет, а також встановити систему матеріального заохочення за реальні здобутки у професійній діяльності.

Мінімізації витрат підприємства сприятиме також встановлення на усіх автомобілях, якими здійснюються перевізники, датчиків використання пального з метою недопущення використання пального водіями автомобілів у власних цілях. За даними мережі Інтернет, посилення контролю за використанням пального призводить до зниження витрат підприємства на 7-9%.





**Рис.3.2. Система електронного документообігу для запровадження на ТОВ "Київ Карго" з метою мінімізації адміністративних витрат**

Джерело: складено на основі [39]

Таким чином, реалізація усіх запропонованих заходів сприятиме мінімізації витрат підприємства, що позитивно позначиться на ефективності вантажних перевезень автомобільним транспортом (табл. 3.2). До резервів підвищення ефективності міжнародних перевезень автомобільним транспортом ТОВ "Київ Карго" можна віднести мінімізацію витрат (шляхом посилення контролю за використанням ресурсів, автоматизацію системи управління), а також зростання виручки

від надання транспортних послуг (шляхом диверсифікації напрямів діяльності, надання клієнтам низки додаткових послуг, активізацію реклами.

Таблиця 3.2.

**Заходи щодо мінімізації витрат ТОВ "Київ Карго" у сфері організації міжнародних автомобільних перевезень.**

№	Захід	Суть та очікуваний результат
1	Запровадження контролю за нецільовим використанням ресурсів	Для реалізації даної пропозиції необхідно встановити у гаражних приміщеннях камери та дозволити використовувати витратні матеріали виключно у зоні дій камер. Доцільним є встановлення датчиків пального для того, щоб водії не мали можливості відливали пальне з транспортних засобів для власного використання. Реалізація даної пропозиції дозволить зменшити витрати на 7-9%.
2	Впровадження матеріальної відповідальності за псування транспортного засобу	Призведе до підвищення обережності працівників підприємства, сприятиме дбайливому ставленню водіїв до транспортних засобів, на яких вони працюють.
3	Запровадження системи електронного документообігу	Сприятиме оптимізації управлінських витрат, пришвидшенню обміну інформацією на підприємстві, підвищення ефективності комунікації між підрозділами.

Джерело: складено автором

Планові витрати на реалізацію наданих пропозицій з підвищення ефективності міжнародних автомобільних перевезень ТОВ "Київ Карго" представлено у таблиці 3.3. Як видно з представленої таблиці, основні витрати будуть понесені ТОВ "Київ Карго" у перший рік реалізації наданих пропозицій. Необхідно відзначити, що починаючи з другого року спостерігатиметься підвищення ефективності діяльності підприємства, оскільки реалізація запропонованих заходів спрямована сама на

мінімізацію витрат. Це вказує на економічну обґрунтованість імплементатії наданих пропозицій.

Таблиця 3.3.

**Кошторис витрат на реалізацію заходів щодо підвищення ефективності міжнародних вантажних перевезень автомобільним транспортом ТОВ "Київ Карго"**

№	Захід	Планові витрати на рік, тис. грн
1	Лізинг рефрижераторів типів А, В, С	1450
2	Удосконалення Інтернет-сайту, створення форми для оформлення замовлень, для визначення відстані між містами, «калькулятору» тарифу на транспортування*	150
3.	Активізація реклами у мережі Інтернет	200
4.	Розширення спектру супутніх послуг, впровадження системи відслідковування вантажів он-лайн	500
5.	Запровадження системи контролю за використанням витратних матеріалів, пального*	400
6.	Впровадження системи електронного документообігу*	50
	Усього	2750

Джерело: складено автором

Примітка: витрати будуть понесені одноразово

Для підвищення якості надання послуг ТОВ «Київ Карго» доцільно впровадити нову модель бізнесу – концепцію 4-PL (Fourth Party Logistics Provider), сутність якої полягає у трансформації ролі логістичного оператора у віртуального логістичного інтегратора. Логістичний інтегратор як партнер надавачів логістичних послуг є інтегратором у ланцюгу поставок, не володіючи при цьому основними засобами логістичної інфраструктури. Для реалізації цих завдань ТОВ «Київ Карго»



має, насамперед, відрізнятись ключовими компетенціями у сфері інформаційних технологій і комунікацій та мати значний досвід діяльності у відповідній галузі. Можна відзначити наступні основні характеристики ТОВ «Київ Карго» як логістичного оператора рівня 4-PL:

- поставка комплексних послуг (інформаційні/інтеграційні послуги);
- висока кваліфікація кадрів;
- спеціалізація: логістика, консультування, знання ІТ;
- розв'язання проблем для цілих ланцюгів створення доданої вартості;
- досконале розуміння проблем клієнта;
- високий рівень індивідуалізації послуги, побудова довіри та лояльності з боку клієнта.

Впровадження системи управління якістю на ТОВ «Київ Карго» з урахуванням сучасних вимог бізнес-структур у світовій економіці є одним з важливих чинників підвищення конкурентоспроможності підприємства. На наш погляд на ТОВ «Київ Карго» має бути впроваджено концепцію TQM, яка має міждисциплінарний характер та являє собою сукупність принципів, методів, засобів і форм управління якістю з метою підвищення ефективності і конкурентоспроможності підприємства, тобто може бути рекомендована підприємствам для удосконалення якості на всіх напрямках господарської діяльності. Основними положеннями концепції всезагального управління якістю на ТОВ «Київ Карго» є: реалізація принципу системного підходу; розрахунок логістичних витрат протягом усього логістичного ланцюга; гуманізація технологічних процесів і створення сучасних умов праці; розвиток логістичного сервісу і послуг; здатність логістичних систем до адаптації в умовах невизначеності.

Якість – комплексне поняття, яке характеризує ефективність всіх ланок діяльності підприємств. Таким чином, якість логістичного процесу ТОВ «Київ Карго» – складова всієї логістичної системи і є наслідком якості роботи учасників відносин по здійсненню діяльності підприємства,

та безпосередньо пов'язана із забезпеченням функціонування підприємства в цілому.

На наш погляд, ТОВ «Київ карго» доцільно впровадити інтегровану систему якості - сучасну високоефективну систему управління якістю, об'єднання декількох економічних систем підприємства з метою оптимізації загальної системи менеджменту. До числа найбільш актуальних стандартів на системи менеджменту відносяться: стандарти серії ISO: ISO 9001 – системи менеджменту якості для усіх галузей економіки, ISO 14001 – системи екологічного менеджменту для усіх галузей економіки, ISO 27001/ BS 7799-2 (ISO 17799 / BS 7799-1) – системи менеджменту інформаційної безпеки (ІТ, банки, страховий бізнес), OHSAS 18000 – система менеджменту промислової безпеки і охорони праці для усіх галузей економіки. Впровадження ІСЯ дасть ТОВ «Київ Карго» такі основні економічні переваги як: ефект синергії; оптимізації загальної системи менеджменту, тобто скорочення витрат в системі управління підприємства в цілому.

Система управління якістю ТОВ «Київ Карго», що ґрунтуватиметься на інтегральній парадигмі передбачає, перш за все, поєднання інформаційних потоків на підприємствах з елементами стратегічного і тактичного планування логістичної діяльності, що дозволяє ефективно реагувати на зміни зовнішнього середовища, коригуючи заходи з метою забезпечення економічної стійкості підприємства. Організаційно-економічний механізм управління інтегрованою системою якості ТОВ «Київ Карго» включатиме комплекс послідовних, взаємоузгоджених управлінських дій і заходів, які передбачають аналіз і оптимізацію економічної діяльності підприємства, спираються на систему методів, моделей і методик, для досягнення раціонального економічного результату і відповідної якості, враховує особливості логістичних процесів підприємств різних організаційно-правових форм та сфери діяльності. Використання цього механізму забезпечить виконання на ТОВ «Київ

Карго» шести правил логістики: вантаж — потрібний товар; якість — необхідної якості; кількість — необхідної кількості; час — повинний бути доставлений у потрібну годину; місце — у потрібне місце; витрати — з мінімальними витратами.

### **3.3. Прогнозні показники діяльності ТОВ «Київ Карго»**

У попередніх параграфах нами було надано низку пропозицій, реалізація яких, на наш погляд, сприятиме підвищенню ефективності автомобільних перевезень ТОВ «Київ Карго». Для виявлення доцільності реалізації запропонованих заходів необхідно розрахувати прогнозні показники ефективності міжнародного транспортування за умови збереження існуючої ситуації та за умови впровадження наданих рекомендацій, а потім порівняти їх між собою.

