

Київський національний торговельно-економічний університет
Кафедра світової економіки

ВИПУСКНА КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

на тему:

**«Ефективність міжнародних перевезень автомобільним транспортом»
(на матеріалах ПАТ" Українська автомобільна корпорація" філія
Автомобільний Центр Київ»).**

Студента 2 курсу, групи 1мз
Спеціальності 051 спеціальність
«Економіка»,
спеціалізація «Міжнародна
економіка»

Прокопенко Євген
Сергійович

*підпис
студента*

Науковий керівник
Доктор економічних наук,
професор кафедри міжнародних
економічних відносин

Федун Ігор Леонідович

*підпис
керівника*

Гарант освітньої програми,
кандидат економічних наук,
професор кафедри світової
економіки

Кудирко Людмила
Петрівна

*підпис
керівника*

Київ 2020

АНОТАЦІЯ

Прокопенко Є. «Ефективність міжнародних перевезень автомобільним транспортом» (на матеріалах ПАТ" Українська автомобільна корпорація" філія Автомобільний Центр Київ»).

Випускна кваліфікаційна робота на здобуття освітнього ступеня магістра за спеціальністю 051 «Економіка». Київський національний торговельно-економічний університет, 2020.

Випускна кваліфікаційна робота містить теоретичні засади розробки і реалізації ефективності міжнародних перевезень автомобільним транспортом. В перебігу дослідження висвітлено сутність і значення міжнародних перевезень автомобільним транспортом; оцінено ефективність міжнародних перевезень автомобільним транспортом; проаналізовано фінансово-економічну діяльність логістичної компанії Приватне акціонерне товариство " Українська автомобільна корпорація" філія Автомобільний Центр Київ» та дано оцінку ефективності міжнародних перевезень автомобільним транспортом

Проведений аналіз дозволив обґрунтувати напрямки удосконалення ефективності міжнародних перевезень автомобільним транспортом Приватне акціонерне товариство "Українська автомобільна корпорація" філія Автомобільний Центр Київ» та оцінено запропоновані заходи підвищення ефективності міжнародних перевезень з урахуванням запропонованих заходів.

Ключові слова: ефективність, міжнародні перевезення, автомобільний транспорт, оцінка, удосконалення ефективності.

SUMMARY

Prokopenko E. "**Efficiency of international road transport**" (on the materials of PJSC "Ukrainian Automobile Corporation" branch Automobile Center Kyiv).

Graduation qualification work for a master's degree in specialty 051 "Economics". Kyiv National University of Trade and Economics, 2020.

The final qualification work contains theoretical bases of development and realization of efficiency of the international transportations by motor transport. In the course of the research the essence and significance of international road transport are highlighted; the efficiency of international road transport is estimated; the financial and economic activity of the logistics company Private Joint-Stock Company "Ukrainian Automobile Corporation" branch of the Automobile Center Kyiv is analyzed and the efficiency of international road transport is estimated.

The analysis allowed to substantiate the directions of improving the efficiency of international road transport Private Joint-Stock Company "Ukrainian Automobile Corporation" branch Automobile Center Kyiv and evaluated the proposed measures to increase the efficiency of international transport, taking into account the proposed measures.

Key words: efficiency, international transportations, motor transport, estimation, efficiency improvement.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	3
РОЗДІЛ 1 ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ОРГАНІЗАЦІЇ І ТЕХНОЛОГІЇ МІЖНАРОДНИХ АВТОМОБІЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ.....	6
1.1. Сутність та значення міжнародних перевезень автомобільним транспортом	6
1.2. Характеристика міжнародних перевезень автомобільним транспортом....	13
Висновки до розділу 1.....	20
РОЗДІЛ 2 АНАЛІЗ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЛОГІСТИЧНОЇ КОМПАНІЇ: Приватне акціонерне товариство " Українська автомобільна корпорація" філія Автомобільний Центр Київ».....	22
2.1. Аналіз показників фінансово-економічної діяльності логістичної компанії: Приватне акціонерне товариство " Українська автомобільна корпорація" філія Автомобільний Центр Київ».....	22
2.2. Оцінка ефективності міжнародних перевезень автомобільним транспортом.....	26
Висновки до розділу 2.....	33
РОЗДІЛ 3 ШЛЯХИ УДОСКОНАЛЕННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА В МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ.....	35
3.1. Обґрунтування напрямків удосконалення ефективності міжнародних перевезень автомобільним транспортом: Приватне акціонерне товариство " Українська автомобільна корпорація" філія Автомобільний Центр Київ».....	35
3.2. Оцінка запропонованих заходів удосконалення ефективності міжнародних перевезень.....	48
Висновки до розділу 3.....	57
ВИСНОВКИ	58
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	64
ДОДАТКИ.....	67

ВСТУП

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

Зовнішня торгівля також взаємопов'язана з транспортом. При будь-якій зовнішньоторговельній угоді проданий товар потрапляє в сферу міжнародного обігу. За допомогою транспортних засобів товар переміщується від місця його виробництва до пункту споживання. При цьому транспорт як би продовжує процес виробництва товару у межах сфери звертання.

Особливе місце серед цих видів транспорту посідає автомобільний транспорт. Він мобільний і більш пристосований до споживачів транспортних послуг і, на відміну від інших видів, не потребує залізничних колій, морів, річок та океанів і може використовуватись у будь-якій місцевості.

Актуальність теми роботи. На розвиток зовнішньоекономічної діяльності країни значною мірою впливають стан її транспортного забезпечення та обсяги міжнародної торгівлі послугами транспорту.

У господарстві України автомобільний транспорт набуває все більшого значення, конкуруючи із залізничним, особливо, коли йдеться про перевезення готової продукції. У зовнішньоторговельних перевезеннях України автотранспортом щорічно перевозиться 2-2,5% вантажів зовнішньої торгівлі.

Методологічними дослідженнями ефективного функціонування системи міжнародних перевезень займалися такі вчені, як І.Я. Аксенов, А.О. Аррак, С.П. Артемьев, А.В. Базилук, М.Н. Бідняк, А.І. Воркут, Т.А. Воркут, В.П., Гудкова, Л.Г. Зайончик., В.Ф. Іваненко, Н.Ю. Іванова, В.В., Квитко, В.І. Котелянець, К.Т. Кривенко, П.Р. Левковець, Р.Ф. Романенко, О.С. Смірнов, Д.Л. Товкун, І.Н. Шапко, В.Г. Шинкаренко та інші.

Автомобільний транспорт відіграє провідну роль, оскільки відрізняється високою маневреністю і достатньою швидкістю доставки вантажів.

Незважаючи на визнання транспорту пріоритетною сферою діяльності, яка повинна підтримуватися державою, фінансуватися і розвиватися, щоб відповідати міжнародним стандартам на відповідному рівні, існує ряд проблем, які гальмують розвиток автомобільного транспорту та процес євроінтеграції.

Розвиток цих економічно вигідних перевезень стримується через нестачу сучасних вантажних автомобілів, причепів та напівпричепів, придатних для експлуатації у Західній Європі за своїми технічними та екологічними стандартами. Вирішення питань підвищення ефективності використання вітчизняного транспорту та зростання його конкурентоспроможності на міжнародних ринках транспортних послуг вимагає створення економічних і правових умов, необхідних для захисту та підтримки діяльності українських транспортних підприємств при здійсненні ними експортних, імпорتنих і транзитних перевезень вантажів.

Головне завдання системи надання послуг з міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом є підвищення ефективності її функціонування за рахунок подальшої оптимізації її структури, широкого застосування сучасних організаційних форм і технологій, удосконалення правових норм і підвищення ролі керівних органів системи, які повніше відповідатимуть вимогам ринку послуг.

Метою даної роботи є дослідження стану та проблем міжнародних перевезень автомобільним транспортом, а також визначення основних шляхів підвищення ефективності. Особливо це актуально в умовах скорочення обсягів виробництва галузями, орієнтованими на експорт.

Для досягнення поставленої мети в роботі необхідно вирішити наступні завдання:

- висвітлити сутність і значення міжнародних перевезень автомобільним транспортом;
- оцінити ефективності міжнародних перевезень автомобільним транспортом;

- проаналізувати фінансово-економічну діяльність логістичної компанії «Приватне акціонерне товариство "Українська автомобільна корпорація" філія Автомобільний Центр Київ»;

- провести оцінку ефективності міжнародних перевезень автомобільним транспортом;

- обґрунтувати напрямки удосконалення ефективності міжнародних перевезень автомобільним транспортом Приватне акціонерне товариство "Українська автомобільна корпорація" філія Автомобільний Центр Київ»;

- зробити оцінку запропонованих заходів підвищення ефективності міжнародних перевезень

Об'єкт дослідження – процес оцінки ефективності міжнародних автомобільних перевезень.

Предмет дослідження – теоретичні та прикладні аспекти оцінки ефективності міжнародних автотранспортних підприємств.

Методика дослідження. Для вирішення задач дослідження було використано комплекс методів: аналітичний і системний підходи, статистичну обробку інформації, економічний аналіз і методи математичної статистики.

Теоретичною базою дослідження є праці вітчизняних і зарубіжних учених з проблем організації міжнародних перевезень, розробки стратегій розвитку автотранспортних та їх статистичні матеріали, а також законодавчі та інші нормативно-правові акти.

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 перевезень вантажів автотранспортом.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ ОРГАНІЗАЦІЇ І ТЕХНОЛОГІЇ МІЖНАРОДНИХ АВТОМОБІЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

1.1. Сутність і значення міжнародних перевезень автомобільним транспортом

Зовнішньоекономічна діяльність підприємства тісно пов'язана з транспортним забезпеченням, яке являється одною з важливих складових процесу організації доставки товарів від місця їх виготовлення до місця споживання. По суті воно ідентичне товарообігу, яке базується на концепції логістики. Разом з тим транспортне забезпечення доцільно розглядати як самостійний аспект системи товарообігу, що має свою специфіку.

Економічним проблемам розвитку транспортної галузі присвятили свої дослідження такі українські та зарубіжні вчені, як : Ткаченко А.М. [1], Майборода М.Е., Беднарский В.В. [2], Бондарев С.І. [3], Ширяєва С.В. [4], Яновицька А. В. [5], Болдовська К. П., Зам'ятіна Є. Ж., Лиженков Д. В. [6], Болдовська К. П., Лиженков Д. В., Цубера Р. С. [7], Чернявська Т. А. [8] та ін. [9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20]. Не меншого значення заслуговують праці і зарубіжних науковців, серед яких: Sałek R. [21], Rodrigue, J-P [22], Vickerman, R. [23], Vogel, H.L. [24], Laird, J.J. and A.J. Venables [25] та ін.

Науковці всебічно вивчали питання розвитку транспортного комплексу, давали рекомендації й пропонували шляхи забезпечення ефективного функціонування цієї важливої сфери народногосподарського комплексу країни

Під транспортним забезпеченням розуміють сукупність елементів, які знаходяться в тісній взаємодії і складають єдину транспортну систему, що об'єднує операції, пов'язані з виробництвом і обігом продукції.

Продукцією транспорту являється безпосередньо сам процес переміщення товарів від виробника до споживача. В цьому й полягає суть транспортних послуг. Вони - основна пов'язуюча ланка між продавцем і покупцем.

Транспортне забезпечення ЗЕД – це система технічних, технологічних елементів, економічних, комерційно-правових, організаційних чинників, методів

управління транспортними операціями у сфері виробництва, обігу і споживання товарів, що переміщуються між країнами.

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

Зазвичай процес доставки товару у міжнародній торгівлі охоплює передусім його перевезення від внутрішнього пункту виробництва А до прикордонного пункту (порту) Б країни продавця; далі - міжнародне транзитне або морське перевезення від пункту Б до прикордонного пункту (порту) В країни покупця (якщо країни-партнери не мають спільного сухопутного кордону); і, нарешті, транспортування від пункту В до внутрішнього пункту споживання Г (рис. 1.1).

