

Київський національний торговельно-економічний університет

Кафедра міжнародних економічних відносин

ВИПУСКНА КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

на тему:

«Ефективність міжнародних пасажирських автоперевезень»
(на матеріалах підприємства «ЛЮКС-РЕЙЗЕН», м. Хмельницький)

Студентки 2 курсу, 9м
групи, спеціальності 292
«Міжнародні
економічні відносини»
спеціалізації
«Міжнародний бізнес»

підпис студента

Дубиняк Аліни
Іванівни

Науковий керівник
док. екон. наук
професор

підпис наукового керівника

Федун Ігор Леонідович

Гарант освітньої програми
док. екон. наук
професор

підпис гаранта

Калюжна Наталія
Генадійівна

Київ 2018

АНОТАЦІЯ

Дубиняк А. **«Ефективність міжнародних пасажирських автоперевезень».**

Випускна кваліфікаційна робота на здобуття освітнього ступеня магістра за спеціальністю 292 «Міжнародні економічні відносини». Київський національний торговельно-економічний університет, 2018.

Випускна кваліфікаційна робота містить теоретичні засади міжнародних пасажирських автоперевезень та пропозиції щодо напрямів підвищення ефективності функціонування міжнародних пасажирських автоперевезень. В перебігу дослідження проведено ґрунтовний аналіз фінансово-економічної діяльності ТОВ «ЛЮКС-РЕЙЗЕН» та виявлено напрямки і масштаби реалізації його потенціалу як суб'єкта зовнішньоекономічної діяльності. Проведений аналіз дозволив сформулювати пропозиції щодо напрямів удосконалення ефективності міжнародних пасажирських автоперевезень ТОВ «ЛЮКС-РЕЙЗЕН», розробити відповідні заходи по удосконаленню ефективності міжнародних пасажирських автоперевезень та здійснити оцінку запропонованих заходів по удосконаленню їх ефективності.

Ключові слова: ефективність, міжнародні пасажирські автоперевезення, оцінка, удосконалення ефективності.

SUMMARY

Dubiniak A. **"Efficiency of international passenger transport".**

Graduation qualifying work for obtaining an educational master's degree in specialty 292 "International economic relations". Kyiv National University of Trade and Economics, 2018.

The final qualification paper contains theoretical principles of international passenger transportation and proposals on how to improve the efficiency of international passenger transportation. In the course of the study, a thorough analysis of the financial and economic activity of limited liability company LUX-RAYZEN was conducted and the directions and extent of realization of its potential as a subject of

foreign economic activity were revealed. The analysis allowed to formulate proposals on ways to improve the efficiency of international passenger transportation by limited liability company LUX-REISEN, to develop appropriate measures to improve the efficiency of international passenger transportation and to evaluate the proposed measures to improve their efficiency.

Key words: efficiency, international passenger transportation, estimation, improvement of efficiency.

Київський національний торговельно-економічний університет

Кафедра міжнародних економічних відносин

РЕФЕРАТ

«Ефективність міжнародних пасажирських автоперевезень»
(на матеріалах підприємства «ЛЮКС-РЕЙЗЕН», м. Хмельницький)

**Кваліфікаційна випускна робота: 113 с., 23 рис.,
27 табл., 2 додатки, 52 джерел.**

Об'єктом дослідження - регулювання ефективності функціонування підприємств при здійсненні міжнародних пасажирських автоперевезень.

Предметом дослідження - є теоретико-методичні аспекти ефективності функціонування підприємств, які займаються міжнародними пасажирськими перевезеннями.

Підприємство, за матеріалами якого виконано випускну кваліфікаційну роботу – «ЛЮКС-РЕЙЗЕН», м. Хмельницький.

Мета роботи – теоретичне обґрунтування й розробка науково-методичних рекомендацій щодо визначення умов та напрямів підвищення ефективності функціонування міжнародних пасажирських перевезень ТОВ «ЛЮКС-РЕЙЗЕН».

Методи дослідження. Теоретичну основу роботи складає система загальнонаукових і спеціальних методів, що дозволяють вирішувати проблемні наукові завдання. В ході обґрунтування теоретичних основ роботи використовувались методи абстрагування, порівняння, аналізу та синтезу, формалізації, моделювання та ін. Отримані прикладні результати ґрунтуються на методах інтерполяції, екстраполяції, системної оптимізації, індексному методі статистичного аналізу і методах вимірювання та оцінки потенціалу підприємств.

У **вступі** обґрунтовано актуальність теми, виявлено ступінь її розкриття в економічній літературі вітчизняними і зарубіжними науковцями; сформульовано

мету, завдання, об'єкт, предмет дослідження та окреслено практичну значущість роботи.

У першому розділі «Теоретичні засади міжнародних пасажирських автоперевезень» визначено та розкрито сутнісні підходи та значення міжнародних пасажирських автоперевезень, розкрито інституційні засади регулювання механізму забезпечення формування міжнародних пасажирських автоперевезень, систематизовано методичний інструментарій оцінки ефективності міжнародних пасажирських автоперевезень.

У другому розділі «Аналіз міжнародних пасажирських автоперевезень ТОВ «ЛЮКС-РЕЙЗЕН» проаналізовано показники фінансово-економічної діяльності ТОВ «ЛЮКС-РЕЙЗЕН», наведено світовий досвід забезпечення ефективності міжнародних пасажирських автоперевезень, а також здійснено оцінку їх ефективності.

У третьому розділі «Напрямки підвищення ефективності функціонування міжнародних пасажирських автоперевезень» обґрунтовано напрями удосконалення ефективності міжнародних пасажирських автоперевезень ТОВ «ЛЮКС-РЕЙЗЕН», розроблено відповідні заходи по удосконаленню ефективності міжнародних пасажирських автоперевезень та здійснено оцінку запропонованих заходів по удосконаленню їх ефективності.

Висновки окреслюють теоретичне узагальнення і вирішення наукової проблеми, сутність якої полягає у комплексному дослідженні, оцінці та розробці пропозицій по удосконаленню напрямів підвищення ефективності функціонування міжнародних пасажирських автоперевезень ТОВ «ЛЮКС-РЕЙЗЕН». Практична реалізація наданих пропозицій у діяльності ТОВ «ЛЮКС-РЕЙЗЕН» полягає в ефективному використанні виявлених резервів підприємства для підвищення ефективності міжнародних пасажирських автоперевезень, як наслідок, підвищенні чистого доходу підприємства

ВСТУП	7
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ МІЖНАРОДНИХ ПАСАЖИРСЬКИХ АВТОПЕРЕВЕЗЕНЬ	10
1.1. Сутність та значення міжнародних пасажирських автоперевезень	10
1.2. Інституційне регулювання та загальний механізм формування міжнародних пасажирських автоперевезень	19
1.3. Методичні підходи до оцінки ефективності міжнародних пасажирських автоперевезень	31
Висновки до розділу 1	41
РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ МІЖНАРОДНИХ ПАСАЖИРСЬКИХ АВТОПЕРЕВЕЗЕНЬ ТОВ «ЛЮКС-РЕЙЗЕН»	44
2.1. Аналіз показників фінансово-економічної діяльності ТОВ «ЛЮКС-РЕЙЗЕН»	44
2.2. Світовий досвід забезпечення міжнародних пасажирських автоперевезень	52
2.3. Оцінка ефективності міжнародних автоперевезень ТОВ «ЛЮКС-РЕЙЗЕН».	61
Висновки до розділу 2	73
РОЗДІЛ 3. НАПРЯМКИ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ МІЖНАРОДНИХ ПАСАЖИРСЬКИХ АВТОПЕРЕВЕЗЕНЬ	75
3.1. Обґрунтування напрямів удосконалення ефективності міжнародних пасажирських автоперевезень ТОВ «ЛЮКС-РЕЙЗЕН»	75
3.2. Розробка заходів по удосконаленню ефективності міжнародних пасажирських автоперевезень	83
3.3. Оцінка запропонованих заходів удосконалення ефективності міжнародних пасажирських автоперевезень	89
Висновки до розділу 3	98
ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ	100
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	104
ДОДАТКИ	110

ВСТУП

Актуальність теми. Міжнародні пасажирські автоперевезення є значною складовою загального транспортного комплексу країни, ефективне функціонування якої та інтеграція її у європейську й світову транспортні мережі сприяють вирішенню найважливіших завдань сьогодення, забезпечуючи реалізацію головних завдань розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року задекларованих в програмі «Перспективи та напрями подальшого розвитку галузі автомобільного транспорту» задекларованих в схваленій в 2010 році Транспортної стратегії України на період до 2020 року.

Створені автотранспортні підприємства різних форм власності здійснюють міжнародні пасажирські автоперевезення до 43 країн світу, що сприяє розширенню ринку міжнародних автотранспортних послуг України, проте, на сучасному етапі одним з невідкладних завдань є забезпечення науково-технічного супроводу розвитку транспортної галузі України.

Вирішення питань підвищення ефективності зовнішньоекономічної діяльності підприємств що здійснюють міжнародні пасажирські автоперевезення, підвищення їх конкурентоспроможності на міжнародних ринках транспортних послуг, базується не лише на створенні економічних і правових засад їх захисту та підтримки, але й удосконалення теоретично-методичних постулатів сутності міжнародних пасажирських автоперевезень, їх ролі в загальній транспортній системі. Беручи до уваги що дедалі більшого значення набуває значення ефективності міжнародних пасажирських перевезень саме питання удосконалення теоретичних засад міжнародних пасажирських перевезень постійно залишатиметься актуальним, а тому не втрачає своє актуальності.

Ступінь розробки наукової проблеми. Велика кількість вітчизняних вчених, які окрім дослідження теоретичних сутностей досліджуваного питання зокрема із врахуванням як форми власності так і розмів підприємств, значну увагу приділяли і питанню методологічного дослідження та методичного забезпечення ефективності функціонування системи міжнародних пасажирських автоперевезень. Серед значної їх кількості можна виокремити, таких: Аксенов І.Я., Аррак А.О.,

Артемьев С.П., Близнюк А. О., Цвєтов Ю.М., Князєвська О. В., Корецька Г. В., Кривоконь О. Г., Макаренко М.В., Нєстерєнко В. Ю., Омєльчєнко А. В. та ін.

Проте констатує значне напрацювання в дослідженні цієї проблеми, до сьогодні вона ще не втратила своєї актуальності, і потребує подальшого наукового пошуку.

Мета і завдання дослідження. Метою роботи є теоретичне обґрунтування й розробка науково-методичних рекомендацій щодо визначення умов та напрямів підвищення ефективності функціонування міжнародних пасажирських перевезень ТОВ «ЛЮКС-РЕЙЗЕН».

Для досягнення поставленої мети було сформульовано і вирішено такі завдання:

- розкрити сутність та значення міжнародних пасажирських перевезень;
- визначити інституційне регулювання та загальний механізм формування пасажирських автоперевезень;
- дослідити та висвітлити методичні підходи до оцінки ефективності міжнародних пасажирських перевезень;
- здійснити аналіз фінансово-господарської діяльності ТОВ «ЛЮКС-РЕЙЗЕН»;
- навести світовий досвід забезпечення ефективності міжнародних пасажирських перевезень;
- оцінити ефективність міжнародних пасажирських перевезень ТОВ «ЛЮКС-РЕЙЗЕН»;
- визначити напрями підвищення ефективності функціонування міжнародних пасажирських перевезень ТОВ «ЛЮКС-РЕЙЗЕН»;
- розробити заходи по удосконаленню ефективності міжнародних пасажирських перевезень;
- здійснити оцінку ефективності міжнародних пасажирських перевезень з урахуванням запропонованих заходів.

Об'єкт дослідження – регулювання ефективності функціонування підприємств при здійсненні міжнародних пасажирських автоперевезень.

Предметом дослідження є теоретико-методичні аспекти ефективності

функціонування підприємств, які займаються міжнародними пасажирськими перевезеннями.

Методи дослідження. Теоретичну основу роботи складає система загальнонаукових і спеціальних методів, що дозволяють вирішувати проблемні наукові завдання. В ході обґрунтування теоретичних основ роботи використовувались методи абстрагування, порівняння, аналізу та синтезу, формалізації, моделювання та ін. Отримані прикладні результати ґрунтуються на методах інтерполяції, екстраполяції, системної оптимізації, індексному методі статистичного аналізу і методах вимірювання та оцінки потенціалу підприємств.

Інформаційну базу складають закони України, нормативні документи Кабінету Міністрів України, Міністерства транспорту та зв'язку України, офіційні матеріали Державного комітету статистики, а також наукові праці щодо здійснення міжнародних перевезень пасажирів вітчизняних і зарубіжних учених у сфері дослідження економічної ефективності, стратегічного управління, маркетингу, організації виробництва, загальної теорії систем, фінансова та статистична звітність підприємства «ЛЮКС-РЕЙЗЕН», м. Хмельницький, інформаційних агенцій та ресурсів Інтернет.

Обробка інформаційного матеріалу здійснювалася з використанням сучасних інформаційних технологій. Для виконання економіко-математичних розрахунків, статистичної обробки інформації, побудови порівняльних таблиць, діаграм і графіків було застосовано MS EXCEL.

Робота складається зі вступу, трьох розділів, дев'яти підрозділів, висновків, списку використаної літератури та додатків.

Наукова новизна одержаних результатів. Основним результатом магістерської роботи є наукове узагальнення матеріалів, що формують теоретичну, методичну та організаційну основу для підвищення рівня економічної ефективності міжнародних пасажирських автоперевезень.

Апробація дослідження представлена в науковій статті Дубиняк А.І.: «Теоретичні аспекти та особливості міжнародних пасажирських автоперевезень в Україні», що опублікована у збірнику наукових статей 2018 року з

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ МІЖНАРОДНИХ ПАСАЖИРСЬКИХ АВТОПЕРЕВЕЗЕНЬ

1.1. Сутність та значення міжнародних пасажирських автоперевезень

Міжнародні пасажирські автоперевезення є значною складовою загального транспортного комплексу країни, ефективне функціонування якої та інтеграція її у європейську й світову транспортні мережі сприяють вирішенню найважливіших завдань сьогодення, забезпечуючи реалізацію головних завдань розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року задекларованих в програмі «Перспективи та напрями подальшого розвитку галузі автомобільного транспорту» задекларованих в схваленій в 2010 році Транспортної стратегії України на період до 2020 року.

Створені автотранспортні підприємства різних форм власності здійснюють міжнародні пасажирські автоперевезення до 43 країн світу, що сприяє розширенню ринку міжнародних автотранспортних послуг України, проте, на сучасному етапі одним з невідкладних завдань є забезпечення науково-технічного супроводу розвитку транспортної галузі України.

Вирішення питань підвищення ефективності діяльності підприємств що здійснюють міжнародні пасажирські автоперевезення, підвищення їх конкурентоспроможності на міжнародних ринках транспортних послуг, базується не лише на створенні економічних і правових засад їх захисту та підтримки, але й удосконаленні теоретично-методичних постулатів сутності міжнародних пасажирських автоперевезень, їх ролі в загальній транспортній системі. Беручи до уваги що дедалі більшого значення набуває значення ефективності міжнародних пасажирських перевезень саме питання удосконалення теоретичних засад міжнародних пасажирських перевезень постійно залишатиметься актуальним, а тому не втрачає своє актуальності.

Без перебільшення можна сказати що, пасажирські перевезення відіграють чи не одну із провідних ролей, оскільки з однієї сторони забезпечують

життєдіяльність населення забезпечуючи відповідні їх потреби в пересуванні як по території країни так і інші країни, з іншої – забезпечують функціонування і розвиток економіки України.

Також думки, дотримується і Д. Пархомчук який наголошує на тому що для сучасного економічного стану України характерним є підвищення ролі транспорту, який забезпечує життєдіяльність населення, функціонування і розвиток економіки держави, збереження її обороноздатності, можливість досягнення зовнішньоекономічних цілей країни [1]. Також автором цілком актуально виокремлено те, що, автомобільний транспорт відіграє провідну роль, оскільки відрізняється високою маневреністю і достатньою швидкістю доставки.

Погоджуємося із автором який говорить про багатоплановість автотранспортної діяльності, яка включає в себе автомобільні перевезення, технічне обслуговування та ремонт автомобілів [2].

Більш ширше значення автомобільної діяльності, використавши при цьому структурну особливість, наводять Щербанин Ю. та Шибя О. говорячи про те що до складу автомобільного транспорту входять компанії автомобільного транспорту, які виконують перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, авторемонтні і шиноремонтні компанії, змінний склад автотранспорту, транспортно-експедиційні компанії, а ще автовокзали та автостанції, навчальні заклади, ремонтно-будівельні організації, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу автотранспорту [3, 4].

Отже, можна зробити висновок стосовно того що автотранспортна діяльність це діяльність яка забезпечує потребу в певному виді транспортної послуги, в нашому випадку такою транспортною послугою є пасажирські перевезення, а ще точніше міжнародні пасажирські перевезення, які на сьогодні зайняли основний вид діяльності значної кількості господарюючих суб'єктів, та являють собою сектор, який має велике соціальне значення.

Продовжуючи дослідження сутності та значення міжнародної системи пасажирських перевезень, наведемо вдале визначення групи авторів які саме пасажирський транспорт розглядають в якості невід'ємного елементу

транспортної системи саме в частині, що забезпечує переміщення людей по території країни. Іншим своїм баченням структурують транспортну систему через пасажирську складову розподіляючи їх по виду а саме: автомобільний, залізничний, водний (морський і річковий) і повітряний (авіаційний) види транспорту, які функціонують у межах, поза межами міст і забезпечують загальний пасажиропотік або мають індивідуальний характер використання [5].

Наведене твердження на нашу думку дозволяє говорити про виражену галузеву структуру, в основі якої лежить використання того чи іншого виду транспорту.

Проте, необхідно зауважити, що вищезазначені галузі необхідно чітко відмежовувати від суміжних з ними по суті і подібних за функціональною особливістю. В той же час складність і неоднозначність категоріального тлумачення кожної, які в тій чи іншій мірі зводяться до того що кожен із них передбачає як послугу по доставці товарів так і пасажирів що не дозволяють дати однозначне і вичерпне тлумачення кожному із них, що постійно обумовлює удосконалення існуючих визначень.

Для подальшого аналізу наведемо основні теоретичні підходи до визначення сутності поняття «міжнародні перевезення» (рис. 1.1).

Наведені дефініції, як ми бачимо, по-різному визначають сутність поняття "міжнародні перевезення": напрямок, маршрут, частина транспортної системи, сукупність різних видів транспортних послуг, елемент іноземної держави.

Оперуючись метою дослідження, вдалими та заслуговує на увагу твердження Головань О. та Коваленко Н. які зазначають, що під міжнародним перевезенням пасажирів слід розглядати таке перевезення, за якого пасажир перетинає кордон держави та переміщається через територію більше ніж однієї держави [10 с. 7].

Проте, на нашу думку, дане твердження не цілком повно відповідає пасажирським автомобільним напрямом (маршрутам) та відстані міжнародним пасажирським перевезенням, оскільки не правильною являється умова яка передбачає обов'язкове переміщення через територію більше ніж однієї держави.



Рис. 1.1. Теоретичні підходи до визначення сутності поняття «міжнародні перевезення»*

*Джерело: сформовано автором на основі досліджуваних джерел [6, 7, 8, 9]

Наша думку ґрунтується на тому що значна частина підприємств міжнародна діяльність яких направлення на здійснення пасажирських перевезень виключно в межах з нашими державними кордонами країни. Як відомо, Україна на суходолі межує з сімома країнами: Росією, Молдовою, Білорусією, Румунією, Польщею, Угорщиною та Словаччиною.

Проте, також слід сказати і про те що наведене твердження цілком підходить для більшості міжнародних пасажирських перевізників маршрут яких пролягає через дві і більше держави, що є справедливим, хоча ставить під сумнів як вже нами акцентувалося правомірність іншої частини згадуваних перевізників.

Отже, із врахуванням вищезазначеного доцільно на нашу думку сформулювати єдине справедливе визначення, а саме: міжнародні пасажирські автоперевезення це пасажирські перевезення які здійснюються міжнародним автотранспортом при перетині державного кордону відповідно до сформованого автобусного маршруту. І саме від того на які відстані і чисельність маршрутів і залежатиме ефективність міжнародних пасажирських перевезень суб'єкта міжнародних відносин.

Як вже нами згадувалося сутність автомобільного транспорту безпосередньо пов'язана із наданням транспортної послуги, яка виступає товаром

який оплачується на ринку пасажирських послуг, та забезпечується виконанням оплаченої послуги, а саме пасажирським перевезенням.

В наведеному рисунку 1.2 відобразимо класифікацію пасажирських перевезень, як інтеграційну складову загальної автотранспортної системи країни.

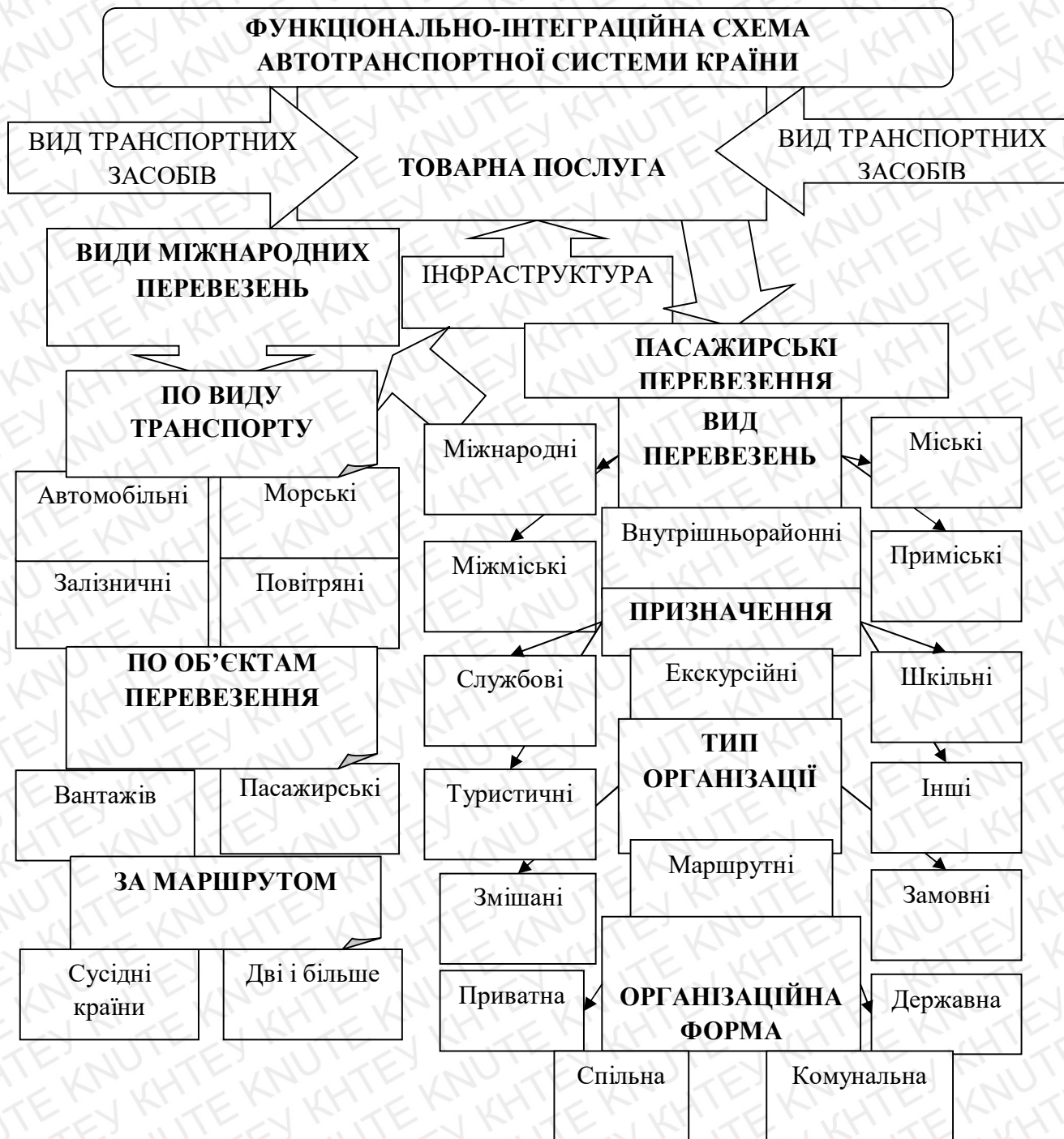


Рис. 1.2. Класифікаційна схема пасажирських перевезень в загальній інтегровано-функціональній автотранспортній системі країни*

*Джерело: сформовано автором на основі досліджуваних джерел [1, 2, 3, 4, 5, 6]

Слід сказати що нами притримується бачення транспортної системи України яке наведено згідно зі ст. 21 Закону України «Про транспорт», в якому єдина транспортна система України охоплює: транспорт загального користування (залізничний, морський, річковий, автомобільний і авіаційний, а також міський електротранспорт, у тому числі метрополітен), промисловий залізничний транспорт, відомчий транспорт, трубопровідний транспорт, шляхи сполучення загального користування [11].

Відповідно до цього за доцільне буде навести власне які на сьогодні різновиди транспортних засобів забезпечуючи процес пасажирських перевезень (рис. 1.3).

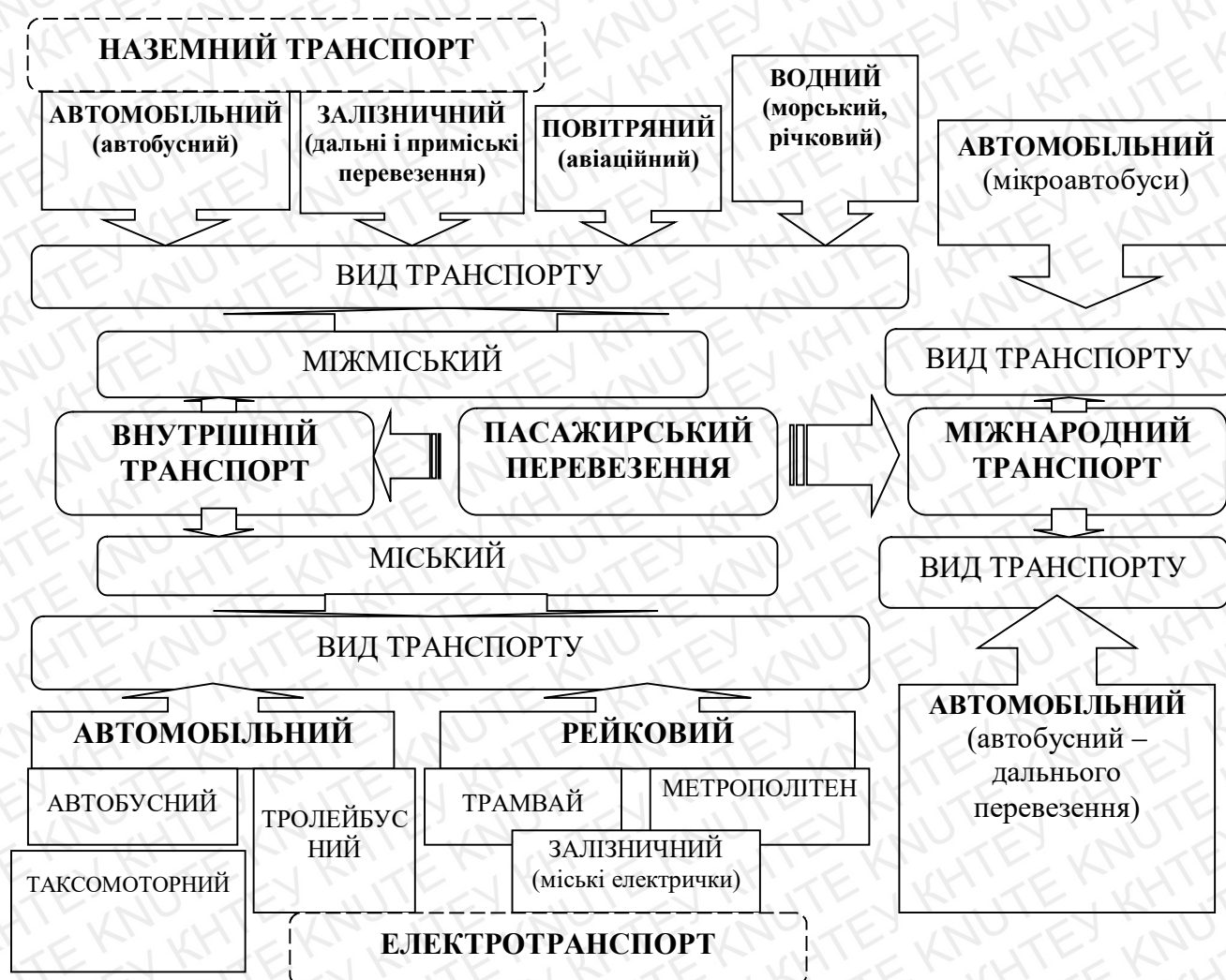


Рис. 1.3. Різновид транспортних засобів забезпечуючих процес внутрішніх та міжнародних пасажирських перевезень в автотранспортній системи країни*

*Джерело: сформовано автором за джерелом[13]

Також зазначимо що основні поняття, які є базовими для нашого дослідження забезпечується Законом України «Про автомобільний транспорт». Наведемо одно із головних а саме поняття «пасажирські перевезення» що пропонується розглядати як перевезення пасажирів легковими автомобілями або автобусами [12].

Наведений різновид транспортних засобів забезпечуючий процес пасажирських перевезень, дозволяє говорити про існування елементів які визначають як внутрішню так і міжнародну маршрутну систему (рис. 1.4).

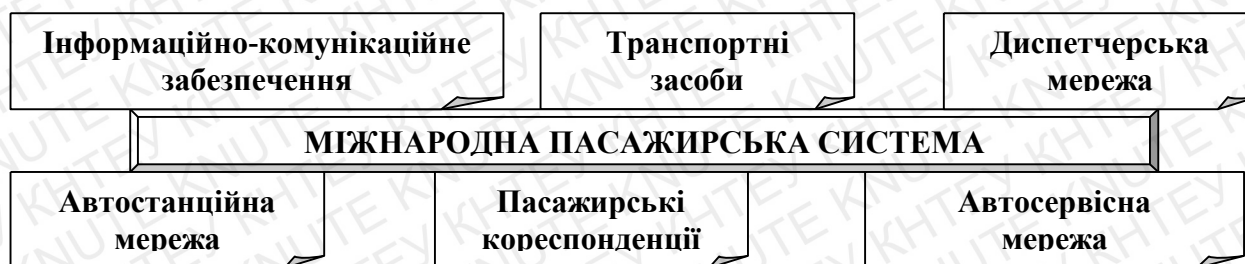


Рис. 1.4. Взаємодія елементів, забезпечуючих функціонування міжнародної маршрутної пасажирської системи*

*Джерело: сформовано автором на основі джерел [13, 14, 15, 16]

Таким чином, ефективне функціонування всіх елементів забезпечують ефективність функціонування розподілу пасажиронапрямів міжнародних пасажирських перевезень. На рисунку 1.5 наглядно наведено діючу просторово-мережеву діаграму міжнародних пасажирських перевезень (пасажиронапрямів).