Для розрахунку показників ефективності за збереження існуючої ситуації скористаємося методом екстраполяції (табл. 3.4). Дані таблиці свідчать, що за умови бездіяльності керівництва підприємства рівень ефективності міжнародних автомобільних перевезень матиме тенденцію до зниження, що вказує на нагальну необхідність реалізації низки заходів щодо підвищення ефективності діяльності підприємства.

Так, згідно здійснених розрахунків, у 2019 р., за умови незмінності стратегії діяльності підприємства, відбудеться зниження ефективності діяльності (до 1,21), тоді як до 2021 р. ефективність знизиться до 1,18. При цьому необхідно відзначити, що навіть за умови збереження існуючих тенденцій відбуватиметься зростання доходів підприємства від надання транспортних послуг, і у 2021 році вони складуть 298675,18 тис. грн. Така прогнозна динаміка показників функціонування підприємства може пояснюватися тим, що за збереження існуючих тенденцій підприємство не матиме передумов для підвищення ціни на рейси до країн ЄС (без



нововведень таке зростання цін буде необґрунтованим), і за умови незмінності рівня витрат рівень результативності операцій буде продовжуватися знижуватися.

Таблиця 3.4.

**Прогнозні показники ефективності автомобільних перевезень ТОВ «Київ Карго» у 2019 – 2021 рр. за умови збереження тенденцій, тис. грн.**

Показник	Факт	План	Середньо-річний темп зростання	Прогноз		
	2017	2018		2019	2020	2021
Чистий дохід від автомобільних перевезень	93178,76	116154,87	1,37	159132,17	218011,08	298675,18
Витрати, пов'язані з лізингом транспортних засобів	23966,21	30269,32	1,36	42616,28	57436,14	77591,15
Експлуатаційні витрати	11829,26	14940,36	1,41	21065,9	29702,92	41881,12
Управлінські витрати	8741,19	11040,12	1,48	16339,38	24182,29	35789,78
Витрати на страхування	6348,11	8017,66	1,44	11545,43	16625,43	23940,61
Витрати на паливо	9411,93	11887,27	1,3	15453,45	20089,48	26116,33
Витрати на оплату праці водіїв	9331,5	11785,68	1,4	16499,96	23099,94	32339,92
Витрати на страхування життя водіїв,	1521,3	1921,4	1,33	2555,46	3398,77	4520,36
Добові водіям.	4409,14	5568,74	1,29	7183,68	9266,95	11954,36
Усього витрат	75558,61	95430,56	-	131809,55	182351,91	252683,63
Прибуток від міжнародних автомобільних перевезень до оподаткування	17620,14	20724,31	-	27322,63	35659,17	45991,55
Коефіцієнт ефективності міжнародних автомобільних перевезень	1,23	1,22	-	1,21	1,2	1,18

Джерело: розраховано автором

У таких умовах ТОВ «Київ Карго» необхідно буде або підвищувати ціни, складність чого ми обґрунтували, або оптимізувати витрати на основі наданих пропозицій.

За умови реалізації запропонованих заходів, ефективність автомобільних перевезень у 2019 році збільшиться до 1.36 за рахунок оптимізації витрат на експлуатацію транспортних засобів, управлінських витрат, витрат на оплату праці та незначного зменшення рівня витрат пального.

При цьому за умови імплементації наданих пропозицій обсяги надання послуг ТОВ «Київ Карго» будуть значно вищими: у 2019 році можна очікувати на чистий дохід в обсязі 183002,00 тис. грн., у 2020 р. - 250712,74 тис. грн., а у 2021 р. - 343476,45 тис. грн., що на 44801,28 тис. грн. більше, аніж підприємство потенційно зможе отримати, якщо підходи до надання послуг не зміняться (табл. 3.5).

На наш погляд, проведені розрахунки свідчать, що впровадження наданих рекомендацій, і зокрема системи моніторингу, можна вважати виправданим, оскільки ці пропозиції дозволять істотно знизити рівень витрат, що є передумовою підвищення ефективності операцій.

Окрім цього, вважаємо, що надані нами рекомендації дозволять підвищити показники якості надання транспортних послуг, оскільки за умови впровадження систем моніторингу доступ до системи відстежування місця перебування вантажів отримають також клієнти ТОВ «Кий Карго», що дозволить підвищити їх інформованість про те, де і в якому стані перебуває вантаж. Введення додаткових сервісів дозволить менеджерам підприємства, які працюють з клієнтами, більш наочно демонструвати споживачам, чому неможливо пришвидшити доставку чи здійснити переадресацію без доплати. Таким чином, процес комунікації з клієнтами буде значно ефективнішим, що справить позитивний вплив на репутацію підприємства.

Таблиця 3.5.

**Прогнозні показники ефективності автомобільних перевезень  
ТОВ “Київ Карго” у 2019 – 2021 рр. за умови впровадження наданих  
рекомендацій, тис. грн.**

Показник	Факт	План	Прогноз		
	2017	2018	2019	2020	2021
Чистий дохід від автомобільних перевезень	93178,76	116154,87	183002,00	250712,74	343476,45
Витрати, пов'язані з лізингом транспортних засобів	23966,21	30269,32	42616,28	57436,14	77591,15
Експлуатаційні витрати	11829,26	14940,36	21465,90	29702,92	41881,12
Управлінські витрати	8741,19	11040,12	16389,38	24182,29	35789,78
Витрати н збут	0,00	0,00	850,00	700,00	700,00
Витрати на страхування	6348,11	8017,66	11545,43	16625,43	23940,61
Витрати на паливо	9411,93	11887,27	15453,45	20089,48	26116,33
Витрати на оплату праці водіїв	9331,5	11785,68	16499,96	23099,94	32339,92
Витрати на страхування життя водіїв	1521,3	1921,4	2555,46	3398,77	4520,36
Добові водіям.	4409,14	5568,74	7183,68	9266,95	11954,36
Усього витрат	75558,61	95430,56	134559,54	184501,92	254833,63
Прибуток від міжнародних автомобільних перевезень до оподаткування	17620,14	20724,31	48442,46	66210,82	88642,82
Коефіцієнт ефективності міжнародних автомобільних перевезень	1,23	1,22	1,36	1,36	1,36

Джерело: розраховано автором

На основі здійснених розрахунків нами було також спрогнозовано основні фінансові результати підприємства у 2019 – 2021 рр. Можна очікувати, що за збереження існуючих тенденцій відбуватиметься



зростання чистого доходу у середньому на 20% щороку, у результаті чого у 2019 році цей показник складе 434413,89 тис. грн., у 2020 р. - 521878,28 тис. грн., а у 2019 р. - 626952,64. Зважаючи на те, що собівартість зростатиме у середньому на 3% швидше аніж чистий дохід, то у 2019 – 2021 рр. спостерігатиметься поступове зменшення валового прибутку, який у 2021 р. за таких тенденцій складе 33448,01 тис. грн.

За умови збереження існуючих тенденцій щороку в середньому на 41% зростатимуть інші операційні доходи, які у таких умовах у 2021 році складуть 49054,31 тис. грн. Позитивним є також те, що за умови незмінності стратегії підприємства відбуватиметься подальше скорочення адміністративних витрат, а темп зростання інших операційних витрат буде незначним. У результаті, фінансовий результат від операційної діяльності матиме позитивну динаміку та складе у 2019 р. 20182,66 тис. грн., у 2020 р. - 24488,37 тис. грн. та 29040,05 тис. грн. у 2021 р.

Тенденцію до зростання протягом наступних років матимуть фінансові та інші витрати, при чому це зростання не буде компенсуватися збільшенням інших доходів. Таким чином, фінансовий результат до оподаткування буде меншим за фінансовий результат від операційної діяльності і, складе, у 2021 р. 27987,63 тис. грн. Чистий фінансовий результат у 2021 р., відповідно, складе 22949,85 тис. грн., при чому спостерігатиметься тенденція до його збільшення у прогностичному періоді (табл. 3.6).