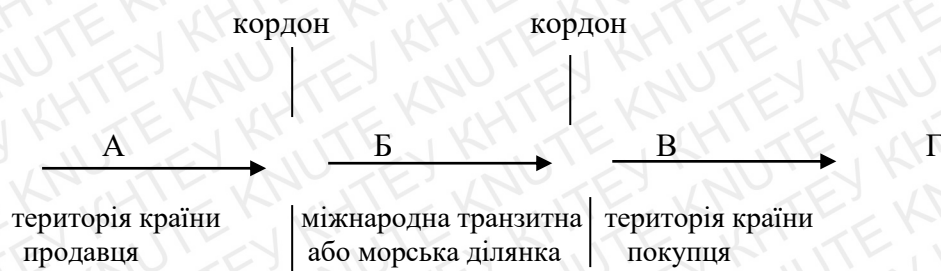


Рис.1.1. Схема процесу доставки товару в міжнародній торгівлі [1, 4, 6]

Транспортне забезпечення зовнішньоекономічної діяльності являється об'єктивно необхідним. Часто власнику вантажу важко орієнтуватися в транспортній обстановці, яка вимагає професійних знань законодавства окремих країн, міжнародних конвенцій (угод), техніко-експлуатаційних характеристик транспортних засобів, пунктів перевантаження і перевалки вантажів, умов їх роботи, ринку посередницьких послуг та ін.

Тому, при необхідності відправлення вантажу за кордон, доцільно насамперед встановити тісні контакти з транспортними підприємствами і організаціями, які займаються міжнародними перевезеннями. При цьому важливо вибрати вид транспорту, яким ви хотіли б відправити вантаж за кордон. Тут треба мати на увазі; що в сучасному світі функціонує шість видів транспорту: морський, залізничний, автомобільний, річний, повітряний і трубопровідний.

Види транспорту поділяються на водяний (морський, річний), наземний (залізничний, автомобільний, трубопровідний) і повітряний. Кожен з них має свою специфіку.

Існують різноманітні способи транспортування вантажів між країнами. Плануючи відправлення вантажів і вибір виду транспорту, необхідно враховувати низку обставин (рис. 1.2) [2, 5].



Рис.1.2. Фактори, що впливають на вибір транспорту у міжнародних перевезеннях

Важливо також відзначити, що моментом обліку експортних та імпортних операцій при водних, залізничних, автомобільних, повітряних перевезеннях вважається:

- при експорті - дата дозволу на перетин кордону, що вказується на штампелі митниці, який проставляється на ВМД;
- при імпорті - дата дозволу митниці, що проставляється на ВМД;
- при експорті та імпорті товарів, що поставляються трубопровідним транспортом, а також електроенергії - дата акту прийому-здачі, який був складений на прикордонних або інших контрольно-розподільних пунктах трубопроводу або електропроводу;
- при відправленні товарів поштою - дата поштової квитанції.

Особливістю міжнародних перевезень є те, що при відправленні вантажу, як правило, керуються законодавством країни відправлення, а при його видачі в кінцевому пункті-законом країни призначення.

Зміст транспортних операцій у ЗЕД визначається характером міжнародних сполучень, які можна класифікувати за низкою ознак (табл.1.1).

Учасники ЗЕД планують і враховують транспортні операції при підготовці

контракту, здійснюючи їх у процесі виконання останнього, і здійснюють їх в кілька етапів:

На I етапі, до укладання контракту, необхідно: - провести аналіз кон'юнктури ринків транспортних послуг, умов постачання товарів, рівня тарифних і фрахтових ставок (тобто вартості доставки одиниці вантажу наземним, водним або повітряним транспортом); - визначити і конкретизувати транспортні умови і базисні умови поставки для їх включення в договір купівлі-продажу, організувати виконання цих умов; - визначити частку витрат на транспортні операції (транспортну складову) в конкретній ціні товару; - передбачити в кошторисі транспортні витрати.

Таблиця 1.1

Класифікація транспортних операцій у ЗЕД [1,5,7]

№ п/п	Ознака класифікації	Види операцій
1	За предметом транспортних операцій	Вантажні, пасажирські, багажні
2	За видом транспорту	Водні (морські, річкові), залізничні, автомобільні, трубопровідні, змішані (2 і більше видів транспорту)
3	Залежно від транспортної характеристики товару	З сухим вантажем (руда, вугілля, мінеральні добрива і т.п.), з наливним вантажем (нафта і нафтопродукти, рослинні олії, жири, вино і т.п.).
4	За періодичністю	Регулярне й нерегулярне перевезення (лінійне і трапове судноплавство, регулярне повітряне сполучення і чартерні рейси).
5	Залежно від порядку проходження кордону	Перевантажувальні й безперевантажувальні перевезення
6	За видом транспортно-технологічної системи	Контейнерні, поромні, ліхтерні, ролкерні
7	Залежно від завершення перевезення	Сусідські, транзитні, кільцеві
8	За видом сполучень	Прямі, непрямі: ламані з декількома перевізниками, із перевідправкою за одним або декількома договорами перевезення
9	Залежно від складу учасників перевізного процесу	Здійснювані виробником товару, продавцем або покупцем, замовником товару, перевізником-посередником
10	Залежно від місця проведення	Здійснювані всередині країни і на території інших країн

На II етапі, в процесі реалізації зовнішньоторговельної операції, необхідно: - укласти договори на перевезення товарів, оформити їх відповідними транспортними документами (накладними, чартером, коносаментом); - запланувати перевезення вантажів, що проходять через морські, річкові порти і прикордонні станції (оперативне місячне планування); - підготувати товар до перевезення (упакувати, замаркувати тощо); - оформити договір транспортного страхування вантажів, одержати страховий поліс; - підготувати й оформити технічну і товаросупровідну

документацію; - перевірити розрахункову документацію і зробити розрахунки з перевізником; - виконати необхідні прикордонні, митні, санітарні, ветеринарні формальності; оформити необхідні документи: ВМД, паспорт угоди, необхідні сертифікати; оплатити митні збори, податки, мито; - організувати нагляд за просуванням вантажу по всьому транспортному циклу від вантажовідправника до вантажоодержувача.

На III етапі, після завершення зовнішньоторговельної операції, необхідно: - зробити додаткові взаєморозрахунки, якщо є така необхідність; - вирішити спірні питання, якщо вони виникли між учасниками транспортного процесу; - за необхідності пред'явити і встановленому порядку претензії і позови, оформити необхідну документацію[6, 8, 9].

Існують різні способи транспортування вантажів між країнами. Плануючи відправлення вантажів і вибір виду транспорту, необхідно враховувати низку обставин:

1) Вид вантажу. Вантажі поділяють на генеральні, масові й особливо режимні. До генеральних належать різні штучні вантажі (в упаковці чи без). За розмірами вони поділяються на звичайні, довгомірні (більше 3м) і негабаритні. За масою – легкі й важкі (з масою більше 5 т на одну вантажну одиницю).

До масових відносять вантажі, що мають певну структурну масу, яка перевозиться у великій кількості без упаковки. До них належать наливні (нафта, жири, спирти), навальні (руда, концентрати), насипні (зерно, цукор) та деревина.

До особливо режимних відносять вантажі, які зберігають і перевозять при дотриманні спеціальних правил (небезпечні вантажі і ті, що швидко псуються).

Інформація про те, для перевезення яких вантажів найчастіше застосовуються у міжнародній практиці ті чи інші види транспортних засобів, наведена у табл. 1.2.

2) Відстань і маршрут перевезення. Місце відправлення вантажу та кінцевий пункт перевезення також визначають при виборі виду транспорту. У внутрішньоконтинентальних перевезеннях використовують залізничний, трубопровідний, автомобільний та авіаційний транспорт, у міжконтинентальних – морський та авіаційний транспорт.

Таблиця 1.2

Товари, що перевозяться основними видами транспорту [14]

Вид транспорту	Товари, що найчастіше перевозяться
Залізничний	Сільськогосподарська продукція, будівельні матеріали, корисні копалини
Водний	Нафта, зерно, будівельні матеріали, металеві руди, кам'яне вугілля
Автомобільний	Одяг, книги, комп'ютери, папір, продукти харчування
Трубопровідний	Нафта, нафтопродукти, природний газ
Повітряний	Продукти харчування, що швидко псуються, продукція точного машинобудування

3) Фактор часу. Найшвидший спосіб доставки вантажу – авіатранспортом. Однак він дорого коштує. Тому використовується тільки тоді, коли треба доставити вантаж за мінімальний відрізок часу (продукти, квіти тощо).

4) Вартість перевезень. Звичайно, кожен покупець хотів би, щоб вартість перевезення складала незначний відсоток від вартості товару. Однак у деяких випадках вибору немає і доводиться платити високу ціну. А коли є вибір, ціна буде нижчою.

Наприклад, невеликі й середні за обсягом партії вантажів можна доставляти повітрям і сушею приблизно за однаковими цінами.

5) Безпека перевезення. Крихке й дороге цінне обладнання краще перевозити повітряним транспортом. Товари з високим ступенем ризику розкрадання (автозапчастини, офісне обладнання тощо), як правило, доставляються морським транспортом, в основному в контейнерах, хоч це й коштує дорожче.

Названі обставини важливо враховувати при виборі виду транспорту. Однак часто це визначається тим, що цікавить в першу чергу відправника вантажу. Якщо його цікавить швидкість доставки, він вибирає між повітряним і автомобільним. Якщо ж мінімальні витрати – вибирає між водним і трубопровідним. Обираючи засіб доставки конкретного товару, відправники беруть до уваги 5 чинників (критеріїв) (табл.1.3):

На сьогоднішній день транспортний сектор України це значний і важливий сегмент для економіки країни, адже ефективна та злагоджена робота цілої транспортної системи являється рухомою силою для загального розвитку країни. Економічна роль транспорту полягає, насамперед, у тому, що він є органічною

ланкою кожного виробництва, проводить безперервну й масову доставку всіх видів сировини, палива й продукції з пунктів виробництва в пункти споживання, а також здійснює поділ праці, спеціалізацію й кооперацію виробництва. Без транспорту немислимо раціональне розміщення виробництва, освоєння нових територій і природних багатств.

Таблиця 1.3

Оцінка видів транспорту за критеріями великих відправників [14, 22, 24]

Вид транспорту	Швидкість	Надійність	Перевізна спроможність	Доступність	Вартість
Залізничний	3	3	4	4	4
Водний	4	4	3	5	3
Автомобільний	2	2	5	2	5
Трубопровідний	1	5	1	1	4
Повітряний	5	1	2	3	1

Транспортний комплекс України поєднує в собі різні види транспорту, такі як: морський та річковий, автомобільний, залізничний, авіаційний, трубопровідний.

Рівень розвитку транспортної системи держави - одна з найважливіших ознак її технологічного процесу. За умови інтеграції до європейської та світової економіки, потреба у високо розвинутій транспортній системі дедалі посилюється - вона має стати базисом для ефективного входження України до світового співтовариства та зайняти в ньому місце, яке б відповідало рівню успішної держави. Протягом останніх років транспортна галузь України зазнала суттєвих змін і на даний момент знаходиться в активній стадії переформування. Саме тому необхідно провести детальний аналіз всіх ключових елементів діяльності транспортної системи України.

Найбільше переваг забезпечує автомобільний транспорт, чим і пояснюється зростання його частки в загальному обсязі перевезень.

Зміст відомостей, що подаються в автотранспортній накладній, визначається Конвенцією про договір міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом (КДПВ). Автомобільні тарифи встановлюються у розрахунку за перевезення однієї тонни вантажу залежно від відстані і можуть передбачати певні надбавки, знижки та штрафи із встановленої суми.

Окрім автотранспортної накладної, з вантажем слідують товаророзпорядчі документи: пакувальні аркуші, відвантажувальні специфікації, сертифікати якості та інші документи, потрібні для ввезення товару у країну покупця та перетинання транзитних країн.

Міжнародні автомобільні перевезення характеризуються такими рисами: - можливість забезпечити швидко та в повній цілості доставку вантажів у пункти призначення; - доставка вантажів до отримувача може здійснюватися без перевантаження; - велика мобільність перевезень; - висока ефективність при перевезеннях вантажів на невелику відстань (до 200 км); - ритмічність перевезення вантажів.

Водночас слід зважати на такі недоліки автомобільних перевезень: залежність від дорожньої мережі; складність управління вантажем, який знаходиться дуже далеко від керуючого [17,18].

Для забезпечення роботи господарства країни всі види транспорту повинні бути взаємопов'язані та працювати злагоджено при транспортуванні вантажів.