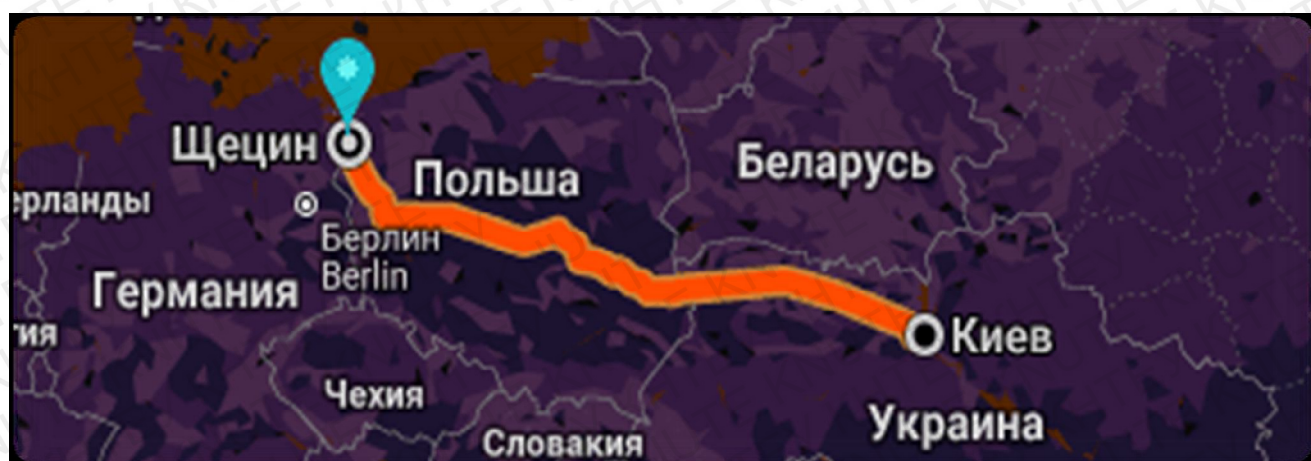


Рис. 1.5. Просторова маршрутограма міжнародних пасажиропотоків підприємства забезпечуючого виконання даних міжнародних пасажирських перевезень (фрагмент)*

*Джерело: «ЛЮКС-РЕЙЗЕН» <http://www.lux-reisen.com/populyarni-napryamki/>

Беззаперечною та необхідною умовою підвищення ефективності міжнародних пасажирських перевезень, є розробка ефективної системи управління.

Підводячи короткий підсумок проведеного аналізу дозволяють говорити про те що міжнародні автомобільні пасажирські перевезення є невід’ємним складником життя населення які можна охарактеризувати сукупністю особливостей (рис. 1.6).

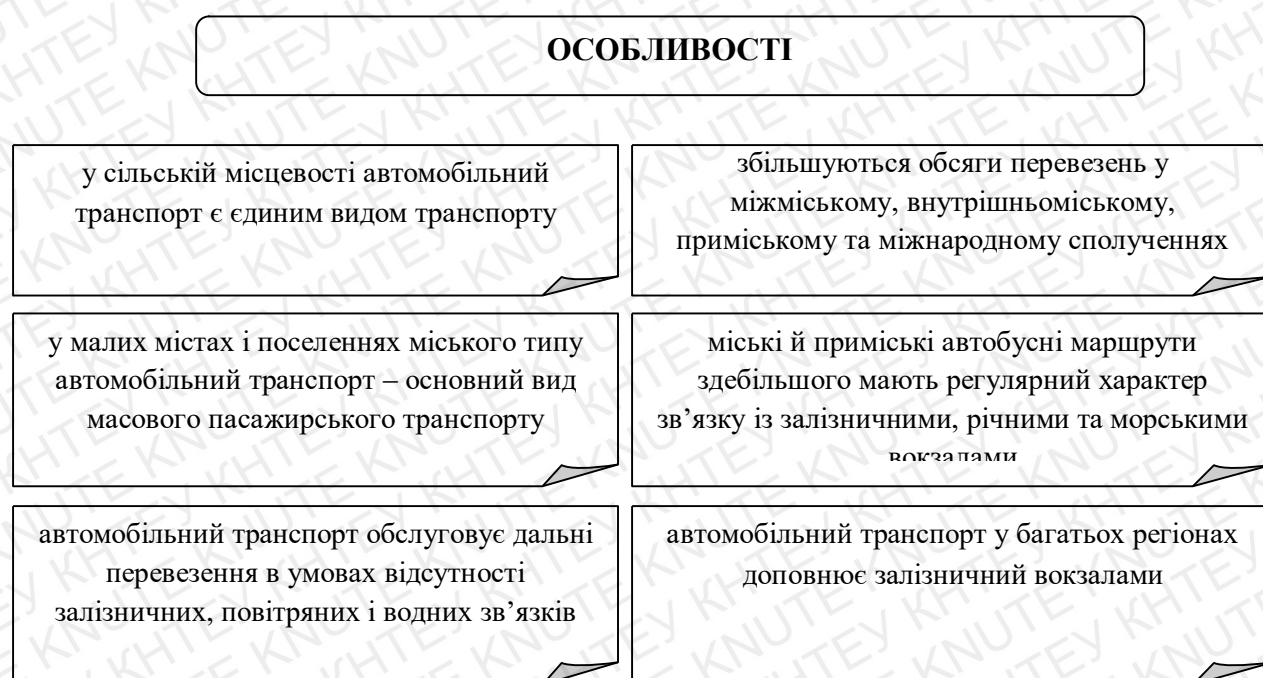


Рис. 1.6. Особливості характеризуючі сутність міжнародних пасажирських перевезень в сучасному етапі розвитку транспортної системи*

*Джерело: сформовано автором на основі досліджуваних джерел [15, 16, 17, 18].

Наведені особливості наявно демонструють особливість пасажирських перевезень, зокрема, особливим є перевезення пасажирів саме автомобілями чи автобусами. Саме даний вид транспорту здатний функціонувати у всіх галузях функціонуючих в транспортній системі України, маючи подекуди значні переваги, оскільки наприклад, здатний забезпечити під’їзд майже до всіх залізничних, річкових та морських вокзалів. Саме одна із таких переваг забезпечує їм конкурентні позиції на ринку транспортних послуг.

В продовження дослідження особливостей функціонування міжнародних пасажирських перевезень, безумовно, вибір стратегії розвитку міжнародних пасажирських перевезень являється важливою, оскільки визначає та забезпечує реалізацію цілей автотранспортного підприємства, забезпечуючи максимізацію прибутку та конкурентної позиції на ринку міжнародних пасажирських перевезень.

Як показує практика, кожний господарюючий суб'єкт, не виключенням є і підприємства які забезпечують міжнародні пасажирські перевезення, борються за конкурентні позиції на ринку та зростання власної ефективності, через відповідний рівень прибутковості. Проте, поряд із всіма факторами які забезпечують їм місце в ринку, серед яких: розширення маршрутної мережі, диференціація послуг з критеріїв якості, витрати забезпечуючі надання послуг з перевезення і сервісного обслуговування, існують на нашу думку два найбільш важливих фактори, один із яких безпосередньо впливає на попит послуг автоперевізника, яким є доходи населення, а точніше їх купівельна спроможність, іншим ж фактором – тарифи (ціноутворення) на послуги компанії яка здійснює міжнародні пасажирські перевезення, які поряд з іншими і є орієнтирами формування власної конкурентної позиції на ринку.

Отже, вище наведене дозволяє говорити що стратегії ціноутворення являються чи не одними із основних стратегій забезпечуючі ефективність та конкурентність міжнародного пасажирського перевізника (підприємства).

Аналіз літературних джерел та із врахуванням використання основ стратегій ціноутворення дозволив сформувані основні цілі забезпечення стійких позицій на ринку транспортних послуг підприємства здійснюючого міжнародні пасажирські перевезення (рис. 1.7).

Отже, в умовах конкурентного ринкового середовища найбільш вдали стратегія підприємства яка побудована на поєднанні ціна-якість, зокрема щодо другої складової то подекуди вона є вирішальною в виборі саме послуги даного перевізника, та повинна відповідати двом критеріям. Перший, характеризуючий якість сервісного обслуговування пасажирів протягом рейсу, другий – власне якість послуги з перевезення.

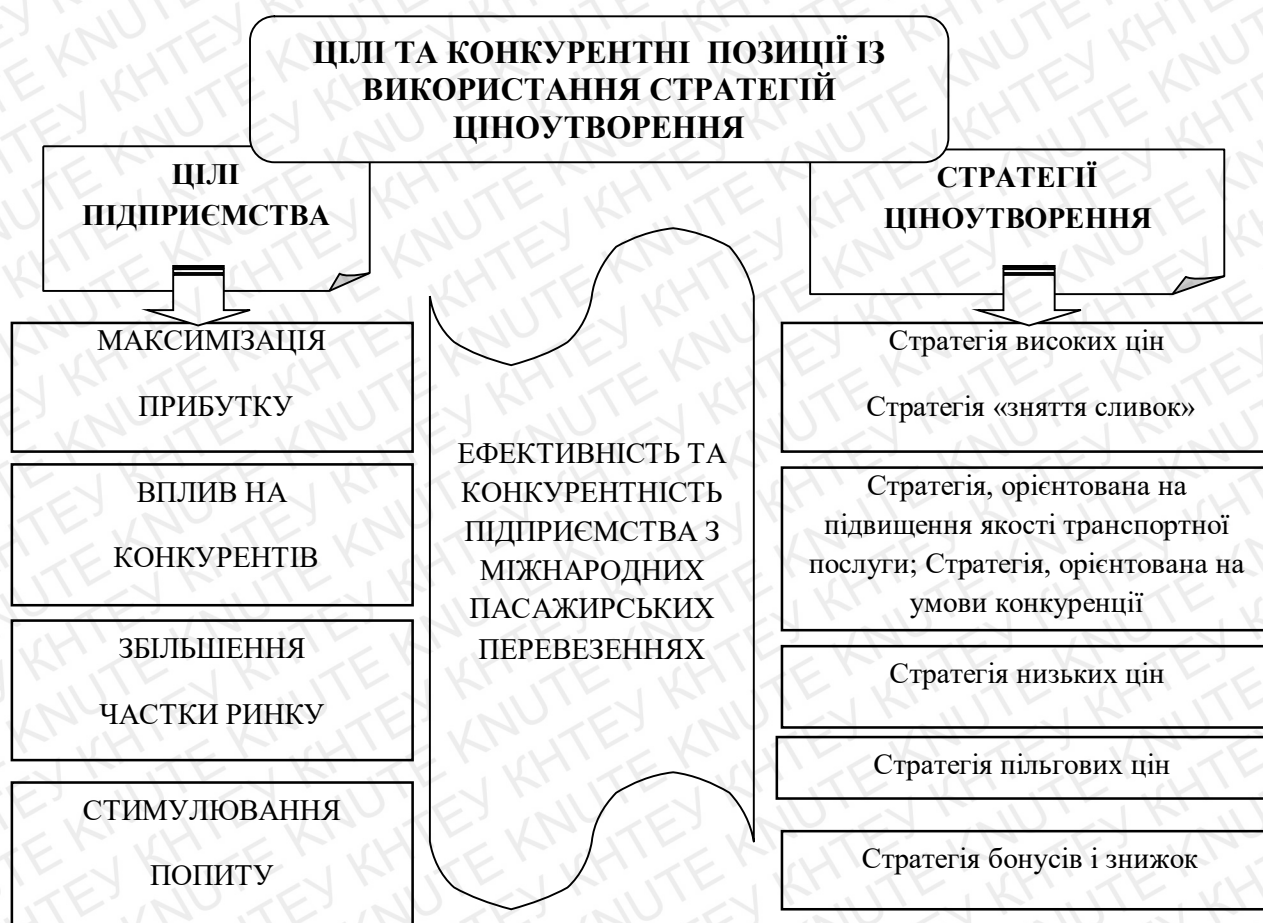


Рис. 1.7. Особливості використання стратегій ціноутворення на ефективність та конкурентні позиції на ринку транспортних послуг міжнародних пасажирських перевезень *

*Джерело: сформовано автором на основі джерел [8, 9, 10, 11, 12, 13, 14].

Саме цей симбіоз на нашу думку дозволяє утримувати конкурентні позиції на ринку міжнародних пасажирських перевезень.

Особливістю міжнародних пасажирських автоперевезень є те, що при відправленні пасажирів, як правило, керуються законодавством країни відправлення, а при доставці їх в кінцевий пункт – законом країни призначення.

1.2 . Інституційне регулювання та загальний механізм формування міжнародних пасажирських автоперевезень

Активізація інтеграційних процесів, як наслідок впливу глобалізації, у всіх

сферах життєдіяльності людства тісно пов'язана з ефективністю функціонування світової комунікаційної системи, особливе місце в якій займають міжнародні пасажирські перевезення як складової загальнонаціональної транспортної системи України.

Без перебільшення міжнародні пасажирські автоперевезення є однією з галузей економіки, які сприяють поглибленню інтеграційних процесів. Автомобільний транспорт України здійснює значну частину перевезень на внутрішньому ринку та у міжнародному сполученні.

Побудова ефективно-функціонуючої системи міжнародних пасажирських автоперевезень, яка відповідає вимогам сучасного розвитку світової економіки, – завдання будь-якої держави, незалежно від рівня її розвитку. Під впливом структурних змін в економіці, насамперед, формуються новітні міжнародні транспортні мережі (коридори), які забезпечують здійснення зв'язку між об'єктами та суб'єктами транспортної системи України з дотриманням вимог безпеки, екологічності та надійності.

Опираючись на визначення Комітету внутрішнього транспорту ООН: під транспортним коридором слід розглядати частину національної або міжнародної транспортної системи, яка забезпечує значні міжнародні вантажні та пасажирські перевезення між окремими географічними районами, включає в себе рухомий склад і стаціонарні пристрої всіх видів транспорту, що працюють на даному напрямку, а так ж сукупність технологічних, організаційно-правових умов здійснення цих перевезень» [19].

Отже, міжнародний транспортний коридор виступає тим структурним елементом на якому базується сучасна система міжнародних пасажирських автоперевезень.

Світовий досвід підкреслює, що ефективна реалізація системи міжнародних пасажирських перевезень потребує певних правил гри які не можуть працювати ефективно у невідповідному сучасним тенденціям розвитку інституційному середовищі. Іншими словами ефективність міжнародних транспортних автоперевезень в значній мірі залежить від наявності та якості відповідної

інституційно-правової системи забезпечення її функціонування.

Саме інституціонально-правове регулювання, законодавчі та регламентні відмінності все ще являють собою серйозні перешкоди для безперервного функціонування міжнародних пасажирських перевезень. Існує потреба в міжнародному співробітництві щодо гармонізації законодавства і процедур, які направлені на активізацію інтеграції національних транспортних мереж з метою задоволення потреб економіки та населення у перевезеннях на міжнародному рівні.

Важливо визнати, що інституційно-правове регулювання являє собою багатoproфільну систему, яка охоплює всі сфери бізнесу та економіки, та характеризує основними складовими: відповідним законодавством; інститутами та правилами їх функціонування; вплив на об'єкти, регулювання та контроль діяльності яких входять до компетенції даних інститутів.

Правовою основою міжнародних пасажирських перевезень є законодавство України та міжнародні конвенції і угоди в галузі автомобільних перевезень, аналіз яких дозволив визначити три історичні етапи формування та розвитку інституціонального регулювання розвитку міжнародних транспортних мереж.

Перш ніж відобразити їх, зупинимось на основних нормативно-правових актах, які регулюють діяльність єдиної транспортної системи в Україні.

Головним законодавчим актом який здійснює регулювання транспортної галузі в цілому є Закон України «Про транспорт», який і вважається основним законодавчим актом в цій сфері, яким сформовано відповідну транспортну систему в цілому та кожний різновид напрям в цій системі.

Закон визначає правові, економічні, організаційні і соціальні основи діяльності в Україні всіх видів транспорту, декларуючи цілі державного управління в області транспорту (задоволення потреб населення і суспільного виробництва в перевезеннях, безпечне функціонування транспорту, захист економічних інтересів України і законних інтересів підприємств і організацій транспорту і споживачів транспортних послуг, координація роботи різних видів транспорту) і їх відношення з підприємствами транспорту, що базуються на господарській самостійності підприємств в рамках чинного законодавства [11, с. 12].

Також слід виокремити в цьому питанні і Закон України «Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період» [20] який встановлює правові та організаційні основи функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період виходячи з положень законів України "Про мобілізаційну підготовку та мобілізацію", "Про транспорт", "Про оборону України та інших нормативно-правових актів з питань мобілізаційної підготовки та мобілізації.

Розкривши основну сутність головного нормативного акту, висвітлимо і ті правові документи які регулюють діяльність того або іншого виду транспорту, зокрема, регулювання в залізничній галузі забезпечується Законом України «Про залізничний транспорт» [21], регулювання в автомобільній галузі забезпечується Законом України «Про автомобільний транспорт» [12], регулювання міського електротранспорту забезпечується Законом України «Про міський електротранспорт»[22].

В продовження дослідження нормативно-правового забезпечення функціонування міжнародних пасажирських автоперевезень, опираючись на згадані історичні етапи становлення вітчизняного законодавства в системі транспортного забезпечення наведемо основні із них. Для зручності відобразимо їх у вигляді схеми, деталізуючи перелік всіх нормативно-правових актів, у відповідності до досліджуваного виду транспорту, а саме автомобільного (рис. 1.8).

Також існують різні норми відносно безпеки, санітарних і екологічних вимог до використовуваних транспортних засобів, а так само правила користування суспільними видами транспорту і дорогами.

Розкриємо сутність кожного із перелічених нормативно-правових акти, і в першу чергу зупинимося на Законі України «Про ліцензування певних видів господарської діяльності» [29], яким забезпечується регулювання суспільних відносини у сфері ліцензування видів господарської діяльності, визначає виключний перелік видів господарської діяльності, що підлягають ліцензуванню, встановлює уніфікований порядок їх ліцензування, нагляд і контроль у сфері ліцензування, відповідальність за порушення законодавства у сфері ліцензування

видів господарської діяльності.

**НОРМАТИВНО-ПРАВОВІ АКТИ, ЯКІ
РЕГУЛЮЮТЬ ДІЯЛЬНІСТЬ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ**

Закон України «Про автомобільний транспорт»[12]; Порядок проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування, затверджений постановою Кабінету Міністрів України № 1081 [23]; Порядок здійснення державного контролю на автомобільному транспорті, затверджений постановою Кабінету Міністрів України № 1567 [24]; Правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, затверджені постановою Кабінету Міністрів України № 176 (у редакції постанови Кабінету Міністрів України від 26.09.2007 № 1184) [25]; Порядок регулювання діяльності автостанцій, затверджений наказом Міністерства транспорту та зв'язку України № 700 [26]; Порядок визначення класу комфортності автобусів, сфери їхнього використання за видами сполучень та режимами руху, затверджений наказом Міністерства транспорту та зв'язку України № 285 [27]; наказ Міністерства транспорту та зв'язку України № 427 «Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом відповідно до видів робіт, визначених Законом України «Про автомобільний транспорт» [28]; Закон України «Про ліцензування певних видів господарської діяльності» від 01.06.2000 р. [29]

**Рис. 1.8. Основні нормативно-правові акти забезпечуючі
ефективність функціонування ринку транспортних послуг щодо
пасажирських перевезень в Україні***

*Джерело: сформовано автором на основі джерел [12, 23-29].

Саме цим законодавчим актом передбачено ліцензування діяльності досліджуваного підприємства, оскільки відносить надання послуг перевезення пасажирів автомобільним транспортом та міжнародні перевезення пасажирів до видів господарської діяльності, яка підлягає ліцензуванню (пункт 24, стаття 7), у відповідності та на підставі нормативних документів прийнятих до вимог Закону України «Про автомобільний транспорт» [12]. Також зазначеним актом встановлено, перелік документів, які повинен мати перевізник-резидент при здійсненні міжнародного перевезення та перевізник-нерезидент, що здійснює перевезення в Україну.

Забезпечуються міжнародні автомобільні перевезення пасажирів територією України Правилами надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, затверджених постановою Кабінету Міністрів України № 176 від 18 лютого 1997 р.(у редакції постанови Кабінету Міністрів України від 26.09.2007 № 1184) якими встановлено, зокрема, необхідність дотримання:правил дорожнього руху;

визначеного порядку організації перевезень; особливих умов і правил, зазначених в ліцензії; прав та обов'язків перевізника й пасажирів; порядку страхування та проведення прикордонного і митного контролю, організації праці й відпочинку водіїв [25].

Не менш важливим в питанні забезпечення міжнародних пасажирських перевезень є і Порядок здійснення державного контролю на автомобільному транспорті, затверджений постановою Кабінету Міністрів України № 1567 який і визначає процедуру здійснення державного контролю за додержанням суб'єктами господарювання, які провадять діяльність у сфері автомобільного транспорту (далі - суб'єкти господарювання), вимог законодавства про автомобільний транспорт, норм та стандартів щодо організації перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом, норм міжнародних договорів про міжнародне автомобільне сполучення, виконанням умов перевезень, визначених дозволом на перевезення на міжобласних автобусних маршрутах, вимог Європейської угоди щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення, дотриманням габаритно-вагових параметрів, наявністю дозвільних документів на виконання перевезень та відповідністю виду перевезень, відповідних ліцензій, внесенням перевізниками-нерезидентами платежів за проїзд автомобільними дорогами [24]. В продовження цього актуальності набуває нормативний акт Порядок визначення класу комфортності автобусів, сфери їхнього використання за видами сполучень та режимами руху, затверджений наказом Міністерства транспорту та зв'язку України № 285 яким і встановлюються вимоги до параметрів комфортності автобусів, процедуру визначення їх класу комфортності та сферу їхнього використання за видами сполучень та режимами руху. Класифікація автобусів за комфортністю є добровільною процедурою для виробників автобусів та автомобільних перевізників, які використовують автобуси для перевезення пасажирів, а вимоги щодо сфери використання автобусів за видами сполучень та режимами руху є обов'язковими при організації пасажирських перевезень на автобусних маршрутах загального користування [27].

Розглядати діяльність підприємства з надання міжнародних послуг щодо пасажирських міжнародних перевезень без належного інфраструктурного забезпечення їх діяльності неприпустимо, оскільки належне забезпечення відповідними інститутами, якими в нашому випадку виступають автостанції з відповідними міжнародними квитковими касами та платформами, забезпечує як репутацію перевізнику, так і комфорт пасажирів.

Згадуване забезпечується відповідним законодавчим актом, яким в Україні є Порядок регулювання діяльності автостанцій, затверджений наказом Міністерства транспорту та зв'язку України № 700 який і визначає процедуру атестації автостанцій, вимоги до них, механізм визначення розміру автостанційного збору та вартості послуг, що надаються автомобільним перевізникам (далі - перевізники) [26].

З метою більш повного задоволення потреб населення у перевезеннях, обмеження монополізму на ринку пасажирських автотранспортних послуг, розвитку конкуренції між перевізниками усіх форм власності постановою Кабінету Міністрів затверджено Порядок проведення конкурсу на перевезення пасажирів автомобільним транспортом, в якому передбачається що юридичні чи фізичні особи, які мають ліцензію на право виконання пасажирських перевезень, у т. ч. міжнародних, можуть взяти участь у конкурсі. Конкурс щодо міжнародних перевізників готує замовнику Мінінфраструктури.

Саме Мінінфраструктури є тим інститутом на якого покладено місію формування та реалізація державної політики у сферах авіаційного, автомобільного, залізничного, морського і річкового, міського електричного транспорту та у сферах використання повітряного простору України, метрополітенів, дорожнього господарства, надання послуг поштового зв'язку, забезпечення безпеки руху, навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства, торговельного мореплавства [30].

Ключові напрями розвитку визначено Транспортною стратегією України на період до 2020 року. Це, зокрема: забезпечення доступності та підвищення якості транспортних послуг; інтеграція вітчизняної транспортної системи до

європейської та міжнародної транспортних систем; підвищення ефективності державного управління у галузі транспорту; розвиток транспортної інфраструктури; оновлення рухомого складу транспорту; поліпшення інвестиційного клімату; забезпечення безпеки транспортних процесів; підвищення екологічності та енергоефективності транспортних засобів [31].

Також слід зазначити і основну мету Стратегії якою є визначення концептуальних засад формування та реалізації державної політики щодо забезпечення стабільного та ефективного функціонування галузі транспорту, створення умов для соціально-економічного розвитку країни, підвищення конкурентоспроможності національної економіки і рівня життя населення [31, додаток В].

Крім того, основні завдання щодо реформування та розвитку галузі визначені Програмою дій Уряду та Коаліційною угодою, підписаною п'ятьма парламентськими фракціями Верховної Ради України, і відповідним планом заходів. Основними завданнями є: забезпечення розробки та прийняття ключових законодавчих актів: Про залізничний транспорт (нова редакція); Про внутрішній водний транспорт; Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо реформування системи державного управління автомобільних доріг загального користування; Про внесення змін до деяких законів України щодо тарифоутворення у сфері міського електричного та автомобільного транспорту; щодо впровадження плати за проїзд транспортних засобів для компенсації шкоди, завданої автомобільним дорогам загального користування; щодо реформування системи державного контролю та регулювання діяльності автомобільного та міського електричного транспорту, вдосконалення діяльності автостанцій, та спрощення умов ведення підприємницької діяльності з надання послуг автомобільного транспорту [31].

Не менш важливого значення в забезпечення міжнародних пасажирських автоперевезень, відіграє правове регулювання порядку в'їзду в Україну, перебування на її території та виїзду з неї регулюється законами України "Про державний кордон України" від 4 листопада 1991 р. № 1777-XII[32], "Про

правовий статус іноземців" від 4 лютого 1994 р. № 3929-XII, а також відповідними постановами Кабінету Міністрів України та Митним кодексом України [33].

Згідно Закону України "Про державний кордон" останній визначається як лінія і вертикальна поверхня, що проходить по цій лінії, які визначають межі території України - суші, вод, надр і повітряного простору, а його захист є невід'ємною складовою забезпечення національної безпеки. Він провадиться шляхом організації ряду заходів політичного, організаційно-правового, дипломатичного, економічного, прикордонного, природоохоронного, санітарно-карантинного, екологічного, технічного характеру [32].

Також, керуючись Законом, зокрема статтею 9, в якій передбачено що Перетинання державного кордону України здійснюється на шляхах сполучення через державний кордон з додержанням встановленого порядку. Залізничне, автомобільне, морське, річкове, поромне, повітряне та пішохідне сполучення через державний кордон України здійснюється в пунктах пропуску, що встановлюються Кабінетом Міністрів України відповідно до законодавства і міжнародних договорів України, а також поза пунктами пропуску через державний кордон України у випадках, визначених законодавством. { Частина друга статті 9 із змінами, внесеними згідно із Законом N 1710-VI (1710-17) від 05.11.2009 }. Також законом наведено визначення пункту пропуску через державний кордон України яку слід розглядати як спеціально виділена територія на залізничних та автомобільних станціях, у морських і річкових портах, аеропортах (аеродромах) з комплексом будівель, споруд і технічних засобів, де здійснюються прикордонний, митний та інші види контролю і пропуск через державний кордон осіб, транспортних засобів, вантажів та іншого майна [32].

Розширення міжнародних автомобільних перевезень потребувало розробки відповідних умов спільного їх дотримання. У відповідності до цього розроблено Конвенції про шляховий рух та Протокол про дорожні знаки і сигнали (Женева, 19 вересня 1949 р.). До них приєдналися відповідно майже 100 та 50 держав.

Колишній СРСР також був їх учасником з 1959 р. Вказані акти чинні у редакції від 8 листопада 1968 р. Сьогодні вони відомі за назвами: Конвенція про шляховий рух та Конвенція про дорожні знаки і сигнали, підписані від імені України 8 листопада 1968 р. та схвалені 25 квітня 1974 р., вони стали чинними для України відповідно з 21 травня 1977 р. та 6 червня 1978 р [34].

Найбільш актуальним міжнародним актом який саме і регулює та забезпечує інтеграційні процеси у сфері міжнародних пасажирських перевезень, є Угода про загальні умови виконання міжнародних пасажирських перевезень автобусами, її норми застосовуються до перевезень територіями хоча б двох договірних держав чи транзитом. Домовлено, що питання, не врегульовані в Угоді, регламентуються законодавством держави, територією якої здійснюється перевезення. Питання, що виникають з договору перевезення і не врегульовані Угодою, вирішуються відповідно до законодавства країни перевізника. Додаток до Угоди за назвою: "Загальні умови виконання міжнародних пасажирських перевезень автобусами (Загальні умови)" визначає порядок: здійснення регулярних, маятникових та нерегулярних перевезень; видачі дозволів на такі перевезення; заповнення заявки для видачі дозволу на перевезення багажу та ручної поклажі, предметів, заборонених до перевезення; передбачає норми стосовно автобусів та їх службового персоналу [35].

Аналіз міжнародного законодавства в царині регулювання автомобільних перевезень дозволив виокремити основні із них, які наведено на рис. 1.9.

Зокрема, угодами передбачається порядок здійснення регулярних перевезень (за визначеними маршрутами, згідно з розкладом руху, на підставі узгоджених тарифів) та нерегулярних перевезень; обов'язкове страхування транспортних засобів; завчасне обов'язкове страхування цивільної відповідальності кожного автотранспортного засобу, який виконує міжнародні перевезення; заборону певних видів перевезень.

Регулярні перевезення здійснюються на підставі дозволу-документа на проїзд, що дозволяє в'їзд/виїзд автотранспортного засобу однієї договірної держави на/з територію (ї) іншої держави або надає право на проїзд транзитом

через територію іноземної договірної держави. Дозволи видаються на підставі встановлених квот. Для нерегулярних перевезень дозвіл не є обов'язковим. У міжнародних договорах можуть передбачатися випадки перевезень, на виконання яких дозвіл не потрібен.