Відзначимо, що такий прогноз дає підстави вважати, що досліджуване підприємство має достатній потенціал для імплементації нововведень, оскільки навіть за збереження існуючих тенденцій очікується зростання показників ділової активності. Це вказує на перспективність реалізації підприємством наданих рекомендацій і дозволяє говорити про можливість подальшого розвитку підприємства та якості обслуговування клієнтів.

Таблиця 3.6.

**Прогнозні фінансові результати ТОВ “Київ Карго” у 2019 – 2021 рр. за  
умови збереження тенденцій, тис. грн.**

Показник	Факт	План	Середньо-річний темп зростання	Прогноз		
	2017	2018		2019	2020	2021
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	310313,7	361608,14	1,20	434413,89	521878,28	626952,64
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	260138,88	317311,91	1,23	390959,96	481701,72	593504,63
Валовий прибуток	50174,82	44296,23	-	43453,93	40176,56	33448,01
Інші операційні доходи	12722,74	17425,43	1,41	24604,51	34741,3	49054,31
Адміністративні витрати	15128,03	17564,8	0,94	16446,83	15400,02	14419,83
Інші операційні витрати	26082,63	28198,54	1,11	31428,96	35029,46	39042,44
Фінансовий результат від операційної діяльності	21686,56	15958,33	-	20182,66	24488,37	29040,05
Інші доходи	153,73	162,72	1,09	177,57	193,77	211,46
Фінансові витрати	1068,07	1050,45	1,01	1065,07	1079,9	1094,93
Інші витрати	143,98	146,47	1,05	153,61	161,1	168,95
Фінансовий результат до оподаткування	20628,41	14924,14	-	19141,55	23441,15	27987,63
Витрати (дохід) з податку на прибуток	3094,25	2611,72	-	3445,48	4219,41	5037,77
Чистий фінансовий результат	17534	12312,41	-	15696,07	19221,74	22949,85

Джерело: складено автором

За умови реалізації наданих пропозицій чистий дохід підприємства зростатиме у середньому на 15% швидше, і може скласти у 2021 р. 953516,59 тис. грн. Собівартість наданих послуг також істотно підвищить (до 593504,63 тис. грн), хоча її рівень буде нижчим. Відповідно, валовий

прибуток підприємства дорівнюватиме у 2021 р. 360011,96 тис. грн. (табл. 3.7).

Таблиця 3.7.

**Прогнозні фінансові результати ТОВ “Київ Карго” у 2019 – 2021 рр. за**

**УМОВИ** впровадження наданих рекомендацій, тис. грн.

Показник	Факт	План	Прогноз		
	2017	2018	2019	2020	2021
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	310313,7	361608,14	499575,98	690184,02	953516,59
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	260138,88	317311,91	391359,96	481701,72	593504,63
Валовий прибуток	50174,82	44296,23	108216,02	208482,30	360011,96
Інші операційні доходи	12722,74	17425,43	24604,51	34741,30	49054,31
Адміністративні витрати	15128,03	17564,8	16496,83	15400,02	14419,83
Витрати на збут	0,00	0,00	850,00	700,00	700,00
Інші операційні витрати	26082,63	28198,54	32878,96	36479,46	40492,44
Фінансовий результат від операційної діяльності	21686,56	15958,33	82594,74	190644,12	353454,00
Інші доходи	153,73	162,72	177,57	193,77	211,46
Фінансові витрати	1068,07	1050,45	1065,07	1079,90	1094,93
Інші витрати	143,98	146,47	153,61	161,10	168,95
Фінансовий результат до оподаткування	20628,41	14924,14	81553,63	189596,89	352401,58
Витрати (дохід) з податку на прибуток	3094,25	2611,72	14679,65	34127,44	63432,28
Чистий фінансовий результат	17534	12312,41	66873,98	155469,45	288969,30

Джерело: складено автором

Тенденцію до зростання за умови збільшення обсягів діяльності матимуть також адміністративні та інші операційні витрати: у 2021 році вони складуть 14419,83 тис. грн. та 40492,44 тис. грн. відповідно. Як наслідок, фінансовий результат від операційної діяльності складе



353454,00 тис. грн., а фінансовий результат до оподаткування - 352401,58 тис. грн.

Після сплати податків чистий прибуток підприємства дорівнюватиме 288969,30 тис. грн., що істотно перевищує прибуток, який підприємство зможе отримати за незмінності стратегії.

Таким чином, досліджуваному підприємству необхідно впроваджувати у діяльність нововведення задля підвищення результативності діяльності, оскільки за умови бездіяльності керівництва протягом наступних років рівень ефективності міжнародних перевезень знизиться. На нашу думку, реалізація наданих заходів сприятиме удосконаленню діяльності досліджуваного підприємства та підвищенню його конкурентоспроможності.

### **Висновки до розділу 3**

До напрямів підвищення ефективності міжнародних перевезень автомобільним транспортом на досліджуваному підприємстві належать: диверсифікація діяльності підприємства шляхом отримання у лізинг рефрижераторів для транспортування продукції, що швидко псується; надання споживачам додаткових послуг, зокрема навантаження та розвантаження вантажів, зберігання їх на складі; впровадження систем онлайн моніторингу за станом вантажів з метою мінімізації витрат та підвищення якості обслуговування; удосконалення веб-сайту підприємства та активізація Інтернет-реклами.

До резервів підвищення ефективності міжнародних перевезень автомобільним транспортом ТОВ "Київ Карго" можна віднести мінімізацію витрат (шляхом посилення контролю за використанням ресурсів, автоматизацію системи управління), а також зростання виручки від надання транспортних послуг (шляхом диверсифікації напрямів

діяльності, надання клієнтам низки додаткових послуг, активізацію реклами.

За умови реалізації запропонованих заходів, ефективність автомобільних перевезень у 2019 році збільшиться до 1.36 за рахунок оптимізації витрат на експлуатацію транспортних засобів, управлінських витрат, витрат на оплату праці та незначного зменшення рівня витрат пального. При цьому за умови імплементації наданих пропозицій обсяги надання послуг ТОВ «Київ Карго» будуть значно вищими: у 2019 році можна очікувати на чистий дохід в обсязі 183002,00 тис. грн., у 2020 р. - 250712,74 тис. грн., а у 2021 р. - 343476,45 тис. грн., що на 44801,28 тис. грн. більше, аніж підприємство потенційно зможе отримати, якщо підходи до надання послуг не зміняться. За умови реалізації наданих пропозицій чистий дохід підприємства зростатиме у середньому на 15% швидше, і може скласти у 2021 р. 953516,59 тис. грн. Собівартість наданих послуг також істотно підвищить (до 593504,63 тис. грн), хоча її рівень буде нижчим. Відповідно, валовий прибуток підприємства дорівнюватиме у 2021 р. 360011,96 тис. грн. Тенденцію до зростання за умови збільшення обсягів діяльності матимуть також адміністративні та інші операційні витрати: у 2021 році вони складуть 14419,83 тис. грн. та 40492,44 тис. грн. відповідно. Як наслідок, фінансовий результат від операційної діяльності складе 353454,00 тис. грн., а фінансовий результат до оподаткування - 352401,58 тис. грн.

## ВИСНОВКИ

В умовах інтенсифікації міжнародної торгівлі та розвитку міжнародних економічних відносин особливого значення набуває транспорт. Автомобільний транспорт характеризується високою маневреністю. Він відіграє значну роль у забезпеченні змішаних і місцевих перевезень на невеликі відстані.

Автомобільний транспорт у порівнянні з іншими видами транспорту має ряд переваг для клієнтів при перевезеннях вантажів. До них відносяться: вантажів "від дверей до дверей", схоронність вантажів, скорочення потреби в дороговому і громіздкому упакуванні, економія пакувального матеріалу, більш висока швидкість доставки вантажів автомобілями, можливість участі в змішаних перевезеннях, перевезення невеликих партій вантажу, що дозволяє підприємству прискорити відправлення продукції і скоротити терміни збереження вантажу на складах, перевезення небезпечних вантажів.

Світовий ринок автомобільних перевезень характеризується значною кількістю чинників, які багато в чому відрізняються від особливостей внутрішньої союзної системи функціонування автомобільного транспорту. При виконанні міжнародних маршрутів особливе значення має міждержавне регулювання, різні податки і збори, специфіка експлуатаційних та інших витрат. Реально усвідомивши проблему відсутності загальновизнаного підходу до оцінки комерційної ефективності міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом, автомобільні підприємства на рівні своїх планово-економічних служб виробили власні методики розрахунку собівартості міжнародних рейсів.