1.2. Характеристика міжнародних перевезень автомобільним транспортом

Розвиток ринку логістики будь-якої країни, у тому числі й України, залежить від стану її економіки. Його оператори забезпечують взаємодію учасників економічних відносин, пов'язують виробничі ланцюги, логістичні ланцюги поставок, дають змогу товарам знайти своїх покупців. Обсяги наданих у сфері логістики послуг безпосередньо залежать від рівня активності їх споживачів, динаміки виробництва, внутрішньої та зовнішньої торгівлі.

За оцінками експертів, протягом наступних двох-трьох років вітчизняний ринок логістичних послуг стабілізується й покаже стійке зростання на 6–9%. Цьому сприяє вигідне географічне розташування України, що дає змогу заробляти на транзиті вантажів з Азії до Європи і в зворотному напрямку, а також зростання експорту продукції.

Вітчизняні підприємства почали активно освоювати нові ринки, що підштовхує логістичну галузь до вдосконалення. Це означає, що буде зростати ринок контрактної логістики [19].

Вітчизняна логістика демонструє позитивні тенденції розвитку, здійснює вагомий вплив на економічний потенціал країни, стимулює розвиток суміжних, взаємопов'язаних галузей. Хоча ринок логістичних послуг України і перебуває в стадії розвитку, а темпи його зростання значно повільніші порівняно з іншими країнами, проте він є потенційно конкурентоспроможним [20].

Протягом 2015–2019 років ринок транспортних послуг України характеризувався стійким зростанням. Частка вантажних перевезень України автомобільним транспортом складає 69-73% від загального їх обсягу. У структурі міжнародних перевезень вантажів автомобільний транспорт займає вагому частку (9%) (табл. 1.4).

Таблиця 1.4

Динаміка та структура ринку вантажних перевезень

Показник	2015		2016		2017		2018		2019	
	млн. тон	%	млн. тон	%	млн. тон	%	млн. тон	%	млн. тон	%
Всього	1474	100	1543	100	1582	100	1643	100	1725	100
автомобільний транспорт ¹	1021	69,3	1086	70,4	1122	70,9	1206	72,4	1147	73,3
у т.ч. автопідприємства	109	-	123	-	126	-	134	-	139	-

Примітка: 1 з урахуванням перевезень, виконаних для власних потреб. Без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м.Севастополя та частини тимчасово окупованих територій у Донецькій та Луганській областях.

Джерело: сформовано та розраховано на основі даних Транспорт і зв'язок України : стат. зб. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://ukrstat.gov.ua/>.

Як можна побачити з наведених даних це єдиний вид транспорту, за яким спостерігаються сталі позитивні темпи зростання. Кожного року активно збільшується кількість підприємств, що надають послуги з перевезення вантажів, що свідчить про зростання рівня конкуренції на даному ринку.

Однак найбільша частка вантажних перевезень належить внутрішньому ринку України. Міжнародні вантажні перевезення автомобільним транспортом (табл. 1.5) займають найбільшу частку ринку, наступними є залізничний та трубопровідний транспорт.

Діяльність автотранспортних підприємств на ринку міжнародних вантажних перевезень характеризується експортом та імпортом (табл. 1.6).

Таблиця 1.5

Динаміка і структура ринку міжнародних вантажних перевезень за видами транспорту

Показник	2015		2016		2017		2018		2019	
	млн. тон	%	млн. тон	%	млн. тон	%	млн. тон	%	млн. тон	%
Всього	1474	100	1543	100	1582	100	1612	100	1725	100
автомобільний транспорт ¹	1021	69,3	1086	70,4	1122	70,9	1205	72,4	1147	73,3
залізничний транспорт ¹	644,3	43,7	635,6	41,2	616,8	39,0	589,9	36,6	575,5	33,4
морський транспорт ¹	3,3	0,2	3	0,2	2,3	0,1	1,9	0,1	2,1	0,1
річковий транспорт ¹	3,2	0,2	3,6	0,2	3,6	0,2	3,7	0,2	3,9	0,2
авіаційний транспорт ¹	0,6	0,0	0,7	0,0	0,8	0,1	0,8	0,0	0,9	0,1
трубопровідний транспорт ¹	97,2	6,6	106,7	6,9	114,8	7,3	109,4	6,8	112,6	6,5

Примітка: 1 з урахуванням перевезень, виконаних для власних потреб. Без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м.Севастополя та частини тимчасово окупованих територій у Донецькій та Луганській областях.

Джерело: сформовано та розраховано на основі даних Транспорт і зв'язок України : стат. зб. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://ukrstat.gov.ua/>.

Таблиця 1.6

Динаміка і структура ринку міжнародних вантажних перевезень автомобільним транспортом, тис. дол. США

Показник	2015	2016	2017	2018	2019	2019 до 2015, %
	Експорт					
Всього	5263155	5300545,6	5861406	5851423	5891523	111,9
Темпи зростання/зниження експорту, %	x	100,7	110,6	99,8	100,7	x
автомобільний транспорт ¹	249071	237949,1	273774	304438	314538	126,3
Темпи зростання/зниження експорту автомобільним транспортом, %	x	95,5	115,1	111,2	103,3	x
Імпорт						
Всього	1153394	989274,8	1213074	1464807	1664807	144,3
Темпи зростання/зниження експорту, %	x	85,8	122,6	120,8	113,7	x
автомобільний транспорт ¹	91845,4	114860,7	132793	142893	152893	166,5
Темпи зростання/зниження імпорту автомобільним транспортом, %	x	125,1	115,6	107,6	107,0	x

Джерело: сформовано та розраховано на основі даних Транспорт і зв'язок України : стат. зб. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://ukrstat.gov.ua/>.

Як можна побачити з таблиці, позитивною динамікою характеризуються як темпи зростання вантажних автомобільних перевезень по експорту так і по імпорту. Проте, темпи зростання імпортих перевезень протяг досліджуваного періоду значно більші ніж експортні, в процентному відношенню 66,6% проти 26,3%.

Власне така тенденція позитивно вплинула на зростання вантажообігу (рис. 1.3). Дослідженням встановлено що така тенденція забезпечена як змінами у структурі вантажоперевезень за видами транспорту а також зростанні кількості здійснених покупок через Інтернет-магазини, що зумовило зростання попиту на послуги логістичних операторів автомобільного транспорту.



Рис. 1.3. Динаміка обсягу автомобільних вантажооборотів в Україні в натуральному вираженні, млрд. т/км

Джерело: сформовано та розраховано на основі даних Транспорт і зв'язок України : стат. зб. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://ukrstat.gov.ua/>.

Зростання всього обсягу вантажообороту переважно припадає на автомобільний транспорт, оскільки обсяги перевезень іншими його видами практично не змінилися, а той і зменшилися (рис. 1.4). Чинником ризику автомобільних вантажооборотів є обмеження руху великогабаритного транспорту, які вводяться відповідно до погодних умов і можуть затримати доставку.

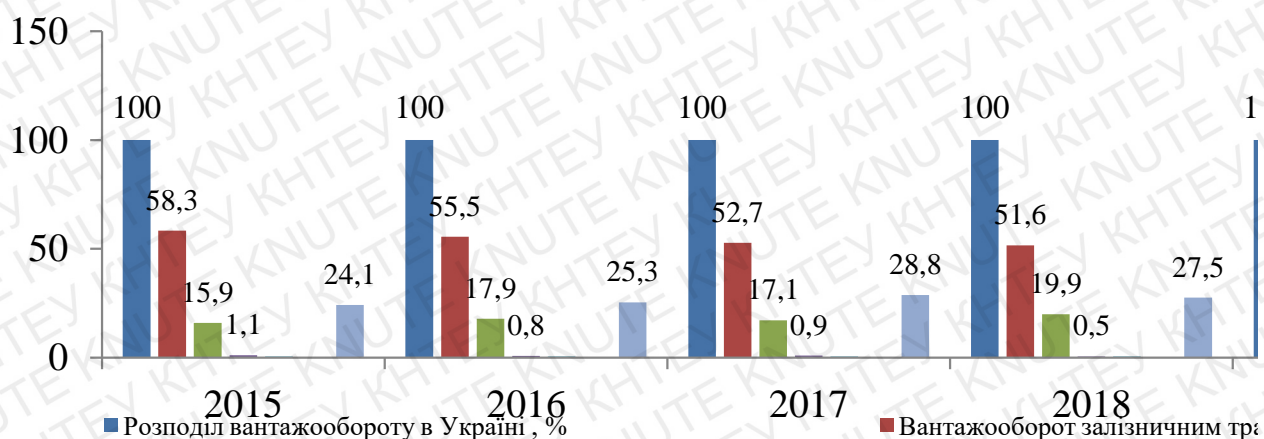


Рис. 1.4. Розподіл вантажообороту за видами транспорту, %

Джерело: сформовано та розраховано на основі даних Транспорт і зв'язок України : стат. зб. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://ukrstat.gov.ua/>.

Наглядним прикладом зростання перевезення автомобільним транспортом є і показник його в розрахунку на добу (рис. 1.5).

У товарній структурі експортних автомобільних вантажних перевезень переважають деревина і вироби з деревини (24,32%), готові харчові продукти (14,41%), недорогоцінні метали та вироби з них (9,33%) тощо.

У товарній структурі імпортованих автомобільних вантажних перевезень переважають полімерні матеріали, пластмаси та каучук (12,53%), продукція хімічної та пов'язаних з нею галузей промисловості (10,11%), вироби з каменю,

гіпсу, цементу, кераміки, скла (9,9%) тощо.

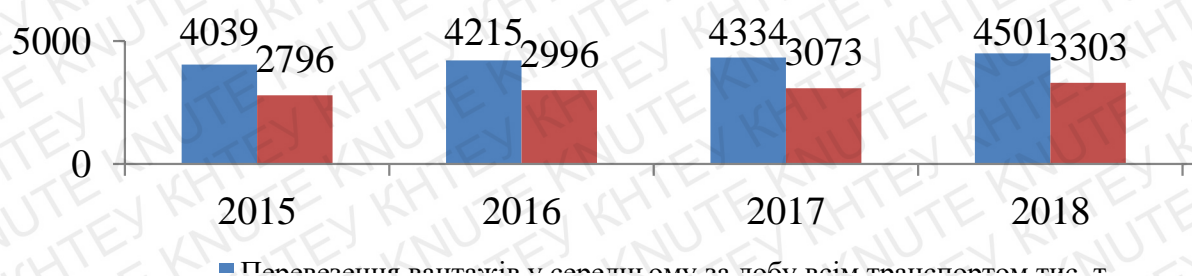


Рис. 1.5. Динаміка перевезення вантажів автомобільним транспортом у середньому за добу, тис. т

Джерело: сформовано та розраховано на основі даних Транспорт і зв'язок України : стат. зб. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://ukrstat.gov.ua/>.

У товарній структурі транзитних автомобільних вантажних перевезень переважають продукти рослинного походження (23,75%), механічне обладнання, машини та механізми тощо (9,89%), полімерні матеріали, пластмаси та каучук (9,36%) тощо.

В географічній структурі експортних (табл. 1.7) та імпорتنих (табл. 1.8) вантажних перевезень найбільшу частку займають: серед країн СНД – Російська Федерація, серед країн ЄС – Польща та Німеччина.

Таблиця 1.7

Експорт вантажів автомобільним транспортом за країнами призначення

Країни призначення	2015	2016	2017	2018	2019
Всього, млн т	14,4	17,3	18,6	21,0	22,2
Країни СНД, млн т	5,8	7,1	7,6	9,0	9,4
Країни ЄС, млн т	6,8	8,2	9,1	9,4	8,9
Європа, млн т	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Азія, млн т	1,3	1,6	1,5	1,6	2,0
Африка, млн т	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Америка, млн т	0,1	0,2	0,2	0,7	1,6

Джерело: сформовано та розраховано на основі даних Транспорт і зв'язок України : стат. зб. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://ukrstat.gov.ua/>.

Таблиця 1.8

Імпорт вантажів автомобільним транспортом за країнами відправлення

Країни відправлення	2015	2016	2017	2018	2019
Всього, млн т	17,6	21,8	24,1	29,2	28,9
Країни СНД, млн т	3,1	3,7	4,4	5,1	5,8
Країни ЄС, млн т	10,7	12,5	13,1	16,3	14,7
Європа, млн т	0,2	0,2	0,3	0,4	0,4
Азія, млн т	3,0	4,8	5,5	6,1	6,6
Африка, млн т	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2
Америка, млн т	0,5	0,5	0,7	1,1	1,2

Джерело: сформовано та розраховано на основі даних Транспорт і зв'язок України : стат. зб. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://ukrstat.gov.ua/>.