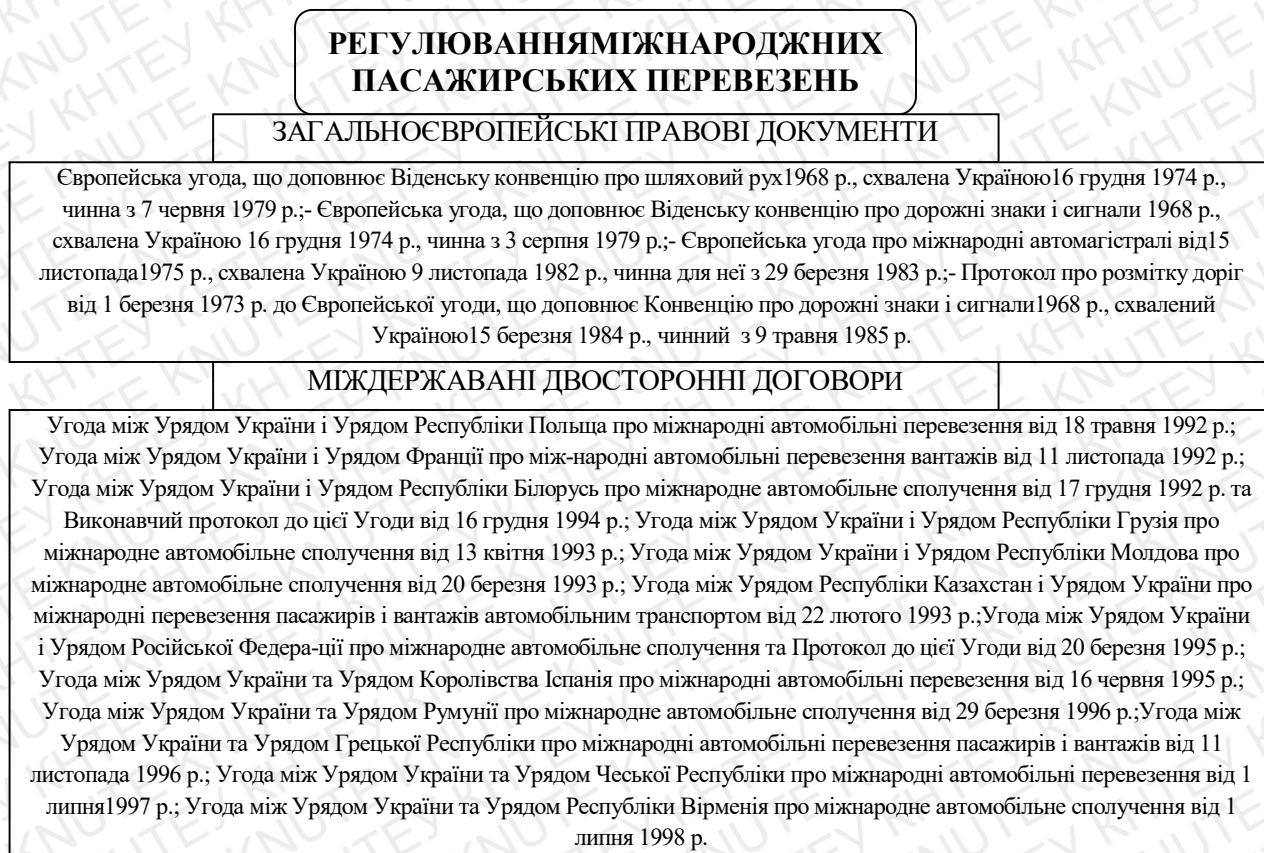


Рис. 1.9. Міжнародні правові акти регулювання міжнародних пасажирських перевезень*

*Джерело: сформовано автором на основі узагальнення дослідження в літературних джерел.

Незважаючи на підвищення ефективності функціонування міжнародної системи пасажирських перевезень за рахунок залучення нових приватних операторів, на сьогодні зазнане чий сегмент економіки супроводжується формуванням складних інституційних механізмів, що тягне за собою високі витрати за операціями між агентами всередині мережі.

На сучасному етапі розвитку все ще не існує уніфікованого механізму регулювання функціонування міжнародних пасажирських автоперевезень. Нормативне регулювання міжнародних пасажирських перевезень в умовах глобалізації акцентує увагу на стандартизації ліцензійних договорів з урахування

особливостей кожної країни та модернізації шляхів сполучення.

Аналіз особливостей інституціонально-правового регулювання розвитку міжнародних пасажирських автоперевезень дозволяє виділити його основні особливості в напрямі його удосконалення (рис. 1.10).

Серед орієнтирів гармонізації та уніфікації українського транспортного законодавства з законодавством ЄС виступає закону України «Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу». Відповідно до Розділу V зазначеного закону однією з пріоритетних сфер адаптації законодавства України до *Acquis communautaire* (правова система Європейського Союзу, яка включає акти законодавства Європейського Союзу (але не обмежується ними), прийняті в рамках Європейського співтовариства, Спільної зовнішньої політики та політики безпеки і Співпраці у сфері юстиції та внутрішніх справ) виступає транспорт, невід'ємною складовою якого виступають регулярні пасажирські перевезення автобусним транспортом [36].



Рис. 1.10. Специфіка та особливості інституціонального регулювання міжнародних пасажирських перевезень в Україні*

*Джерело: сформовано автором на основі узагальнення дослідження.

Згідно з Розділом VI закону здійснення адаптації законодавства про

регулярні пасажирські перевезення має включати першочергові заходи, такі як: визначення актива *squiscommunautaire*, які регулюють правовідносини у відповідній сфері; здійснення комплексного порівняльного аналізу регулювання правовідносин у відповідній сфері в Україні та в Європейському Союзі;

Виходячи з вищезазначеного ми можемо зробити висновок, що міжнародні пасажирські автоперевезення є важливою складовою економічної сфери, і відіграє значну роль для держави в цілому. Правове регулювання цієї сфери здійснюється за допомогою великої кількості нормативно-правових актів, однак основна проблема полягає в тому, що більшість актів застаріли і потребують перегляду та вдосконалення.

1.3. Методичні підходи до оцінки ефективності міжнародних пасажирських автоперевезень

В умовах інтенсивного розвитку ринку міжнародних пасажирських перевезень автоперевезень, актуальним є питання визначення їх ефективності. Сучасний підхід до оцінки економічної ефективності міжнародних пасажирських перевезень ґрунтується на концепції загальних витрат перевезень. Згідно цієї концепції такі витрати включають всі витрати, необхідні для забезпечення потреб перевезення, а витрати на транспортне обслуговування є витратами, пов'язаними з наданням споживачеві комплексу послуг, супутніх продажів. При цьому транспортний сервіс орієнтований, перш за все, на забезпечення балансу між якістю обслуговування споживачів і супутніми витратами. А саме якість обслуговування - є ключем до комерційного успіху.

Серед основних дослідників в питанні методичного забезпечення оцінювання ефективності міжнародних пасажирських перевезень підприємств можна виокремити: Д.М. Барановського [37], С.І. Бондарева [34] які в основу ставили підходи формування системи загальних показників оцінки міжнародного транспортного обслуговування, використовуючи для оцінювання

мінімальні затрати на виконання транспортних робіт, своєчасність та якість їх виконання, збереження продукції та матеріалів, які перевозяться, а також скорочення їх втрат під час транспортування; М.Н. Бідняка і Н.В. Івасишина [38] які в якості оцінювання економічної ефективності рухомого складу пропонують застосовувати продуктивність праці або мінімальні затрати на одиницю наданої послуги; В.Є. Канарчук [39] основним критерієм оцінювання вважає забезпечення встановленого рівня надійності транспортного обслуговування, яке полягає у перевезенні певного обсягу продукції за визначений термін.

Не менш важливого значення в методиці оцінювання ефективності міжнародних пасажирських перевезень є його якість, питанню якого присвячено також не мало праць як то вітчизняних так і зарубіжних. Найбільш вдалим на нашу думку є праці: О.М. Єрмака, В.І. Пустовіта [42], М.Никитюка М. Стригунова [43], И.В. Спирина[44], А.П. Артынова, В.В. Скалецкого [45], Ю.С. Лігума, Є.Г.Логачова [46], Г.Ф. Бабушкіна, О.Ф. Кузькіна, В.Х. Козирева [47], Я.Я. Назаренко [48] які із застосуванням системно-аналітичного підходу здійснювали оцінювання якості перевезень, а також здійснювали систематизацію показників оцінки якості пасажирських перевезень; К.Є. Вакуленко, В.Ф. Харченко[49] в методичних підходах оцінювання якості транспортного обслуговування пасажирів виокремили відповідну шкалу оцінки якості транспортних послуг з урахування транспортної стомлюваності пасажирів; М.М. Жук, Г.В. Півторак[50] пропонують оцінювати якість перевезень пасажирів на основі регулярності руху; А.А. Кашканов, Г.Г. Кашканова, І.Є. Стенжицька [51] оцінку якості пасажирських перевезень в умовах нечітко визначених очікувань споживачів.

Найбільш корисним дослідженням із врахуванням напрямів діяльності досліджуваного підприємства, яким здебільшого являється міжнародні пасажирські перевезення по маршруту Україна-Польща, є дослідження W. Starowicz [52] який присвятив його якості перевезень у міському пасажирському транспорті, зокрема аналізу якості пасажирських перевезень у польських містах.

Проте, чисельні дослідження методичного оцінювання системи міжнародних пасажирських перевезень залишаються недостатньо висвітленими.

Аналіз наведених джерел дозволив ідентифікувати основні індикатори, які здатні охарактеризувати рівень організації транспортного обслуговування [34, 42-50] в порівнянні із сформованими системами показників, що оцінюють ефективність і результативність міжнародних перевезень в розвинутих країнах (рис. 1.11).



Рис. 1.11. Ідентифікація основних індикаторів, характеризуючи рівень організації транспортного обслуговування *

*Джерело: сформовано автором на основі джерел [34, 42-50].

Для оцінки ефективності використання транспортних засобів в міжнародних перевезеннях можна використати і загальноприйняті показники: продуктивність праці та собівартість перевезень та величину транспортних витрат, що приходить на одиницю виконуваних робіт.

Одним з основних інструментів економічного аналізу функціонування

підприємства є розрахунок показників рентабельності. Різноманіття показників рентабельності визначає альтернативність пошуку шляхів її підвищення. На зміну рівня рентабельності крім вартості основних засобів і матеріальних запасів, також впливають логістичні витрати.

Варто зазначити, що основна фінансова звітність підприємства головним чином орієнтована на відображення бухгалтерських витрат. При цьому в такій документації не ведеться окремо облік витрат на, наприклад, сукупність транспортних витрат. До того ж, якщо при оцінці ефективності міжнародних пасажирських перевезень відштовхуватися від частки, яку вони займають в загальному обсязі витрат підприємства, можна дати помилкову оцінку. Наприклад, зниження частки витрат може статися за рахунок позитивного ефекту масштабу, тобто величина витрат, як така, не змінюється, а товарообіг стабільно збільшується, відповідно в цілому частка витрат в товарообігу знижується [47, 49].

У всіх сферах сучасної науки все більшого поширення набуває системний підхід. Так і в міжнародних перевезеннях при визначенні ефективності того чи іншого рішення часто вдаються до оцінки якісних змін на всіх рівнях всієї транспортної системи.

Розрахунок економічної ефективності міжнародних пасажирських перевезень автомобільним транспортом є одним з основних етапів комерційної діяльності автомобільних підприємств, в нашому випадку таким є ЛЮКС-РЕЙЗЕН», м. Хмельницький.

На сучасному етапі розвитку ринку міжнародних транспортних послуг склалась ситуація, коли ефективність діяльності підприємства що надає послуги з міжнародного перевезення пасажирів перш за все визначається ефективністю використання транспортного засобу, від якого залежить продуктивність праці, собівартість перевезень, величина прибутку та рівень рентабельності роботи транспортно-експедиційного підприємства. Єдиного універсального індикатора ефективності не існує.

Саме тому пропонується в якості узагальненого індикатора ефективності

конкретного міжнародного рейсу розглядати калькуляцію і зіставлення всіх запланованих витрат із очікуваними або фактичними доходами, результатом якого є економічний показник – прибуток/збиток.

Отже, поняття ефективності використання міжнародного транспортного засобу доцільно розглядати з позиції здійснення перевезення пасажирів на міжнародному маршруті з найменшими матеріальними й трудовими витратами. В якості основних індикативних показників оцінювання ефективності міжнародних пасажирських перевезень пропонується основний індикатор - собівартість перевезень та приведені витрати.

Слід також згадати і про такий важливий фактор який характеризує ефективність міжнародних пасажирських перевезень, скорочення тривалості циклу перевезення, іншими словами фактор часу, який і має значний вплив саме при міжнародних пасажирських перевезеннях.

Базуючись на цьому факторі та в зростанні вимог як з боку споживачів транспортної продукції, так і з боку нормативного регулювання транспортних процесів, можна виокремити два основних індикативних показники ефективності організації міжнародних пасажирських перевезень, а саме: коефіцієнт використання часу обігу та коефіцієнт використання часу водія.

Враховуючи це, та беручи за основу системи формування послуг з міжнародних пасажирських перевезень, якими є ціноутворення і цінова політика, розробимо методику формування рівня ціни послуги (в нашому випадку вартості квитка) міжнародного рейсу (рис. 1.12), яка в комплексі інших заходів з урахуванням всіх зовнішніх і внутрішніх факторів впливу забезпечить конкурентні позиції досліджуваному підприємству на ринку міжнародних пасажирських перевезень.

Для розрахунку економічної ефективності міжнародного перевезення пасажирів, в якості індикативного показника оцінювання використаємо поняття міжнародний рейс, розрахунок якого відобразимо на основі математичної моделі (1.1) яка дозволить розрахувати як оперативні, так і стратегічні експлуатаційні показники міжнародних автомобільних маршрутів.

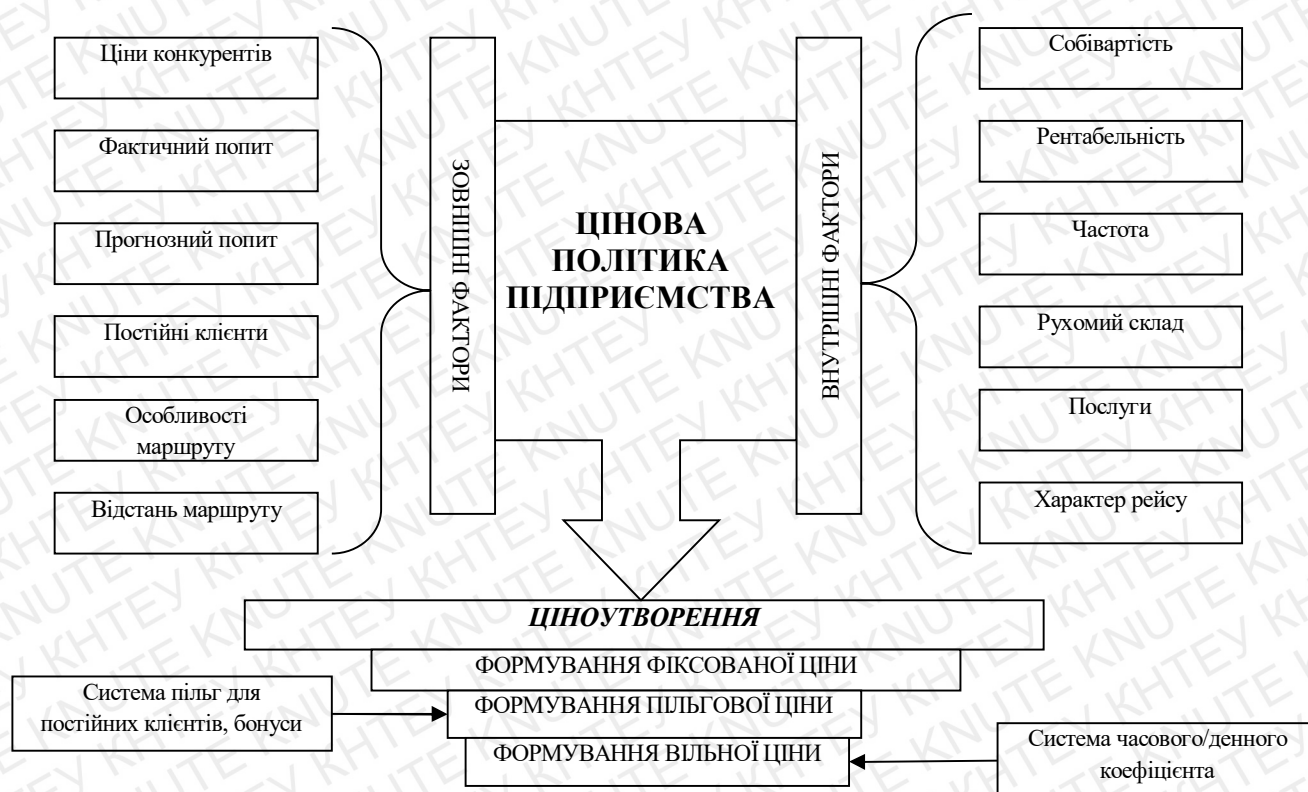


Рис. 1.12. Ціноутворення на послугу з міжнародного пасажирського перевезення (ціна квитка) досліджуваного підприємства*

*Джерело: сформовано автором на основі дослідження та узагальнення.

Математичний розрахунок розглядався не як єдиний інструмент оцінювання економічної ефективності міжнародного пасажирського напрямку, а скоріше як заключний етап комплексного дослідження мікро- і макроекономічних індикаторів впливу. Під стратегічною функцією розуміється можливість використання моделі з метою визначення комерційної ефективності експлуатованого або запланованого маршруту (розрахунок проводиться по круговому маршруту). Оперативна функція полягає в систематичному контролі за комерційною ефективністю конкретних рейсів, дозволяє з високою мірою точності вести оперативний облік фінансових результатів експлуатації міжнародних рейсів. В цьому випадку розрахунок потрібно виконувати для прямого (експортного) та зворотного (імпортного) напрямків.

Математична модель розрахунку економічної ефективності міжнародного перевезення пасажирів (міжнародного рейсу) має вигляд:

$$E_{e.p} = B_{m.k} - (C_{m.k} - \Delta E_{п.в., зм.в}), \quad (1.1)$$

де $B_{м.к.}$ – вартість міжнародного квитка з перевезення пасажирів в міжнародному сполученні, грн.;

$C_{м.к.}$ – повна собівартість міжнародного перевезення, грн.;

$\Delta E_{п.в.,зм.в.}$ – економія постійних і змінних витрат після впровадження рекомендацій, грн.;

$$\Delta E_{п.в.,зм.в.} = B_{п.в.,зм.в.} \cdot \theta_{п.в.,зм.в.} \quad (1.2)$$

де $B_{п.в.,зм.в.}$ – постійні і змінні витрати до впровадження рекомендацій, грн.;

$\theta_{п.в.,зм.в.}$ – коефіцієнт, що характеризує скорочення постійних і змінних витрат.

$$\theta = \left(1 - \frac{B_{п.в.,зм.в.}^{рек.}}{B_{п.в.,зм.в.}} \right), \quad (1.3)$$

де $B_{п.в.,зм.в.}^{рек.}$ – постійні і змінні витрати після впровадження рекомендацій, грн.

Розроблена модель носить універсальний характер і придатна для розрахунку економічної ефективності міжнародного рейсу по перевезенню пасажирів.

Продуктивність рухомого складу за час знаходження в рейсі Q визначається показниками номінальної пасажировмісності транспортного засобу (q) і коефіцієнта використання його місткості на кількість поїздок за формулою:

$$Q = q \cdot \gamma_c \cdot n_{із}, \quad (1.4)$$

де q – вантажопідйомність автомобіля, т.

Коефіцієнт нарощування обсягів транспортних послуг:

$$OB_1 = \frac{N_i^{ринку}}{N_s^{пл}}, \quad (1.5)$$

якщо $OB_1 = 1$, то на ринку транспортних послуг з i -го виду перевезень не існує потенційних можливостей нарощування обсягів, а аналізоване підприємство є монополістом;

якщо $OB_1 > 1$, то існують можливості для нарощування обсягів послуг і збільшення ринкової частки з i -го виду перевезень.

Коефіцієнт невиконання плану:

$$OB_2 = \frac{N_i^{факт}}{N_i^{пл}}, \quad (1.6)$$

при $OB_2=1$ фактичні обсяги перевезень точно відповідають запланованим, що свідчить про чітке планування діяльності та якісно складені прогнози;

якщо $OB_2>1$ або $OB_2<1$, виникає питання про недосконалу систему планування та прогнозування на транспортному підприємстві або наявність проблем в організації його діяльності.

Коефіцієнт втрат:

$$OB_3 = \frac{N_i^{max}}{N_i^{факт}}, \quad (1.7)$$

якщо $OB_3=1$, то транспортне підприємство максимально використало всі свої потужності, а отже для і-го виду перевезень не має потенційних можливостей до збільшення обсягів;

за $OB_3>1$ підприємство має реальні можливості збільшення обсягів перевезень на величину $N_s^{max} - N_i^{факт} = 890 - 776 = 114$ од., що повинно вирішуватися в рамках зростання ринкового потенціалу транспортного підприємства.

Коефіцієнт нереалізованих можливостей:

$$OB_4 = \frac{N_i^{max}}{N_i^{факт}}, \quad (1.8)$$

за $OB_4=1$ всі можливості підприємства з надання послуг з і-го виду перевезень реалізовані повністю; якщо при цьому $OB_1>1$, то необхідно вирішувати питання про розширення виробничих ресурсів, оскільки підприємство в такій ситуації буде постійно недоодержувати потенційно можливий прибуток;

якщо $OB_4>1$, то на підприємстві відбувається недовикористання наявної потужності, необхідно вирішувати питання про переведення ресурсів, призначених для і-го виду перевезень, на інші види (якщо це можливо).

Локальним показником виробничого потенціалу транспортного підприємства за фактором обсягів перевезень доцільно прийняти наступний:

$$L = \sqrt[4]{OB_1 * OB_2 * OB_3 * OB_4} \quad (1.9)$$

Для оцінки діяльності транспортного підприємства, а в даному випадку

міжнародних перевезень, варто використовувати показники рентабельності їх діяльності.

Загальний прибуток по маршруту розраховується за формулою :

$$\Pi_{\text{заг}} = T_{\text{ст}} * n - B - \Pi_{\text{п}} \quad (1.10)$$

де $\Pi_{\text{заг}}$ - загальний чистий прибуток за рік;

$T_{\text{ст}}$ - тарифна ставка ;

n - кількість виконаних рейсів;

B - загальні витрати на виконання перевезення в міжнародному сполученні;

$\Pi_{\text{п}}$ - податок на прибуток.

На наш погляд, важливим показником має бути *рентабельність транспортного засобу* ($P_{\text{тз}}$), який доцільно підрахувати за формулою:

$$P_{\text{тз}} = \frac{\Pi_{\text{мп}}}{B_{\text{мп}}} * 100\%, \quad (1.11)$$

де $\Pi_{\text{тз}}$ – прибуток, отриманий від транспортного засобу на міжнародних перевезеннях за певний період;

$B_{\text{тз}}$ – витрати на експлуатацію транспортного засобу при міжнародних перевезеннях ;

Рентабельність міжнародних перевезень ($P_{\text{тп}}$) нами запропоновано визначати двома способами.

$$1) \quad P_{\text{мп1}} = \frac{\text{ЧП}_{\text{мп}}}{O_{\text{мп}}} * 100\%, \quad (1.12)$$

$$2) \quad P_{\text{мп2}} = \frac{\text{ЧП}_{\text{мп}}}{K_{\text{мп}}} * 100\%, \quad (1.13)$$

де $\text{ЧП}_{\text{мп}}$ – чистий прибуток транспортного підприємства від міжнародних перевезень (після відрахування податків) ;

$O_{\text{т}}$ – обсяги міжнародних транспортних послуг, наданих транспортним підприємством;

$K_{\text{тп}}$ – власний капітал транспортного підприємства [10] .

Вважаємо, що оцінка ефективності міжнародних пасажирських перевезень в

більшості випадків суб'єктивна і залежить від того, в чийх інтересах і з точки зору якого учасника перевезення вона здійснюється.

Доходи автомобільного підприємства - це витрати споживача (пасажира), тому з точки зору власника ефективність перевезень тим вище, чим дорожче вони здійснюються. Для споживача ефективність перевезень визначається доступністю тарифу, надійністю обслуговування, якістю тощо.

На підприємстві витрати на перевезення можуть також бути збільшені, так як бувають затримки на кордоні, через митне оформлення, заправка автомобіля по більш дорогим цінам витрати на непередбачену стоянку і т. п., але підприємство ці витрати бере на себе.

Важливим критерієм, що дозволяє оцінити систему сервісу, як з позиції постачальника, так і з позиції одержувача послуг, є рівень перевізного обслуговування.

Рівень обслуговування можна оцінювати також зіставляючи час на виконання послуг з перевезення пасажирів, які надаються фактично в процесі виконання рейсу, з часом, який необхідно було б затратити для надання всього комплексу можливих послуг у процесі того ж рейсу.

Починаючи від 70% і вище, витрати сервісу зростають залежно від рівня обслуговування, а при рівні обслуговування 90% і вище сервіс стає не вигідним. Фахівці підраховали, що при підвищенні рівня обслуговування від 95 до 97% економічний ефект підвищується на 2%, а витрати зростають на 14% [45].

Таким чином, зростання конкурентоспроможності компанії, зумовлює зростанням рівня обслуговування, супроводжується, з одного боку, зниженням витрат на ринку, а з іншого - підвищенням витрат на сервіс. Завдання фірм, що здійснює пасажирське міжнародне обслуговування полягає в пошуку оптимальної величини рівня обслуговування.

Для визначення оптимального рівня обслуговування здійснюється своєрідне балансування витрат, доходів і прибутку, реалізується принцип компромісного рішення, при якому фірми прикладають зусилля, щоб досягти найкращого співвідношення між цінами і рівнем обслуговування, між

витратами і доходами. По суті, ця процедура зводиться до того, що зіставляються витрати, пов'язані із збільшенням рівня обслуговування, з втратами доходів на ринку продажі, які ростуть при зменшенні числа послуг. У результаті балансування знаходиться деякий оптимум рівня обслуговування.

Клієнт несе втрати залежно від рівня обслуговування.

Для оцінки рівня обслуговування міжнародних пасажирських перевезень вибираються найбільш значущі види послуг, тобто послуги, надання яких пов'язане із значними витратами, а ненадання з істотними втратами на ринку.

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

Висновки до розділу 1

Міжнародні пасажирські автоперевезення є складовою загального транспортного комплексу країни, ефективне функціонування якої та інтеграція її у європейську й світову транспортні мережі сприяють вирішенню найважливіших завдань сьогодення, забезпечуючи реалізацію головних завдань розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року задекларованих в програмі «Перспективи та напрями подальшого розвитку галузі автомобільного транспорту» задекларованих в схваленій в 2010 році Транспортної стратегії України на період до 2020 року.

В результаті аналізу наукових робіт сформовано визначення, а саме: міжнародні пасажирські автоперевезення це пасажирські перевезення які здійснюються міжнародним автотранспортом при перетині державного кордону відповідно до сформованого автобусного маршруту. І саме від того на які відстані і чисельність маршрутів і залежатиме ефективність міжнародних пасажирських перевезень суб'єкта міжнародних відносин.

Дослідження дозволили здійснити ідентифікацію та провести класифікацію пасажирських перевезень, як інтеграційну складову загальної автотранспортної системи країни.

Побудова ефективно-функціонуючої системи міжнародних пасажирських автоперевезень, яка відповідає вимогам сучасного розвитку світової економіки, – завдання будь-якої держави, незалежно від рівня її розвитку. Під впливом структурних змін в економіці, насамперед, формуються новітні міжнародні транспортні мережі (коридори), які забезпечують здійснення зв'язку між об'єктами та суб'єктами транспортної системи України з дотриманням вимог безпечності, екологічності та надійності.

Іншими словами ефективність міжнародних транспортних автоперевезень в значній мірі залежить від наявності та якості відповідної інституційно-правової системи забезпечення її функціонування.

Дослідженням встановлено що саме інституціонально-правове регулювання, законодавчі та регламентні відмінності все ще являють собою серйозні перешкоди для безперервного функціонування міжнародних пасажирських перевезень. Існує потреба в міжнародному співробітництві щодо гармонізації законодавства і процедур, які направлені на активізацію інтеграції національних транспортних мереж з метою задоволення потреб економіки та населення у перевезеннях на міжнародному рівні.

Встановлено, що інституційно-правове регулювання являє собою багатопрофільну систему, яка охоплює всі сфери бізнесу та економіки, та характеризує основними складовими: відповідним законодавством; інститутами та правилами їх функціонування; вплив на об'єкти, регулювання та контроль діяльності яких входять до компетенції даних інститутів.

Правовою основою міжнародних пасажирських перевезень є законодавство України та міжнародні конвенції і угоди в галузі автомобільних перевезень, аналіз яких дозволив визначити три історичні етапи формування та розвитку інституціонального регулювання розвитку міжнародних транспортних мереж.

Не менш важливого значення для ефективності міжнародних пасажирських

автоперевезень відіграє методики оцінки цієї ефективності, здатна одночасно розрахувати результативність реалізації стратегії підприємства залежно від значущості поставлених цілей, порівняти її з еталонним критерієм ефективності та рівнем економічного ризику і, нарешті, обрати найбільш ефективну стратегію серед альтернативних варіантів.

Оцінка ефективності міжнародних пасажирських перевезень в більшості випадків суб'єктивна і залежить від того, в чийх інтересах і з точки зору якого учасника перевезення вона здійснюється. Доходи автомобільного підприємства - це витрати споживача (пасажира), тому з точки зору власника ефективність перевезень тим вище, чим дорожче вони здійснюються. Для споживача ефективність перевезень визначається доступністю тарифу, надійністю обслуговування, якістю тощо.

РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ МІЖНАРОДНИХ ПАСАЖИРСЬКИХ АВТОПЕРЕВЕЗЕНЬ ТОВ «ЛЮКС-РЕЙЗЕН»

2.1. Аналіз показників фінансово-економічної діяльності ТОВ «ЛЮКС-РЕЙЗЕН»

Товариство з обмеженою відповідальністю «ЛЮКС-РЕЙЗЕН» - українська регіональна компанія, яка надає послуги з міжнародних пасажирських автоперевезень. За дуже короткий період, компанія набула заслужену популярність у сфері міжнародних транспортних послуг, особливо в питанні міжнародних перевезень пасажирів. Причини цього кілька: великий перелік міжнародних напрямків руху; відмінно виставлений сервіс; професійний супровід в дорозі; ціни нижче середнього; постійне проведення акцій; постійне зростання комфорт та безпеки перевезень.