ТОВ «Київ Карго» – українська транспортно-експедиторська компанія, що здійснює різноманітні міжнародні перевезення вантажу, а також надає комплекс логістичних послуг з складського сервісу та митного



оформлення. Спектр послуг, що їх пропонує компанія, дає змогу організувати міжнародні перевезення вантажу за схемою «від дверей до дверей» чи будь-якою іншою схемою, яка підходить для клієнтів.

У 2016-2017 рр. відбулося покращення фінансових результатів підприємства, у той час як у 2013-2015 рр. ТОВ "Київ Карго" мало істотні проблеми з забезпеченістю власним капіталом. Наразі фінансове положення ТОВ "Київ Карго" можна характеризувати як нестійке, проте таке, що показує позитивну динаміку. За умови збереження існуючих тенденцій можна очікувати, що у перспективі фінансові результати та майновий стан підприємства будуть істотно покращуватися.

Протягом останніх років відбулося істотне покращення якості послуг ТОВ "Київ Карго" за усіма розглянутими критеріями. Зокрема, вікно подачі зменшилося з 49 годин до 32 годин, хоча у 2015 спостерігалось певне погіршення цього показника. Вікно доставки також скоротилося з 6 годин до 3,5 годин, при чому на наш погляд цей показник все ще є достатньо значним. Істотно за досліджуваний період збільшилася частота відправлень, що вказує на істотне поживлення господарської діяльності підприємства. Нині на тиждень здійснюється у середньому 204 відправлення, що у майже у 5,4 рази більше ніж у 2013 р. Рівень ефективності надання послуг складав у 2013 р. 1,24, тоді як у 2017 р. цей показник склав 1,23, що обумовлено саме низькими показниками ефективності перевезень до країн ЄС. Попри те, що за більшістю напрямів спостерігається позитивна динаміка фінансових результатів, ефективність міжнародних перевезень до кожної з досліджених країн є нижчою за ефективність перевезень до СНД у 2013 р.

До напрямів підвищення ефективності міжнародних перевезень автомобільним транспортом на досліджуваному підприємстві належать: диверсифікація діяльності підприємства шляхом отримання у лізинг рефрижераторів для транспортування продукції, що швидко псується; надання споживачам додаткових послуг, зокрема навантаження та

розвантаження вантажів, зберігання їх на складі; впровадження систем онлайн моніторингу за станом вантажів з метою мінімізації витрат та підвищення якості обслуговування; удосконалення веб-сайту підприємства та активізація Інтернет-реклами.

До резервів підвищення ефективності міжнародних перевезень автомобільним транспортом ТОВ "Київ Карго" можна віднести мінімізацію витрат (шляхом посилення контролю за використанням ресурсів, автоматизацію системи управління), а також зростання виручки від надання транспортних послуг (шляхом диверсифікації напрямів діяльності, надання клієнтам низки додаткових послуг, активізацію реклами.

За умови реалізації запропонованих заходів, ефективність автомобільних перевезень у 2019 році утримається на рівні 2018 року, що пояснюється тим, що саме в цьому році буде понесено основні витрати підприємством, втім у 2020 — 2021 рр. відбудеться її зростання за рахунок оптимізації витрат на експлуатацію транспортних засобів, управлінських витрат, витрат на оплату праці та незначного зменшення рівня витрат пального. При цьому за умови імплементації наданих пропозицій обсяги надання послуг ТОВ «Київ Карго» будуть значно вищими: у 2021 р. - 343476,45 тис. грн., що на 44801,28 тис. грн. більше, ніж підприємство потенційно зможе отримати, якщо підходи до надання послуг не зміняться. За умови реалізації наданих пропозицій чистий дохід підприємства зростатиме у середньому на 15% швидше, і може скласти у 2021 р. 953516,59 тис. грн. Собівартість наданих послуг також істотно підвищить (до 894797,25 тис. грн), хоча її рівень буде нижчим. Відповідно, валовий прибуток підприємства дорівнюватиме у 2021 р. 58719,34 тис. грн. Після сплати податків чистий прибуток підприємства дорівнюватиме 24275,97 тис. грн., що на 1326,12 тис. грн. більше, ніж прибуток, який підприємство зможе отримати за незмінності стратегії.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Господарський кодекс України від 16.01.2003 № 436-IV зі змінами і доповненнями [Електронний ресурс]. – [www. rada.gov.ua](http://www.rada.gov.ua)
2. Автомобільні перевезення у міжнародному сполученні/ Л.М. Костюченко, М.Р. Наапетян. – К.: Слово, 2013. – 656 с.
3. Боровицька Л.О. Проблеми та сучасний стан транспортної системи України[електронний ресурс]. – режим доступу: [http://www.rusnauka.com/16\\_ADEN\\_2010/Economics/68206.doc.htm](http://www.rusnauka.com/16_ADEN_2010/Economics/68206.doc.htm)
4. Гречка О.В. Ринок послуг автомобільного транспорту України: статистичний аспект [Текст] : монографія / О. В. Гречка ; ВНЗ Укоопспілки "Полтав. ун-т економіки і торгівлі" (ПУЕТ). - Полтава : ПУЕТ, 2017. - 168, [1] с.
5. Гуцуляк М. Транспортна галузь в системі національної економіки України/ М. Гуцуляк, П. Лагоденко [електронний ресурс]. – режим доступу: <http://oldconf.neasmo.org.ua/node/1879>
6. Донченко О.О. Організація міжнародних перевезень: Навч. посіб. - К.: Київ. нац. торг.-екон. ун-т, 2008. – С. 152-158 (307 с.)
7. Дослідження операцій у транспортних системах/ Н.Т. Кунда. – К.: Слово, 2014. – 400с.
8. Застосування моделей і методів ергономіки і логістики в транспортних системах [Текст] : [колект.] монографія / [В. К. Доля та ін.] ; за ред. проф. В. К. Долі ; Харків. нац. ун-т міськ. госп-ва ім. О. М. Бекетова. - Харків : Лідер, 2016. - 316 с.
9. Ильченко С.В. Украина в мировой транспортной системе: перспективы функционирования и развития: монография / С. В. Ильченко ; Нац. акад. наук Украины, Ин-т проблем рынка и экон.-экол. исслед. - О. : ИПРЭЭИ НАН Украины, 2012. - 455 с.
10. Іванілов О.С. Економіка підприємств автомобільного транспорту [Текст] : підруч. для студентів ВНЗ / Іванілов О. С., Дмитрієв І. А.,



- Шевченко І. Ю. ; Харків. нац. автомоб.-дорож. ун-т. - Харків : Бровін О. В., 2017. - 631 с.
11. Івасишина Н.В. Підвищення ефективності міжнародних автомобільних перевезень вантажів: Дис... канд. екон. наук: 08.06.01 / Національний транспортний ун-т. - К., 2002. – 205 арк.
  12. "Інноваційні перетворення на транспорті як чинник модернізації транспортно-дорожнього комплексу України". Аналітична записка[електронний ресурс]. – режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/1303>
  13. Ковбатюк М.В. Формування системи рейтингового оцінювання підприємств транспортної галузі на основі полікритеріального підходу [Текст] : монографія / М. В. Ковбатюк, І. І. Стрілок ; Київ. держ. акад. вод. трансп. ім. гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного. - Київ : КВІЦ, 2016. - 228 с.
  14. Ковбатюк М.В. Формування теоретичних основ та прикладного інструментарію механізму адаптації транспортних підприємств до змін зовнішнього середовища [Текст] : монографія / М. В. Ковбатюк, Н. Г. Беник ; Київ. держ. акад. вод. трансп. ім. гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного. - Київ : КВІЦ, 2017. - 258 с.
  15. Кудрявцев В.М. Організаційно-економічна модель державного регулювання інвестиційної безпеки автомобільного транспорту України [Текст] : монографія / В. М. Кудрявцев, О. В. Кудрявцева ; Харків. нац. автомоб.-дорож. ун-т. - Харків : ХНАДУ, 2017. - 171 с.
  16. Кучерук Г.Ю. Якість транспортних послуг: управління, розвиток та ефективність: монографія / Кучерук Г. Ю. ; Держ. екон.-технол. ун-т трансп. - К.: ДЕТУТ, 2017. - 205 с.
  17. Левковець П.Р., Маруніч В.С. Міжнародні перевезення і транспортне право: Навч. посіб. – 3-є видання, виправлене та доповнене. – К.: Арістей, 2005. – 292 с.