Залежно від країни відправлення вантажу лідерами транзиту (табл. 1.9) через територію України є: серед країн СНД – Російська Федерація та Молдова,

серед країн ЄС – Італія та Румунія.

Таблиця 1.9

Транзит вантажів автомобільним транспортом за країнами відправлення

Країни відправлення	2015	2016	2017	2018	2019
Всього, млн т	8,4	11,6	12,5	12,1	14,0
Країни СНД, млн т	3,3	4,4	4,5	4,5	5,5
Країни ЄС, млн т	3,5	4,8	5,2	4,4	4,9
Європа, млн т	0,4	0,7	0,8	0,6	0,9
Азія, млн т	1,1	1,5	1,9	1,8	2,5
Африка, млн т	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1
Америка, млн т	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1

Джерело: сформовано та розраховано на основі даних Транспорт і зв'язок України : стат. зб. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://ukrstat.gov.ua/>.

На ринку вантажних перевезень автомобільний транспорт є найбільш дорогим видом транспорту, порівняно з залізничним та іншими. Середня ціна на вантажні перевезення з Європи в Україну автомобільним транспортом вантажопідйомністю 20 т протягом 2015–2019 років збільшилася з 12 грн/км до 18 грн/км, тобто на 50%, а з України в Європу – на 47% (з 9,5 грн/км до 14 грн/км) (рис.1.6 та 1.7) [28].

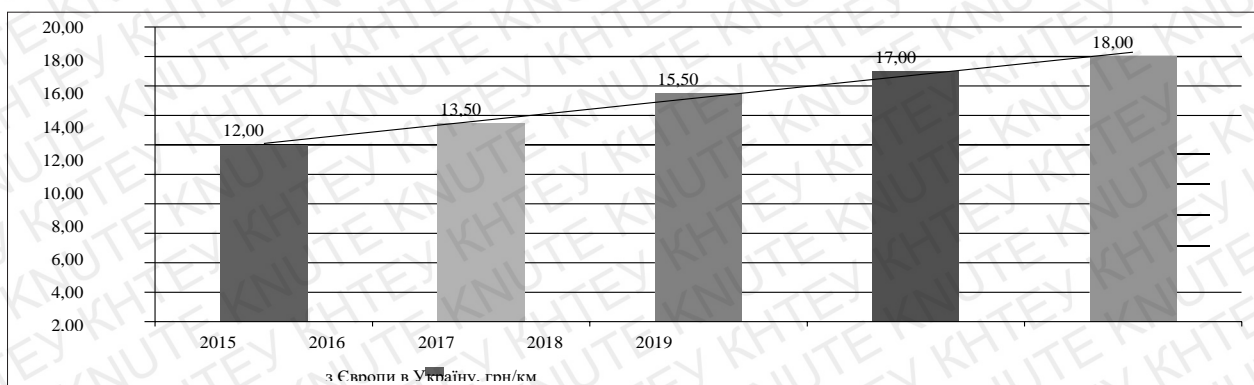


Рис. 1.6. Динаміка зміни цін на перевезення вантажів з Європи в Україну, тент 20 тонн

Джерело: Автоперевезення. Вантажні перевезення. Статистика цін [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://della.com.ua/>.

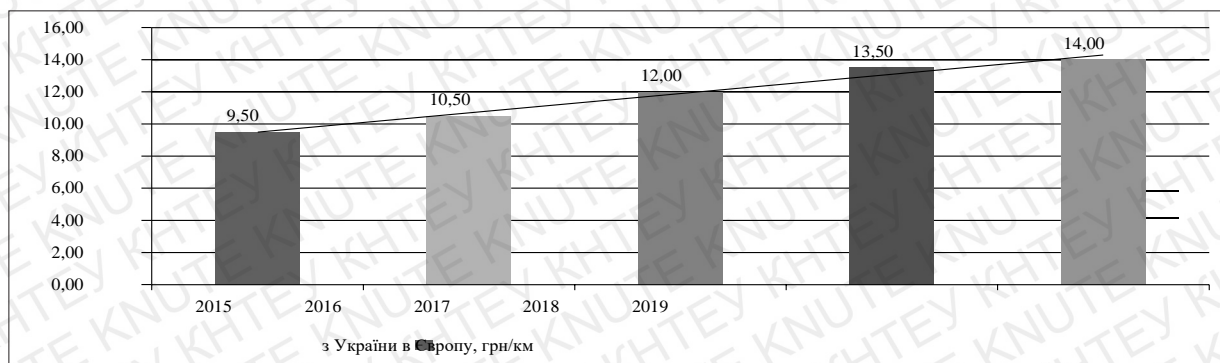


Рис. 1.7. Динаміка зміни цін на перевезення вантажів з України в Європу, тент 20 тонн

Джерело: Автоперевезення. Вантажні перевезення. Статистика цін [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://della.com.ua/>.

Така динаміка зростання обсягів перевезення не могла відбитися і на зростанні та розвитку ринку складської нерухомості, динаміка якої протягом років підтверджує тенденцію до зростання, яка розпочалась ще в кінці 2016. Основою рушійною силою стало загальне відновлення попиту з боку ринків роздрібною торгівлі та логістики, централізація (переміщення гравців з регіонів до столиці), покращення умов оренди у вигляді якісних приміщень, що сприяло зростанню обсягу валового поглинання та зменшення вакантності. Загалом, бізнес зберігає оптимізм щодо поживлення ділової активності у сегменті протягом року.

Річний обсяг валового поглинання (включаючи угоди з продажу для власного використання) склав приблизно 120 000 кв. м (+ 9% р/р). В структурі валового поглинання домінували великі ритейлери. Так, їх частка у структурі досягла 57%. Логістичні оператори посіли друге місце на ринку і їхня частка становить 31%.

Зростання попиту орендарів спостерігалось переважно в об'єктах під управлінням логістичних операторів. Зокрема, у 2017-2019 рр група логістичних компаній ZAMMLER розширила орендовані складські площі на 12 500 кв. м, у зв'язку із співпрацею із новими клієнтами. Знаковою угодою в сегменті складів логістичних операторів стала оренда Metro C&C 14 000 кв. м в складському комплексі FM Logistic у 1 півріччі 2017 року. В сегменті оренди тенденція до розширення існуючих площ також стала більш очевидною на ринку. Частка валового поглинання переважно складалася з переїздів, тому угоди з розширення склали близько 48 000 кв. м. в загальному обсязі, причому саме логістичні оператори із долею в 76% домінували в структурі даних угод. Також серед угод з оренди необхідно відзначити розширення національного логістичного оператора "НП Логістик", який додатково орендував 8 600 кв. м у складському комплексі Omega II. Також, логістичні оператори Kuehne+Nagel та Rhenus орендували до 5 000 кв. м кожен у складських комплексах FIM Service та West Gate Logistics, відповідно.

Як висновок можна сказати що автомобільний транспорт є могутнім сектором української економіки, що обслуговує практично всі галузі господарства і всі верстви населення, сприяє розвитку транспортно-економічних зв'язків і якості життя населення. Звичайно залишається багато проблем у галузі міжнародного сполучення,

якості дорожнього покриття та якості наших транспортних засобів. Ці проблеми потребують вирішення на законодавчому рівні, тому що від цього залежить подальший розвиток даної галузі української економіки. Потрібно встановити вимоги до транспорту, який займається даними перевезеннями, до дорожнього покриття всередині країни, особливо на дорогах міжнародного сполучення. Але в умовах кризової ситуації, яка склалася на сьогоднішній день, важко говорити про перспективи розвитку; стає зрозумілим, що у найближчі роки не можна очікувати на великі позитивні зрушення як в економіці в цілому, так і в транспортних перевезеннях зокрема. Особливо важкою може стати ситуація після конфлікту щодо постачання газу, адже це значно ускладнює стосунки України з її найближчими партнерами.

Висновки до 1 розділу

1. Таким чином на підставі викладеного вище можемо зробити висновки, що у сучасних умовах гнучка, надійна, недорога транспортна система, яка дозволяє здійснювати міжнародні перевезення, набуває вирішального значення. Оскільки, ефективність економічного співробітництва між країнами багато в чому залежить і від рівня розвитку міжнародного перевезення, яке покликане забезпечувати перевезення вантажів і пасажирів з однієї країни в іншу.

По-друге, не зважаючи на те, що в міжнародно-правовій літературі довгий час точилась дискусія щодо визначення поняття міжнародних перевезень. Всі вони зводили до того, що під міжнародними перевезеннями слід розуміти переміщення вантажів або пасажирів, що здійснюються з допомогою будь-якого виду транспорту, якщо таке переміщення має міжнародний характер: місце відправлення та місце призначення знаходяться на території різних країн. На мою думку, саме це розуміння міжнародного перевезення відповідає сучасним напрямкам розвитку міжнародно-правової науки у галузі міжнародних перевезень.

2. Автомобільний транспорт України здійснює значну частину перевезень на внутрішньому ринку та у міжнародному сполученні. Правовою основою цих

перевезень вантажів 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 і вантажів 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

3. Оцінка ефективності міжнародних вантажних перевезень в більшості випадків суб'єктивна і залежить від того, в чиїх 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 вантажовідправника, тому з точки зору власника вантажу ефективність перевезень тим вище, чим дешевше вони здійснюються. Для споживача ефективність перевезень визначається доступністю тарифу, забезпеченням збереження товару при транспортуванні та надійністю обслуговування. Для виконавця транспортних послуг з доставки товару ефективність перевезень тим вища, чим нижча їх собівартість, вищий рівень оплати за послуги, що надаються, і менше можливих санкцій за невиконання своїх обов'язків.

РОЗДІЛ 2

АНАЛІЗ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЛОГІСТИЧНОЇ КОМПАНІЇ ПАТ» УКРАЇНСЬКА АВТОМОБІЛЬНА КОРПОРАЦІЯ» ФІЛІЯ АВТОМОБІЛЬНИЙ ЦЕНТР КИЇВ»

2.1. Аналіз фінансово-економічної діяльності логістичної компанії ПАТ » Українська автомобільна корпорація» філія Автомобільний Центр Київ»

Автомобільний центр, входить до корпорації УкрАвто і є офіційним дилером автомобілів Mercedes-Benz, smart, Jeep, Kia, Chevrolet, ZAZ та Chery в Україні.

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, має повну назву: ПАТ» Українська автомобільна корпорація» філія Автомобільний Центр Київ», скорочена назва: УкрАвто

Організаційна структура компанії є лінійно-функціональною. Основний принцип управління ПАТ» Українська автомобільна корпорація» філія Автомобільний Центр Київ» - 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. Основними видами діяльності є технічне обслуговування та ремонт автотранспортних засобів, оптова торгівля деталями та приладдям для автотранспортних засобів; роздрібна торгівля деталями та приладдям для автотранспортних засобів; торгівля легковим та вантажним автомобільним транспортом; надання в оренду та лізинг автомобілів тощо.

Для оцінки діяльності ПАТ» Українська автомобільна корпорація» філія Автомобільний Центр Київ» необхідно проаналізувати основні фінансово-економічні показники його діяльності.

Протягом 2015-2019 рр. показники діяльності зазнали в цілому негативних змін. Чистий дохід від реалізації зменшився на 20392,5 тис. грн. в 2019 р. порівняно з 2018 роком. За цей час собівартість реалізації збільшилась на 104972 тис. грн. порівняно з 2018 р. Відставання зростання чистого доходу над зростанням

собівартості привело до зменшення валового прибутку від реалізації на -7336,5 тис. грн. порівняно з 2018 р. В 2019 році можна відмітити значне збільшення оборотних активів більш як на 1,5 рази за рахунок зменшення незавершених капітальних інвестицій, а основні фонди збільшились на 225335 тис. грн..

Необоротні активи збільшились 154594 тис. грн. (14,4 %) за рахунок збільшення дебіторської заборгованості. В цілому валюта балансу збільшилася на 30,2 %. Власний капітал підприємства зменшився на -2987041,5 тис. грн. , разом з тим в 2019 році поточні зобов'язання збільшилися вдвічі, або на 1648305 тис. грн. Підприємство для своєї діяльності користується кредитами банків.

Проаналізуємо фінансовий стан підприємства за допомогою наступних показників: рентабельності, фінансової стійкості, платоспроможності та ліквідності.