ТОВ «ЛЮКС-РЕЙЗЕН» має власний сучасний і різноманітний автопарк, потужну ремонтно-технічну базу. Адреса підприємства: вулиця Шевченка, 64, Хмельницький, Хмельницька область, 29000, Україна.

Компанія займається послугами не тільки в сферах маршрутних міжнародних перевезень з одного пункту в інший. В її арсеналі - ряд додаткових послуг: робота над екскурсійними турами; перевезення школярів та дошкільнят; надання автобусного транспорту в оренду; організація корпоративних заходів.

Компанія займається наданням послуг, захоплюючи найпопулярніші маршрути. Цей підхід дозволяє дотримуватися доступності цін.

Підприємство є юридичною особою згідно законодавства України, має самостійний баланс, розрахунковий та інший, включаючи валютний, рахунки в установах банку, круглу печатку зі своїм найменуванням, кутовий та інші штампи, фірмовий знак, бланки та інші реквізити.

Свою діяльність підприємство здійснює згідно отриманих ліцензій і Статуту підприємства, керуючись при цьому нормативно-правовими актами України, а також рядом міжнародних транспортних конвенцій, таких як: митна конвенція про міжнародні перевезення вантажів з використанням книжки МДП (Конвенція МДП), складена у Женеві 14.11.1975 р; конвенція про угоду міжнародного

дорожнього перевезення (КДПГ) підписана в Женеві 19.05.1956 г.

Організаційна структура компанії є лінійно-функціональною. Основний принцип управління ТОВ «ЛЮКС-РЕЙЗЕН» - розмежування повноважень і відповідальності за функціями та прийняття рішень по вертикалі. Управління здійснюється за лінійною схемою, а функціональні підрозділи допомагають лінійним керівникам у вирішенні відповідних управлінських функцій.

Генеральний директор компанії ТОВ «ЛЮКС-РЕЙЗЕН» здійснює поточне керівництво всією діяльністю підприємства, забезпечує загальне управління виробництвом та економікою, а його заступники вирішують конкретні питання відповідно до їх функціональних обов'язків з допомогою підлеглих до них підрозділів. Для оцінки діяльності ТОВ «ЛЮКС-РЕЙЗЕН» проаналізуємо основні фінансово-економічні показники його діяльності табл. 2.1.

Таблиця 2.1

Основні показники фінансово-господарської діяльності ТОВ «ЛЮКС-РЕЙЗЕН» за 2013-2017 роки (тис. грн.)

Показники	31.12.2013 рік	31.12.2014 рік	31.12.2015 рік	31.12.2016 рік	31.12.2017 рік	Відхилення 17/16	
						+, -	%
Чистий дохід (виручка) від реалізації	49192	51289	55255	62523	66943	4420	7,1
Собівартість реалізованих товарів	37265	38935	42223	48256	50561	2305	4,8
Валовий прибуток	11927	12357	13035	14269	16384	2115	14,8
Інші операційні доходи	84	109	192	-	-		
Адміністративні витрати	289	319	338	363	572	209	57,6
Витрати на збут	135	178	235	280	380	100	35,7
Інші операційні витрати	119	97	119	107	162	55	51,4
Фінансові результати від операційної діяльності: прибуток	11468	11872	12535	13519	15270	1751	12,9
Інші доходи	-	85	123	137	82	-55	-40,1
Інші витрати	78	97	190	172	205	33	19,2
Фінансові результати до оподаткування: прибуток	11390	11860	12468	13484	15147	1663	12,3
Витрати (дохід) з податку на прибуток	2050	2135	2260	2736	3255	486	17,8
Чистий фінансовий результат: прибуток	9340	9725	10208	10748	11892	1144	9,7

Джерело: Ф№2 ТОВ «ЛЮКС-РЕЙЗЕН» за 2013-2017 роки (додаток А)

Як видно з таблиці 2.1, протягом 2016-2017 рр. показники діяльності зазнали в цілому позитивних змін. Чистий дохід від реалізації збільшився на 4420 тис. грн. (7,1%) в 2017 р. порівняно з 2016 роком. За цей час собівартість реалізації збільшилась на 2305 тис. грн. (4,8%) порівняно з 2016 р.

Випередження зростання чистого доходу над зростанням собівартості привело до збільшення валового прибутку від реалізації на 2115 тис. грн. (14,8%)

порівняно з 2016 р., а чистий прибуток збільшився на 1144 тис. грн. (9,7%).

В 2017 році можна відмітити зменшення необоротних активів на 0,4 %, за рахунок зменшення незавершених капітальних інвестицій 43 тис. грн., а основні фонди збільшилися на 17 тис. грн. за рахунок введення основних фондів (табл. 2.2).

Оборотні актив збільшилися 598 тис. грн. (12,6 %) за рахунок збільшення дебіторської заборгованості. В цілому валюта балансу збільшилася на 5,2 %.

Таблиця 2.2

Аналіз динаміки обсягу та складу активів підприємства

Показники	Роки					Відхилення 2017/2016	
	31.12. 2013	31.12. 2014	31.12. 2015	31.12. 2016	31.12. 2017	+,-	%
1. Необоротні активи	2406	2767	4327	6261	6235	-26	-0,4
1.1.Незавершені капітальні інвестиції	344	262	321	291	248	-43	-14,8
1.2.Основні засоби.	2062	2505	4006	5970	5987	+17	0,3
2. Оборотні активи	3581	3260	2809	4751	5349	598	12,6
2.1. Запаси, всього	1029	948	696	684	638	-46	-6,7
2.2.Дебіторська заборгованість всього	2385	2181	1918	3410	4247	837	24,5
Дебіторська заборгованість за товари, роботи, послуги	1544	1436	1215	1929	1894	-35	-1,8
Дебіторська заборгованість за розрахунками: за виданими авансами	655	584	655	1220	2034	814	40,0
з бюджетом	52	37	48	154	149	-5	-3,2
Інша поточна дебіторська заборгованість	138	124	-	107	170	+63	58,9
2.3. Грошові кошти	163	131	195	657	464	-193	29,4
БАЛАНС	5987	6027	7136	11012	11584	572	5,2

Джерело: Ф№1 ТОВ «ЛЮКС-РЕЙЗЕН» за 2013-2017 роки (додаток А)

Власний капітал підприємства збільшився на 311 тис. грн. за рахунок нерозподіленого прибутку, разом з тим в 2017 році. Поточні зобов'язання збільшилися на 261 тис. грн. або на 6,5 %. Підприємство для своєї діяльності користується кредитами банків (табл. 2.3).

Проаналізуємо фінансовий стан підприємства за допомогою наступних показників: рентабельності, фінансової стійкості, платоспроможності та ліквідності. Для розрахунку рівня рентабельності підприємств можуть використовуватися: загальний прибуток; прибуток від реалізації продукції (робіт, послуг), тобто від основної діяльності, чистий прибуток.

Таблиця 2.3

Аналіз динаміки та складу джерел фінансування майна

Показники	Роки					Відхил. 2017/2016	
	31.12. 2013	31.12. 2014	31.12. 2015	31.12. 2016	31.12. 2017	+, -	%
1. Власний капітал	3540	3844	4640	6316	6627	311	4,9
1.1. Зареєстрований (пайовий) капітал	2200	2200	2200	2200	2200	-	-
1.2. Додатковий капітал	320	320	320	320	320	-	-
1.3. Нерозподілений прибуток	1020	1324	2120	3796	4107	311	8,9
2. Позиковий капітал.	2447	2183	2496	4696	4957	261	5,6
2.1. Довгострокові зобов'язання і забезпечення	-	-	-	690	690	-	-
Довгострокові кредити банків				690	690	-	-
2.2. Поточні зобов'язання	2447	2183	2496	4006	4267	261	6,5
Поточна кредиторська заборгованість за: довгострок. зобов'язаннями	700	700	490	600	900	300	50
за товари, роботи, послуги.	1410	1160	1661	3032	2957	-75	-2,5
за розрахунками з бюджетом	63	78	71	63	58	-5	-7,9
за розрахунками із страхування	26	29	26	42	43	1	2,3
за розрахунками з оплати праці	178	133	178	188	189	1	0,5
Інші поточні зобов'язання	70	83	70	81	120	39	48,1
БАЛАНС	5987	6027	7136	11012	11584	572	5,2

Джерело: Ф№1 ТОВ «ЛЮКС-РЕЙЗЕН» за 2013-2017 роки (додаток А)

При цьому прибуток зіставляється з авансованою вартістю, яку можна визначати в різних варіантах (весь капітал підприємства, власний капітал, позичковий капітал, основний капітал, оборотний капітал).

Співвідношення прибутку з авансованою вартістю або поточними витратами характеризує таке поняття, як рентабельність. У найширшому, найзагальнішому розумінні рентабельність означає прибутковість або дохідність виробництва і реалізації всієї продукції (робіт, послуг) чи окремих видів її.

Показники рентабельності ТОВ «ЛЮКС-РЕЙЗЕН» за 2013-2017 рр. показані в таблиці 2.4.

Як показують розраховані показники рентабельності ТОВ «ЛЮКС-РЕЙЗЕН» працює рентабельно, але при цьому в 2017 році коефіцієнт рентабельності активів зменшився з 1,56 в 2013 році до 1,026 в 2017 році, коефіцієнт рентабельності власного капіталу зменшився з 2,638 до 1,794, рентабельність діяльності склала 17,8 % проти 19,0 % в 2013 році, зменшилась на 1,2 пункти, а проти 2016 року збільшилась на 0,6 пункта.

Таблиця 2.4

**Показники рентабельності підприємства «ЛЮКС-РЕЙЗЕН»
за 2013-2017 рр.**

Показник	Нормативне значення	РІК				
		31.12.2013	31.12.2014	31.12.2015	31.12.2016	31.12.2017
Коефіцієнт рентабельності активів	> 0 Збільшення	1,560	1,613	1,430	0,976	1,026
Коефіцієнт рентабельності власного капіталу	> 0 Збільшення	2,638	1,613	1,711	1,702	1,794
Коефіцієнт рентабельності продажу	> 0 Збільшення	0,19	0,19	0,185	0,172	0,178

Джерело: розрахунки автора на основі фінансової звітності досліджуваного підприємства

Проведемо аналіз показників ліквідності підприємства «ЛЮКС-РЕЙЗЕН»

Прийнято вважати підприємство ліквідним, якщо його поточні активи перевищують поточні зобов'язання, але саме по собі це перевищення не дає повної характеристики ліквідності.

Тому для оцінки ліквідності використовується система показників, які відіграють суттєву роль, адже вони є зручним засобом узагальнення величезного обсягу фінансових даних та є інструментом порівняльного аналізу діяльності підприємств:

- коефіцієнт ліквідності поточної (покриття) Кл.п;

Значення Кл.п показує, скільки грошових одиниць обігових коштів припадає на кожен грошову одиницю короткострокових, тобто невідкладних зобов'язань. Критичне значення Кл.п = 1. Значення Кл.п = 1 – 1.5 свідчить про те, що підприємство вчасно ліквідує борги.

- коефіцієнт ліквідності швидкої (Кл.ш), або проміжний коефіцієнт покриття – показує, яка частина заборгованості може бути погашена за рахунок високоліквідних активів та дебіторської заборгованості:

Його значення має дорівнювати, або бути більше 1. В міжнародній практиці

$$\text{Кл.ш} = 0.6 - 0.8:$$

- коефіцієнт ліквідності абсолютної (К_{а.л})

Значення коефіцієнта абсолютної ліквідності повинно перебувати в межах 0.2-0.35. Коефіцієнт характеризує здатність підприємства негайно ліквідувати короткострокову заборгованість.

Показники ліквідності підприємства ТОВ «ЛЮКС-РЕЙЗЕН» за 2013-2017 рр. показані в таблиці 2.5.

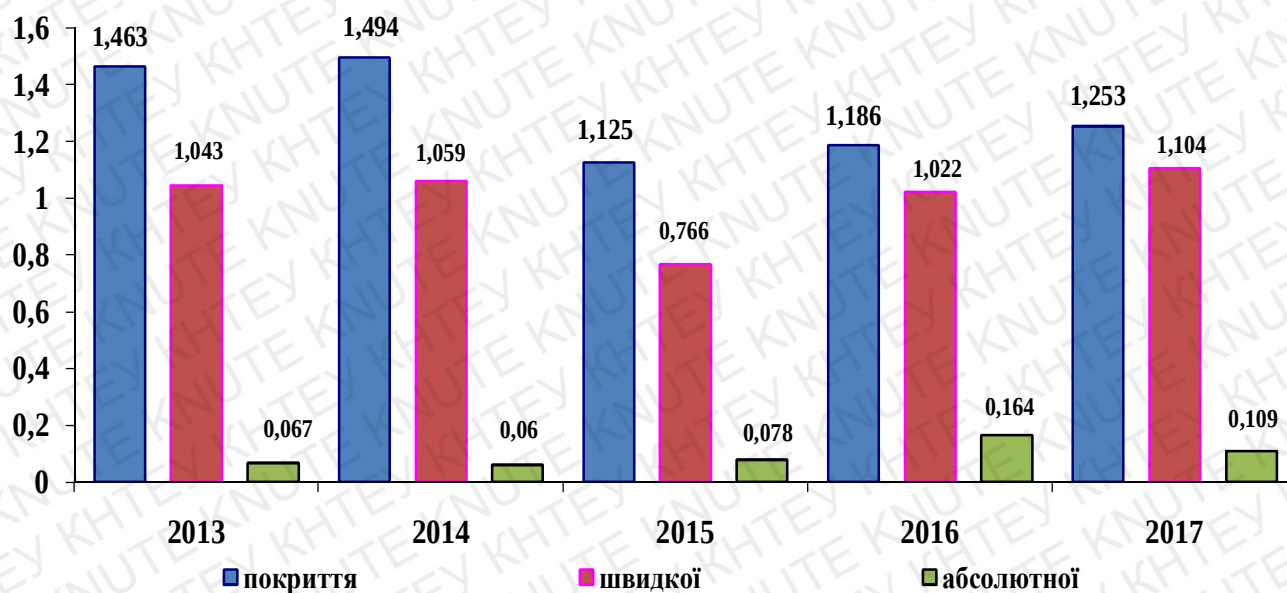
Таблиця 2.5

Показники ліквідності ТОВ «ЛЮКС-РЕЙЗЕН» за 2013-2017 рр.

Показник	Нормативне значення	31.12.2013	31.12.2014	31.12.2015	31.12.2016	31.12.2017
Коефіцієнт покриття	> 1	1,463	1,494	1,125	1,186	1,253
Коефіцієнт швидкої ліквідності	0,6 – 0,8	1,043	1,059	0,766	1,022	1,104
Коефіцієнт абсолютної ліквідності	0,2-0,35 Збільшення	0,067	0,060	0,078	0,164	0,109
Чистий оборотний капітал, тис. грн.	> 0 Збільшення	1134	1108	313	55	392

Джерело: розрахунки автора на основі фінансової звітності досліджуваного підприємства

Графічне зображення показників ліквідності відображені на рис. 2.1.

**Рис.2.1. Показники ліквідності ТОВ «ЛЮКС-РЕЙЗЕН» за 2013-2017рр.**

Джерело: побудовано автором на основі отриманих розрахунків

Розраховані коефіцієнти покриття та швидкої ліквідності ТОВ «ЛЮКС-РЕЙЗЕН» в останні роки були вищими за межу критичного значення. Коефіцієнти абсолютної ліквідності нижчі критичного значення, але вірогідність того, що всі кредитори одночасно поставлять свої вимоги незначна. Підприємство не має проблем в частині розрахунків.

Аналіз платоспроможності (фінансової стійкості) підприємства здійснюється за даними балансу підприємства, характеризує структуру джерел фінансування ресурсів підприємства, ступінь фінансової стійкості і незалежності підприємства від зовнішніх джерел фінансування діяльності (табл.2.6).

Таблиця 2.6

Показники фінансової стійкості ТОВ «ЛЮКС-РЕЙЗЕН» за 2013-2017 рр.

Показник	Нормативне значення	Роки				
		31.12.2013	31.12.2014	31.12.2015	31.12.2016	31.12.2017
Коефіцієнт платоспроможності (автономії)	> 0,5	0,591	0,638	0,65	0,574	0,572
Коефіцієнт співвідношення позикових і власних коштів	< 1 Зменшення	0,409	0,712	0,538	0,633	0,633
Коефіцієнт забезпеченості власними оборотними засобами	> 0,1	0,316	0,337	0,11	0,012	0,072
Коефіцієнт маневреності власного капіталу	> 0 Збільшення	0,319	0,287	0,25	0,009	0,057

Джерело: розрахунки автора на основі фінансової звітності досліджуваного підприємства

Коефіцієнт платоспроможності (автономії) розраховується як відношення власного капіталу підприємства до підсумку балансу підприємства і показує питому вагу власного капіталу в загальній сумі засобів, авансованих у його діяльність.

Коефіцієнт співвідношення позикових і власних коштів характеризує структуру фінансових ресурсів підприємства. Розраховується як частка від розподілу суми позикових коштів на суму власного капіталу. Максимально припустиме значення цього показника становить 1 (що припускає рівність позикових і власних коштів).

Коефіцієнт забезпеченості власними оборотними засобами розраховується як відношення величини чистого оборотного капіталу до величини оборотних активів підприємства і показує забезпеченість підприємства власними оборотними засобами.

Коефіцієнт маневреності власного капіталу показує, яка частина власного капіталу використовується для фінансування поточної діяльності, тобто вкладена в оборотні засоби, а яка – капіталізована. Коефіцієнт маневреності власного капіталу розраховується як відношення чистого оборотного капіталу до власного капіталу.

Розрахуємо показники ділової активності підприємства (табл.2.7).

Коефіцієнт оборотності активів обчислюється як відношення чистої виручки від реалізації продукції (робіт, послуг) до середньої величини підсумку балансу підприємства і характеризує ефективність використання підприємством усіх наявних ресурсів, незалежно від джерел їхнього залучення. Як видно з табл. 2.7, коефіцієнт оборотності активів ТОВ «ЛЮКС-РЕЙЗЕН» у 2017 р. зменшився на 0,7 пункти.

Таблиця 2.7

Аналіз ділової активності ТОВ «ЛЮКС-РЕЙЗЕН» за 2013-2017рр.

Показник	Нормативне значення	Роки				
		31.12.2013	31.12.2014	31.12.2015	31.12.2016	31.12.2017
Коефіцієнт оборотності активів	Збільшення	13,7	15,7	19,7	13,2	12,5
Коефіцієнт оборотності дебіторської заборгованості	Збільшення	20,6	23,5	28,8	18,3	15,8
Коефіцієнт оборотності кредиторської заборгованості	Збільшення	201	23,5	22,1	13,3	13,5
Коефіцієнт оборотності матеріальних запасів	Збільшення	47,8	54,1	61,9	91,4	104,9
Коефіцієнт оборотності основних засобів (фондовіддача)	Збільшення	23,9	20,5	22,4	10,5	11,2

Джерело: розрахунки автора на основі фінансової звітності досліджуваного підприємства

Коефіцієнт оборотності дебіторської заборгованості розраховується як відношення чистої виручки від реалізації продукції (робіт, послуг) до середньорічної величини дебіторської заборгованості і показує швидкість обертання дебіторської заборгованості підприємства за період, що аналізується, розширення або зниження комерційного кредиту, що надається підприємством. Оборотноість дебіторської заборгованості ТОВ «ЛЮКС-РЕЙЗЕН» за 2013-2017 є високою, що свідчить про помірні обсяги комерційного кредиту, який надається підприємством не надто платоспроможним замовникам.

Коефіцієнт оборотності кредиторської заборгованості розраховується як відношення чистої виручки від реалізації продукції (робіт, послуг) до середньорічної величини кредиторської заборгованості і показує швидкість обертання кредиторської заборгованості підприємства за період, що аналізується, розширення або зниження комерційного кредиту, що надається підприємству. Оборотноість кредиторської заборгованості ТОВ «ЛЮКС-РЕЙЗЕН» за 2013-2017. помітно зменшилась, що свідчить про значне збільшення комерційного кредиту, який надається підприємству.

Коефіцієнт оборотності матеріальних запасів розраховується як відношення собівартості реалізованої продукції до середньорічної вартості матеріальних запасів і характеризує швидкість реалізації товарно-матеріальних запасів підприємства. Вона у «ЛЮКС-РЕЙЗЕН» знаходиться на високому рівні.

Коефіцієнт оборотності основних засобів (фондовіддача) розраховується як відношення чистої виручки від реалізації продукції (робіт, послуг) до середньорічної вартості основних засобів. Він показує ефективність використання основних засобів підприємства. ТОВ «ЛЮКС-РЕЙЗЕН» фондовіддача достатньо висока, найвищою була в 2013 році 23,9, а в 2017 році склала 11,2, так як підприємство збільшило свої основні фонди майже вдвічі.

Отже, фінансовий стан компанії є цілком задовільним. Вона демонструє значну ділову активність, яка дозволяє працювати прибутково.

2.2. Світовий досвід забезпечення ефективності міжнародних пасажирських автоперевезень

У ряді країн, де існують найкращі школи транспортного планування, головним вектором транспортної політики стала розробка єдиних транспортних систем, які в комплексі забезпечують ефективність функціонування як галузі в цілому так і структурних його суб'єктів.

На шляху до формування єдиної транспортної системи в містах, де відбувається взаємодія різних видів пасажирського транспорту, за кордоном були вжиті наступні заходи:

стимулювання використання міжнародного пасажирського транспорту за рахунок поліпшення якості перевезень, зокрема, забезпечення взаємодії роботи всіх транспортних підприємств;

протидія (анти стимулювання) індивідуальних поїздок за допомогою регулятивних, цінових та планувальних заходів.

Заходи, що стимулюють ефективність функціонування системи міжнародних пасажирських перевезень – це не тільки поліпшення якості пропонованих послуг, але і створення умов для максимальної зручності та привабливості.

Під час розвитку транспортних об'єднань з міжнародних пасажирських перевезень у багатьох містах Європи, Америки і Азії пропонувалися також численні нововведення організаційно-управлінського та тарифного характеру. Слід зазначити, зокрема, введення тих чи інших систем самообслуговування при оплаті проїзду, електронних смарт-карт, єдиних тарифів для більшості міжнародних напрямів.

Особливий інтерес представляють заходи, спрямовані на організаційну і технологічну інтеграцію різних видів транспорту.

Слід звернути увагу на значний прогрес, досягнутий у багатьох містах світу в процесі інтеграції різних видів міського пасажирського транспорту. Для пасажирів найкращий сценарій має місце, коли всі види громадського транспорту – метрополітен, автобуси, та електротранспорт являють собою інтегровану систему зі зручними пересадочними вузлами, погодженими розкладами і єдиними тарифами. У багатьох містах світу, спочатку нічого подібного не спостерігалось. Наявність безлічі незалежних транспортних компаній, що належали різним власникам, призвела до того, що кожна поїздка кількома видами транспорту оберталася для пасажирів втратами часу з причини неузгоджених розкладів, а також необхідністю повторної оплати проїзду. В останні десятиліття, у багатьох країнах світу, були запроваджені єдині квитки на проїзд громадським транспортом, чинні на всіх лініях і маршрутах. Розподіл доходів від продажу таких квитків між компаніями-перевізниками здійснювався на основі взаємно погоджених принципів. Така інтеграція користувалася підтримкою громадськості, а її введення призвело до помітного збільшення обсягів перевезень, в тому числі на міжнародних пасажирських перевезень.

Німеччина, по праву, вважається батьківщиною транспортних об'єднань, оскільки тут було створене перше в світі успішне ОТП в м. Гамбург (1961 р.). Об'єднані транспортні підприємства тут отримали назву "Verkehrsverbunde", та почали приймати різні форми залежно від виду і сфери діяльності. Форма об'єднання, в кінцевому результаті, обумовлюється рядом різних факторів, у тому числі географічною структурою території, наявними транспортними особливостями та рівнем взаємозв'язку між окремими підсистемами.

У своїй базовій формі співпраці транспортні об'єднання в Німеччині координують свою діяльність в аспектах, що стосуються транспортних сполучень, єдиного розкладу руху чи тарифів, які можна використовувати для будь-якого виду транспорту в рамках конкретної мережі. Створення системи єдиного тарифу, також вперше було реалізовано в Німеччині. Система передбачає використання єдиного квитка для проїзду в конкретній транспортній зоні, яка обслуговується різними перевізниками на основі спеціального договору, що передбачає певний рівень

інтеграції.

На вищому рівні свого існування, транспортні об'єднання в Німеччині, приймають форму єдиної транспортної системи, яка не обмежується системою уніфікованого квитка і, крім нього, характеризується співпрацею на рівні транспортного забезпечення (наприклад, погоджена організація роботи транспортної мережі та розкладу). "Verkehrsverbunde" – це найбільш універсальна форма об'єднань громадського транспорту в світі. Такі об'єднання діють на основі численних договірних угод і передбачають найвищий рівень співробітництва.

США мають в своєму розпорядженні одну з найпотужніших транспортних систем в світі, що є основним інструментом, який забезпечує надійне функціонування економіки країни, особливо в рамках конкуренції з Європою та Японією.

У Франції, в 1968 році, розвиток екологічного руху призвів до різких змін у суспільних поглядах і напрямках транспортної політики. Масова автомобілізація була відкинута, як несумісна з цілями гуманізації міського середовища. Запорукою життєздатності і прогресу агломерацій стали єдині транспортні системи. На початковому етапі це був ефективний і привабливий метрополітен, що взаємодіяв з наземною транспортною системою.

Вже в 1969 році були прийняті заходи, спрямовані на удосконалення та реорганізацію паризької транспортної системи. Була розроблена і до цього часу постійно вдосконалюється інтегрована транспортна мережа (RER – Réseau Express Regional).

Провідним німецьким спеціалістом по транспортному плануванню Ф. Ленером обґрунтована методика реорганізації пасажирських транспортних підприємств, концепцію якої наведено на рис. 2.2.

У роботах [54,55] зазначено, що для ефективного функціонування транспортних об'єднань які здійснюють міжнародне перевезення пасажирів необхідне вирішення трьох основних проблем ОТП, а саме: визначення раціональної кількості транспортних засобів для роботи на маршрутах, розробка єдиного розкладу руху транспортних засобів та тарифної політики.

Як вже зазначалося на сьогодні важко уявити сектор міжнародних пасажирських перевезень в економічно розвинених країнах без об'єднаних транспортних підприємств. Вже більше 40 років мережа комплексних перевізних

послуг в містах, що надаються в межах чітко визначеної транспортної зони відбуваються під девізом "Єдиний розклад. Єдиний квиток." [56].

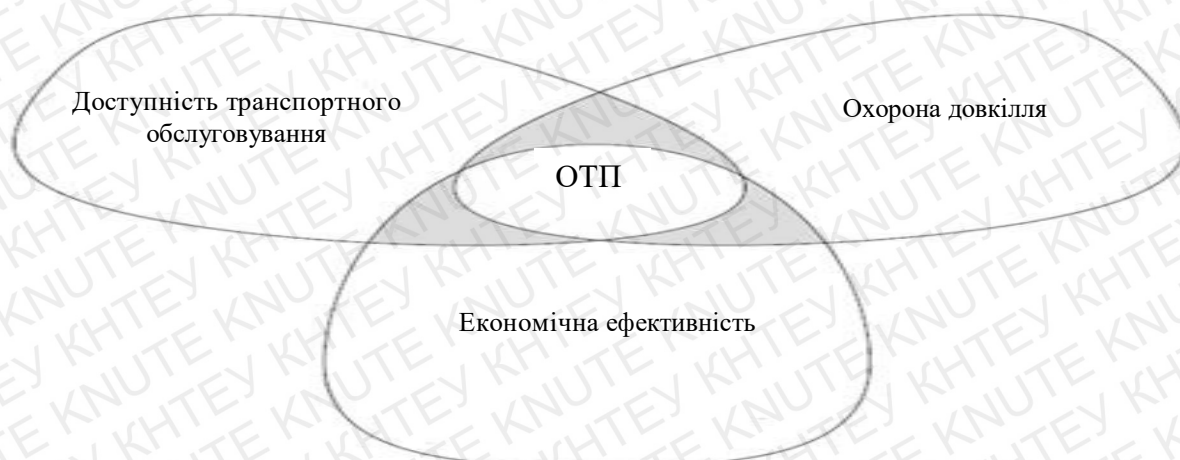


Рис. 2.2. Методика реорганізації міжнародних пасажирських транспортних підприємств

*Джерело: сформовано автором на основі джерел [54, 55]

У даний час, на батьківщині транспортних об'єднань, в Німеччині, функціонує вісім ОТП, котрі представлені в табл. 2.8.

Таблиця 2.8

Об'єднані транспортні підприємства Німеччини з міжнародного перевезення пасажирів

Назва ОТП	Дата Заснування	Початок діяльності
Hamburger Verkehrsverbund	29.11.1965	01.12.1966
Groraum-Verkehr Hannover	04.03.1970	16.03.1970
Munchner Verkehrs und Tarifverbund	27.06.1973	26.05.1974
Frankfurter Verkehrs und Tarifverbund	19.12.1977	01.10.1978
Verkehrsverbund Rhein-Ruhr	30.10.1978	01.01.1980
Regensburger Verkehrsverbund	02.12.1983	01.10.1984
Verkehrsverbund Groraum Nurnberg	19.12.1986	27.09.1987
Verkehrsverbund Rhein-Neckar	24.08.1989	01.12.1989

Джерело: сформовано на основі джерела [56]

У містах економічно розвинених країн дослідження функціонування транспортних об'єднань які забезпечують і міжнародні пасажирські перевезення призвели до розгляду питань організації їх роботи як фрагмента задач більш високого рівня – планування роботи всієї транспортної системи. При цьому не ставиться завдання пошуку оптимальних, або хоча б раціональних показників функціонування транспортних об'єднань.

Зусилля науковців та інженерів направлені на уточнення опису

транспортного процесу для отримання досконалої моделі всього об'єкта, яка дозволить дати точну відповідь на запитання: "Що буде, якщо ... ". Завдання пошуку оптимальної структури об'єднання транспортних підприємств з міжнародного перевезення пасажирів не ставиться тому, що всі такі питання в економічно розвинених країнах вирішуються на сталій базі існуючого варіанта та не потребують революційних змін [57, 58].

Модель транспортних ОТП є унікальною. Окрім Німеччини, схожої структури існують, насамперед, в Австрії, де транспортні об'єднання діють по всій країні, в Швейцарії, Англії, Нідерландах, Японії, Франції, США і т.д. За останні роки кількість ОТП в ЄС постійно зростає, зокрема через так звані регіоналізації, після чого збільшилася і значимість таких об'єднань. Тенденція зростання кількості ОТП в Європі за останні 5 років наведена на рис. 2.3.