18. Логутова Т.Г. Сучасний стан транспортної інфраструктури України/ Т.Г. Логутова, М.М. Полторацький // Теоретичні і практичні аспекти економіки та інтелектуальної власності, 2015 - №2(12), Том 2. – с. 8-14
19. Майборода Ю.В. Активізація підприємницької діяльності підприємств автомобільного транспорту [Текст] : автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.00.04 / Майборода Юлія Володимирівна ; Укр. держ. ун-т залізн. трансп. - Харків, 2016. - 22 с.
20. Матвеева А.В. Транспортний коридор: правова природа, зміст, види та учасники (комплексне дослідження): монографія / А. В. Матвеева ; НДІ прав. забезп. інновац. розв. Нац. акад. прав. наук України. - Х. : ФІНН, 2017. - 208 с.
21. Матійко С.А. Особливості державного регулювання розвитку транспортного комплексу України [Електронний ресурс] / С.А. Матійко // Державне управління: удосконалення та розвиток. Режим доступу: <http://www.dy.nayka.com.ua/?op=1&z=150>
22. Механізм державно-приватного партнерства на транспорті [Текст] : монографія / С. М. Боняр [та ін.] ; Київ. держ. акад. вод. трансп. ім. Петра Конашевича-Сагайдачного. - Київ : СІК ГРУПІ Україна, 2016. - 156 с.
23. Михайличенко К. М. Інновації як чинник модернізації транспортно-дорожнього комплексу України/ К.М. Михайличенко// Вісник економіки транспорту і промисловості, 2013 - № 44. – с. 64-70
24. Михайлов Г.К. Економіка транспорту / Г. М. Михайлов, О. Є. Соколова, К. В. Марінцева ; Нац. авіац. ун-т. - К. : НАУ, 2017. - 170 с.
25. Молохова Ю.Л. Значення транспортної галузі в системі національної економіки України [електронний ресурс]. – режим доступу: [file:///C:/Users/Home/Downloads/Nzhm\\_2015\\_1\\_16.pdf](file:///C:/Users/Home/Downloads/Nzhm_2015_1_16.pdf)

26. Наказ Міністерства транспорту України «Про затвердження Типового положення з планування, обліку і калькулювання собівартості перевезень (робіт, послуг) на транспорті України» N 476 від 13.09.94 [електронний ресурс]. – режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0279-94>
27. Никифорок О.І Політика модернізації наземних транспортних систем України [Текст] : автореф. дис. ... д-ра екон. наук : 08.00.03 / Никифорок Олена Ігорівна ; НАН України, Держ. установа "Ін-т економіки та прогнозування НАН України". - Київ, 2016. - 40 с.
28. О. В. Савчук Стратегічні напрямки розвитку потенціалу національної транспортної системи України/ Савчук О. В., Захарова О. В.// Вісник Маріупольського державного університету, серія: «Економіка», 2011. - №2, с. 42-52
29. Овчар П.А. Автомобільний транспорт в контексті формування Структури національної економіки/ П.А. Овчар, С.М. Голубка// Науковий вісник Мукачівського державного університету, серія «Економічні науки», 2018. - №1(9). – с. 18-25
30. Огневий В.О. Формування напрямів трансформаційних змін на підприємствах автомобільного транспорту [Текст] : автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.00.04 / Огневий Віталій Олександрович ; Нац. трансп. ун-т. - Київ, 2017. - 20 с.
31. Організаційно-правові засади державного управління у галузі транспорту [електронний ресурс]. – режим доступу: <http://studies.in.ua/admin-pravo-shpora/2098-organizacyno-pravov-zasadi-derzhavnogo-upravlnnya-u-galuz-transportu.html>
32. Основи теорії транспортних процесів та систем [електронний ресурс]. – режим доступу: [http://bookwu.net/book\\_osnovi-teori-transportnih-procesiv-ta-sistem\\_973/8\\_1.4.-efektivnist-organizaci-procesu-perevezen](http://bookwu.net/book_osnovi-teori-transportnih-procesiv-ta-sistem_973/8_1.4.-efektivnist-organizaci-procesu-perevezen)
33. Парубець О.М. Теоретико-методологічні засади розвитку мережевих структур у транспортному секторі України [Текст] : автореф. дис. ...



- д-ра екон. наук : 08.00.03 / Парубець Олена Миколаївна ; Чернігів. нац. технол. ун-т. - Чернігів, 2017. - 40 с.
34. Планування діяльності автотранспортного підприємства [Текст] : підруч. для студентів спец. 275.03 "Транспортні технології (на автомобільному транспорті)" / М. О. Турченко [та ін.] ; Нац. ун-т вод. госп-ва та природокористування. - 2-е вид., перероб. і допов. - Рівне : НУВГП, 2017. - 367 с.
35. Попова Н.В. Розвиток підприємств транспортно-логістичної системи та його маркетингова підтримка [Текст] : автореф. дис. ... д-ра екон. наук : 08.00.04 / Попова Надія Василівна ; Укр. держ. ун-т залізн. трансп. - Харків, 2017. - 40 с.
36. Проактивне управління програмами розвитку регіональних систем автомобільного транспорту [Текст] : монографія / Воркут Т. А. [та ін.] ; Нац. трансп. ун-т. - Київ : НТУ, 2016. - 171 с.
37. Сайт компанії FreeTrack [електронний ресурс]. – режим доступу: <https://freetrack.com.ua/ru/>
38. Сайт державної служби статистики [електронний ресурс]. – режим доступу: [www.ukrstat.gov.ua](http://www.ukrstat.gov.ua)
39. Система електронного документообігу та автоматизації бізнес-процесів «ЕВФРАТ» [електронний ресурс]. – режим доступу: <http://www.evfrat.ru/>
40. Смирнов І.Г. Транспортна логістика [Текст]: навчальний посібник для вузів / І.Г. Смирнов, Т.В. Косарева. - К.: Центр учбової літератури, 2008. - 224 с.
41. Сокур М.І. Транспортна і складська логістика [Текст] : підруч. для студентів ВНЗ / Сокур М. І., Сокур Л. М., Петченко М. В. ; Кременчуц. нац. ун-т ім. Михайла Остроградського. - Вид. 2-ге. - Кременчук : Щербатих О. В. [вид.], 2016. - 327 с.
42. Стратегічні напрями розвитку транспортної галузі України у післякризовий період [електронний ресурс]. – режим доступу: <http://>

[www.niss.gov.ua/public/File/2011\\_table/1025\\_reliz.pdf](http://www.niss.gov.ua/public/File/2011_table/1025_reliz.pdf)

43. Федорак В.І. Міжнародні транспортні перевезення [Текст] : навч. посіб. / В. І. Федорак, О. Я. Савчук ; ВНЗ "Ун-т економіки та права "КРОК", Ін-т упр. природ. ресурсами. - Київ : ВНЗ "Ун-т економіки та права "КРОК", 2016. - 227, [1] с.
44. Фінансове та обліково-аналітичне забезпечення підприємств дорожньо-транспортного комплексу [Текст] : монографія / [Базилюк А. В. та ін.] ; під наук. ред. проф. Базилюк А. В. - Київ : Кондор, 2016. - 237 с.
45. Халіпова, Н. В. Векторна оптимізація в задачах удосконалення міжнародних транспортних систем [Текст] : монографія / Н. В. Халіпова ; Ун-т мит. справи та фінансів. - Дніпропетровськ : Університет митної справи та фінансів, 2016. - 270 с.
46. Хрустальова В. В. Транспортна сфера України: аналіз стану та шляхи підвищення конкурентоспроможності [електронний ресурс]. – режим доступу: [file:///C:/Users/Home/Downloads/eui\\_2013\\_1\\_64.pdf](file:///C:/Users/Home/Downloads/eui_2013_1_64.pdf)
47. Шинкаренко В.Г. Экономическая оценка нововведений на автомобильном транспорте [Текст] : учеб. пособие / Шинкаренко В. Г., Жарова О. М. ; Харьк. нац. автомобил.-дорож. ун-т. - Изд. 4-е, доп. и перераб. - Харьков : ХНАДУ, 2015. - 187 с.
48. Яцківський Л.Ю. Загальний курс транспорту. Книга 2Є Л.Ю. Яцківський, Д.В. Зеркалов//Київ, Арістей, 2007. – 504 с.
49. Nielsen J. E. Essays in the Economics of Transport / Jens Erik Nielsen // PhD Thesis No. 150, March 2007, Department of Economics University of Copenhagen [Electronic resource]. – Mode of access : <http://www.econ.ku.dk/research/publications/red/red119.pdf>.