Проаналізуємо показники рентабельності, ліквідності та платоспроможності підприємства.

Показники рентабельності підприємства ПАТ» Українська автомобільна корпорація» філія Автомобільний Центр Київ» за 2015-2019 рр. показані в таблиці 2.1.

Таблиця 2.1

Показники рентабельності підприємства ПАТ» Українська автомобільна корпорація» філія Автомобільний Центр Київ» за 2015-2019 рр., у %

Показники	За рік					Абсолютне відхилення, ±	
	2015	2016	2017	2018	2019	2019 від 2018 рр.	2019 від 2015 рр.
Рентабельність капіталу (активу)	4,6	-79,35	-69,65	-12,2	-5,4	6,8	-10
Рентабельність власного капіталу	44,6	37,75	81,95	18,85	4,3	-14,55	-40,3
Рентабельність залученого капіталу	44,6	37,7	34,3	18,85	4,3	-14,55	-40,3

Джерело: укладено і розраховано автором на основі даних діяльності підприємства

Як показують розраховані показники рентабельності підприємство ПАТ» Українська автомобільна корпорація» філія Автомобільний Центр Київ» працює рентабельно, але при цьому в 2019 році коефіцієнт рентабельності активів зменшився з 4,6 в 2015 році до -5,4 в 2019 році, коефіцієнт рентабельності власного капіталу зменшився з 44,6 до 4,3.

Як показує підприємство являється значним гравцем на ринку автомобілів, що дозволяє говорити про значну його конкурентну позицію на ринку. Не менш важливого значення набуває його позиціонування на міжнародних ринках. Проведемо аналіз товарної структури імпорту продукції ПАТ» Українська автомобільна корпорація» філія Автомобільний Центр Київ» (табл.2.2).

Таблиця 2.2

Динаміка обсягів імпорту ПАТ» Українська автомобільна корпорація» філія Автомобільний Центр Київ» у розрізі основних товарних груп в 2015-2019 роки, млн. грн.

Показник	2015	2016	2017	2018	2019	2019/2015, у %
Легкові автомобілі	1571,2	313,6	354,1	1178,	1267,7	80,7
Вантажні автомобілі	528,7	163,8	118,7	397,5	616,2	116,5
Інша продукція	59,8	12,5	13,7	45	70,2	117,2
Всього	2159,8	489,9	486,6	1621,3	1954,1	90,5

Джерело: укладено і розраховано автором на основі даних про експортну діяльність підприємства

Проведемо аналіз показників ліквідності підприємства ПАТ» Українська автомобільна корпорація» філія Автомобільний Центр Київ» Прийнято вважати підприємство ліквідним, якщо його поточні активи перевищують поточні зобов'язання, але саме по собі це перевищення не дає повної характеристики ліквідності.

Показники ліквідності підприємства ПАТ» Українська автомобільна корпорація» філія Автомобільний Центр Київ» за 2015-2019 рр. показані в таблиці 2.3.

Таблиця 2.3

Динаміка показників ліквідності підприємства ПАТ» Українська автомобільна корпорація» філія Автомобільний Центр Київ» за 2015-2019 рр.

Показники	Нормативні значення	На кінець року					Абсолютне відхилення, ±	
		2015	2016	2017	2018	2019	2019-2018 рр.	2019-2015 рр.
Коефіцієнт покриття (поточної, загальної ліквідності)	1 – 2	0,5	0,4	0,3	0,2	0,3	0,1	-0,2
Коефіцієнт швидкої (термінової) ліквідності	0,5 – 0,8	0,3	0,2	0,2	0,1	0,2	0,1	-0,1
Коефіцієнт абсолютної ліквідності	0,15 – 0,2	0,03	0,2	0,1	0,1	0,1	0	0,07

Джерело: укладено і розраховано автором на основі даних діяльності підприємства

Розраховані коефіцієнти покриття та швидкої ліквідності ЛК ПАТ» Українська автомобільна корпорація» філія Автомобільний Центр Київ» 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.2.4).

Таблиця 2.4

Динаміка показників фінансової стійкості ПАТ «Українська автомобільна корпорація» філія Автомобільний Центр Київ» за 2015-2019 рр.

Показники	Нормативні значення	На кінець року					Абсолютне відхилення, ±	
		2015	2016	2017	2018	2019	2019 від 2018 рр.	2019 від 2015 рр.
Коефіцієнт платоспроможності (фінансової незалежності, автономності)	>0,5	0,1	0,2	-1,1	-1,3	-1,2	0,1	-1,3
Коефіцієнт фінансової стійкості	-	0,1	0,6	-0,9	-1,3	-0,4	0,9	-0,5
Коефіцієнт маневреності власних коштів	4-0,6	-4,8	1,2	1,3	1,4	1,4	6,2	0,01
Коефіцієнт забезпеченості власними оборотними коштами	>0,10	-0,5	-1,0	-1,5	-1,9	-1,7	0,1	-1,2

Джерело: укладено і розраховано автором на основі даних діяльності підприємства

Розрахуємо показники ділової активності підприємства (табл.2.5).

Таблиця 2.5

Динаміка показників ділової активності ПАТ» Українська автомобільна корпорація» філія Автомобільний Центр Київ» за 2015-2019 роки.

Показники	За рік					Абсолютне відхилення, ±	
	2015	2015	2017	2018	2019	2017 від 2016рр.	2017 від 2013рр.
Коефіцієнт оборотності активів	0,8	0,8	0,7	0,6	0,6	0,01	-0,1
Коефіцієнт оборотності дебіторської заборгованості	2,9	2,6	2,8	3,1	4,8	1,7	2,0
Коефіцієнт оборотності кредиторської заборгованості	0,9	0,8	0,5	0,4	0,3	-0,03	-0,5

Джерело: укладено і розраховано автором на основі даних діяльності підприємства

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. 2.5, коефіцієнт оборотності активів ЛК ПАТ» Українська автомобільна корпорація» філія Автомобільний Центр Київ». у 2019 р. зменшився.

Оборотність дебіторської заборгованості ЛК ПАТ» Українська автомобільна корпорація» філія Автомобільний Центр Київ» в 2015-2019 рр. є високою, що свідчить про помірні обсяги комерційного кредиту, який надається підприємством не надто платоспроможним замовникам. Оборотно́сть кредиторської заборгованості ЛК ПАТ» Українська автомобільна корпорація» філія Автомобільний Центр Київ» в 2018-2019 рр. помітно зменшилась, що свідчить про значне збільшення комерційного кредиту, який надається підприємству.

Коефіцієнт оборотності матеріальних запасів у ПАТ» Українська автомобільна корпорація» філія Автомобільний Центр Київ» знаходиться на високому рівні.

Коефіцієнт оборотності основних засобів показує ефективність використання основних засобів підприємства. ЛК ПАТ» Українська автомобільна корпорація» філія Автомобільний Центр Київ». фондоддача достатньо висока, найвищою була в 2015 році 23,9, а в 2019 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. Оцінка ефективності міжнародних перевезень автомобільним транспортом

Міжнародні автомобільні перевезення вантажів є однією з прибуткових галузей. На обсяги міжнародних автомобільних перевезень вантажів значно

впливають обсяги експорту-імпорту товарів між Україною та країнами-партнерами.

Ефективність, якість і надійність доставки є ключовими поняттями при управлінні доставкою вантажів. Зв'язок між ними достатньо складний (рис. 2.1).

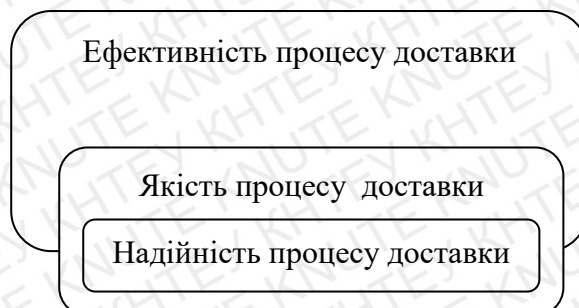


Рис. 2.1. Взаємозв'язок категорій ефективності, якості і надійності доставки

Джерело: сформовано та розроблено автором на основі дослідження

Оцінка *ефективності* завжди суб'єктивна, адже залежить від того, в чиїх інтересах і з точки зору якого учасника доставки вона здійснюється. Наприклад, з точки зору автотранспортного підприємства, чим вищий рівень доходів, тим більш ефективно організовано транспортне обслуговування клієнта. Але доходи перевізника – це витрати вантажовідправника, тому з позиції власника вантажу ефективність перевезень тим вища, чим дешевші вони для них. Загалом, для споживача транспортних послуг їх ефективність визначається доступністю тарифів, забезпеченням збереженості товарів при транспортуванні 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.

Кінцевим результуючим 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 (табл.2.6).

Таблиця 2.6

Розрахунок прибутку по кожному із маршрутів ПАТ» Українська автомобільна корпорація» філія Автомобільний Центр Київ» станом на 2019р.

№	Маршрут перевезення	Тариф за 1рейс, €	Витрати за 1 рейс €	Прибуток за 1рейс, €	К-сть рейсів	Прибуток до опод. €	Податок на прибуток, €	Чистий прибуток €
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	Київ - Варшава-Київ	2275	1931,6875	343,3125	119	32614,75	5870,625	26744
2	Київ – Прага - Київ	2625	2261,7625	363,2375	103	29785,5	5361,375	24424,125
3.	Київ –Мінськ -Київ	1812,5	1406,675	405,825	119	38553,375	6939,625	31613,75
4.	Київ- Таллін- Київ	2175	1756,8125	418,1875	109	36382,375	6548,875	29833,5
5.	Київ – Рига -Київ	2362,5	1782,0875	580,4125	94	43531	7835,625	28556,3
6.	Київ- Берлін -Київ	3562,5	2764,65	797,85	121	69413	12494,375	56918,625
7	Київ – Дортмунд-Київ	3850	2883,4	966,6	93	62829	11309,25	51519,75
8.	Київ – Роттердам -Київ	4037,5	3250,1625	787,3375	93	58263	10487,375	47775,625
9.	Київ -Гродно -Київ	1600	1225,4875	374,5125	96	28837,5	5190,75	23646,75
	Разом				951	400216,5	72045,875	321041,425

Джерело: укладено і розраховано автором.

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

Розрахуємо загальний прибуток по кожному із маршрутів за 2019 рік.

Отже від міжнародних перевезень підприємство отримало прибуток в розмірі 321,1 тис. євро, або по курсу 32,3 грн за євро 10433,8 тис. грн., що складає 35,1 (10433,8:29720*100) % від всього чистого прибутку отриманого підприємством в 2019 році.

Розрахунок собівартості перевезень за 2015-2019 роки показано в таблиці 2.7

У собівартості перевезень найбільшу частку складають витрати на паливо в 2019 році 80,4 %.

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

Рентабельність транспортного засобу, який доцільно підрахувати за формулою 1.11 рівна 25,8 %:

Рентабельність міжнародних перевезень нами запропоновано визначати двома способами за формулою 1.12 і 1.13 і вона відповідно рівняється 16,8 і 118,8 %.

Таблиця 2.7

Розрахункові значення витрат при здійсненні перевезень автомобільним сполученням за 2015-2019 роки

Розрахункові параметри	2015 рік	2016 рік	2017 рік	2018 рік	2019 рік
Вантажооборот, тис. ткм	16422,5	24911,3	24102,5	30345,0	38496,3
Витрати на паливо, тис. грн.	16271,3	20081,3	18782,4	25068,0	40222,4
Витрати на мастильні матеріали, тис. грн.	264,3	406,6	388,4	573,3	847,9
Витрати на ТО, тис. грн.	556,5	573,5	580,3	734,0	872,8
Витрати на автомобільні шини, тис. грн.	150,4	28,0	60,9	85,4	157,0
Амортизація рухомого складу, тис. грн.	58,4	48,1	52,3	230,4	231,9
Витрати на оплату праці, тис. грн.	2476,5	2635,3	2765,1	3100,3	3317,9
Витрати на оплату доріг, тис. грн.	168,9	170,3	173,4	174,1	180,9
Стоянки, тис. грн.	64,0	65,5	91,9	104,8	120,9
Витрати пов'язані з оформленням рейсу, тис. грн.	121,9	122,8	122,4	126,8	207,0
Інші витрати, тис. грн.	163,3	164,6	161,6	178,9	182,0
Загальногосподарські витрати, тис. грн.	194,0	195,6	197,9	210,9	215,5
Загальні витрати, тис. грн.	20239,3	24491,5	23376,4	30586,6	46556,0
Собівартість, грн./ткм	1,2	1,2	1,2	1,4	1,5
Тариф грн./ткм	1,5	1,5	1,5	1,6	1,9

Джерело: укладено і розраховано автором.