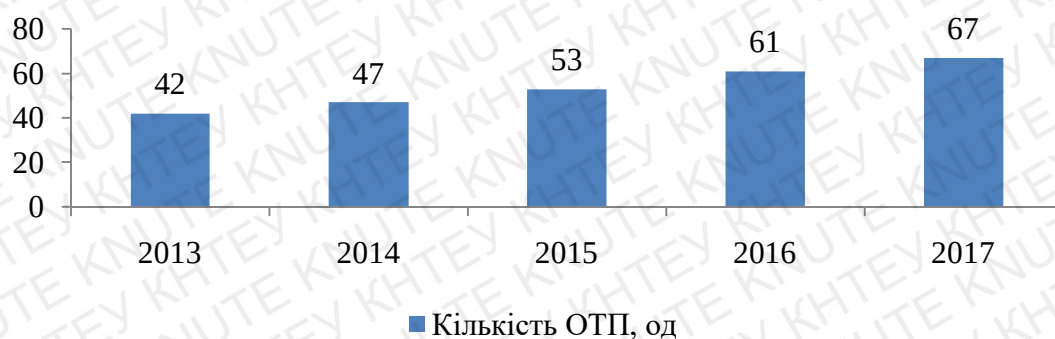


Рис. 2.3 Тенденція збільшення кількості ОТП в Європі за 5 років

Джерело: сформовано на основі даних джерела [59]

Важливим завданням ОТП є розробка та впровадження єдиної для всіх перевізників об'єднання тарифної системи. Послуги ОТП надаються виходячи з певного тарифу, але на практиці не кожне транспортне підприємство має можливість самостійно встановити тариф, за яким воно хоче працювати. Якщо послуги не диференційовані, конкуренти численні, ОТП не володіє ринковою силою, то воно повинне прийняти тариф, що задається ринком.

При наявності на ринку проти лежної ситуації, з урахуванням особливостей послуги, особливо яскраво це виражається на прикладі ОТП, так як його квиток є єдиним в зоні його дії, тарифні ставки розраховуються на середню відстань перевезення в певних межах, яка називається тарифним поясом.

Однією з особливостей ОТП в містах Європи є відрегульований механізм розподілу прибутків. Він рухомий попитом і, як правило, ґрунтується на визначенні доходів з конкретної поїздки. Чим більша диференціація, тим точніше можна врахувати структурні відмінності між різними партнерами

У процесі розвитку ОТП з'явилося кілька сфер відповідальності, що складають основу їх діяльності, незалежно від їх форми власності. В окремих сферах діяльності можуть існувати значні відмінності у розподілі обов'язків між учасниками об'єднання, але в цілому, всі вони виконують "класичні" завдання. Ключові сфери відповідальності ОТП наведено на рис. 2.4.

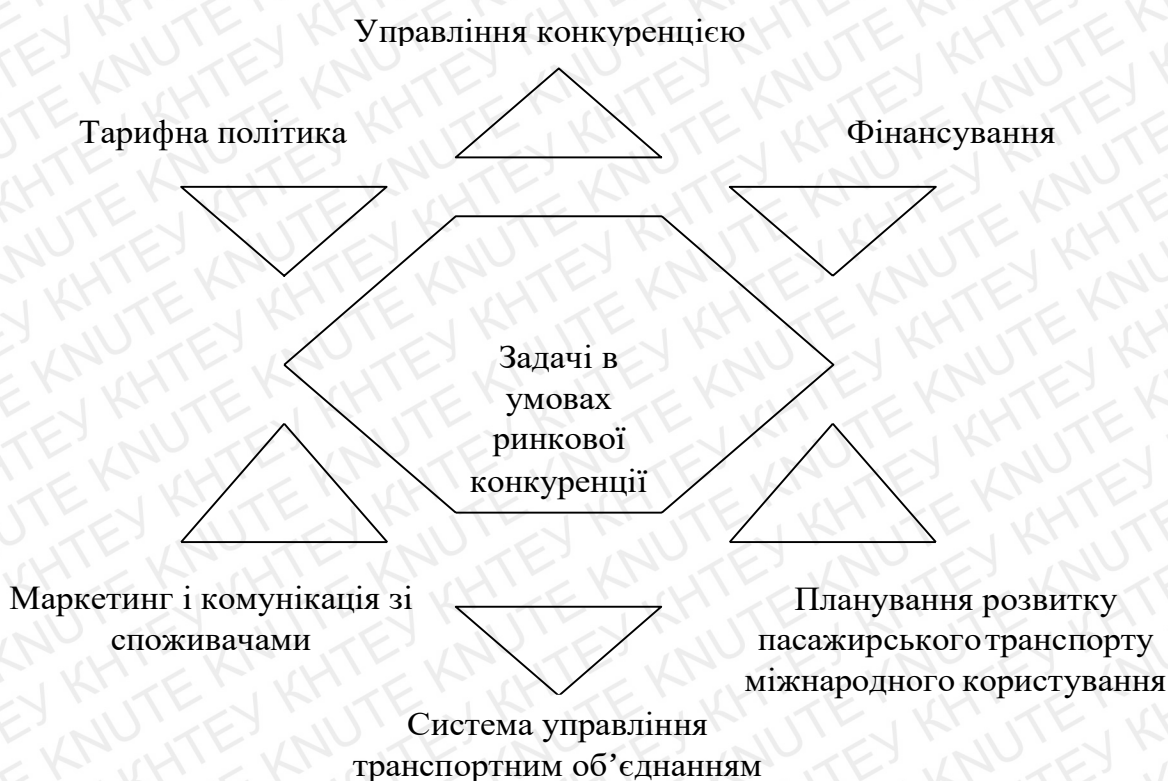


Рис. 2.4. Ключові сфери відповідальності ОТП з обслуговування міжнародних маршрутів

*Джерело: сформовано автором на основі джерел [55]

Аналіз світового досвіду розвитку конкурентного середовища на ринку автомобільних міжнародних пасажирських перевезень та пошуку ефективних механізмів взаємодії його учасників дозволяє виділити три концептуальні моделі регуляторно-управлінського впливу на цей сегмент ринку: адміністративна модель управління; поліполічна модель управління; модель з обмеженнями конкуренції (рис.2.5).

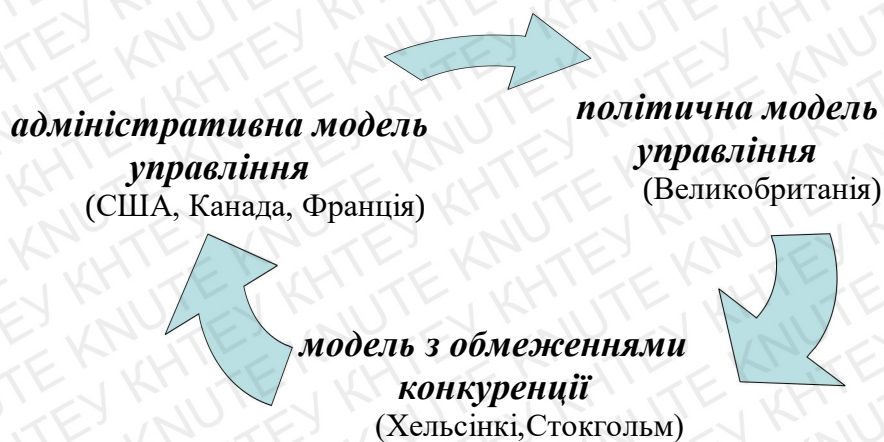


Рис. 2.5. Світові моделі організації роботи міжнародного пасажирського транспорту

*Джерело: сформовано автором на основі джерел [55]

Залежно від міри фінансової участі державних інститутів у розв'язанні чи врегулюванні проблем автомобільних міжнародних пасажирських перевезень розвинутих країн світу можна виділити три основні моделі фінансування: модель домінантного державного фінансування (Бельгія, Нідерланди); модель децентралізованого фінансування (Великобританія, Канада, Швеція, Швейцарія, Данія, Франція); модель змішаного фінансування (Італія, Німеччина, Австрія, США).

З огляду на відповідний досвід, найбільш актуальними напрямками фінансування слід вважати: компенсацію втрачених перевізниками доходів від перевезення пасажирів пільгових категорій; субсидування збитків, пов'язаних з організацією «соціально значимих» маршрутів, витрати на виконання яких не компенсуються платою за проїзд; надання транспортним підприємствам податкових пільг; фінансування інвестиційно-інноваційних проектів. З-поміж існуючих податків, що є «наповнювачами» державних субсидій, можна виділити наступні: податок з власників транспортних засобів; податок на додану вартість; оплата ліцензій і податків на нафту; регіональний податок; податок на автомобільні номери; податок від реалізації дизельного пального; оплата за оформлення прав власності; надходження від сплати збору за видачу посвідчень про технічний стан автомобіля; податок на землю і будівлі; податок на реалізацію; реєстраційний податок і т. ін.

У Європі після дерегуляції ринку, що відбулася кілька років тому, і створення умов для його розвитку, автобуси зайняли нішу найдешевшого і досить

комфортного виду транспорту. Тепер цілком реально за 5-10 євро на зручному автобусі проїхати через кілька країн ЄС, хоча на поїзді така поїздка обійдеться зазвичай разів у 10 дорожче.

Вирішити ситуацію на ринку автобусних перевезень можна. У той же час, очевидно, що зробити на ринку революцію в короткі терміни не вдасться. Нові правила роботи ринку здатні стати хорошим стимулом для його трансформації, підвищення якості послуг, що надаються, і створення реальної конкуренції.

Дієвими заходами підвищення ефективності міжнародних пасажирських перевезень можуть бути:

- впровадження тахографів і ефективного механізму контролю інформації з них.

У країнах ЄС тахографи використовуються вже майже 30 років і довели свою ефективність. Цей прилад на постійній основі фіксує швидкісний режим руху і дозволяє залучити водія до відповідальності не тільки за перевищення швидкості безпосередньо перед місцем знаходження інспектора ДАІ або трансінспекції, а й на всьому протязі маршруту. Застосування такого приладу робить перевищення безпечної швидкості просто не вигідним для водія. Крім цього, тахограф дозволяє контролювати дотримання водієм режиму праці та відпочинку, що також значно підвищує безпеку пасажирських перевезень.

- європейський принцип взаємин автобусних перевізників і автостанцій.

Зараз перевізники змушені залишати до 30% вартості квитка автостанції. Оскільки цей збір встановлений не в абсолютному значенні, а у відсотку від вартості квитка, пасажир довгих рейсів змушені істотно переплачувати автостанції за досить убогий сервіс. Автостанційний збір може становити 100-150 гривень за квиток на довгому маршруті, і 10-20 гривень на короткому. При цьому набір послуг, які пасажир і перевізник отримують на автостанції, ніяк не залежить від вартості квитка і тривалості рейсу – той же туалет, ті ж каси, та ж зона очікування, те ж табло з розкладом рейсів.

Станційний збір необхідно замінити платою за в'їзд на автостанцію, що дозволить не тільки впровадити європейські правила регулювання роботи автостанцій, а й дасть можливість перевізникам запропонувати пасажирам більш гнучку систему тарифів.

Плата за в'їзд автобуса на автостанцію – прийнятий в країнах ЄС стандарт – не прив'язана до вартості квитка, а залежить від розмірності автобуса і його часу знаходження на автостанції.

Потрібно пам'ятати, що автовокзали і автостанції, як правило, є монополіями. Щоб уникнути зловживанням монопольним становищем ставки плати повинні бути публічною офертою і узгоджуватися з органами місцевого самоврядування.

Також автостанції повинні отримати право надання знижок для перевізників, що виконують, наприклад, більше 500 рейсів з автостанції в місяць. Знижки повинні бути неперсоналізовані і пропонуватися всім перевізникам, відповідним чітко прописаним критеріям.

- впровадження європейського підходу до допуску перевізників на ринок пасажирських перевезень.

Європейські правила передбачають вимоги до фінансової спроможності автоперевізника, а також визначають відповідальність перевізника за перевезення і впроваджують поняття “добročесності перевізника”.

Крім цього, необхідно перейти від вимог до кількості автобусів в парку автоперевізника, який хоче вийти на ринок, до поняття “мінімальної кількості крісел”. Наприклад, в Туреччині діє вимога мінімум 300 крісел.

Тобто перевізник сам вибирає, який парк заявити: 5-6 автобусів великої місткості або 10-12 малої. Це стало хорошим стимулом для широкого використання автобусів великої місткості, які набагато безпечніше для пасажирів. Там же діє правило, яке дозволяє використовувати автобуси малої місткості тільки на міжміських маршрутах протяжністю менше 100 км.

Хоча повне впровадження нових правил і стандартів займе якийсь час, не викликає жодного сумніву, що запропоновані кроки здатні показати перші результати досить швидко. І у нас з'являється шанс побачити на наших дорогах все більше і більше нових, сучасних автобусів.

Нові правила будуть стимулювати вихід на ринок автоперевізників з сучасними автобусами, а пасажирів зможуть отримувати гідний рівень сервісу за доступну ціну, подорожуючи по просторах нашої прекрасної країни.

2.3. Оцінка ефективності міжнародних пасажирських автоперевезень ТОВ «ЛЮКС-РЕЙЗЕН»

На початку діяльності у власності підприємства знаходилося лише 3 автомобіля, але з роками вона почала розширювати свою діяльність і з ростом обсягів перевезень виникла потреба в придбанні більшої кількості автомобілів. Станом на 2017 рік в розпорядженні підприємства знаходиться: 37 транспортних засоби, з яких 3 мікроавтобуси.

За даними таблицями можна відмітити, що рухомий склад підприємства з 2013 року збільшився на 13 одиниць.

Наявність значного рухомого складу забезпечує великий перелік маршрутів (табл. 2.9) та цінова політика (табл. 2.10) – те, що потрібно кожному клієнту, щоб почувати себе комфортно і впевнено.

Таблиця 2.9

Перелік маршрутів ТОВ «ЛЮКС-РЕЙЗЕН»*

Bydgoszcz - Khmelnytskiy	Bydgoszcz - Khmelnytskiy (15.08)
Bydgoszcz - Khmelnytskiy (add from Krakow)	Bydgoszcz - Khmelnytskiy (add)
Bydgoszcz - NovayaKahovka	Gdansk - Vinnitsa
Gdansk - Vinnitsa (from 07.05)	Kamianets-Podilskiy - Lodz
Kamianets-Podilskiy - Sochaczew	Khmelnytskiy - Bydgoszcz
Khmelnytskiy - Bydgoszcz (6)	Khmelnytskiy - Bydgoszcz (add)
Lodz - Kamianets-Podilskiy	Novaya Kahovka - Szczecin
Novaya Kahovka - Szczecin (6)	Novaya Kahovka - Szczecin (from 07.04)
NovayaKahovka - Szczecin (from 30.05)	Novaya Kahovka - Szczecin (inside)
Poznan-Letychew	Sochaczew - Kamianets-Podilskiy
Szczecin – Novaya Kahovka	Szczecin – Novaya Kahovka (from 09.04)
Szczecin – Novaya Kahovka (from 27.05)	Szczecin – Novaya Kahovka (inside)
Vinnitsa - Gdansk	Бидгощ - Хмельницький
Бидгощ - Хмельницький (доп)	Вінниця - Гданьск
Гданьск - Вінниця	Гданьск - Вінниця (с 07.05)
Кам'янець-Подільський - Лодзь	Кам'янець-Подільський - Сохачев
Лодзь - Кам'янець-Подільський	Львів - Херсон
Новая Каховка - Бидгощ	Нова Каховка - Щецин
Нова Каховка - Щецин (6)	Новая Каховка - Щецин (внутренний)
Новая Каховка - Щецин (от 07.04)	Новая Каховка - Щецин (от 30.05)
Познань-Летичев	Сохачев - Кам'янець-Подільський
Хмельницький - Бидгощ	Хмельницький - Бидгощ (6)
Хмельницький - Бидгощ (6) (27.08) (400uah)	Хмельницький - Бидгощ (доп)
Щецин - Нова Каховка	Щецин - Нова Каховка (внутренний)
Щецин - Нова Каховка (от 09.04)	Щецин - Нова Каховка (з 27.05)

Джерело: офіційний сайт перевізника <https://www.lux-reisen.com/>

Таблиця 2.10

**Тарифи на перевезення за 1 км. пробігу автобуса
на нерегулярні перевезення ТОВ «ЛЮКС-РЕЙЗЕН»***

№	Марка автобуса	Кількість місць	Ціна за 1 км. (без простою)
1	MERCEDES-SPRINTER	18/19	10 грн
2	ISUZU	30	14 грн
3	MAN9.150	28	15 грн
4	SETRA S210 HD	40	19 грн
5	SETRA S 215	54	20 грн
6	SETRA S 315HD	51	20 грн
7	NEOPLAN N216	49	20 грн
8	EOS-COACH (клас люкс)	55/57/59	22 грн
9	SETRA S 319GT HD (клас люкс)	69	30 грн
10	BOVA 14.430	60	23 грн
11	VAN HOOL 927 SD3	85	35 грн

Джерело: Сформовано за даними офіційного сайту перевізника <https://www.lux-reisen.com>.
(кілометри рахуються в дві сторони поїздки)

Не менш позитивним в питанні ефективності надання пасажирських перевезень на противагу конкурентам є наявність власної квиткової каси, що забезпечує певну перед конкурентами перте вагами, оскільки забезпечує доступність та можливість постійного доступу до неї.

Досліджуючи ефективність міжнародних пасажирських перевезень доцільним є питання висвітлення їх показників. В таблиці 2.11 показано показники міжнародних перевезень за 2013-2017 роки.

Таблиця 2.11

**Показники міжнародних пасажирських перевезень підприємства ТОВ
«ЛЮКС-РЕЙЗЕН»**

Показники	Роки				
	31.12.2013	31.12.2014	31.12.2015	31.12.2016	31.12.2017
Кількість рейсів в рік, всього	888	900	912	1134	1330
Кількість рейсів в рік на 1 автобус	74	75	76	81	95
Середня чисельність відправки, (чол)	38,1	38,3	37,9	38,0	38,4
Середній коеф. використання транспорту	0,89	0,91	0,89	0,9	0,92
Середній час доставки пасажирів, (добі)	2-5	2-5	2-5	2-5	2-5
Середня швидкість автомобіля, (км/год)	70	70	70	70	70

Джерело: Сформовано відповідно до даних з офіційного сайту перевізника <https://www.lux-reisen.com>

Проаналізувавши дані про обсяг перевезення пасажирів за останні роки можемо констатувати, що з кожним роком підприємство розвивається, про що також свідчать дані щодо забезпечення рухомим складом.

Ефективність, якість, ціна і надійність доставки пасажирів є ключовими поняттями при управлінні пасажирських перевезень. Зв'язок між ними достатньо складний (рис. 2.6).

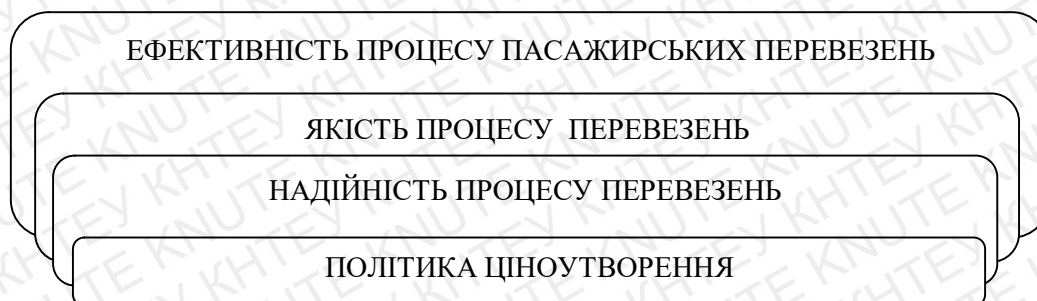


Рис. 2.6. Взаємозв'язок категорій ефективності, якості і надійності пасажирських перевезень

Оцінка *ефективності* завжди суб'єктивна, адже залежить від того, в чийх інтересах і з точки зору якого учасника вона здійснюється. Наприклад, з точки зору автотранспортного підприємства, чим вищий рівень доходів, тим більш ефективно організовано транспортне обслуговування клієнта. Але доходи перевізника – це витрати пасажирівідправника, тому з позиції пасажирів ефективність перевезень тим вища, чим дешевше перевезення для них. Загалом, для споживача транспортних послуг їх ефективність визначається доступністю тарифів, забезпеченням безпечності при перевезенні і надійністю обслуговування. Тоді як для надавача (перевізника) ефективність перевезень тим вища, тим нижча їх собівартість, вище рівень оплати за їх надання і нижчі можливі санкції за невиконання своїх зобов'язань.

Тому оцінка ефективності пасажирських перевезень може бути здійснена для споживача транспортної послуги за наступними показниками:

- фактичні обсяги наданих транспортних послуг $N_i^{\text{факт}}$ для кожного i -го виду перевезень за звітний період;

Фактичні надані послуги по міжнародним пасажирських перевезенням складають: 1330 од.

- максимально можливі обсяги перевезень N_i^{max} для кожного i -го виду перевезень за звітний період, які визначаються провізною спроможністю (потужністю) транспортного підприємства;

Максимально можливі обсяги перевезень складають із максимальним

використанням транспорту складають 1890 од [53].

- планові обсяги реалізації транспортних послуг $N_i^{пл}$ для кожного i -го виду перевезень на звітний період;

Заплановані обсяги реалізації транспортних послуг складають 1800 од.

- ємність ринку транспортних послуг $N_i^{ринку}$ для кожного i -го виду перевезень, визначена станом на звітний період.

Можливості ринку складають 1900 од [53].

Наведені абсолютні показники розглядаються як у динаміці, так і у взаємозв'язку. Взаємозв'язок цих показників може бути представлений наступними коефіцієнтами:

- коефіцієнт нарощування обсягів транспортних послуг (OB_1) дорівнює 1,275; якщо $OB_1 > 1$, то існують можливості для нарощування обсягів послуг і збільшення ринкової частки з i -го виду перевезень;

- коефіцієнт невиконання плану (OB_2) визначено і він рівний 0,97 якщо $OB_2 > 1$ або $OB_2 < 1$, виникає питання про недосконалу систему планування та прогнозування на транспортному підприємстві або наявність проблем в організації його діяльності;

- коефіцієнт втрат (OB_3) рівний 1,15: за $OB_3 > 1$ підприємство має реальні можливості збільшення обсягів перевезень на величину 114 од., що повинно вирішуватися в рамках зростання ринкового потенціалу транспортного підприємства;

- коефіцієнт нереалізованих можливостей (OB_4) рівний 1,11: якщо $OB_4 > 1$, то на підприємстві відбувається недовикористання наявної потужності, необхідно вирішувати питання про переведення ресурсів, призначених для i -го виду перевезень, на інші види (якщо це можливо).

Локальним показником (L) виробничого потенціалу транспортного підприємства за фактором обсягів перевезень доцільно прийняти наступний 1,12.

Будь-яке відхилення від одиниці свідчить про певну міру нестійкості або неефективності використання виробничого потенціалу. У підприємства є резерви збільшення обсягів перевезення.

Рівень виробничого потенціалу та ступінь його використання при наданні транспортних послуг, в першу чергу, залежить від наявності та стану виробничих засобів, а саме – рухомого складу, якому попередньо необхідно надати загальну характеристику. Базовими показниками кожної групи є такі: а) віковий склад (структура парку транспортних засобів, пасажиромісткість); б) рівень прогресивності рухомого складу і його структура; в) рівень планово-попереджувального обслуговування і ремонту транспортних засобів; г) рівень матеріально-технічного забезпечення.

Очевидно, що кінцевим результируючим показником діяльності для транспортного підприємства буде рівень його рентабельності і абсолютне значення отриманого прибутку. Крім того, можна розраховувати інші фінансово-економічні показники (рентабельності, ліквідності, стійкості тощо).

Визначимо ефективність міжнародних перевезень по різних маршрутах. Тарифна ставка і витрати на перевезення по різних маршрутах різні, в залежності від відстані, вантажу, вартості пального в різних країнах, кількості перетинів кордонів і т.п.

Розрахуємо загальний прибуток по найбільш популярним міжнародним маршрутам за 2017 рік (табл. 2.12).

Таблиця 2.12

**Розрахунок прибутку по найбільш популярним маршрутам ТОВ
«ЛЮКС-РЕЙЗЕН», 2017 рік**

Маршрут перевезення	Тариф за 1 рейс, грн	Витрати за 1 рейс грн	Прибу- ток за 1 рейс, грн	К-сть рей- сів	Прибуток до опод. грн	Податок на при- буток, грн	Чистий прибуток грн
2	3	4	5	6	7	8	9
Київ – Щетин – Київ	1820	1545,35	274,65	95	26091,8	4696,5	21395,2
Хмельницький – Вроцлав – Хмельницький	2100	1809,41	290,59	82	23828,4	4289,1	19539,3
Волочиськ – Вроцлав – Волочиськ	1450	1125,34	324,66	95	30842,7	5551,7	25291,0
Хмельницький – Гданськ – Хмельницький	1740	1405,45	334,55	87	29105,9	5239,1	23866,8
Хмельницький – Краків – Хмельницький	1890	1425,67	464,33	75	34824,8	6268,5	28556,3
Вінниця – Гданськ – Вінниця	2850	2211,72	638,28	97	55530,4	9995,5	45534,9
Камянець-Подільський – Лодзь – Камянець-Подільський	3080	2306,72	773,28	74	50263,2	9047,4	41215,8
Нова Каховка – Щетин – Нова Каховка	3230	2600,13	629,87	74	46610,4	8389,9	38220,5
Хмельницький – Вроцлав – Хмельницький	1280	980,39	299,61	77	23070,0	4152,6	18917,4
Разом				776	320167,3	57630,1	262537,2

Джерело: Сформовано відповідно до даних з офіційного сайту перевізника <https://www.lux-reisen.com>

Отже прибуток від основної частини популярних міжнародних перевезень підприємство отримало прибуток в розмірі 262,5 тис. грн. Такий показник безпосередньо забезпечується за рахунок ефективної політики в питанні собівартості надання таких послуг.

Розрахунок собівартості перевезень за 2013-2017 роки показано в таблиці 2.13.

Таблиця 2.13

Розрахункові значення витрат при здійсненні перевезень автомобільним сполученням за 2013-2017 роки ТОВ «ЛЮКС-РЕЙЗЕН»

Розрахункові параметри	31.12.2013 рік	31.12.2014 рік	31.12.2015 рік	31.12.2016 рік	31.12.2017 рік
Пасажирооборот, тис. км	13138	19929	19282	24276	30797
Витрати на паливо, тис. грн.	13017	16065	15025,9	20054,4	32177,9
Витрати на мастильні матеріали, тис. грн.	211,4	325,3	310,7	458,6	678,3
Витрати на ТО, тис. грн.	445,2	458,8	464,2	587,2	698,2
Витрати на автомобільні шини, тис. грн.	120,3	22,4	48,7	68,3	125,6
Амортизація рухомого складу, тис. грн.	46,7	38,5	41,8	184,3	185,5
Витрати на оплату праці, тис. грн.	1981,2	2108,2	2212,1	2480,2	2654,3
Витрати на оплату доріг, тис. грн.	135,1	136,2	138,7	139,3	144,7
Стоянки, тис. грн.	51,2	52,4	73,5	83,8	96,7
Витрати пов'язані з оформленням рейсу, тис. грн.	97,5	98,2	97,9	101,4	165,6
Інші витрати, тис. грн.	130,6	131,7	129,3	143,1	145,6
Загальногосподарські витрати, тис. грн.	155,2	156,5	158,3	168,7	172,4
Загальні витрати, тис. грн.	16191,4	19593,2	18701,1	24469,3	37244,8
Собівартість, грн./км	10,99	10,98	10,97	11,08	11,21
Тариф грн./км	11,19	11,22	11,20	11,27	11,52

Джерело: Сформовано відповідно до даних з офіційного сайту перевізника <https://www.lux-reisen.com>

У собівартості перевезень найбільшу частку складають витрати на паливо в 2017 році 86,4 %.

При моніторингу проблем системи надання послуг з міжнародних пасажирських перевезень, якими є ціноутворення і цінова політика, необхідно враховувати ряд принципових особливостей, характерних для становлення ринку послуг з міжнародних пасажирських перевезень, у тому числі практику, коли маркетинг використовується як засіб прискорення і розширення реалізації послуг із міжнародних перевезень, завоювання більшої частки на ринку при наявності серйозної конкуренції між перевізниками. У ході дослідження особливу увагу приділено ціноутворенню, оскільки саме ціна являється тим індикатором який гарантує ефективність діяльності підприємству.

При цьому за останні роки ціни (тарифи) на перевезення пасажирів

автомобільним транспортом практично не змінилися, навіть пропорційно темпам росту інфляції (рис. 2.7).

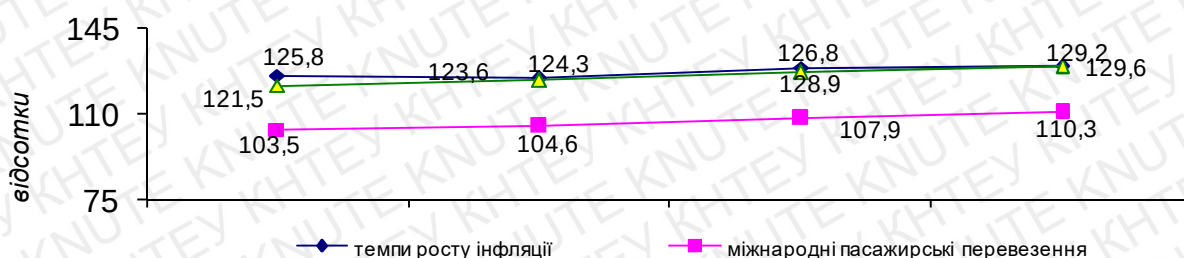


Рис. 2.7. Динаміка ціноутворення транспортного обслуговування на міжнародних пасажирських маршрутах ТОВ «ЛЮКС-РЕЙЗЕН»*

*Джерело: сформовано автором на основі дослідження.

Все це дозволило сформувати механізм ціноутворення на міжнародному рейсу (рис. 2.8). Основним етапом ціноутворення є розробка фіксованої, вільної і спеціальної ціни, а також комплексу заходів щодо залучення постійної клієнтури з урахуванням всіх зовнішніх і внутрішніх чинників впливу.

Для оцінки діяльності транспортного підприємства, а в даному випадку міжнародних перевезень, варто використовувати показники рентабельності їх діяльності.