Додаток А

Дата (рік, місяць, число) 

--	--	--

ТОВ «Київ Карго»  
(найменування)

за ЄДРПОУ



**Консолідований звіт про фінансові результати (Звіт про сукупний дохід)  
За рік 2014 р.**

Форма № 2-к Код за ДКУД

1801008

**I. ФІНАНСОВІ РЕЗУЛЬТАТИ**

Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000	184522,68	148983,75
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050	140036,00	112881,2
<b>Валовий:</b> прибуток	2090	44486,68	36102,55
збиток	2095		
Інші операційні доходи	2120	9817,45	3200,78
Адміністративні витрати	2130	17451,58	19680,05
Витрати на збут	2150		
Інші операційні витрати	2180	29682,52	16901,98
<b>Фінансовий результат від операційної діяльності:</b> прибуток	2190	7170,03	2721,29



збиток	2195		
Дохід від участі в капіталі	2200		
Інші фінансові доходи	2220	0,34	108,41
Інші доходи	2240	1060,88	1010,61
Фінансові витрати	2250		
Втрати від участі в капіталі	2255		
Інші витрати	2270	14,02	119,02
<b>Фінансовий результат до оподаткування:</b> прибуток	2290	6095,47	1700,08
збиток	2295		
Витрати (дохід) з податку на прибуток	2300	599,53	478,46
Прибуток (збиток) від припиненої діяльності після оподаткування	2305		
<b>Чистий фінансовий результат:</b> прибуток	2350	5495,94	1221,62
збиток	2355		

Керівник

Головний бухгалтер

Дата (рік, місяць, число)  
за ЄДРПОУ

--	--	--

ТОВ «Київ Карго»

(найменування)

**Консолідований звіт про фінансові результати (Звіт про сукупний дохід)  
За рік 2015 р.**

Форма № 2-к Код за ДКУД

1801008

**I. ФІНАНСОВІ РЕЗУЛЬТАТИ**

Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000	221123,52	184522,68
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050	172696,32	140036,00
<b>Валовий:</b> прибуток	2090	48427,20	44486,68
збиток	2095		
Інші операційні доходи	2120	12722,74	9817,45
Адміністративні витрати	2130	17631,81	17451,58
Витрати на збут	2150		

Інші операційні витрати	2180	24345,27	29682,52
<b>Фінансовий результат від операційної діяльності:</b> прибуток	2190	19172,86	7170,03
збиток	2195		
Дохід від участі в капіталі	2200		
Інші фінансові доходи	2220	50,62	0,34
Інші доходи	2240	1334,14	1060,88
Фінансові витрати	2250		
Втрати від участі в капіталі	2255		
Інші витрати	2270	24,62	14,02
<b>Фінансовий результат до оподаткування:</b> прибуток	2290	17864,71	6095,47
збиток	2295		
Витрати (дохід) з податку на прибуток	2300	2679,71	599,53
Прибуток (збиток) від припиненої діяльності після оподаткування	2305		
<b>Чистий фінансовий результат:</b> прибуток	2350	15185,01	5495,94
збиток	2355		

Керівник



Головний бухгалтер

ТОВ «Київ Карго»

(найменування)

Дата (рік, місяць, число)  
за ЄДРПОУ

--	--	--

**Консолідований звіт про фінансові результати (Звіт про сукупний дохід)  
За рік 2016 р.**

Форма № 2-к Код за ДКУД

1801008

**I. ФІНАНСОВІ РЕЗУЛЬТАТИ**

Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000	265569,84	221123,52
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050	205545,42	172696,32
<b>Валовий:</b> прибуток	2090	60024,42	48427,20
збиток	2095		
Інші операційні доходи	2120	12739,50	12722,74
Адміністративні витрати	2130	21601,40	17631,81

Витрати на збут	2150		
Інші операційні витрати	2180	29962,62	24345,27
<b>Фінансовий результат від операційної діяльності:</b> прибуток	2190	21200,58	19172,86
збиток	2195		
Дохід від участі в капіталі	2200		
Інші фінансові доходи	2220	154,58	50,62
Інші доходи	2240	1375,18	1334,14
Фінансові витрати	2250		
Втрати від участі в капіталі	2255		
Інші витрати	2270	51,98	24,62
<b>Фінансовий результат до оподаткування:</b> прибуток	2290	19928,00	17864,71
збиток	2295		
Витрати (дохід) з податку на прибуток	2300	2989,18	2679,71
Прибуток (збиток) від припиненої діяльності після оподаткування	2305		
<b>Чистий фінансовий результат:</b> прибуток	2350	16938,92	15185,01
збиток	2355		

Керівник

Головний бухгалтер

Дата (рік, місяць, число)  
за ЄДРПОУ

ТОВ «Київ Карго»

(найменування)


**Консолідований звіт про фінансові результати (Звіт про сукупний дохід)  
За рік 2017 р.**

Форма № 2-к Код за ДКУД

1801008

**I. ФІНАНСОВІ РЕЗУЛЬТАТИ**

Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000	310313,70	265569,84
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050	260138,88	205545,42
<b>Валовий:</b> прибуток	2090	50174,82	60024,42
збиток	2095		



Інші операційні доходи	2120	12722,74	12739,50
Адміністративні витрати	2130	15128,03	21601,40
Витрати на збут	2150		
Інші операційні витрати	2180	26082,63	29962,62
<b>Фінансовий результат від операційної діяльності:</b>			
прибуток	2190	21686,56	21200,58
збиток	2195		
Дохід від участі в капіталі	2200		
Інші фінансові доходи	2220	153,73	154,58
Інші доходи	2240	1068,07	1375,18
Фінансові витрати	2250		
Втрати від участі в капіталі	2255		
Інші витрати	2270	143,98	51,98
<b>Фінансовий результат до оподаткування:</b>			
прибуток	2290	20628,41	19928,00
збиток	2295		
Витрати (дохід) з податку на прибуток	2300	3094,25	2989,18
Прибуток (збиток) від припиненої діяльності після оподаткування	2305		
<b>Чистий фінансовий результат:</b>	2350	17534,00	16938,92

прибуток			
збиток	2355		

Керівник

Головний бухгалтер

Додаток Б

Підприємство ТОВ "Київ Карго"  
 Територія  
 Організаційно-правова форма господарювання приватна  
 Вид економічної діяльності  
 Середня кількість працівників<sup>1</sup>  
 Адреса, телефон  
 Одиниця виміру: тис. грн.

Дата (рік, місяць, число)  
 за ЄДРПОУ  
 за КОАТУУ  
 за КОПФГ  
 за КВЕД

КОДИ		
2015	01	01

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


**Баланс (Звіт про фінансовий стан)  
 На 31 грудня 2014 р.**

Форма № 1 Код за ДКУД 1801001

Актив	Код рядка	На початок звітного періоду	На кінець звітного періоду
1	2	3	4
<b>I. Необоротні активи</b>			
Нематеріальні активи	1000		1,37
первісна вартість	1001		1,70
накопичена амортизація	1002		0,33
Незавершені капітальні інвестиції	1005		
Основні засоби	1010	2674,44	3777,05
первісна вартість	1011	3327,00	4698,65
знос	1012	652,56	921,60
Інвестиційна нерухомість	1015		
Довгострокові біологічні активи	1020		
Довгострокові фінансові інвестиції: які обліковуються за методом участі в капіталі інших підприємств	1030		