Динаміка ефективності міжнародних перевезень показана в таблиці 2.8.

Таблиця 2.8

Динаміка ефективності міжнародних перевезень за 2015-2019 роки

Найменування продукції	Роки				
	31.12. 2015	31.12. 2016	31.12. 2017	31.12. 2018	31.12. 2019
Вантажооборот, тис. ткм	20422,5	24911,3	24102,5	30345,0	38496,3
Середня ціна, грн./ткм	1,5	1,5	1,5	1,6	1,9
Чистий дохід від наданих послуг, тис. грн.	24373,8	30360,0	28812,5	38456,3	58556,3
Собівартість, грн./ткм	1,2	1,2	1,2	1,4	1,5
Собівартість міжнародних перевезень, тис. грн.	20238,8	24491,3	23376,3	30586,3	46556,3
Чистий прибуток, тис. грн.	3237,5	5182,5	4781,3	6316,3	9840,0
Ефективність міжнародних перевезень, %	16,6	21,3	20,8	20,5	21,0

Джерело: укладено і розраховано автором.

Ефективність міжнародних перевезень зросла з 16,6 % в 2015 році до 21 % в 2019 році.

Отже, як встановлено, показники вантажопотоку не характеризують увесь обсяг роботи транспорту. Система показників економічної оцінки використання транспортних засобів має враховувати вимоги ринку транспортних послуг, необхідність забезпечення конкурентоспроможності транспортних засобів. Для цього варто оцінювати рентабельність транспортного засобу та рентабельність транспортного підприємства.

Невід'ємним компонентом системи оцінки ефективності доставки 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 ІСО 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 доставки 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 логістичного 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. Можна доставити цілий автопоїзд скляного посуду або побутової електроніки, але з низькою якістю, внаслідок чого велика частина товару перетвориться на утиль, хоча привезено буде багато (продуктивність в тоннах висока) і за високим тарифом. Показники продуктивності і витрат характеризують привабливість послуг для клієнта, але не їх якість.

Замовника транспортних послуг можуть привернути наступні якісні характеристики перевезення вантажу:

- мінімальний термін доставки товару;
- збереження вантажу, що перевозиться;
- зручна процедура укладення договору;
- мінімальний термін від укладення договору до подачі під вантаження рухомого складу і виконання замовлення на доставку;
- зручність розрахунків за перевезення;
- своєчасне документальне підтвердження прийому (здача) вантажу перевізником;
- гарантії доставки товару в узгоджені терміни без запізнь;
- повна і достовірна інформація про умови перевезення, умови договору і місцезнаходження вантажу під час перевезення.

Раціональний рівень обслуговування визначається на основі компромісу двох взаємозв'язаних і різноспрямованих тенденцій:

- 1) збільшення доходів за рахунок залучення клієнтури наданням послуг вищої якості;
- 2) зниження доходів за рахунок зростання витрат на підтримку високих стандартів якості обслуговування.

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.

Найчастіше надійність логістичного обслуговування розуміється як дотримання перевізником зобов'язань щодо термінів доставки і відповідності умовам договору доставки. Надійність обслуговування виступає як синонім

гарантованості обслуговування споживача і мінімізації ризиків. Таке розуміння надійності тісно пов'язане з інформаційним забезпеченням процесу доставки. Необхідна випереджаюча інформація про терміни виконання замовлення.

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 мій погляд, *якість транспортного обслуговування* може бути охарактеризована наступними критеріями:

- *своєчасність перевезення* (перевезення вантажів мають бути розпочаті без запізнення і виконані в установленій термін);
- *повнота перевезень* (має бути прийнятий до перевезення весь обсяг вантажу);
- *збереження вантажу* (у процесі перевезення вантажу не повинно бути допущене його втрат та погіршення якості);
- *економічність перевезення* (забезпечення мінімізації витрат замовника на перевезення вантажів).

На підприємстві ЛК ПАТ» Українська автомобільна корпорація» філія Автомобільний Центр Київ» за останні роки не було нарікань від клієнтів на якість перевезень, вантаж доставлявся в основному вчасно і в повному обсязі.

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

1. Підприємство ПАТ» Українська автомобільна корпорація» філія «Автомобільний Центр Київ», на якому досліджується ефективність міжнародних перевезень автомобільним транспортом - українська компанія на ринку надання логістичних послуг. Займається регіональними та міжнародними вантажними перевезеннями автотранспортом, контейнеровозами, автопоїздами великого обсягу, вантажівками з ізотермічними і рефрижераторними причепами. А також має великий досвід у перевезеннях небезпечних вантажів.

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

Протягом 2015-2019 рр. показники діяльності зазнали в цілому негативних змін. Чистий дохід від реалізації зменшився на 20392,5 тис. грн. в 2019 р. порівняно з 2018 роком. За цей час собівартість реалізації збільшилась на 104972 тис. грн. порівняно з 2018 р.

2. Ефективність діяльності підприємства по міжнародним перевезенням це отриманий чистий прибуток, якість і надійність перевезень.

Міжнародні перевезення дають підприємству більше половини чистого прибутку (66,2%). Рентабельність міжнародних перевезень в 2019 році склала 16,8 %.

Разом з тим у підприємства є резерви удосконалення своєї діяльності на міжнародних ринках.

Підвищення продуктивності рухомого складу може бути досягнуто через покращення різних показників роботи автомобіля. При цьому можна зробити такі висновки:

- зі збільшенням технічної швидкості перевезень продуктивність рухомого складу в т/км і тоннах зростає;
- зі збільшенням відстані перевезень продуктивність рухомого складу в т/км збільшується, а в тоннах зменшується;

- під час зменшення часу простою рухомого складу під вантажно-розвантажувальними операціями за одну їздку продуктивність рухомого складу в тоннах і т/км зростає;

- зі збільшенням коефіцієнта використання пробігу продуктивність рухомого складу в тоннах і т/км зростає.

РОЗДІЛ 3

ШЛЯХИ УДОСКОНАЛЕННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА В МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ

3.1 Обґрунтування напрямків удосконалення ефективності міжнародних перевезень автомобільним транспортом ПАТ «Українська автомобільна корпорація» філія Автомобільний Центр Київ»

Одну з провідних ролей в економіці України відіграють автотранспортні перевезення, за допомогою яких здійснюється експорт та імпорт товарів. Беручи до уваги високий попит населення в автоперевезеннях вантажів, кожного року стрімко зростає число компаній, фірм та підприємств які надають такі послуги. Висока конкуренція між автотранспортними організаціями сприяє: постійному удосконаленню процесу вантажних перевезень, запровадженню прогресивних методів перевезень, покращенню супроводжуючого обслуговування, скороченню неефективних перевезень, організації прямих поставок товару від виробника до замовника. В цій галузі, як і в інших, існує ряд проблем, які потребують неабиякої уваги. Задля покращення ефективності доставки певного вантажу, слід забезпечити сприятливі умови для транзиту шляхом вирішення проблем та покращення системи міжнародних автомобільних перевезень.

Транспорт є однією з найважливіших галузей народного господарства, яка забезпечує виробничі і невиробничі потреби національної економіки та населення в усіх видах перевезень. Його ефективне функціонування є необхідною умовою стабілізації, структурних перетворень економіки, розвитку зовнішньоекономічної діяльності, задоволення потреб населення та суспільного виробництва у перевезеннях, захисті економічних інтересів України.

Формування національної економічної системи ринкового типу, намагання в перспективі увійти в Європейську економічну систему висувають перед Україною вимоги реорганізації транспортно-економічних зв'язків, підвищення основних техніко-економічних показників діяльності всіх видів транспорту, удосконалення інфраструктури тощо.

На сьогоднішній день, стан транспортних систем України не можна назвати задовільним. Більшу частину інфраструктурних об'єктів транспорту необхідно визнати застарілими та такими, що не відповідають сучасним вимогам щодо виконання своїх основних функцій. В першу чергу це стосується залізничного та автомобільного транспорту. Вагомою проблемою є те, що автомобільні дороги не відповідають європейським стандартам за багатьма показниками. Проблеми морського, річкового, повітряного видів транспорту пов'язані із значним моральним та фізичним зносом транспортних засобів. Для покращення стану транспортної галузі необхідне фінансове та законодавче сприяння держави.

В сучасних умовах господарювання в Україні гостро стоїть питання умов та реалізації транспортних перевезень. Міжнародні транспортні перевезення - одні з найскладніших операцій у міжнародному комерційному праві. Перевізники завжди прагнули максимально обмежити свою відповідальність, а вантажовідправники мають договірні зобов'язання перед своїми покупцями і теж прагнуть зменшити ризик втрати або псування перевезених товарів.

До головних проблем міжнародних автомобільних перевезень ПАТ» Українська автомобільна корпорація» філія Автомобільний Центр Київ» 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.

Одна з найбільших проблем – це проходження митниці. Інколи час проходження митниці складає до 8 годин. Через велику кількість документів перевірка затягується і це істотно впливає на тривалість перевезення. В зв'язку з останніми подіями у світі виникає недовіра до українських перевізників. Існують політичні розбіжності, що також впливає на проходження митних кордонів і призводить до затримки. Для вирішення цієї проблеми українська влада спростила

митне оформлення товарів. За рахунок цього підприємства-виробники із статусом великих платників податків будуть виконувати митне оформлення сировини для власного виробництва за ціною договору.

Спрощення сприятиме збільшенню виробництва, оптимізації витрат, створенню додаткових робочих місць і має вплинути на ціну продукту для кінцевого споживача. Важливо, що такий крок мінімізуватиме і ризики ухилення від сплати митних платежів.

В Україні запрацював iCarnet. Відповідно до п. 1 додатка 3 до Угоди про співробітництво між Державною митною службою України, Асоціацією міжнародних автомобільних перевізників України та Міжнародним союзом автомобільних перевізників України від 10.09.2004 р. книжка міжнародного дорожнього перевезення (МДП) «iCarnet» використовується для перевезення товарів під митним контролем та управлінням між двома митними органами, розташованими в межах митної території України, тобто книжка МДП «iCarnet» є засобом гарантування сплати митних платежів під час вказаного перевезення, але переміщення товарів через митний кордон України з використанням книжки МДП «iCarnet» не передбачено.

Також, для спрощення митних процедур були розроблені такі заходи: введено в дію модуль автоматизованої збірки даних баз Safe-TIR; кількість документів під час оформлення вантажу скоротилася із 124 до 36; до кінця 2015 року на пунктах пропуску на кордоні нашої держави залишилися лише прикордонники та митники.

Найістотнішими перешкодами щодо удосконалення управління міжнародними перевезеннями є особливості ринків і конкуренції; фінансові перешкоди; канали розподілу. Глобальний логістичний менеджмент має забезпечити збалансованість між витратами на подолання цих перешкод та потенційними вигодами від розвитку міжнародних перевезень [37,с.80–81]. Організація системи комплексного транспортно-експедиційного обслуговування, заснованої на термінальних технологіях і логістичних принципах, є методологічною основою і практичною базою для формування регіональних логістичних транспортно-розподільних систем, основними системоутворюваними елементами яких є термінальні комплекси й логістичні транспортно-розподільні центри. Упровадження логістичного підходу забезпечує прискорення руху матеріальних потоків та їх

безперервність, зниження витрат на просування продукції від місць виробництва до місць споживання на 30–40%, розвиток контейнерних і контрейлерних перевезень у мультимодальних сполученнях, забезпечення логістичного сервісу на рівні міжнародних стандартів. У результаті зростатиме конкурентоспроможність національного транспортно-логістичного комплексу, обсяги експорту транспортних послуг, ефективність використання транзитного потенціалу України [13].

Створення стабільної економічно ефективною системи вантажного транспорту та логістики є засобом підвищення конкурентоспроможності, якості та безпеки перевезень, задоволення потреб зовнішньої торгівлі, оптимального використання ресурсів в економіці країни. Товари повинні перевозитися вільно, швидко, надійно та ефективно, з найменшим впливом на довкілля та інших користувачів транспорту.