Рентабельність транспортного засобу ($P_{\tau z}$), який за нашими розрахунками становить 25,8 %:

Рентабельність міжнародних перевезень ($P_{\tau n}$) нами розраховано використавши двома способами використавши формули наведені в методиці оцінки, визначивши значення в 16,8 і 118,8 %.

Динаміка ефективності міжнародних перевезень показана в таблиці 2.14. Ефективність міжнародних перевезень пасажирів зросла з 20,4 % в 2013 році до 25,8 % в 2017 році.

Система показників економічної оцінки використання транспортних засобів має враховувати вимоги ринку транспортних послуг, необхідність забезпечення конкурентоспроможності транспортних засобів.

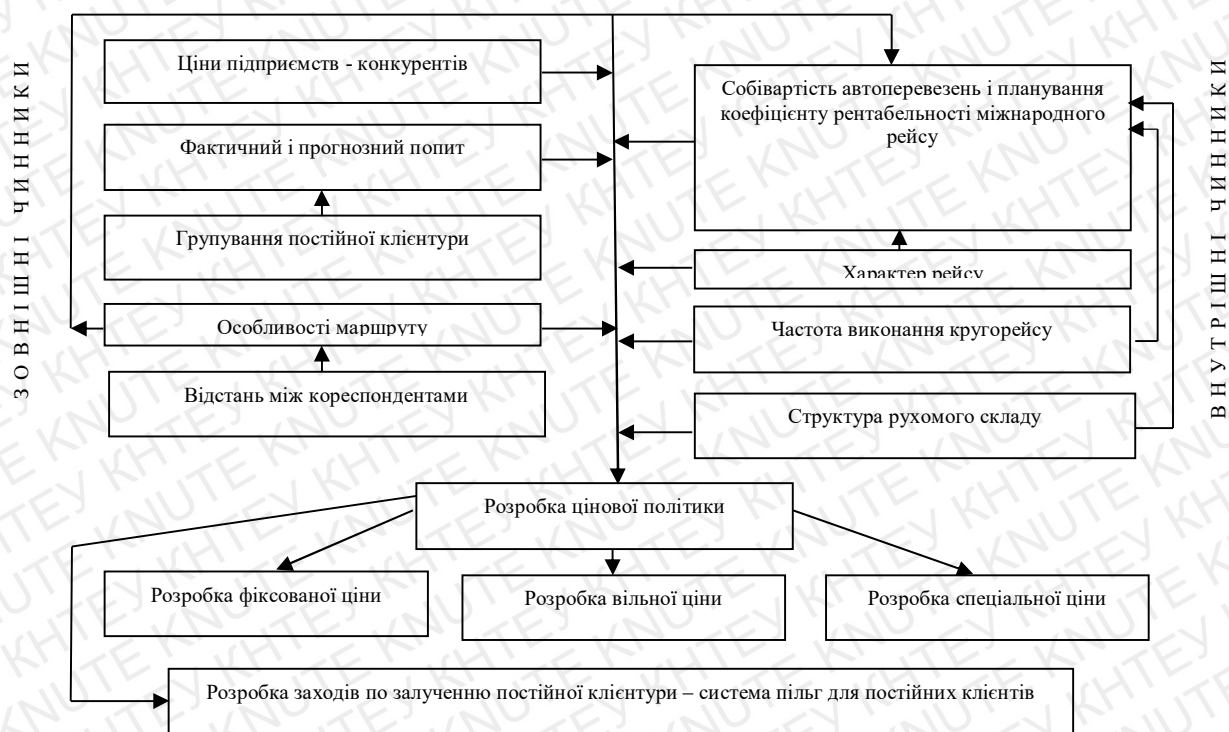


Рис. 2.8. Механізм ціноутворення організації транспортного обслуговування на міжнародних пасажирських маршрутах*

*Джерело: сформовано автором на основі дослідження.

Таблиця 2.14

**Динаміка ефективності міжнародних пасажирських перевезень
за 2013-2017 роки ТОВ «ЛЮКС-РЕЙЗЕН»**

Найменування продукції	Роки				
	31.12.2013	31.12.2014	31.12.2015	1.12.2016	31.12.2017
Пасажирооборот, тис. ткм	16338	19929	19282	24276	30797
Середня ціна, грн./ км	11,19	11,22	11,20	11,27	11,52
Чистий дохід від наданих послуг, тис. грн	19499	24288	23050	30765	46845
Собівартість, грн./ км	10,99	10,98	10,97	11,08	11,21
Собівартість міжнародних перевезень, тис. грн.	16191	19593	18701	24469	37245
Чистий прибуток, тис. грн	3308	4695	4349	6296	9600
Ефективність міжнародних перевезень (прибуток/собівартість*100), %	20,4	24,0	23,3	25,7	25,8

Джерело: Сформовано відповідно до даних з офіційного сайту перевізника <https://www.lux-reisen.com>

Для цього варто оцінювати рентабельність транспортного засобу та рентабельність транспортного підприємства.

Невід’ємним компонентом системи оцінки ефективності пасажирських перевезень є не тільки визначення ступеня її економічності, але і оцінка якості транспортної послуги. Нормативно-методологічною основою оцінки якості

транспортних послуг є міжнародні і національні стандарти.

Міжнародний стандарт ISO 8402 містить наступне визначення: „*Якість* – це сукупність властивостей і характеристик продукції або послуги, які додають їм здатність задовольняти обумовлені або передбачувані потреби”.

Для визначення рівня якості необхідне порівняння фактичних показників з базовими значеннями. Проблема вибору і обґрунтування показників якості впродовж тривалого часу привертає увагу фахівців і учених як в автомобільних перевезень. Є приклади розробки цієї проблеми за кордоном.

Нині якість транспортних послуг не має єдиної загальноприйнятої методики оцінки. Різноманітність підходів до оцінки якості пасажирських перевезень пояснюється різноманітністю вимог споживачів в конкретних ситуаціях надання транспортних послуг. Звертає на себе увагу, що, не дивлячись на незалежність опрацювання фахівцями і ученими переліків показників якості стосовно вантажних перевезень, вони включають або одних і тих же вимірників, або близькі за своїм змістом, що пояснюється єдністю принципів функціонування автотранспортних систем незалежно від об’єкту переміщення.

У всіх випадках якість сервісу оцінюється його доступністю, функціональністю і надійністю.

Методологічно не зовсім правильно використовувати для оцінки якості транспортних послуг показники продуктивності і витрат. Дорого може коштувати як якісна послуга, так і неякісна. Показники продуктивності і витрат характеризують привабливість послуг для клієнта, але не їх якість.

Оцінюючи якість пасажирських перевезень нами здійснено спробу оцінити рівень надання зазначених послуг, що дозволили виявити найбільш значущі зовнішні і внутрішні показники роботи автотранспортного підприємства (табл. 2.15), які рекомендується використовувати при загальній оцінці його ефективності. Пасажира який користується транспортною послугою можуть задовольнити наступні якісні характеристики перевезення пасажирів: мінімальний термін пасажирських перевезень; безпечність та надійність пасажирських перевезень; зручна процедура купівлі квитків; зручність розрахунків за перевезення; своєчасне документальне та електронне підтвердження купівлі послуги; повна і достовірна інформація про умови перевезення; сервісне обслуговування.

Таблиця 2.15

Внутрішні та зовнішні показники ефективності діяльності ТОВ «ЛЮКС-РЕЙЗЕН»

Внутрішній показник	Середній оціночний показник	Рейтингова позиція		Середній оціночний показник	Внутрішній показник
Фінансовий стан	0,73	1	1	0,82	Забезпечення безпеки перевезень
Матеріально-технічна база	0,69	2	2	0,54	Стан рухомого складу
Стан основних фондів	0,56	3	3	0,53	Сервіс та якість обслуговування
Частка на ринку (кількість маршрутів)	0,45	4	4	0,49	Вартість проїзду
Кадрова робота	0,42	5	5	0,48	доступність
Адміністративний ресурс	0,32	6	6	0,34	Інформативність і реклама
Наявність власної каси	0,21	7	-	-	-

Джерело: Сформовано на основі рейтингового оцінювання

Наведений підхід до визначення якості міжнародних пасажирських перевезень, який полягає в оцінці його об'єктивних і суб'єктивних параметрів і надалі агрегування показників якості послуг перевезення і якості сервісу з урахуванням коефіцієнтів вагомості (значимості).

Розрахунок загальної якості обслуговування пасажирів на міжнародних автобусних маршрутах ТОВ «ЛЮКС-РЕЙЗЕН» проведено в таблиці 2.16.

Таблиця 2.16

Оцінка якості сервісу на міжнародних автобусних маршрутах ТОВ «ЛЮКС-РЕЙЗЕН»

Найменування показників	Середній бал	Коеф. варіації	Коеф. вагомості	Загальний показник
1. Зручність зупиночних пунктів	8,0	0,248	0,115	0,92
2. Ступінь комфорту і дизайну салону	7,5	0,210	0,136	1,02
3. Ввічливість і люб'язність персоналу	7,9	0,235	0,122	0,96
4. Якість управління автобусом	7,0	0,196	0,146	1,02
5. Відчуття безпеки і надійності проїзду	6,7	0,179	0,160	1,07
6. Зручність оплати проїзду	8,1	0,254	0,114	0,92
7. Рівень інформаційно-комунікаційного забезпечення маршруту	8,4	0,280	0,102	0,86
8. Зручність зворотного зв'язку з перевізником	6,2	0,272	0,105	0,65

Джерело: систематизовано відповідно до даних досліджуваного підприємства

Згідно з даними таблиці загальний показник очікуваного і сприйнятого якості сервісу на міжнародних пасажирських маршрутах досліджуваного підприємства, що є суб'єктивної оцінкою його пасажирів, склав 7,42 бала або в нормованому вигляді 0,742.

Продовжуючи дослідження оцінки ефективності міжнародних пасажирських перевезень, беручи за основу сукупність основних показників яка дозволяє на нашу думку більш ефективно та об'єктивного оцінити якість надання

послуг перевізником, серед яких: наповнюваність салонів автобусів; □ коефіцієнт наповнення автобусів; □ регулярність руху на маршруті; щільність маршрутної мережі; □ середній інтервал руху на маршруті; коефіцієнт пересадочних пасажирів; □ загальні витрати часу на поїздку; виконання розкладу руху; ступінь зносу автобусів; викиди шкідливих речовин; скорочення кількості дорожньо-транспортних пригод до попереднього року.

Вихідні дані про показники якості послуг перевезення пасажирів на досліджуваному підприємстві в 2013 і 2017 роках, а також їх нормовані значення представлені в таблиці 2.17.

Таблиця 2.17

Вихідні дані для оцінки якості послуги перевезення пасажирів автобусами на міжнародному маршруті ТОВ «ЛЮКС-РЕЙЗЕН»

Показники	Од. вим.	2013 р.	2017р.	Норматив
Наповнюваність салонів автобусів	м2/пас.	0,15	0,17	0,20
Коефіцієнт наповнення автобусів:				
- не в сезон		0,30	0,29	0,28
- в сезон		0,85	0,95	0,73
Регулярність руху на маршруті	%	93,1	97,0	98,0
Щільність маршрутної мережі	км/км2	3,8	2,6	2,5
Середній інтервал руху на маршруті	год.	11	8	6,5
Коефіцієнт пересадочних пасажирів	відст.	1,9	1,6	1,4
Загальні витрати часу на поїздку	год.	55	48	40
Виконання розкладу руху	%	93,1	96,0	98,0
Забезпеченість автобусами з низьким і зниженим рівнем підлоги	%	0	0	-
Частка автобусів місткістю більше 18 пасажирів	%	92,2	98,1	-
Ступінь зносу автобусів	%	70,0	40,0	-
Викиди шкідливих речовин	тон	4,0	2,9	2,5
Скорочення кількості дорожньо-транспортних пригод до попереднього року	відсоткові пункти	5,0	5,0	-

Джерело: систематизовано відповідно до даних досліджуваного підприємства

Конструювання загального об'єктивного показника якості послуг міжнародних пасажирських перевезень автобусним транспортом досліджуваного підприємства пов'язано з визначенням вагомості кожного приватного показника в загальному показнику якості. В роботі використаний доступний для практичних розрахунків метод визначення коефіцієнт вагомості, заснований на ранговій оцінці важливості та значущості кожного з показників якості послуг перевезення пасажирів в системі показників.

Оцінка системи об'єктивних показників якості послуг з надання міжнародних перевезень пасажирів систематизована та представлена в таблиці 2.18.

Таблиця 2.18

Оцінка якості послуг перевезення пасажирів ТОВ «ЛЮКС-РЕЙЗЕН»

Показники	Норм. знач.	Ранг	Вагомість	Узагальнений показник
Наповнюваність салонів автобусів	0,20	8	0,066	0,05
Коефіцієнт наповнення автобусів в великий сезон	0,73	9	0,055	0,05
Регулярність руху на маршруті	98,0	4	0,110	0,10
Щільність маршрутної мережі	2,5	11	0,033	0,02
Середній інтервал руху на маршруті	6,5	10	0,044	0,03
Коефіцієнт пересадочних пасажирів	1,4	12	0,022	0,02
Загальні витрати часу на поїздки	40	6	0,088	0,06
Виконання розкладу руху	98,0	5	0,099	0,08
Забезпеченість автобусами з низьким і зниженим рівнем підлоги	-	7	0,077	0,06
Частка автобусів місткістю більше 18 пасажирів	-	13	0,010	0,01
Ступінь зносу автобусів	0,86	3	0,121	0,10
Викиди шкідливих речовин	2,5	2	0,132	0,06
Скорочення кількості дорожньо-транспортних пригод до попереднього року	-	1	0,143	0,14
Всього	-	-	1,000	0,79

Отриману оцінку об'єктивної якості послуг перевезення пасажирів і суб'єктивної якості сервісу на міжнародних маршрутах слід вважати середньою, так як є значні резерви підвищення якості 0,22 (22%).

Точна оцінка збільшення і зниження доходів за рахунок зміни рівня якості надання послуг утруднена, тому на практиці рішення ухвалюється шляхом приблизного визначення прийнятної величини витрат на досягнення узгоджених параметрів якості транспортної послуги.

Під час аналізу витрат на підтримку узгоджених стандартів якості послуги слід враховувати, що набагато дорожче може обійтися невиконання прийнятих на себе зобов'язань. Можливі не тільки санкції, передбачені договором, але і втрата клієнта, і створення негативної репутації на ринку.

Згідно до сталих підходів в теорії надійності, оцінювати надійність слід вірогідністю відсутності відмов в здійсненні доставки, виконання якої узгоджене договором сторін. Для управління надійністю транспортної послуги необхідно враховувати певні чинники. Зокрема, надійність доставки визначається надійністю транспортних засобів (як технічних об'єктів), надійністю водіїв (безаварійність роботи і дотримання графіка руху), дорожніми і кліматичними

умовами перевезень, організацією доставки і умовами її виконання.

На наш погляд, якість транспортного обслуговування може бути охарактеризована наступними критеріями: своєчасність пасажирського перевезення; регулярність перевезень; безпечність та якість перевезення; економічність перевезення (забезпечення мінімізації витрат пасажирів на послугу).

На підприємстві ТОВ «ЛЮКС-РЕЙЗЕН» за останні роки не було нарікань від клієнтів на якість перевезень, пасажирів доставляються в основному вчасно.

На підприємстві витрати на перевезення можуть також бути збільшені, так як бувають затримки на кордоні, через митне оформлення, заправка автомобіля по більш дорогим цінам витрати на непередбачену стоянку і т. п., але підприємство ці витрати бере на себе.

Висновки до 2 розділу

Підприємство ТОВ «ЛЮКС-РЕЙЗЕН», на якому досліджується ефективність міжнародних пасажирських перевезень - українська компанія, яка багато років на ринку надання послуг з перевезення пасажирів. ТОВ ЛЮКС-РЕЙЗЕН займається регіональними та міжнародними пасажирськими перевезеннями. Підприємство працюючи на ринку міжнародних пасажирських перевезень постійно нарощує напрями доставки пасажирів, про що свідчать показники його діяльності. Підприємство працює рентабельно, має високу ліквідність і фінансову стійкість.

Підприємство здійснює міжнародні пасажирські перевезення власним автотранспортом. Станом на 2017 рік наявність транспорту складає 37 одиниць. Міжнародні пасажирські перевезення підприємство здійснює здебільшого в Польщу.

З кожним роком пасажиропотік підприємства збільшується, що спричинено не лише ефективністю діяльності підприємства, але й також за рахунок візової лібералізації.

Ефект діяльності підприємства по міжнародним перевезенням це отриманий чистий прибуток, якість і надійність пасажирських перевезень. Міжнародні пасажирські перевезення забезпечують 88% прибутку, забезпечуючи цим самим

феективінсть підприємства, що проявляється через рентабельність міжнародних перевезень який в 2017 році сягнув рівня 16, 8 %. Разом з ти у підприємства є резерви удосконалення своєї діяльності на міжнародних ринках пасажирських перевезень.

Підвищення пасажиропотоку може бути досягнуто через покращення різних показників діяльності підприємства, зокрема оновлення рухомого складу та наданням якісніших та додаткових послуг в порівнянні із конкурентами. При цьому можна зробити такі висновки: зі збільшенням рухомого складу пасажиропотік зростає; зі збільшенням напрямів перевезень пасажиропотік збільшується.

Продовжуючи дослідження оцінки ефективності міжнародних пасажирських перевезень, беручи за основу сукупність основних показників яка дозволяє на нашу думку більш ефективно та об'єктивного оцінити якість надання послуг перевізником, серед яких: наповнюваність салонів автобусів; □ коефіцієнт наповнення автобусів; □ регулярність руху на маршруті; щільність маршрутної мережі; □ середній інтервал руху на маршруті; коефіцієнт пересадочних пасажирів; □ загальні витрати часу на поїздки; виконання розкладу руху; ступінь зносу автобусів; викиди шкідливих речовин; скорочення кількості дорожньо-транспортних пригод до попереднього року.

Конструювання загального об'єктивного показника якості послуг міжнародних пасажирських перевезень автобусним транспортом досліджуваного підприємства пов'язано з визначенням вагомості кожного приватного показника в загальному показнику якості. В роботі використаний доступний для практичних розрахунків метод визначення коефіцієнт вагомості, заснований на ранговій оцінці важливості та значущості кожного з показників якості послуг перевезення пасажирів в системі показників.

Отриману оцінку об'єктивної якості послуг перевезення пасажирів і суб'єктивного якості сервісу на міжнародних маршрутах слід вважати середньою, так як є значні резерви підвищення якості - 0,22 (22%). Точна оцінка збільшення і зниження доходів за рахунок зміни рівня якості надання послуг утруднена, тому на практиці рішення ухвалюється шляхом приблизного визначення прийнятної величини витрат на досягнення узгоджених параметрів якості транспортної послуги.

РОЗДІЛ 3. НАПРЯМКИ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ МІЖНАРОДНИХ ПАСАЖИРСЬКИХ АВТОПЕРЕВЕЗЕНЬ

3.1. Обґрунтування напрямків удосконалення ефективності міжнародних пасажирських автоперевезень ТОВ «ЛЮКС-РЕЙЗЕН»

Одну з провідних ролей в економіці України відіграють перевезення пасажирів, зокрема і міжнародні. Беручи до уваги високий попит населення на міжнародні пасажирські автоперевезення, кожного року стрімко зростає число компаній, фірм та підприємств які надають такі послуги. Висока конкуренція між автотранспортними організаціями сприяє: постійному удосконаленню процесу пасажирських перевезень, запровадженню прогресивних методів перевезень, покращенню супроводжуючого обслуговування, скороченню неефективних перевезень, організації прямих перевезень. В цій галузі, як і в інших, існує ряд проблем, які потребують неабиякої уваги. Задля покращення ефективності міжнародних пасажирських перевезень, слід забезпечити сприятливі умови для транзиту шляхом вирішення проблем та покращення системи міжнародних пасажирських перевезень. Основним з поміж ціни, на сьогодні, що і показало дослідження, являється високий рівень якості надання послуг з міжнародного перевезення пасажирів, не виключенням є і досліджуване підприємство.

Недостатньо високий ступінь задоволеності пасажирів якістю як самого автотранспорту та послугами вимагає постійного удосконалення напрямів його ефективності та розвитку. Удосконалення ефективності на основі підвищення якості обслуговування пасажирів включає кілька етапів послідовного перетворення (реформування) існуючої системи надання послуг на підприємстві.

Міжнародний автотранспорт є складною транспортною системою і для створення ефективного та якісного сервісу необхідно з'ясування взаємозв'язків між його окремими складовими. Складність існує як в рамках перевізників (транспортних операторів), так і середовища їх надання. В якості

макроекономічного зовнішнього середовища, що впливає на систему міжнародних пасажирських перевезень, розглядається наступна сукупність соціально-економічних ознак: соціально-економічний профіль району, демографічний профіль, прогнози, нормативно-правова база, інституційні рамки, перспектива розвитку тощо.

У свою чергу, мікроекономічне зовнішнє середовище надання послуг, повинна бути оцінена за такими ознаками: ємність і доступність міжнародних автобусних перевезень; потужність автобусного парку і опис послуг, що надаються, їх сильні і слабкі сторони; опис інших постачальників послуг з перевезення пасажирів, їх сильні і слабкі сторони, режими використання; оцінка задоволеності споживачів послуг, сегментація ринку; оцінка існуючих сценаріїв розвитку, зокрема, міжнародних автобусних пасажирських перевезень; оцінка і діагностика основних проблем.

Аналіз існуючої ситуації надання послуг з міжнародного пасажирського перевезення є основним етапом процесу розвитку підприємства яке спеціалізується на наданні таких послуг.

Завданнями цього етапу є виявлення чинників, що впливають на надання послуг з міжнародного перевезення пасажирів, опис існуючої ситуації надання послуг, оцінка і діагностика виявлених проблем.

Детальне розуміння існуючого транспортного середовища надання послуг в значній мірі впливає на постановку стратегічних цілей і розробку планів розвитку. Велика частина необхідної інформації і корисні дані можуть бути отримані вже на етапі розробки стратегічного плану.

Етап постановки цілей підвищення якості послуг є важливим елементом в процесі стратегічного планування, але в якій мірі він буде значущим залежить від структури і потенціалу автоперевізника, а також оцінки існуючого стану надання послуг. Як правило, цей етап проводиться за участю ключових зацікавлених сторін і відображає різноманітність їх поглядів і інтересів, що, однак, передбачає досягнення консенсусу щодо поставлених цілей і розв'язуваних завдань, а також заходів щодо їх реалізації. Завданнями цього етапу є визначення ключових

зацікавлених сторін і проведення консультацій з ними, розробка комплексу цілей і завдань, що мають відношення до міжнародних пасажирських перевезень, виявлення потенційних обмежень та соціальних, економічних, екологічних, технологічних і управлінських факторів.

До головних проблем міжнародних пасажирських перевезень ТОВ «ЛЮКС-РЕЙЗЕН» можна віднести: недосконале митне законодавство України; аварійність; високі витрати; незадовільний стан дорожнього комплексу; технічний стан автомобілів; низька кваліфікація та відповідальність водіїв; некомпетентність експедиторських груп; несвоєчасні розрахунки з перевізниками; не пунктуальність працівників при завантаженні продукції; надання повного пакету документів згідно стандартів; великі черги на кордоні. Окремо слід виділити вплив на перевезення вантажів автотранспортом значне подорожчання паливно-мастильних матеріалів, підвищення рівня мінімальної заробітної плати та значне зростання вартості інших матеріальних ресурсів, які впливають на формування собівартості перевезень.

Вирішення проблеми підвищення ефективності управління міжнародними перевезеннями ТОВ «ЛЮКС-РЕЙЗЕН» потребує забезпечення ефективної координації і взаємодії різних видів транспорту, розвитку інтермодальних перевезень, комплексного транспортно-експедиційного обслуговування клієнтури. Це вимагає застосування принципово нових підходів, заснованих на принципах логістичного менеджменту, що передбачають пріоритетність розвитку інтегрованих логістичних транспортно-розподільних систем на регіональному, міжрегіональному й транснаціональному рівнях.

Ефективність діяльності транспортного оператора, а в нашому випадку таким є ТОВ «ЛЮКС-РЕЙЗЕН» тісно пов'язана з якістю обслуговування пасажирів, що постійно вимагає оцінки якості послуг та є важливим орієнтиром у прийнятті управлінських рішень.

Використання інформаційно-комунікаційних технологій, включаючи засоби зв'язку з водієм і зворотного зв'язку з транспортним оператором необхідні для проведення операцій моніторингу руху автобусів на маршрутах, ведення

документації, складання та відстеження графіків технічного обслуговування автобусів, вирішення проблем пасажирів в процесі перевезення, посадки і висадки і т. д. Всі ці дані легко піддаються комп'ютеризації, так як можуть бути оброблені і представлені для прийняття відповідних рішень.

Сучасні засоби зв'язку (GPS і ГЛОНАСС) використовуються для моніторингу руху автобусів на маршрутах і забезпечення інформування пасажирів. Все це дозволяє сформувати алгоритм обґрунтування організаційних заходів щодо реалізації методичних положень по підвищенню економічної ефективності міжнародних пасажирських перевезень (рис. 3.1).

Реалізація методичних положень полягає в організації поетапного процесу по здійсненню сукупності запропонованих дій. У роботі виділено чотири етапи реалізації, тривалість яких визначається глибиною аналізу і рівнем пріоритету розв'язуваних питань.

Перший етап передбачає аналіз сучасного стану та основних напрямків підвищення ефективності міжнародних перевезень; другий етап характеризується розробкою теоретичних аспектів формування організаційно-економічних механізмів удосконалення міжнародних перевезень пасажирів автотранспортом. На третьому етапі визначено доцільність підвищення ефективності автомобільного рейсу в міжнародному сполученні і на четвертому етапі розроблена універсальна модель підвищення економічної ефективності міжнародних автомобільних перевезень пасажирів.

На ефективність міжнародних пасажирських перевезень ТОВ «ЛЮКС-РЕЙЗЕН» тією чи іншою мірою впливають багато чинників. Особливості їх впливу на ефективність перевезень визначаються змінами в обсягах міжнародних перевезень. Для визначення ступеню впливу кожного з чинників на ефективність міжнародних пасажирських перевезень провели дослідження за допомогою регресійно-кореляційного аналізу і у відповідній математичній моделі вони були враховані.



Рис. 3.1. Алгоритм та обґрунтування напрямків удосконалення економічної ефективності міжнародних пасажирських перевезень ТОВ «ЛЮКС-РЕЙЗЕН»

Головні чинники такі: витрати на оформлення документів, грн.; дорожні збори, грн.; витрати на паливо-мастильні матеріали, грн.; витрати на технічне обслуговування і ремонт, грн.; витрати на відрядження, грн.; накладні витрати, грн. В результаті перевірки парних лінійних кореляційних залежностей між ціною і кожним із чинників отримані значущі коефіцієнти (по критерію Стюдента), які вказують на наявність позитивного зв'язку між досліджуваними ознаками й ціною. Розрахований багатовимірний коефіцієнт кореляції рівний 0,979, яка характеризує тісний зв'язок між ціною і сукупним впливом розглянутих чинників.

Для визначення ціни за перевезення пасажирів значний інтерес представляє з'ясування того, які чинники потрібно розглядати в першу чергу. Це здійснено шляхом розрахунку нормованих коефіцієнтів багатовимірної регресії. Таким чином, чинники розмістились в наступному порядку, відповідно: витрати на паливо-мастильні матеріали, накладні витрати, дорожні збори, витрати на оформлення документів і витрати на відрядження.

Після аналізу впливу чинників на формування ціни наданих послуг, виявилось, що найбільший вплив мають: витрати на паливо-мастильні матеріали та накладні витрати.

Витрати на автомобільне паливо та мастильні матеріали є однією із головних статей витрат. Питома вага цієї статті в експлуатаційних витратах при міжнародних пасажирських перевезеннях складає більшу частку. Витрата автомобільного палива знаходиться в складній залежності від умов виконання рейсів і може істотно відрізнятись від нормативних або середніх значень як у меншу, так і в більшу сторони.

Негативно впливають на безпосередні витрати паливо-мастильних матеріалів: низька якість технічного обслуговування автомобілів, низька якість автомобільних шляхів, проходження маршруту через населенні пункти.

Позитивний вплив на зменшення витрат паливо-мастильних матеріалів мають: використання системи "СМАП-КАРТ" і розміщення АЗС по маршруту перевезення вантажів, вибір раціональних маршрутів, підвищення якості

технічного обслуговування автомобілів, підвищення якості покриття доріг. Завдяки цьому витрати на паливо-мастильні матеріали скорочуються на 15%.

Накладні витрати що включають: заробітну плату адміністративно-управлінського персоналу; утримання, поточний ремонт і амортизацію обладнання; податки; збори; величина яких обумовлена призначенням і потужністю підприємства, ступеню його технічного оснащення. Накладні витрати можуть бути скорочені за рахунок адміністративних витрат на 5%.

Основними перспективними напрямками підвищення ефективності управління міжнародними перевезеннями ТОВ «ЛЮКС-РЕЙЗЕН» модернізація транспортної інфраструктури; приведення нормативно-правової бази у відповідність до міжнародних норм; розбудова МТК та удосконалення пунктів пропуску через державний кордон; розвиток інтермодальних перевезень; створення логістичних центрів та впровадження ефективних сучасних транспортних технологій; спрощення процедури перетину державного кордону тощо .

В цілому формування і розвиток досконалої системи автомобільних перевезень в Україні потребує ефективного державного регулювання діяльності транспортних підприємств. Вирішення цих проблем дозволить звести до мінімуму затримку транспортних потоків, скоротять торговельні збитки; узгодять систему міжнародних перевезень та обслуговування .

Державне регулювання міжнародних автомобільних перевезень в умовах ринкової економіки визначається необхідністю рішення соціально-економічних проблем на користь всього суспільства. В умовах ринкової економіки дія методів державного впливу істотно скорочується, нажаль, змінюються їх зміст, задачі та цілі, які вони вирішують. У зв'язку з тим необхідно розробити принципово інший план використання методів державного впливу. Критерієм їх застосовності в ринковій економіці нашої держави є не масштаби та інтенсивність застосування, а відсутність механізмів, які блокують ринкові регулятори.

Шляхами вирішення проблем та покращення системи міжнародних автомобільних перевезень ТОВ «ЛЮКС-РЕЙЗЕН» є : вдосконалення системи

управління та контролю міжнародними перевезеннями; застосування жорсткої системи ліцензування; забезпечення якісних умов виходу на ринок; створення єдиної комплексної системи управління дорожньо-транспортною безпекою; державне фінансування; залучення коштів страхових організацій; наявність кваліфікованих кадрів; застосування раціональних методів перевезення.