інші фінансові інвестиції	1035		
Довгострокова дебіторська заборгованість	1040		
Відстрочені податкові активи	1045		
Інші необоротні активи	1090		
<b>Усього за розділом I</b>	<b>1095</b>	<b>2674,44</b>	<b>3778,42</b>
<b>II. Оборотні активи</b>			
Запаси	1100	16053,82	25337,75
Поточні біологічні активи	1110		
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	1125	20957,76	24204,02
Дебіторська заборгованість за розрахунками: за виданими авансами	1130		
з бюджетом	1135		68,06
у тому числі з податку на прибуток	1136		
Дебіторська заборгованість за розрахунками з нарахованих доходів	1140		
Дебіторська заборгованість за розрахунками із внутрішніх розрахунків	1145		
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	167,24	306,09
Поточні фінансові інвестиції	1160		
Гроші та їх еквіваленти	1165	218,88	4374,86
Витрати майбутніх періодів	1170	1136,47	1,37
Інші оборотні активи	1190	2096,80	138,51
<b>Усього за розділом II</b>	<b>1195</b>	<b>40630,97</b>	<b>54430,67</b>
<b>III. Необоротні активи, утримувані для продажу, та групи вибуття</b>			
<b>Баланс</b>	<b>1200</b>	<b>43305,41</b>	<b>58209,08</b>
Пасив	Код рядка	На початок звітного періоду	На кінець звітного періоду
1	2	3	4
<b>I. Власний капітал</b>			
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	96,44	96,44
Капітал у дооцінках	1405		
Додатковий капітал	1410	10,94	10,94
Резервний капітал	1415		
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	23,94	5519,88
Неоплачений капітал	1425		
Вилучений капітал	1430		
<b>Усього за розділом I</b>	<b>1495</b>	<b>131,33</b>	<b>5627,27</b>
<b>II. Довгострокові зобов'язання і забезпечення</b>			
Відстрочені податкові зобов'язання	1500		
Довгострокові кредити банків	1510		
Інші довгострокові зобов'язання	1515		
Довгострокові забезпечення	1520		
Цільове фінансування	1525		
<b>Усього за розділом II</b>	<b>1595</b>		
<b>III. Поточні зобов'язання і забезпечення</b>			
Короткострокові кредити банків	1600	6422,08	12574,31
Векселі видані	1605		



Поточна кредиторська заборгованість за: довгостроковими зобов'язаннями	1610		
товари, роботи, послуги	1615	35890,51	35178,12
розрахунками з бюджетом	1620	300,28	137,48
у тому числі з податку на прибуток	1621		
розрахунками зі страхування	1625	154,93	224,01
розрахунками з оплати праці	1630	366,97	519,84
Поточна кредиторська заборгованість за одержаними авансами	1635		
Поточна кредиторська заборгованість із внутрішніх розрахунків	1645		
Поточні забезпечення	1660		
Доходи майбутніх періодів	1665		
Інші поточні зобов'язання	1690	39,33	3948,05
<b>Усього за розділом III</b>	<b>1695</b>	<b>43174,08</b>	<b>52581,82</b>
<b>IV. Зобов'язання, пов'язані з необоротними активами, утримуваними для продажу, та групами вибуття</b>	<b>1700</b>		
<b>Баланс</b>	<b>1900</b>	<b>43305,41</b>	<b>58209,08</b>

Керівник

Головний бухгалтер

<sup>1</sup> Визначається в порядку, встановленому центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері статистики.

Підприємство ТОВ "Київ Карго"  
Територія  
Організаційно-правова форма господарювання приватна  
Вид економічної діяльності  
Середня кількість працівників<sup>1</sup>  
Адреса, телефон  
Одиниця виміру: тис. грн.

Дата (рік, місяць, число)  
за ЄДРПОУ  
за КОАТУУ  
за КОПФГ  
за КВЕД

КОДИ		
2016	01	01

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


**Баланс (Звіт про фінансовий стан)  
На 31 грудня 2015 р.**

Форма № 1 Код за ДКУД 

1801001
---------

Актив	Код рядка	На початок звітнього періоду	На кінець звітнього періоду
1	2	3	4
<b>I. Необоротні активи</b>			
Нематеріальні активи	1000	1,37	3,08
первісна вартість	1001	1,70	3,83
накопичена амортизація	1002	0,33	0,75
Незавершені капітальні інвестиції	1005		
Основні засоби	1010	3777,05	4574,59
первісна вартість	1011	4698,65	5690,79
знос	1012	921,60	1116,20
Інвестиційна нерухомість	1015		
Довгострокові біологічні активи	1020		
Довгострокові фінансові інвестиції: які обліковуються за методом участі в капіталі інших підприємств	1030		
інші фінансові інвестиції	1035		
Довгострокова дебіторська заборгованість	1040		
Відстрочені податкові активи	1045		
Інші необоротні активи	1090		
<b>Усього за розділом I</b>	<b>1095</b>	<b>3778,42</b>	<b>4577,67</b>
<b>II. Оборотні активи</b>			
Запаси	1100	25337,75	26695,15
Поточні біологічні активи	1110		
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	1125	24204,02	30445,18
Дебіторська заборгованість за розрахунками: за виданими авансами	1130		
з бюджетом	1135	68,06	79,00
у тому числі з податку на прибуток	1136		
Дебіторська заборгованість за розрахунками з нарахованих доходів	1140		
Дебіторська заборгованість за розрахунками із внутрішніх розрахунків	1145		
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	306,09	347,81
Поточні фінансові інвестиції	1160		
Гроші та їх еквіваленти	1165	4374,86	6465,17
Витрати майбутніх періодів	1170	1,37	1409,04
Інші оборотні активи	1190	138,51	1074,22
<b>Усього за розділом II</b>	<b>1195</b>	<b>54430,67</b>	<b>66515,58</b>
<b>III. Необоротні активи, утримувані для продажу, та групи вибуття</b>			
<b>Баланс</b>	<b>1300</b>	<b>58209,08</b>	<b>71093,25</b>
Пасив	Код рядка	На початок звітнього періоду	На кінець звітнього періоду
1	2	3	4
<b>I. Власний капітал</b>			
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	96,44	96,44

Капітал у дооцінках	1405		
Додатковий капітал	1410	10,94	10,94
Резервний капітал	1415		
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	5519,88	6265,44
Неоплачений капітал	1425		
Вилучений капітал	1430		
<b>Усього за розділом I</b>	<b>1495</b>	<b>5627,27</b>	<b>6372,83</b>
<b>II. Довгострокові зобов'язання і забезпечення</b>			
Відстрочені податкові зобов'язання	1500		
Довгострокові кредити банків	1510		
Інші довгострокові зобов'язання	1515		
Довгострокові забезпечення	1520		
Цільове фінансування	1525		
<b>Усього за розділом II</b>	<b>1595</b>		
<b>III. Поточні зобов'язання і забезпечення</b>			
Короткострокові кредити банків	1600	12574,31	9754,87
Векселі видані	1605		
Поточна кредиторська заборгованість за: довгостроковими зобов'язаннями	1610		
товари, роботи, послуги	1615	35178,12	49114,62
розрахунками з бюджетом	1620	137,48	260,26
у тому числі з податку на прибуток	1621		
розрахунками зі страхування	1625	224,01	273,94
розрахунками з оплати праці	1630	519,84	684,68
Поточна кредиторська заборгованість за одержаними авансами	1635		
Поточна кредиторська заборгованість із внутрішніх розрахунків	1645		
Поточні забезпечення	1660		
Доходи майбутніх періодів	1665		
Інші поточні зобов'язання	1690	3948,05	4632,05
<b>Усього за розділом III</b>	<b>1695</b>	<b>52581,82</b>	<b>64720,42</b>
<b>IV. Зобов'язання, пов'язані з необоротними активами, утримуваними для продажу, та групами вибуття</b>			
<b>Баланс</b>	<b>1900</b>	<b>58209,08</b>	<b>71093,25</b>

Керівник

Головний бухгалтер



Підприємство ТОВ "Київ Карго"  
 Територія  
 Організаційно-правова форма господарювання приватна  
 Вид економічної діяльності  
 Середня кількість працівників<sup>1</sup>  
 Адреса, телефон  
 Одиниця виміру: тис. грн.