Вирішення проблеми підвищення ефективності управління міжнародними перевезеннями ПАТ «Українська автомобільна корпорація» філія «Автомобільний Центр Київ» потребує забезпечення ефективної координації і взаємодії різних видів транспорту, розвитку інтермодальних перевезень вантажів, 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. В таких умовах доцільним є створення багатофункціональних мультимодальних термінальних комплексів з митною обробкою вантажів, що забезпечують прискорення митного огляду й митного очищення вантажів; відповідальне зберігання вантажів на автоматизованих митних складах у зручному для клієнтів режимі; забезпечення необхідного сервісу й комплексності послуг.

Задля скорочення часу митного оформлення, підвищення якості огляду, зниження затримок вантажів доцільним є оснащення пунктів пропуску через кордон інспекційними оглядовими комплексами (ІОК) для неінтрузивного (без розкриття) огляду автомобільного, залізничного транспорту, великогабаритних контейнерів. Використання ІОК дозволяє обстежити важкодоступні місця транспортних засобів і розміщення товарів. Упровадження цих комплексів зменшує час митного контролю й підвищує його ефективність; збільшує пропускну здатність пунктів пропуску; суттєво скорочує трудомісткість та час митних процедур [12].

Одним із провідних напрямків розвитку міжнародних перевезень в Україні є ефективніше використання діючих МТК та створення нових. Розвиток МТК є пріоритетним напрямком державної транспортної політики України на шляху посилення інтеграції в міжнародну транспортно-економічну систему. Географічне положення України, проходження по її території євразійських МТК створює передумови для залучення значних інвестицій та технічної підтримки від країн, зацікавлених у розвитку транзитних транспортних коридорів, що безумовно сприятиме зростанню ефективності управління міжнародними перевезеннями. Це передбачає обов'язкове впровадження новітніх транспортних технологій та використання найсучасніших транспортних засобів для міжнародних перевезень [15].

Таким чином, основними перспективними напрямками підвищення ефективності управління міжнародними перевезеннями ПАТ «Українська автомобільна корпорація» філія «Автомобільний Центр Київ» є 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.

Проблеми автоперевезень вирішуються в різних міжнародних транспортних організаціях. Найбільше значення для розвитку міжнародних автоперевезень має робота Комітету з внутрішнього транспорту Європейської економічної комісії Організації Об'єднаних Націй, Європейської Конференції міністрів транспорту, Міжнародного Союзу автомобільного транспорту, Міжнародної Федерації експедиторських асоціацій, Координаційної транспортної Народи Міністрів транспорту країн-учасниць СНД.

Шляхами вирішення проблем та покращення системи міжнародних автомобільних перевезень ПАТ «Українська автомобільна корпорація» філія «Автомобільний Центр Київ» 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.

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.

Всі держави світу зацікавлені в ефективному регулюванні не тільки внутрішніх автомобільних перевезень, а й міжнародних. Характерною рисою правового регулювання у сфері міжнародних перевезень є те, що основні питання перевезень вирішуються міжнародними угодами, в яких визначаються умови міжнародних перевезень пасажирів і вантажів. Україна прагне підвищити темпи свого економічного розвитку і є учасником багатьох транспортних конвенцій

Основними причинами, що стримують розвиток міжнародних автомобільних перевезень у сфері зовнішньоекономічної діяльності України, є: невпорядкованість системи державного регулювання, особливо правового, щодо контролю на кордоні та справляння зборів; висока вартість послуг, що надаються митними брокерами, контрольними службами й транспортними терміналами; численні бюрократичні перепони при оформленні міжнародних перевезень; низька швидкість доставки пасажирів і вантажів; несприятлива криміногенна обстановка; брак комплексного, зокрема інформаційного обслуговування на шляху здійснення міжнародних перевезень; недостатність, а на окремих напрямках і відсутність комплексу нормативно-правових актів, що регулюють міжнародні перевезення та їх обслуговування.

Також існує гостра необхідність у розробленні нормативних документів, що дозволили би спростити процедури планування та організації автомобільних перевезень на території України.

Здійснення поетапної інтеграції до загальноєвропейської, світової транспортної системи шляхом розвитку міжнародних транспортних коридорів, дозволить стимулювати надходження іноземного капіталу, як наслідок, відбудеться вдосконалення транспортних технологій та загальне поліпшення національної транспортної інфраструктури.

Україна має всі необхідні стартові умови для формування сучасної системи транспортних комунікацій, що відповідає б європейським вимогам і стандартам. На наш погляд, до них слід віднести наступні:

- наявність кваліфікованого трудового потенціалу і передових науково-технічних розробок;
- вигідні природно-кліматичні і географічні характеристики території;
- наявність конкурентоздатних науково-технічних проектів, що пройшли відповідну експертизу і готові до реалізації;
- наявність затвердженої концепції створення і функціонування в Україні національної мережі міжнародних транспортних коридорів;
- достатня ресурсна база і рівень розвитку техніки і технологій.

У ході дослідження розроблені організаційні заходи щодо реалізації методичних положень по підвищенню економічної ефективності міжнародних

перевезень вантажів автотранспортом (рис. 3.1).

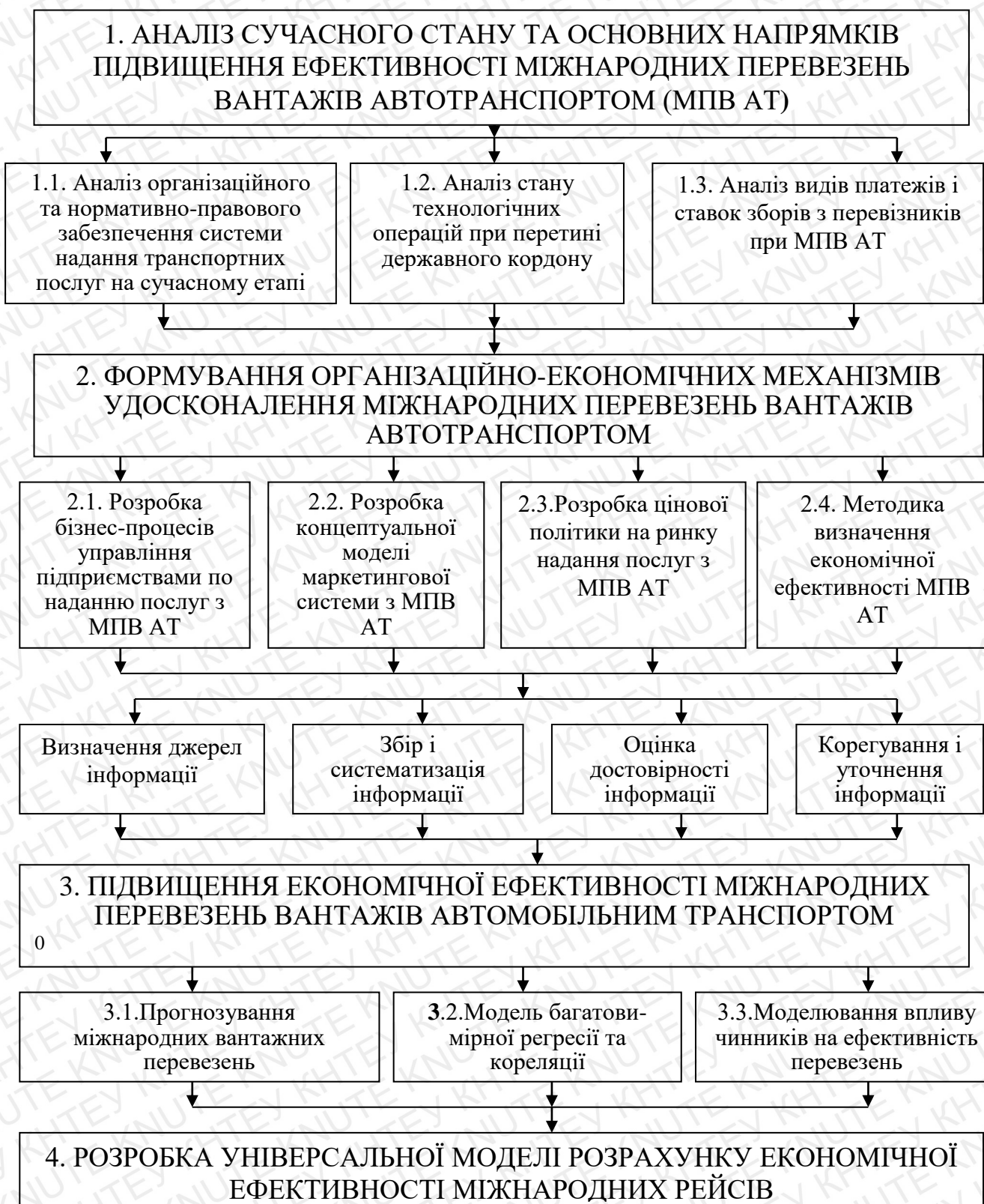


Рис. 3.1. Схема процесу підвищення економічної ефективності міжнародних перевезень вантажів автотранспортом ПАТ «Українська автомобільна корпорація» філія «Автомобільний Центр Київ»

Джерело: сформовано та розроблено автором на основі дослідження.

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 вантажів; другий етап характеризується розробкою теоретичних аспектів формування організаційно-економічних механізмів удосконалення міжнародних перевезень вантажів 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 вантажів.

На ефективність міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом ПАТ «Українська автомобільна корпорація» філія «Автомобільний Центр Київ» 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 перевезень автотранспортом провели дослідження за допомогою регресійно-кореляційного аналізу і у відповідній математичній моделі вони були враховані.

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.

По критерію Стюдента було перевірено вагомність коефіцієнтів регресії

Для визначення ціни за перевезення вантажів 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 перевезеннях вантажів 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 будинків та обладнання; податки; збори; величина яких обумовлена призначенням і потужністю автотранспортного підприємства, ступеню його технічного оснащення. Накладні витрати можуть бути скорочені за рахунок адміністративних витрат на 5%.

В результаті проведених досліджень впливу чинників і розробки

універсальної моделі розрахунку економічної ефективності міжнародного рейсу (1) проведені розрахунки економічного ефекту міжнародного рейсу Київ–Берлін–Київ автопоїзда у складі автомобіля-тягача MERCEDES-BENZ 1838 та напівпричепи-рефрижератора SCHMITZ (табл. 3.1).

Таблиця 3.1

Прогноз річного економічного ефекту експлуатації автопоїзда ПАТ «Українська автомобільна корпорація» філія «Автомобільний Центр Київ»

Показник	Варіант	
	Базовий	Розрахунковий
Ціна послуги, грн.	106875	106875
Повна собівартість, грн.	82939,5	78792,5
Прибуток, грн.	23935,5	28082,5
Зміна прибутку, грн.	-	+4147

Джерело: сформовано та розраховано автором на основі дослідження.

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..

Впровадження запропонованих методичних рекомендацій та програмного забезпечення сприятиме підвищенню ефективності міжнародних автоперевезень вантажів, прискорення термінів їх доставки, забезпечення збереження вантажів, впровадження прогресивних методів організації перевезень, посилення взаємної матеріальної відповідальності усіх учасників транспортного процесу та забезпечить одержання додаткового прибутку від експлуатації одного автопоїзда в сумі 4147 грн. за одну поїзду.

Проблеми розвитку транспортного комплексу, зокрема автомобільного, пов'язані з реформуванням інших галузей, оскільки обсяги продукції, промисловості, сільського господарства, будівництва та торгівлі переважно і визначають завантаженість транспортної системи. Сьогодні, на території України, сформувався цілий комплекс тіньових послуг, які надаються при нелегальних перевезеннях звичайних товарів, а також заборонених речовин та продукції. З приводу даної проблеми в Україні досить неефективно діє законодавство.

Державна політика у сфері взаємодії з ЄС має бути спрямована на підвищення

конкурентоспроможності українських перевізників і збільшення експорту транспортних послуг, ґрунтуватися на принципі недискримінації та реалізуватися в рамках торговельної і транспортної політики держави. Це дасть змогу створити сприятливі умови для українських експортерів транспортних послуг, удосконалення системи державного контролю в сегментах ринку міжнародних перевезень, у яких діє двостороння дозвільна система.

Важливим завданням є усунення численних бар'єрів під час переміщення вантажів через кордон України, адаптація митних процедур ЄС шляхом удосконалення митного законодавства, спрощення процедур прикордонного і митного контролю, приведення умов роботи прикордонних пунктів пропуску у відповідність із європейськими нормами.