Використання резервів підвищення якості міжнародних перевезень пасажирів та ефективності логістичного управління у значній мірі залежить від конкретних умов транспортного підприємства (структура рухомого складу, умови експлуатації, розміри підприємства, та ін.), що повинно використовуватися у процесі формування показників якості та ефективності. В залежності від терміну реалізації можна виділити перспективні і поточні резерви, економічного розвитку транспортного підприємства.

Резерви поліпшення якості міжнародних перевезень пасажирів можна умовно розділити на три рівні: завдання державного рівня; завдання галузевого рівня; завдання на підприємницькому рівні.

Одним із найважливіших етапів транспортної євроінтеграції України наразі залишається приведення національної нормативно-правової бази у відповідність до європейських вимог. В числі інших національних документів для досягнення цієї мети спрямований проект Закону України «Про приведення законодавства України в сфері автомобільного транспорту у відповідність з нормативними актами Європейського Союзу». Цим проектом передбачено внесення змін до п'яти законів і одного кодексу. Звичайно, що перевізники найбільше очікують на прийняття Закону «Про автомобільний транспорт», у розробці якого активну участь беруть працівники Секретаріату АсМАП України. Упродовж п'яти років повинні будуть скасовані, розроблені або змінені понад 50 національних нормативних актів, які стосуються, зокрема, процедури допуску до ринку послуг автомобільного транспорту.

3.2. Розробка заходів по удосконаленню ефективності міжнародних пасажирських автоперевезень

Забезпечення обсягів міжнародних перевезень пасажирів при високій якості транспортного обслуговування вимагає від автотранспортників пошуку та використання нових більш ефективних форм та методів управління виробничими процесами. Основні задачі, які стоять перед автоперевізниками в ринкових умовах функціонування транспортних підприємств, полягає у подальшому нарощуванні обсягів міжнародних перевезень пасажирів; розширенні ризику збуту послуг; укріпленні виробничо-технічної бази, поліпшення якості перевезень, ремонту та технічного обслуговування РС; удосконалення форм та методів управління та ін.

Розв'язання цих та інших задач потребує оновлення парку РС, зміни його структури, поліпшення якості функціонування АТП, за рахунок широкого впровадження економіко-математичних методів, стратегій, моделей, алгоритмів та засобів інформатики та обчислювальної техніки на підставі реалізації принципів самоокупності та самофінансування.

Одним із основних моментів при створенні системи управління АТП є аналіз задач, які повинні вирішуватись у рамках створеної системи та формування вимог, які пред'являються до математичних моделей та критеріїв.

Комплексна система міжнародних пасажирських перевезень на міжнародних автобусних маршрутах розглядається як сукупність проектних рішень, економічних засобів, методів організації і управління перевезеннями, що може забезпечувати заданий рівень обслуговування з доставкою пасажирів від «дверей до дверей» у визначений час при мінімальних витратах.

У результаті зазначеного процесу, та із врахуванням того що в останні роки функціонування та розвиток міжнародних перевезень пасажирів досліджуваного підприємства характеризувалися стрибкоподібними змінами, що супроводжувалися зростанням собівартості та зниженням рентабельності, дозволяє сформулювати систему заходів економічного піднесення досліджуваного

підприємства, що передбачає обґрунтування його стратегічного розвитку та вибору оптимальних альтернатив поведінки. Для реалізації цих заходів розроблено поетапну схему методичного забезпечення процесу удосконалення ефективності транспортного підприємства, що здійснюють міжнародні перевезення пасажирів з урахуванням вибору оптимальних альтернатив поведінки (рис.3.2).



Рис. 3.2. Схема методичного забезпечення процесу удосконалення ефективності підприємства ТОВ «ЛЮКС-РЕЙЗЕН» *

*Джерело: сформовано автором

Рівень забезпечення економічної ефективності міжнародних перевезень пасажирів залежить від багатьох заходів. Тому для практичного розв'язання напрямків забезпечення ефективністю важливого значення набуває систематизація

та розробка заходів її зростання. Класифікацію чинників зростання ефективності виробничо-економічних та інших систем діяльності доцільно здійснювати за трьома ознаками: видами витрат і ресурсів; напрямками розвитку та вдосконалення діяльності; місцем реалізації в системі управління діяльністю. Саме таку класифікацію заходів зростання ефективності наведено на рисунку 3.3.

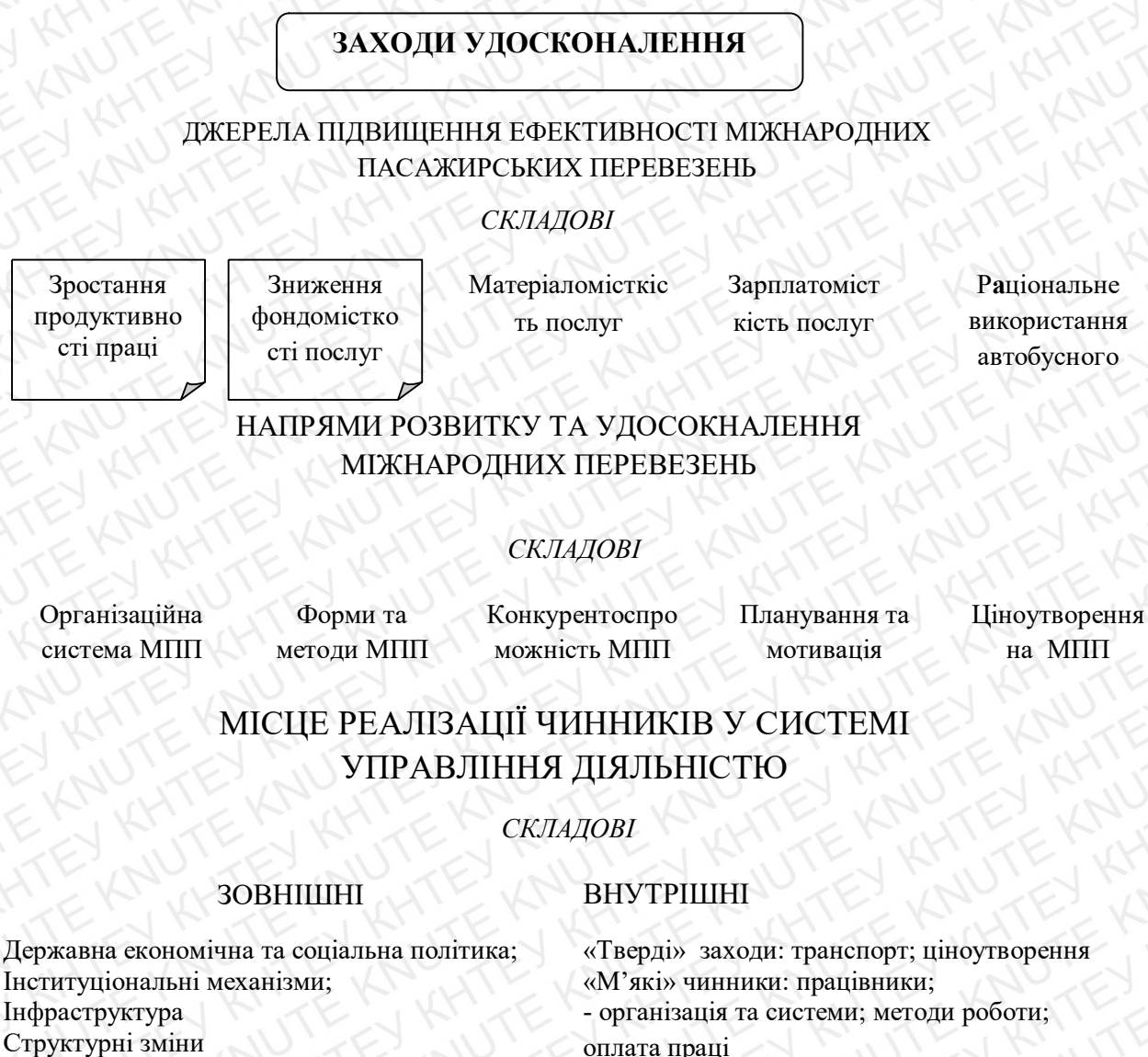


Рис. 3.3. Систематизація заходів удосконалення ефективності міжнародних пасажирських автоперевезень ТОВ «ЛЮКС-РЕЙЗЕН» *

*Джерело: сформовано автором

Основними шляхами підвищення ефективності міжнародних пасажирських перевезень ТОВ «ЛЮКС-РЕЙЗЕН» є: покращення використання капітальних

вкладень; покращення якості надання послуг з перевезення пасажирів; підвищення продуктивності праці; вдосконалення процесу управління; економія витрат; покращення використання основних засобів та оборотних коштів.

Дані методи забезпечення ефективності МПП необхідно розглядати у системному варіанті, так як на практиці досить рідко такі засоби використовуються окремо. Доцільним є розгляд даних напрямків забезпечення ефективності на державному рівні, галузевому та підприємницькому рівні.

Ефективність розкриває характер причинно-наслідкових зв'язків міжнародних перевезень пасажирів та транспортних підприємств загалом. Вона відображає не сам результат, а те, якою ціною він був досягнутий. Тому ефективність частіше за все характеризується відносними показниками, які розраховуються на основі двох груп характеристик (параметрів) - результату та витрат. Але це не виключає розгляду в системі показників ефективності й абсолютних значень похідних параметрів.

Основним інструментом розробки і прийняття ефективних рішень є ринкові дослідження. Вони спроможні надати керівництву перевірені практикою рецепти дій з обмеженим ризиком негативних наслідків у ході їх практичної реалізації. Одержана у процесі дослідження інформація допомагає знаходити правильні рішення щодо найважливіших економічних проблем.

Забезпечення обсягів міжнародних перевезень пасажирів при високій якості транспортного обслуговування вимагає від автотранспортників пошуку та використання нових більш ефективних форм та методів управління виробничими процесами. Основні задачі, які стоять перед ТОВ «ЛЮКС-РЕЙЗЕН» в ринкових умовах функціонування, полягає у подальшому нарощуванні обсягів міжнародних перевезень пасажирів; розширенні ризику збуту послуг; укріпленні виробничо-технічної бази, поліпшення якості перевезень, ремонту та технічного обслуговування РС; удосконалення форм та методів управління та ін.

Розв'язання цих та інших задач потребує модернізації та ремонту парку РС, зміни його структури, поліпшення якості функціонування АТП, за рахунок широкого впровадження економіко-математичних методів, стратегій, моделей,

алгоритмів та засобів інформатики та обчислювальної техніки на підставі реалізації принципів самоокупності та самофінансування.

Одним із основних моментів при створенні системи управління ТОВ «ЛЮКС-РЕЙЗЕН» є аналіз задач, які повинні вирішуватись у рамках створеної системи та формування вимог, які пред'являються до математичних моделей та критеріїв.

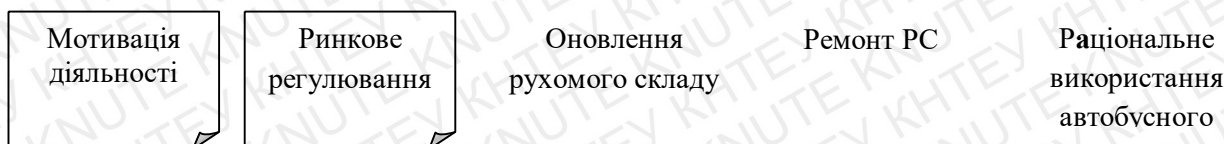
Комплексна система міжнародних пасажирських перевезень на міжнародних автобусних маршрутах досліджуваного підприємства слід розглядати як сукупність проектних рішень, економічних засобів, методів організації і управління перевезеннями, що може забезпечувати заданий рівень обслуговування з доставкою пасажирів від «дверей до дверей» у визначений час при мінімальних витратах. Все це вимагає формування ефективного організаційно-економічного механізму удосконалення міжнародних пасажирських перевезень і системного підходу до визначення управлінських проблем, напрацювання відповідних управлінських рішень розвитку складної системи (рис. 3.4.).

Комплексне рішення заходів вдосконалення пасажирських перевезень, передбачених організаційно-економічним механізмом, що забезпечує високу якість і ефективність міжнародних пасажирських перевезень та позитивно впливає на діяльність інших сфер економіки, які користуються послугами пасажирського транспорту. Важливим аспектом вдосконалення якості та ефективності пасажирських перевезень є широке впровадження засобів логістичного управління міжнародного перевезеннями пасажирів. Логістичне управління перевезеннями пасажирів значно змінює традиційний характер економічних і організаційних відносин між різними видами транспорту. Найбільш фундаментальною зміною, яка вносить логістика в управління міжнародними перевезеннями пасажирів є забезпечення ефективності комплексного транспортного обслуговування різними видами транспорту з орієнтацією на високі кінцеві результати діяльності.

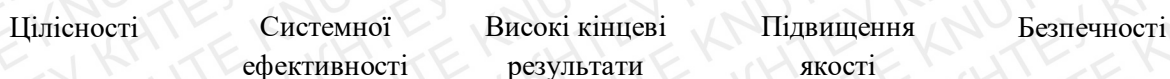
МЕХАНІЗМ РЕАЛІЗАЦІЇ ЗАХОДІВ УДОСКОНАЛЕННЯ МІЖНАРОДНИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

СИСТЕМНА МЕТА – УДОСКОНАЛЕННЯ МІЖНАРОДНИХ
ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

УМОВИ ТА ПРИОРИТЕТИ РЕАЛІЗАЦІЇ



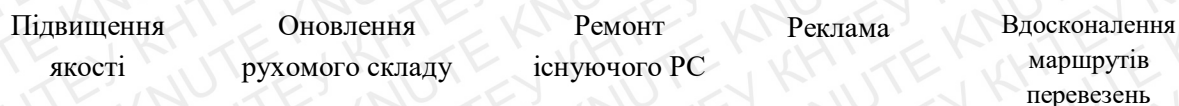
ПРИНЦИПИ



НАПРЯМИ РЕАЛІЗАЦІЇ



ОСНОВНІ ПРИОРИТЕТНІ ЗАВДАННЯ



**Рис. 3.4. Організаційно-економічний механізм реалізації заходів
удосконалення міжнародних пасажирських перевезень**

ТОВ «ЛЮКС-РЕЙЗЕН» *

*Джерело: сформовано автором

Сформований організаційно-економічний механізм забезпечення реалізації заходів удосконалення міжнародних пасажирських перевезень спрямований на розвиток та застосування нових принципів, підходів, методів, створення адекватної функціональної моделі процесу прийняття рішень. Цей процес визначається системними складовими від початкових елементів до кінцевих результатів і орієнтований на досягнення збалансованого та ефективного розвитку ТОВ «ЛЮКС-РЕЙЗЕН».

Впроваджені результати дослідження на підприємстві ТОВ «ЛЮКС-РЕЙЗЕН, підтвердило їх актуальність, новизну та практичну цінність.

3.3. Оцінка запропонованих заходів удосконалення ефективності міжнародних пасажирських автоперевезень

У процесі логістичного управління перевезеннями пасажирів у міжнародному сполученні необхідно формувати прогностичні оцінки з орієнтацією їх на безпосереднє використання при складанні перспективних і поточних планів функціонування транспортного підприємства.

Довгострокове прогнозування є важливим науково-практичним етапом у визначенні стратегії розвитку підприємства. Щоб формулювати множину цілей, розробляти і планувати ефективне функціонування підприємства, необхідно враховувати можливі сценарії як розвитку і самоорганізації даної системи, так і впливу зовнішнього середовища, зовнішніх і внутрішніх випадкових факторів. Проблема довгострокового прогнозування міжнародних пасажироперевезень в Україні полягає у високому ступені невизначеності розвитку підсистем транспортного підприємства і соціально-економічного середовища, яке формує обсяги попиту на його послуги.

Перш ніж дослідити ефективність від сформованих заходів (див. рис. 3.3) доцільно провести прогноз пасажироперевезень досліджуваного підприємства, для визначення довгострокової перспективи були використані дані щодо попередніх обсягів пасажирських перевезень із урахування факторів, що впливають на обсяги міжнародних пасажирських перевезень, та визначено їх показники (табл. 3.1).

Таблиця 3.1

Вихідні дані для розрахунку нарощування пасажиропотоку ТОВ «ЛЮКС-РЕЙЗЕН»

Показники	Роки				
	31.12.2013	31.12.2014	31.12.2015	31.12.2016	31.12.2017
Кількість рейсів в рік, всього	888	900	912	1134	1330
Середня чисельність відправки, осіб	38,1	38,3	37,9	38,0	38,4

Для розробки довгострокового прогнозу були протестовані однофакторні і багатфакторні регресійні моделі в різних функціональних формах.

Таблиця 3.2

Довгостроковий прогноз обсягів міжнародних пасажирських перевезень ТОВ «ЛЮКС-РЕЙЗЕН»

Сценарій	Роки		
	2019	2020	2021
Оптимістичний	65266,56	69576,6	73886,64
Песимістичний	52336,44	56646,48	60956,52

Джерело: власні розрахунки

Проведений прогноз пасажиропотоку в перспективі вимагатиме нарощування ефективності використання рухомого складу. Для того, щоб збільшити ефективність використання рухомого складу **ТОВ «ЛЮКС-РЕЙЗЕН»** потрібно мінімізувати тривалість однієї поїздки.

Одним з техніко-експлуатаційних показників є тривалість однієї поїздки – сумарний час, затрачений на виконання кожного з елементів транспортного процесу. Час затрачений автобусом при перетині митного кордону з пасажирями, згідно табл. 3.3 – 5 години 50 хвилин (не враховуючи час простою в черзі).

Таблиця 3.3

Перелік операцій і час, що витрачається на митні простой на одному прикордонному переході

Документ, з яким транспортний засіб перетинає кордон	Огляд транспортного засобу	Пред'явлення документів	Перевірка документів	Оформлення документів	Всього витрачено часу
Книжка МПП	120 хв	30 хв	120 хв	60 хв	330 хв

Зменшення часу на простій автобуса при виконанні пасажирських перевезень збільшується продуктивність рухомого складу. Продуктивність автомобіля визначається кількістю пасажироперевезень, вироблювана

автомобілем за визначений відрізок часу, наприклад за час його перебування в рейсі, тобто за час роботи в плинні всього дня.

Підприємством ТОВ «ЛЮКС-РЕЙЗЕН» найбільше виконаних рейсів за 2017 рік по маршруту м. Київ (Україна) – м. Лодзь (Польща) - м. Київ (Україна).

Таблиця 3.4

Розрахунок часу кругорейсу для автобуса за маршрутом: м. Київ (Україна) – м. Лодзь (Польща) - м. Київ (Україна)

N	Час кругорейсу ,t	К-сть діб
1	2	3
1	Час простою в пункті відправлення під посадкою	0,30
2	Час на проходження митниці	0,2
3	Час на перетин митних кордонів з пасажирями	0,2
4	Час руху автобуса	2,2
5	Час на проходження митниці призначення, оформлення документів	0,2
6	Час простою під висадкою	0,2
7	Час простою до посадки	1
8	Час на проходження митниці зворотного часу	2
9	Час руху автобуса	2,2
10	Час на перетин митних кордонів з пасажирями	0,4
11	Час на проходження митниці призначення, оформлення пасажиро-супровідних документів	1
12	Час простою під висадкою	0,2
	Всього часу	5,2

Отже, всього затрачено часу 5,2 доби для перевезення пасажирів з Києва до Польщі і з Польщі до Києва - це при кругорейсу, коли пасажир везеться в одну сторону і зворотну.

Проаналізувавши дані з таблиці 3.4 можемо зробити висновки, що найбільшим за розподілом є час на проходження митниці, час на завантаження/розвантаження, час на проходження митних процедур та час на пошук замовлення.

Для зменшення $t_{пмв}$ та $t_{пмп}$ - часу на проходження митниці відправлення і призначення, оформлення документів, так як 80% пасажирських перевезень підприємство ТОВ «ЛЮКС-РЕЙЗЕН» здійснює з м. Хмельницький, пропонуємо на базі підприємства сформувати інформаційно-консультаційно-супровідний

відділ, який буде займатися наданням всієї необхідної інформації та допомоги для виконання міжнародних перевезень.

На рисунку 3.5 показаний взаємозв'язок відділів підприємства ТОВ «ЛЮКС-РЕЙЗЕН» з інформаційно-консультаційно-супровідним відділом.

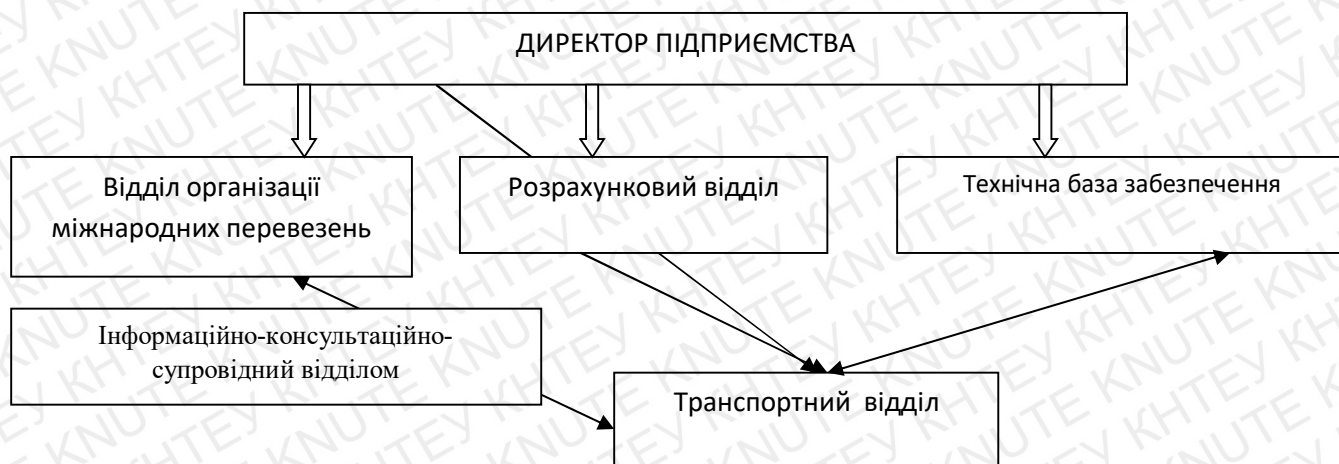


Рис.3.3 Зв'язок відділів підприємства з інформаційно-консультаційно-супровідним відділом

Підприємство зможе впливати на $t_{\text{ПМВ}}$ та $t_{\text{ПМП}}$ - часу на проходження митниці відправлення і скоротити його на 0,2 доби, тобто посадка і митне оформлення можна, як і на досвіді іноземних компанії, проходити за 3,5 години.

Інформаційно-консультаційно-консультаційний відділ буде плідно працювати з 3 основними відділами. Відділ організації міжнародних перевезень буде надавати всю необхідну інформацію про маршрут перевезення, організацію посадки та інше. Технічно-виробнича база забезпечення буде представляти всі необхідні документи на водіїв та рухомий склад.

Інформаційно-консультаційно-супровідний відділ складається з 2 чоловік. Витрати – це заробітна плата і нарахування на заробітну плату в розмірі 22 %.

Річні витрати складуть : $B = 5500 \cdot 1,22 \cdot 24 = 161$ тис. грн.

Таблиця 3.5

Удосконалення часу кругорейсу шляхом відкриття інформаційно-консультаційного відділу на ТОВ «ЛЮКС-РЕЙЗЕН»

N	Час кругорейсу ,ті	К-сть діб
1	2	3
1	Час простою в пункті відправлення	0,5
2	Час на проходження митниці відправлення	0,5
3	Час на перетин митних кордонів з пасажирами	0,1
4	Час руху автомобіля з пасажирами	2,5
5	Час на проходження митниці призначення, оформлення документів	0,5
6	Час простою під висадкою пасажирів	0,5
7	Час простою під посадкою	0,5
8	Час на проходження митниці відправлення, оформлення документів	0,5
9	Час руху автомобіля з пасажирами	2,5
10	Час на перетин митних кордонів з пасажирами	0,1
11	Час на проходження митниці призначення, оформлення документів	0,5
12	Час простою під висадкою пасажирів	0,5
	Всього часу	4,8

Таблиця 3.6

Загальний час (кругорейсу)

Підприємство	Загальний час, доба
Без інформаційно-консультаційно-супровідного відділу	5,2
З інформаційно-консультаційно-супровідним відділом	4,8

З розрахунків видно, що при відкритті інформаційно-консультаційно-супровідного відділу загальний час кругорейсу скоротиться на 9,8%.

Визначивши першочергові прогнози ефективності, розглянемо і ефективність від запропонованих альтернативних заходів, що в кінцевому результаті дозволить провести розрахунки прогнозних значень рентабельності та собівартості міжнародних перевезень пасажирів ТОВ «ЛЮКС-РЕЙЗЕН» (табл. 3.7).

Таблиця 3.7

**Фінансові результати від реалізації альтернативних заходів для
удосконалення ефективності міжнародних перевезень пасажирів ТОВ
«ЛЮКС-РЕЙЗЕН»**

Потенційно можливі альтернативи поведінки підприємств для підвищення ефективності роботи міжнародних перевезень пасажирів	Показники ефективності			
	Чиста приведена вартість, NPV, тис. грн	Внутрішня норма дохідності IRR, %	Дисконтов аний термін окупності PP, років	Індекс рентабель- ності PI, %
<i>ПЕРША АЛЬТЕРНАТИВА ЗАХОДІВ поліпшення якості надання послуг:</i>				
купівля автобусу	27,813	23,16	5,5	28,17
ремонт РС	32,157	24,78	1,8	23,56
<i>ДРУГА АЛЬТЕРНАТИВА ЗАХОДІВ підвищення конкурентоспроможності на основі рекламної діяльності</i>				
реклама підприємства	38,206	22,53	2,7	18,5
реклама нових супутніх послуг	47,163	26,17	2,3	25,18
<i>ТРЕТЯ АЛЬТЕРНАТИВА впровадження супутніх послуг на підприємстві</i>				
консультація та супровід оформлення віз для пасажирів	41,217	25,71	0,97	28,27
обслуговування пасажирів під час поїздки	27,149	22,18	1,7	21,34

Дані наведені в таблиці дозволяють говорити про ефективність заходів. Найбільш ефективними є наступні альтернативи заходів удосконалення ефективності міжнародних пасажирських перевезень: ремонт рухомого складу, за якою чистий приведений дохід має складати 32 157 грн, термін окупності складатиме 1,8 року та рентабельність за даним заходом становитиме 23,56%; реклама нових супутніх послуг, за якою чистий приведений дохід має складати 47 163 грн, термін окупності - 2,3 роки та рівень рентабельності - 25,18%; консультування та супровід оформлення віз для пасажирів, за якою чистий приведений дохід має складати 41 217 грн, термін окупності складатиме 0,97 року та рівень рентабельності - 28,27%;

Проведені розрахунки, свідчать про ефективність третьої альтернативи рентабельність якої становить 28,21%.

Для виявлення математичної залежності між досліджуваними альтернативами необхідно проаналізувати та встановити за допомогою коефіцієнта кореляції порівняльну оцінку щільності взаємозв'язку.

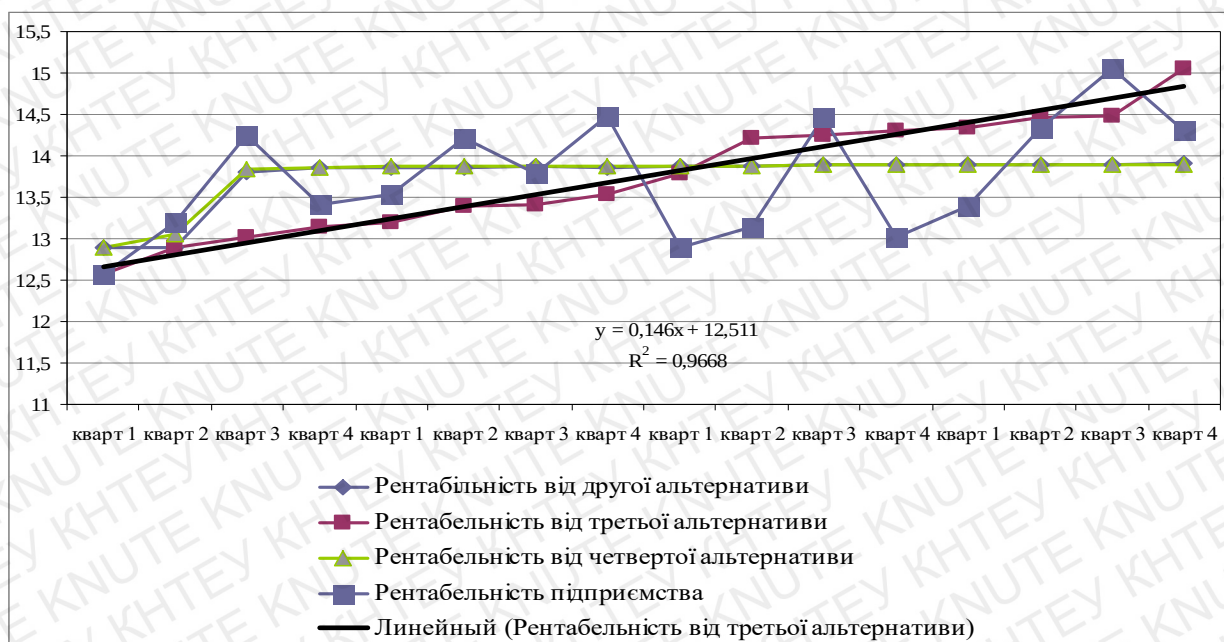


Рис. 3.4 Графічне зображення альтернативної рентабельності ТОВ «ЛЮКС-РЕЙЗЕН» на період 2018-2021 рр.

В результаті оцінки моделі альтернативних заходів рентабельності ТОВ «ЛЮКС-РЕЙЗЕН» рис. (3.4) регресійно-кореляційним аналізом було визначено, що найбільша щільність зв'язку спостерігається за третьою альтернативою. Дана альтернатива пов'язана із впровадженням супутніх послуг на підприємстві, а саме: оформлення віз для пасажирів. Про наявність тісного зв'язку свідчить рівень коефіцієнту кореляції 0,92.

Аналізуючи здобуті результати, доходимо висновку, що побудовані трендові моделі будуть давати зміщений прогноз, а це означає, що рентабельність розглянутих підприємств буде зростати. Це також відіб'ється на галузевому та державному рівнях. Отримані моделі стратегії можуть використовуватися на практиці підприємствами будь якої форми власності та належності, які займаються міжнародними перевезеннями пасажирів.