Дата (рік, місяць, число)  
 за ЄДРПОУ  
 за КОАТУУ  
 за КОПФГ  
 за КВЕД

КОДИ		
2017	01	01

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


**Баланс (Звіт про фінансовий стан)  
 На 31 грудня 2016 р.**

Форма № 1 Код за ДКУД 1801001

Актив	Код рядка	На початок звітного періоду	На кінець звітного періоду
1	2	3	4
<b>I. Необоротні активи</b>			
Нематеріальні активи	1000	3,08	10,26
первісна вартість	1001	3,83	12,76
накопичена амортизація	1002	0,75	2,50
Незавершені капітальні інвестиції	1005		
Основні засоби	1010	4574,59	5632,74
первісна вартість	1011	5690,79	7007,13
знос	1012	1116,20	1374,39
Інвестиційна нерухомість	1015		
Довгострокові біологічні активи	1020		
Довгострокові фінансові інвестиції: які обліковуються за методом участі в капіталі інших підприємств	1030		
інші фінансові інвестиції	1035		
Довгострокова дебіторська заборгованість	1040		
Відстрочені податкові активи	1045		
Інші необоротні активи	1090		
<b>Усього за розділом I</b>	<b>1095</b>	<b>4577,67</b>	<b>5643,00</b>
<b>II. Оборотні активи</b>			
Запаси	1100	26695,15	28184,22
Поточні біологічні активи	1110		
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	1125	30445,18	27086,40
Дебіторська заборгованість за розрахунками: за виданими авансами	1130		
з бюджетом	1135	79,00	103,28

у тому числі з податку на прибуток	1136		
Дебіторська заборгованість за розрахунками з нарахованих доходів	1140		
Дебіторська заборгованість за розрахунками із внутрішніх розрахунків	1145		
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	347,81	390,22
Поточні фінансові інвестиції	1160		
Гроші та їх еквіваленти	1165	6465,17	9329,76
Витрати майбутніх періодів	1170	1409,04	1470,94
Інші оборотні активи	1190	1074,22	1095,08
<b>Усього за розділом II</b>	<b>1195</b>	<b>66515,58</b>	<b>67659,91</b>
<b>III. Необоротні активи, утримувані для продажу, та групи вибуття</b>	<b>1200</b>		
<b>Баланс</b>	<b>1300</b>	<b>71093,25</b>	<b>73302,91</b>
Пасив	Код рядка	На кінець звітного періоду	На початок звітного періоду
1	2	4	3
<b>I. Власний капітал</b>			
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	96,44	96,44
Капітал у дооцінках	1405		
Додатковий капітал	1410	10,94	10,94
Резервний капітал	1415		
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	6265,44	7028,10
Неоплачений капітал	1425		
Вилучений капітал	1430		
<b>Усього за розділом I</b>	<b>1495</b>	<b>6372,83</b>	<b>7135,49</b>
<b>II. Довгострокові зобов'язання і забезпечення</b>			
Відстрочені податкові зобов'язання	1500		
Довгострокові кредити банків	1510		
Інші довгострокові зобов'язання	1515		
Довгострокові забезпечення	1520		
Цільове фінансування	1525		
<b>Усього за розділом II</b>	<b>1595</b>		
<b>III. Поточні зобов'язання і забезпечення</b>			
Короткострокові кредити банків	1600	9754,87	4963,45
Векселі видані	1605		
Поточна кредиторська заборгованість за: довгостроковими зобов'язаннями	1610		
товари, роботи, послуги	1615	49114,62	53129,70
розрахунками з бюджетом	1620	260,26	1544,47
у тому числі з податку на прибуток	1621		
розрахунками зі страхування	1625	273,94	1047,55
розрахунками з оплати праці	1630	684,68	688,45
Поточна кредиторська заборгованість за одержаними авансами	1635		
Поточна кредиторська заборгованість із внутрішніх розрахунків	1645		
Поточні забезпечення	1660		
Доходи майбутніх періодів	1665		
Інші поточні зобов'язання	1690	4632,05	4793,81

Усього за розділом III	1695	64720,42	66167,42
IV. Зобов'язання, пов'язані з необоротними активами, утримуваними для продажу, та групами вибуття	1700		
Баланс	1900	71093,25	73302,91

Керівник

Головний бухгалтер

Підприємство ТОВ "Київ Карго"

Територія

Організаційно-правова форма господарювання приватна

Вид економічної діяльності

Середня кількість працівників<sup>1</sup>

Адреса, телефон

Одиниця виміру: тис. грн.

Дата (рік, місяць, число)

за ЄДРПОУ

за КОАТУУ

за КОПФГ

за КВЕД

КОДИ

2018 01 01

Складено (зробити позначку «v» у відповідній клітинці):

за положеннями (стандартами) бухгалтерського обліку

за міжнародними стандартами фінансової звітності

### Баланс (Звіт про фінансовий стан)

На 31 грудня 2017 р.

Форма № 1 Код за ДКУД

1801001

Актив	Код рядка	На початок звітного періоду	На кінець звітного періоду
1	2	3	4
<b>I. Необоротні активи</b>			
Нематеріальні активи	1000	10,26	25,65
первісна вартість	1001	12,76	31,91
накопичена амортизація	1002	2,50	6,26
Незавершені капітальні інвестиції	1005		
Основні засоби	1010	5632,74	6699,44
первісна вартість	1011	7007,13	8334,10
знос	1012	1374,39	1634,66



Інвестиційна нерухомість	1015		
Довгострокові біологічні активи	1020		
Довгострокові фінансові інвестиції: які обліковуються за методом участі в капіталі інших підприємств	1030		
інші фінансові інвестиції	1035		
Довгострокова дебіторська заборгованість	1040		
Відстрочені податкові активи	1045		
Інші необоротні активи	1090		
<b>Усього за розділом I</b>	<b>1095</b>	<b>5643,00</b>	<b>6725,09</b>
<b>II. Оборотні активи</b>			
Запаси	1100	28184,22	24461,89
Поточні біологічні активи	1110		
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	1125	27086,40	19254,94
Дебіторська заборгованість за розрахунками: за виданими авансами	1130		
з бюджетом	1135	103,28	
у тому числі з податку на прибуток	1136		
Дебіторська заборгованість за розрахунками з нарахованих доходів	1140		
Дебіторська заборгованість за розрахунками із внутрішніх розрахунків	1145		
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	390,22	1013,00
Поточні фінансові інвестиції	1160		
Гроші та їх еквіваленти	1165	9329,76	12429,31
Витрати майбутніх періодів	1170	1470,94	
Інші оборотні активи	1190	1095,08	2093,04
<b>Усього за розділом II</b>	<b>1195</b>	<b>67659,91</b>	<b>59252,18</b>
<b>III. Необоротні активи, утримувані для продажу, та групи вибуття</b>			
<b>Баланс</b>	<b>1300</b>	<b>73302,91</b>	<b>65977,27</b>
Пасив			
1			
2			
3			
4			
<b>I. Власний капітал</b>			
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	96,44	96,44
Капітал у дооцінках	1405		
Додатковий капітал	1410	10,94	10,94
Резервний капітал	1415		
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	7028,10	7890,28
Неоплачений капітал	1425		
Вилучений капітал	1430		
<b>Усього за розділом I</b>	<b>1495</b>	<b>7135,49</b>	<b>7997,67</b>
<b>II. Довгострокові зобов'язання і забезпечення</b>			
Відстрочені податкові зобов'язання	1500		
Довгострокові кредити банків	1510		
Інші довгострокові зобов'язання	1515		

Довгострокові забезпечення	1520		
Цільове фінансування	1525		
<b>Усього за розділом II</b>	<b>1595</b>		
<b>III. Поточні зобов'язання і забезпечення</b>			
Короткострокові кредити банків	1600	4963,45	4515,43
Векселі видані	1605		
Поточна кредиторська заборгованість за: довгостроковими зобов'язаннями	1610		
товари, роботи, послуги	1615	53129,70	45405,63
розрахунками з бюджетом	1620	1544,47	978,12
у тому числі з податку на прибуток	1621		
розрахунками зі страхування	1625	1047,55	684,34
розрахунками з оплати праці	1630	688,45	848,50
Поточна кредиторська заборгованість за одержаними авансами	1635		
Поточна кредиторська заборгованість із внутрішніх розрахунків	1645		
Поточні забезпечення	1660		
Доходи майбутніх періодів	1665		
Інші поточні зобов'язання	1690	4793,81	5547,58
<b>Усього за розділом III</b>	<b>1695</b>	<b>66167,42</b>	<b>57979,60</b>
<b>IV. Зобов'язання, пов'язані з необоротними активами, утримуваними для продажу, та групами вибуття</b>			
	<b>1700</b>		
<b>Баланс</b>	<b>1900</b>	<b>73302,91</b>	<b>65977,27</b>

Керівник

Головний бухгалтер