Практично найбільш важливою треба вважати класифікацію чинників ефективності за місцем реалізації в системі управління діяльністю. Особливо важливим є виокремлення внутрішніх і зовнішніх чинників, а також поділ низки внутрішніх чинників на так звані тверді та м'які.

Тільки вміле використання перелічених чинників може забезпечити достатні темпи зростання ефективності діяльності.

Наведені нами проблеми щодо ефективності роботи транспортних підприємств, а саме міжнародних перевезень пасажирів, підлягають усуненню.

В результаті проведених досліджень впливу чинників і розробки універсальної моделі економічної ефективності міжнародного рейсу проведені розрахунки економічного ефекту міжнародного рейсу Кам'янець-Подільський – Лодзь – Кам'янець-Подільський нового автобуса марки SETRA S 319GT HD (табл. 3.8).

Таблиця 3.8

Річний економічний ефект експлуатації автобуса марки SETRA S 319GT HD ТОВ «ЛЮКС-РЕЙЗЕН»

Показник	Варіант	
	Базовий	Розрахунковий
Ціна послуги, грн.	85500	85500
Повна собівартість, грн.	66351,6	63034,0
Прибуток, грн.	19148,4	22466
Зміна прибутку, грн.	-	+ 3317,6

Результати досліджень характеру та ступеню впливу сукупності чинників дозволили виявити основні з них (витрати на паливо-мастильні матеріали; накладні витрати), які істотно впливають на формування ціни та ефективність надання транспортних послуг і показати шляхи їх зниження.

Рахунок проведених заходів, вибір раціональних маршрутів, підвищення якості технічного обслуговування автомобілів, підвищення якості покриття доріг, скорочення паливно-мастильних витрат складе 15 %, час кругорейсу

скоротиться на 9,2 %, це витрати пов'язані на оформлення рейсу, витрати на відрядження водія. Це дасть можливість зменшити собівартість перевезень.

Якщо на 1 ткм витрати пального склали 10,04 грн, то при стабільній ціні витрати на паливо складуть 10,91 ($10,04:10,15$) грн, а це дасть додаткового прибутку 0,13 грн з 1ткм. Якщо по прогнозу на 2019 рік пасажирооборот міжнародних перевезень збільшиться проти 2017 року на 10 % і складе 33877 ($30797*1,1$) тис. ткм, то за рахунок цього прибуток збільшиться на 400,4 ($0,13* (33877-30797)$) тис. грн.

Таблиця 3.9

Прогноз ефективності міжнародних перевезень на 2019-2021 роки

Найменування показників	Роки		
	2019	2020	2021
Пасажирооборот, тис. ткм	33877	37265	40991
Середня ціна, грн/ ткм	10,52	10,54	10,56
Чистий дохід від наданих послуг, тис. грн	51493	57388	63946
Собівартість, грн./ ткм	10,08	10,10	10,11
Собівартість міжнародних перевезень, тис. грн.	36587	40992	45500
Чистий прибуток, тис. грн	8272,4	13444,7	15125,7
Ефективність міжнародних перевезень, %	16,9	23,4	23,7

За рахунок скорочення витрат на паливо і деяке підвищення ціни перевезень ефективність перевезень в 2019 році підвищиться з 16,9 % до 23,7 % у 2021 році.

Групування чинників за першою ознакою уможливорює достатньо чітке визначення джерел підвищення ефективності. Активне використання цих джерел підвищення ефективності діяльності передбачає здійснення комплексу заходів, які за змістом характеризують основні напрями розвитку та вдосконалення виробничо-економічної діяльності суб'єктів господарювання.

Впровадження запропонованих методичних рекомендацій та програмного забезпечення сприятиме підвищенню ефективності міжнародних пасажирських автоперевезень, прискорення термінів їх доставки, забезпечення якості та безпечності, впровадження прогресивних методів організації перевезень, посилення взаємної матеріальної відповідальності усіх учасників транспортного

процесу та забезпечить одержання додаткового прибутку від експлуатації одного автобуса в сумі 3317,6 грн. за одну поїздки.

Технологія процесу пасажирських перевезень ТОВ «ЛЮКС-РЕЙЗЕН» полягає в методах розрахунку і розробці маршруту перевезень. Ці методи розрахунку спрямовані на удосконалювання транспортного процесу, ці методи засновані на застосуванні економіко-математичних моделей і зв'язані з використанням засобів обчислювальної техніки. При розробці маршрутів перевезення пасажирів часто виникає задача, зв'язана з частою висадкою пасажирів.

Висновки до 3 розділу

До головних проблем міжнародних автомобільних перевезень можна віднести: недосконале митне законодавство України; аварійність; високі витрати; незадовільний стан дорожнього комплексу; технічний стан автомобілів; низька кваліфікація та відповідальність водіїв; некомпетентність експедиторських груп; несвоєчасні розрахунки з перевізниками; не пунктуальність працівників при завантаженні продукції; надання повного пакету документів згідно стандартів; великі черги на кордоні. Окремо слід виділити вплив на перевезення вантажів автотранспортом значне подорожчання паливно-мастильних матеріалів, підвищення рівня мінімальної заробітної плати та значне зростання вартості інших матеріальних ресурсів, які впливають на формування собівартості перевезень.

Дослідження процесу доставки пасажирів у міжнародному сполученні була розглянута сумарна тривалість їздки та операції, які виконуються за даний період часу, також запропоновано удосконалення часу на проходження митниці відправлення та митниці призначення в м. Київ при виконанні автомобільних перевезень в міжнародному сполученні шляхом відкриття на підприємстві інформаційно-консультаційного відділу.

Зменшення витрат на паливно-мастильні матеріали дадуть можливість

скоротити собівартість перевезення 1 пкм на 0,15 грн.

Найбільш ефективними є наступні альтернативи заходів удосконалення ефективності міжнародних пасажирських перевезень: ремонт рухомого складу, за якою чистий приведений дохід має складати 32 157 грн, термін окупності складатиме 1,8 року та рентабельність за даним заходом становитиме 23,56%; реклама нових супутніх послуг, за якою чистий приведений дохід має складати 47 163 грн, термін окупності - 2,3 роки та рівень рентабельності - 25,18%; консультування та супровід оформлення віз для пасажирів, за якою чистий приведений дохід має складати 41 217 грн, термін окупності складатиме 0,97 року та рівень рентабельності - 28,27%.

За рахунок скорочення витрат на паливо і деяке підвищення ціни перевезень ефективність перевезень в 2019 році підвищиться з 16,9 % до 23,7 % у 2021 році.

ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ

Україна активно включається у світові суспільно-економічні процеси: приєдналася до Світової організації торгівлі, стратегічною метою визнано отримання асоційованого членства у Європейському Союзі. Транспорт, як інфраструктурна галузь, має розвиватися випереджальними темпами з метою сприяння швидкому економічному та соціальному розвитку країни та її участі у міжнародному поділі праці.

Під міжнародними пасажирськими перевезеннями, або міжнародними сполученнями, розуміють перевезення пасажирів між кількома країнами, особливістю яких є обов'язкове перетинання кордону як мінімум двох суміжних країн.

Пасажирські автомобільні перевезення становлять важливий фактор розвитку економіки нашої країни, регіону і забезпечують її зовнішньоекономічні зв'язки. Процес забезпечення пасажирських перевезень сполучений з рішеннями цілого ряду організаційних, технологічних та управлінських проблем.

Правовою основою цих перевезень пасажирів є законодавство України та міжнародні конвенції і угоди в галузі автомобільних перевезень.

Визначений орган, Служба міжнародних автомобільних перевезень, на який покладені контрольні функції за здійсненням міжнародних перевезень пасажирів автомобільним транспортом. Функціями контролю є дотримання перевізником вимог міжнародних договорів, контроль технічного, санітарного та екологічного стану транспортних засобів, перевірка вагових і габаритних параметрів, контроль та оформлення дозвільних документів, облік транспортних засобів які здійснюють міжнародні перевезення та перевірка транспортної документації

Певною мірою особливості міжнародних пасажирських автоперевезень регулюють міжнародні договори, основний зміст яких спрямований на регламентацію митного проходження.

Оцінка ефективності міжнародних пасажирських перевезень в більшості

випадків суб'єктивна і залежить від того, в чийх інтересах і з точки зору якого учасника перевезення вона здійснюється. З точки зору транспортно-експедиторського підприємства, чим вище рівень доходів, тим ефективніше організовано транспортне обслуговування клієнта. Доходи транспортного підприємства - це витрати пасажирівідправника, тому з точки зору власника ефективність перевезень тим вище, чим дешевше вони здійснюються.

Підприємство ТОВ «ЛЮКС-РЕЙЗЕН» на якому досліджується ефективність міжнародних пасажирських перевезень автомобільним транспортом - українська компанія, яка з 2008 року на ринку надання послуг з перевезення пасажирів як на внутрішньому так і на міжнародних напрямках. ТОВ «ЛЮКС-РЕЙЗЕН» займається регіональними та міжнародними пасажирськими перевезеннями.

Підприємство працюючи на ринку міжнародних пасажирських перевезень постійно нарощує послуги, про що свідчать показники його діяльності. Підприємство працює рентабельно, має високу ліквідність і фінансову стійкість.

Підприємство працюючи на ринку міжнародних пасажирських перевезень за останні роки наростило свої обсяги і має постійних споживачів.

В основному підприємство здійснює перевезення пасажирів до Польщі, Німеччини, Чехію. Автотранспортом підприємства здійснюється також перевезення в межах району та країни.

Найбільше рейсів в 2017 році було здійснено в Польщу. Міжнародні перевезення прибуткові і в складі чистого прибутку складають більшу частину. Рентабельність міжнародних перевезень 16,3 %.

Міжнародні автотранспортні перевезення мають також і проблеми та ризики.

Основна проблема ефективності пасажирських перевезень це затримки на кордоні із- за черг, перевірок і митного контролю, великі витрати на пальне, технічний стан автомобілів та ін..

Ризики пасажирських перевезень мають різні причини: аварійні ситуації,

погодні умови, небезпечні дороги по Україні, перевтома водіїв.

Все це впливає на ефективність міжнародних пасажирських перевезень. Якість послуг українських перевізників нижча ніж в зарубіжних, тому ціну підняти до рівня іноземних перевізників підприємство не може.

Для ТОВ «ЛЮКС-РЕЙЗЕН» відкриття інформаційно-консультаційного відділу може бути дуже ефективним, так як на підприємстві є всі необхідні документи на водія, ТЗ та супроводжувальна документація. Тобто в той час коли водії підприємства поїде на посадку, маючи все непохідні документи може розпочинати оформлення документація для виконання міжнародних перевезень.

Отже, можна зробити висновки в Україні практично відсутня сучасна система інформаційної, технічної, експедиторської підтримки діяльності малих автотранспортних підприємств, які складають більшу частину перевізників.

Вітчизняним перевізникам протистоять, у тому числі і на внутрішньому ринку, високопрофесійні конкурентоспроможні іноземні експедитори та перевізники, з якими українські перевізники можуть конкурувати лише завдяки демпінгу цін, що в 1,5 рази нижчі за ціни європейських перевізників.

Загалом внаслідок низької конкурентоспроможності вітчизняних перевізників частка іноземних перевізників в міжнародних вантажних перевезеннях в Україні становить 35%, пасажирських - 55% із тенденцією до подальшого зростання. Чинниками цього є: недостатня якість транспортування під час перевезення особливо цінних товарів; неефективні методи організації та державного регулювання перевезень в Україні; велика частка тіньового ринку; безвідповідальність українських перевізників за неякісне виконання перевезень та зникнення вантажу; недосконала система транспортно-експедиційних послуг багатьох вітчизняних компаній.

Пріоритети розвитку галузі мають враховувати особливості автомобільного транспорту як швидкого, зручного, мобільного, соціально значущого виду транспорту, діяльність якого має певні ризики щодо безпечності та екологічності

та підлягає регулюванню міжнародними нормативно-правовими актами.

Отже, ключовим чинником забезпечення ефективності транспортного обслуговування міжнародних перевезень є наявність точної і об'єктивної оцінки його результатів. Аналіз показників оцінки ефективності міжнародних транспортних перевезень дозволив відмітити як позитивні сторони, наприклад, урахування фактору часу, так і негативні - неврахування технології конкретного перевезення на витрати щодо його здійснення. Запропонований критерій оцінки ефективності міжнародних вантажних перевезень дозволяє оцінити витрати споживача транспортних послуг на конкретне перевезення, враховуючи технологію його здійснення. Критерієм, що дозволяє оцінити систему сервісу, як з позиції постачальника, так і з позиції одержувача послуг, є рівень транспортного обслуговування. Важливо, що ефективність діяльності експедиторського підприємства перш за все визначається ефективністю використання вантажного транспортного засобу, тобто можливість здійснювати перевезення з найменшими матеріальними й трудовими витратами. Однак, транспортні витрати і сервіс, як правило перебувають у прямо пропорційній залежності. Якісний сервіс завжди є досить дорогим, і зростання витрат, зазвичай, тільки поліпшує його.

Список використаних джерел

1. Пархомчук Д. Компанії та ринки: транспортна сфера [Текст] // Інвестгазета. – 2008. – № 8. – С. 32-35.
2. Балін В. А. Основні напрями адаптації державного регулювання допуску до ринку автотранспортних послуг в Україні до стандартів ЄС / В. А. Балін // Аспекти публічного управління. – 2014. – № 8. – С. 32–41.
3. Щербанин Ю. А. Транспорт и экономический рост: взаимосвязь и влияние / Ю. А. Щербанин // Евразийская экономическая интеграция. – 2011. – № 3 (12). – С. 65–78.
4. Шиба О. А. Еволюція наукових поглядів щодо взаємозв'язку розвитку транспортної інфраструктури та економічного зростання / О. А. Шиба // Соціально-економічні проблеми сучасного періоду України : зб. наук. пр. / НАН України. ДУ «Ін-т регіональних досліджень ім. М. І. Долишнього НАНУ»; редкол.: В. С. Кравців (відп. ред.). – Львів, 2016. – Вип. 6 (122). – С. 7–13.
5. Економіка пасажирських перевезень : навчально-методичний посібник з дисципліни для студентів освітньо-кваліфікаційного рівня «бакалавр» галузі знань 0701 «Транспорт і транспортна інфраструктура» напрямку підготовки 6.070101 «Транспортні технології (залізничний транспорт)» / М. В. Макаренко, В. П. Гудкова, О. В. Пилипенко, О. В. Лознякова та ін. – К. : ДЕТУТ, 2013. – 284 с.
6. Богуславський М. М. Міжнародне приватне право: Підручник. - 2-е вид., перераб. і доп. - М.: Междунар. відносини, 1994. - 416 с.
7. Левковець П.Р., Зеркалов Д.В., та інші. Управління автомобільним транспортом Навчальний посібник / За ред. Д. В. Зеркалова. – К.: Арістей, 2006. – 416 с.
8. Савчук, О. В. Стратегічні напрямки розвитку потенціалу національної транспортної системи України [Текст] / О. В. Савчук, О. В. Захарова // Вісник Маріупольського державного університету. Серія: економіка. – 2011. – Вип. 2. – С. 42-52.
9. Конвенція про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і багажу від

09.10.1997 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу :
http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/997_034.

10. Головань О. О. Міжнародні транспортні перевезення: навч.-метод. посіб. / О. О. Головань, Н. М. Коваленко. – Запоріжжя: ЗНУ, 2013. – 80 с.

11. Закону України «Про транспорт» [Електронний ресурс] // Верховна Рада України : [офіційний веб портал]. – Режим доступу:
<http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/232/94>.

12. Законом України «Про автомобільний транспорт» [Електронний ресурс] // Верховна Рада України : [офіційний веб портал]. – Режим доступу:
<http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2344-14>.

13. Пасажирські перевезення (економіка): навчально-методичний посібник для студентів освітнього ступеня «бакалавр» галузі знань 27 «Транспорт» спеціальності 275.02 «Транспортні технології (на залізничному транспорті)» / В. П. Яновська, М. В. Макаренко, О. В. Пилипенко, О. В. Познякова, О. Р. Приймук, В. І. Творонович, С. О. Крищенко, Н. В. Устинович. – К.: Вид-во ДЕТУТ, 2017. – 266 с.

14. Управление пассажирским автотранспортом / [В. М. Рева, Ю. С. Лигум, М. А. Вайншток, В. Е. Ситников]. – Киев : Техника, 1985. – 167 с.

15. Карпінський Б.І. Транспортна система України в контексті європейської інтеграції / Б.І. Карпінський // Економіка України. – 1998. – № 7. – С. 17–23.

16. Кутах Ю.В. Транзитні зв'язки України та міжнародні транспортні коридори / Ю.В. Кутах // Економіст. – 2002. – № 1. – С. 50–57.

17. Харсун Л.Г. Інтеграція України в Європейську транспортну систему / Л.Г.Харсун // Вісник Київського національного університету ім. Т.Шевченка. – 2004. – № 72. – С. 50–52.

18. Макаренко М.В., Цвєтов Ю.М. Транспортний сектор економіки: тенденції та проблеми розвитку. – К.: Журн. «Економіст», №6, 2007. – с. 24-27.

19. Офіційний сайт : LOHR group [Електронний ресурс] // Режим доступу :
http://lohr.fr/transport-public_gb.htm.

20. Закон України «Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період» [Електронний ресурс] // Верховна Рада України:

[офіційний веб портал]. – Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/194-14>.

21. Законом України «Про залізничний транспорт» [Електронний ресурс] // Верховна Рада України : [офіційний веб портал]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/273>.

22. Закон України «Про міський електротранспорт» [Електронний ресурс] // Верховна Рада України : [офіційний веб портал]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1914-15>

23. Про затвердження Порядку проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування [Електронний ресурс] // Кабінет Міністрів України; Постанова, [Офіційний веб портал]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/1081-2008-%D0%BF/print1328647269953981>.

24. Про затвердження Порядку здійснення державного контролю на автомобільному транспорті [Електронний ресурс] // Кабінет Міністрів України; Постанова, [Офіційний веб портал]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1567-2006-%D0%BF/print1321458504904205>.

25. Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту [Електронний ресурс] // Кабінет Міністрів України; Постанова, [Офіційний веб портал]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/176-97-%D0%BF?test=XX7MfyrCSgkyOP4IZi6urk51HI4I.s80msh8Ie6>.

26. Про затвердження Порядку регулювання діяльності автостанцій [Електронний ресурс] // Кабінет Міністрів України; Постанова, [Офіційний веб портал]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/z1068-10/print1328647269953981>.

27. Про затвердження Порядку визначення класу комфортності автобусів, сфери їхнього використання за видами сполучень та режимами руху [Електронний ресурс] // Мінтрансв'язку України; Наказ, [Офіційний веб портал]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/z0499-07/print1328647269953981>.

28. Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів, багажу автомобільним транспортом [Електронний ресурс] // Мінтрансв'язку

України; Наказ, [Офіційний веб портал]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/z0562-10/print1328647269953981>.

29. Закон України «Про ліцензування певних видів господарської діяльності» [Електронний ресурс] // Верховна Рада України : [офіційний веб портал]. – Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/222-19>

30. Міністерство інфраструктури України. Офіційний сайт: <https://mtu.gov.ua/timeline/Avtomobilniy-ta-miskiy-transport.html>

31. Транспортна стратегія України на період до 2020 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://mtu.gov.ua/files/transport_strategy_ua.pdf.

32. Закон України "Про державний кордон" [Електронний ресурс] // Верховна Рада України : [офіційний веб портал]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/1777-12>

33. Митний кодекс України [Електронний ресурс] // Верховна Рада України: [офіційний веб портал]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4495-17>

34. Бондарєв С.І. Методичний посібник з дисципліни «Організація міжнародних автомобільних перевезень». - К.: НУБіП, 2014. – 402 с.

35. Угода про загальні умови виконання міжнародних пасажирських перевезень автобусами [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/986_002.

36. Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу [Електронний ресурс] // Верховна Рада України: [офіційний веб портал]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1629-15/>.

37. Барановський Д. М. Підвищення ефективності вантажних перевезень автомобільним транспортом./ Вісник Донецької академії автомобільного транспорту -№ 3, 2010. - С.4-11.

38. Бідняк М.Н., Івасишина Н.В. Ефективність і подальший розвиток міжнародних автомобільних перевезень вантажів. // Системні методи керування, технологія та організація виробництва, ремонту та експлуатації автомобілів: Зб. наук. пр. – К.: НТУ, ТАУ. – Вип. 12. – 2011. – С. 153-156.

39. Канарчук В. Є. Методи, моделі і алгоритми управління процесами перевезення вантажів у транспортному комплексі / Канарчук В. Є., Левковець П. Р., Мельниченко О. І. – К. : НТУ, 2011. – 145 с.
40. Волинець Л.М. Основні задачі вдосконалення міжнародних пасажирських перевезень на сучасному етапі // Управління проектами системний аналіз і логістика. Наук. журн. – К.: НТУ, 2007. Вип.4. – 340 с.
41. Волинець Л.М. Проблеми функціонування міжнародних перевезень пасажирів у сучасних умовах економіки // Управління проектами системний аналіз і логістика. Наук. журн. – К.: НТУ, 2008. Вип.5. – 440 с.
42. Єрмак О.М. Щодо визначення якості пасажирських перевезень / О.М. Єрмак, В.І. Пустовіт // Наукові нотатки. – 2014. –Вип. 46. – С. 170–176.
43. Никитюк М. Пасажирські автотранспортні послуги: класифікація показників якості / М. Никитюк, М. Стригунова //Стандартизація. Сертифікація. Якість. – 2011. – № 5. – С. 53–55.
44. Спирин И.В. Перевозки пассажиров городским транспортом / И.В. Спирин. – М.: ИКЦ «Академкнига», 2004. – 413 с.
45. Артынов А.П. Автоматизация процес сов планирования и управления транспортными системами / А.П. Артынов, В.В. Скалецкий. – М.: Наука, 1981. – 280 с.
46. Лігум Ю.С. Економічна модель якості обслуговування пасажирів на маршрутах міської пасажирської транспортної системи / Ю.С. Лігум, Є.Г.Логачов // Актуальні проблеми економіки. – 2004. – № 1 (31). – С. 124–139.
47. Бабушкін Г.Ф. Оцінка якості транспортного обслуговування пасажирів у містах / Г.Ф. Бабушкін, О.Ф. Кузькін, В.Х. Козирев // Вісник Східноукраїнського національного університету ім. В. Даля. – 2009. – № 11 (141). – С. 25–27.
48. Назаренко Я.Я. Формування критеріїв якості послуг пасажирського транспорту в умовах європейської інтеграції України /Я.Я. Назаренко // Економіка та управління на транспорті. – 2017. – Вип. 4. – С. 72–79.
49. Вакуленко К.Є. Щодо якості перевезень на маршрутах міського пасажирського транспорту / К.Є. Вакуленко, В.Ф. Харченко // Восточно-Европейский журнал передових технологий. – 2012. – № 3 (4). – С. 57–59.

50. Жук М.М. Оцінка регулярності руху транспортних засобів на міському автобусному маршруті з точки зору пасажирів за допомогою програмного модуля в середовищі python / М.М. Жук, Г.В. Півторак // Вісник Національного університету «Львівська політехніка». Динаміка, міцність та проектування машин і приладів. – 2016. – № 838. – С. 168–172.

51. Кашканов А.А. Оцінка якості автотранспортного обслуговування пасажирських перевезень в умовах нечітко визначених очікувань споживачів / А.А. Кашканов, Г.Г. Кашканова, І.Є. Стенжицька // Наукові нотатки. – 2010. – Вип. 28. – С. 246–251.

52. Starowicz W. Jakoscprzewozow w miejskimtransporciezbirowym / W. Starowicz. – Krakow: Wydaw. PolitechnikiKrakowskiejim. TadeuszaKosciuszki, 2007. – 231 s.

53. Управління транспорту та зв'язку Хмельницької міської ради. <https://khm.gov.ua/uk/transport>.

54. Lehner F. Public transport within framework of urban general traffic plans. / Friedrich Lehner. // International Congress of Union Internationale des Transports Pub-lics (UITP). – 1966. – №34. – P. 31–54.

55. Lehner F. Regional organization of transport and urban development. / Friedrich Lehner. // International Congress of Union Internationale des Transports Pub-lics (UITP). – 1969. – №38. – P. 24–30.

56. Dittmann A. Kooperation im Nahverkehr, insbesondere Verkehrsverbunde / A. Dittmann. – Berlin: Glauben, 2002. – 204 с.

57. Kriese K. Die neue Struktur des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr / Klaus Kriese. // Die Bundesbahn. – 1999. – №11. – P. 971 – 976.

58. Kallisch I. Der Verkehrsverbund als Losungsmodell fur Nahverkehrsprobleme / I. Kallisch. – Berlin: Beispiel Rhein-Ruhr, 1995. – 362 с.

59. Назаренко Я. Я. Формування тарифної політики підприємств пасажирського транспорту та шляхи її вдосконалення / Я. Я. Назаренко. // Вісник ДДФА: Економічні науки. – 2007. – №2. – С. 9–11.

ДОДАТКИ

ДОДАТОК А

**Ретроспектива балансових звітів ТОВ «ЛЮКС-РЕЙЗЕН», м. Хмельницький
станом на 31.12.2013-31.12.2017рр.**

Актив	Код рядка	на 31.12. 2013 р.	на 31.12. 2014 р.	на 31.12. 2015 р.	на 31.12. 2016 р.	на 31.12. 2017 р.
I. Необоротні активи		2406	2767	4327	6261	6235
Нематеріальні активи:	1000					
- первісна вартість	1001					
- накопичена амортизація	1002					
Незавершені капітальні інвестиції	1005	344	262	321	291	248
Основні засоби (залишкова вартість):	1010	2062	2505	4006	5970	5987
- первісна вартість	1011	-	-	-	-	-
- знос	1012	-	-	-	-	-
Інвестиційна нерухомість	1015	-	-	-	-	-
Довгострокові біологічні активи	1020					
Довгострокові фінансові інвестиції:		-	-	-	-	-
- які облік-ся за методом участі в капіталі інших підприємств	1030	-	-	-	-	-
- інші фінансові інвестиції	1035	-	-	-	-	-
Довгострокова дебіторська заборгованість	1040	-	-	-	-	-
Відстрочені податкові активи	1045	-	-	-	-	-
Інші необоротні активи	1090	-	-	-	-	-
Усього за розділом I	1095	2406	2767	4327	6261	6235
II. Оборотні активи		3581	3260	2809	4751	5349
Запаси	1100	1029	948	696	684	638
Поточні біологічні активи	1110					
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	1125	1544	1436	1215	1929	1894
Дебіторська заборгованість за рахунками:						
- за виданими авансами	1130	655	584	655	1220	2034
- з бюджетом	1135	52	37	48	154	149
у тому числі з податку на прибуток	1136					
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	138	124	-	107	170
Поточні фінансові інвестиції	1160					
Гроші та їх еквіваленти	1165	163	131	195	657	464
Витрати майбутніх періодів	1170					
Інші оборотні активи	1190					
Усього за розділом II	1195	3581	3260	2809	4751	5349
III. Необоротні активи, утримувані для продажу, та групи вибуття	1200					
Баланс	1300	5987	6027	7136	11012	11584

Пасив	Код рядка	на 31.12. 2013 р.	на 31.12. 2014 р.	на 31.12. 2015р.	на 31.12. 2016 р.	на 31.12. 2017 р.
I. Власний капітал		3540	3844	4640	6316	6627
Зареєстрований капітал	1400	2200	2200	2200	2200	2200
Капітал у дооцінках	1405					
Додатковий капітал	1410	320	320	320	320	320
Резервний капітал	1415					
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	1020	1324	2120	3796	4107
Неоплачений капітал	1425					
Вилучений капітал	1430					
Усього за розділом I	1495	3540	3844	4640	6316	6627
II. Довгострокові зобов'язання і забезпечення		-	-	-	690	690
Відстрочені податкові зобов'язання	1500	-	-	-	-	-
Довгострокові кредити банків	1510	-	-	-	690	690
Інші довгострокові зобов'язання	1515	-	-	-	-	-
Довгострокові забезпечення	1520	-	-	-	-	-
Цільове фінансування	1525	-	-	-	-	-
Усього за розділом II	1595	-	-	-	690	690
III. Поточні зобов'язання і забезпечення Короткострокові кредити банків	1600	2447	2183	2496	4006	4267
Поточна кредиторська заборгованість за: довгострок. зобов'язаннями	1610	700	700	490	600	900
- товари, роботи, послуги	1615	1410	1160	1661	3032	2957
- розрахунками з бюджетом	1620	63	78	71	63	58
- у тому числі з податку на прибуток	1621					
- розрахунками зі страхування	1625	26	29	26	42	43
- розрахунками з оплати праці	1630	178	133	178	188	189
Поточні забезпечення	1660	-	-	-	-	-
Доходи майбутніх періодів	1665	-	-	-	-	-
Інші поточні зобов'язання	1690	70	83	70	81	120
Усього за розділом III	1695					
IV. Зобов'язання, пов'язані з необоротними активами, утримуваними для продажу, та групами вибуття	1700					
Баланс	1900	5987	6027	7136	11012	11584

ДОДАТОК Б

**Ретроспектива аналітичних звітів про фінансові результати ТОВ ТОВ
«ЛЮКС-РЕЙЗЕН», м. Хмельницький станом на 31.12.2013-31.12.2017 рр.**

Стаття	Код рядка	на 31.12. 2013 р.	на 31.12. 2014 р.	на 31.12. 2015 р.	на 31.12. 2016 р.	на 31.12. 2017 р.
Чистий дохід (виручка) від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000	49192	51289	55255	62523	66943
Собівартість реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2050	37265	38935	42223	48256	50561
Валовий:						
- прибуток	2090	11927	12357	13035	14269	16384
- збиток	2095					
Інші операційні доходи	2120	84	109	192	-	-
Адміністративні витрати	2130	289	319	338	363	572
Витрати на збут	2150	135	178	235	280	380
Інші операційні витрати	2180	119	97	119	107	162
Фінансові результати від операційної діяльності:						
- прибуток	2190	11468	11872	12535	13519	15270
- збиток	2195					
Доход від участі в капіталі	2200					
Інші фінансові доходи	2220					
Інші доходи	2240	-	85	123	137	82
Фінансові витрати	2250					
Втрати від участі в капіталі	2255					
Інші витрати	2270	78	97	190	172	205
Фінансові результати до оподаткування:						
- прибуток	2290	11390	11860	12468	13484	15147
- збиток	2295					
Витрати (дохід) з податку на прибуток	2300	2050	2135	2260	2736	3255
Прибуток (збиток) від припиненої діяльності після оподаткування	2305					
Чистий фінансовий результат:						
- прибуток	2350	9340	9725	10208	10748	11892
- збиток	2355					