Єдиний для всіх пунктів пропуску порядок перетину державного кордону України транспортними засобами, у тому числі транзитними, повністю відповідатиме вимогам міжнародних конвенцій та угод (Стамбульської конвенції про тимчасове ввезення, Конвенції про контейнери, Конвенції МДП тощо) і реалізації механізму „єдиного вікна”.

Важливими завданнями державної політики у сфері взаємодії з ЄС є:

- техніко-технологічна модернізація інфраструктури прикордонних переходів;
- обґрунтоване скорочення часу контрольних процедур, спрощення механізмів контролю у пунктах пропуску через державний кордон України;
- прискорений розвиток контейнерного сервісу;
- розвиток митних технологій, інформаційних систем та електронного документообігу, інфраструктури транзитних перевезень, що прискорюють доставку і митну обробку транзитних вантажів та формування багатофункціональної комплексної системи „Електронна митниця”;
- інтеграція в міжнародні митні бази даних, створення ефективної системи міждержавного обміну інформацією та контролю на прикордонних пунктах пропуску з повним переходом на безпаперове інформаційно-комунікаційне середовище;

- впровадження автоматизованих систем прискорення переходу залізничного рухомого складу з широкої на європейську колію;
- удосконалення системи збору та розповсюдження митної статистики, що дасть змогу створити систему моніторингу та прогнозування міжнародного транзиту вантажів;
- забезпечення ефективної системи контролю вагових і габаритних параметрів автотранспортних засобів на прикордонних переходах.

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. Галузь має високу частку приватної форми власності, яка обумовлює жорстку конкуренцію на ринку.

Пріоритети розвитку автомобільного транспорту такі:

- 1) забезпечення рівних умов конкуренції на ринку автотранспортних послуг;
- 2) підвищення ефективності перевезень, зниження транспортної складової в собівартості продукції;
- 3) підвищення дорожньої безпеки шляхом;
- 4) зниження рівня техногенного навантаження автомобільного транспорту на довкілля шляхом;
- 5) забезпечення конкурентоспроможності вітчизняного автомобільного транспорту на національному та міжнародному ринку транспортних послуг; шляхом:

Технологія транспортного процесу ПАТ» Українська автомобільна корпорація» філія Автомобільний Центр Київ» полягає в методах розрахунку і розробці маршруту перевезень. Ці методи розрахунку спрямовані на удосконалення транспортного процесу, ці методи засновані на застосуванні економіко-математичних моделей і зв'язані з використанням засобів обчислювальної техніки (рис.3.2).

Операції з транспортним засобом

Цикл перевезень

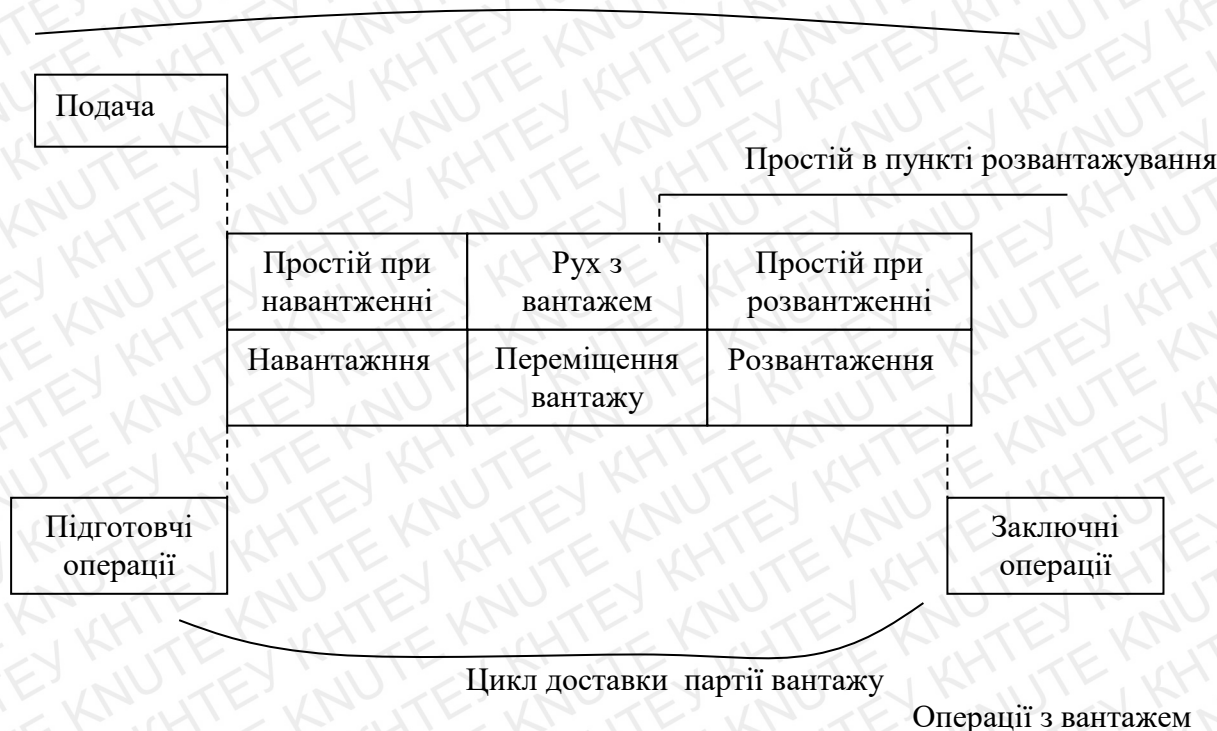


Рис. 3.2. Рекомендована схема інтегрованої системи ПАТ

Українська автомобільна корпорація» філія Автомобільний Центр Київ»

Джерело: сформовано та розроблено автором на основі дослідження.

При розробці маршрутів завезення і вивозу вантажів часто виникає задача, зв'язана з розвезенням вантажу між клієнтурою.

Оптимальний маршрут доцільно будувати з обліком наступних принципів:

- для скорочення нульового пробігу перше завантаження автомобіля необхідно робити в клієнтів, найбільше близько розташованих до підприємства;
- близько розташованих друг до друга клієнтів поєднувати в групи так, щоб обсяг вантажу, що вивозиться, був максимальний, при цьому по можливості виключити неодружений хід.

3.2. Оцінка запропонованих заходів удосконалення ефективності міжнародних перевезень ПАТ «Українська автомобільна корпорація» філія Автомобільний Центр Київ»

Виходячи з загальних критеріїв оптимізації транспортного процесу, як найбільше ефективну форму організації транспортно-експедиційного

обслуговування для конкретних умов приймається та з альтернативних форм, що забезпечує мінімум витрат на доставку вантажів.

Цей критерій можна представити в наступному вигляді: загальні приведені витрати на доставку вантажів; витрати на перевезення вантажів; витрати на виконання вантажно-розвантажувальних робіт; витрати, пов'язані з оформлення документів; витрати, пов'язані зі збереженням вантажів.

Для того, щоб збільшити ефективність використання рухливого складу фірми нам потрібно мінімізувати витрати. Виходячи з формули, існують витрати, що доцільно, краще сказати необхідно зменшити. Наприклад: витрати, зв'язані зі збереженням вантажів – розробляти маршрут перевезення вантажів таким чином, щоб збереження вантажу чи займало мінімум часу, чи приймати маршрут перевезення „від дверей до дверей”. Також можна зменшити витрати на виконання вантажно-розвантажувальних робіт для цього необхідно автоматизувати вантажно-розвантажувальні роботи – це виключення важкої ручної праці, тобто при автоматизації роль людей зводиться в основному до того, щоб програмувати роботу машин.

Займаючись виконанням вантажних перевезень, кожен чи автомобіль автопоїзд робить визначену роботу, що полягає в переміщенні деякої кількості вантажу на відстань між пунктами відправлення і призначення. Сукупність таких елементів транспортного процесу, як навантаження вантажу на автомобіль, пробіг автомобіля від пункту навантаження до пункту розвантаження і вивантаження, тобто звільнення автомобіля від вантажу, являє собою одну їзду автомобіля з вантажем.

По закінченню розвантаження автомобіль робить пробіг без вантажу до чергового місця навантаження. Тут їздка закінчується. З моменту початку нового навантаження починається нова поїздка.

Одним з техніко-експлуатаційних показників є тривалість однієї поїздки – сумарний час, затрачений на виконання кожного з елементів транспортного процесу:

Час затрачений автомобілем при перетині митних кордонів з вантажем за системою МДП, згідно табл. 3.2 – 2 години 10 хвилин (не враховуючи час простою в черзі)

Таблиця 3.2

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 МДП	10 хв	30 хв	60 хв	30хв	130 хв

Джерело: сформовано автором на основі дослідження.

Зменшення часу на простій автомобіля при виконанні вантажно-розвантажувальних робіт збільшується продуктивність рухливого складу. Продуктивність автомобіля визначається кількістю транспортної продукції, вироблювана автомобілем за визначений відрізок часу, наприклад за час його перебування в убранні, тобто за час роботи в плинні всього дня.

На початку будь-якого транспортного процесу приходиться проробляти один із самих трудомістких видів допоміжних робіт – навантаження, а в завершення транспортної роботи виконується операція розвантаження. Всі операції виконувані при навантаженні і розвантаженні і є тим часом простою автомобіля.

В інтересах раціональної організації вантажно-розвантажувальних робіт і скорочення тривалості простою в пунктах навантаження і вивантаження вантажів варто більш детально розглянути час простою, що у дійсності являє собою сукупність наступних елементів:- часу чекання,- часу маневрування,- часу, затрачуваного безпосередньо на навантаження і розвантаження, - часу оформлення документів.

В таблиці 3.3 розглянуто сумарна тривалість поїздки t_3 та операції, які виконуються за даний період часу .

Час власне навантаження і вивантаження відповідає комплексної тривалості операцій по переміщенню вантажу з його місця перебування на навантажувальній чи площадці звільненню рухливого складу від вантажу.

Таблиця 3.3

Сумарна тривалість поїздки t_{Σ} та операції, які виконуються за даний період часу

Час однієї поїздки(кругорейсу), t_{Σ}	Операції,що виконуються за даний період
Час,що витрачається на пошук замовлення для завантаження, ПЗ	1)оперативність на ринку транспортних ; 2)оперативність роботи відділу організації міжнародних перевезень; 3)зацікавленість сторін, що приймають участь у транспортному процесі.
Час, що витрачають на подачу ТЗ,тп	1)місце завантаження; 2)дорожні і погодні умови; 3)оперативність оформлення проїзних документів.
Час простою в пункті відправлення (під навантаженням), тп	1)спосіб завантаження; 2)вид вантажу; 3)тип навантажувально-розвантажу-вальних механізмів 4)консолідація вантажу; 5)готовність вантажу до транспортування.
Час на проходження митниці відправлення, оформлення товаросупроводжувальних документів, тпмв	1)оперативність проведення митних операцій; 2)наявність всіх необхідних товаросупроводжувальних документів; 3)наявність всіх необхідних документів для оформлення міжнародного перевезення; 4)оперативність роботи брокера; 5)оперативність роботи митного інспектора
Час на перетин митних кордонів з вантажем, тк	1)перевірка ТЗ; 2)перевірка та оформлення документів; 3)черга на пограничному переході.
Час руху автомобіля з вантажем, Трв	1)тип РС; 2)дорожні та погодні умови; 3)вибір раціонального маршруту перевезень; 4)надійність ТЗ; 5)конвювання,якщо це необхідно для вантажу.
Час на проходження митниці призначення, оформлення документів ,тпмп	1)оперативність проведення митних процедур; 2)оперативність роботи брокера; 3)наявність всіх необхідних товаросупроводжувальних документів; 4)наявність всіх необхідних документів для оформлення міжнародного перевезення
Час простою під розвантаженням, тр	1)оперативно організована робота по прийому вантажу 2)спосіб розвантажування 3)тип навантажувально-розвантажувальних механізмів; 4)наявність всіх необхідних товаросупроводжувальних документів;
Час, що витрачається на пошук зворотнього завантаження, тпзз	1)оперативність управлінських рішень; 2)ситуація на ринку транспортних послуг; 3)оперативність експедиторів; 4)оформлення необхідних документів.

Джерело: сформовано та систематизовано автором на основі дослідження.

Час оформлення документів затрачається для оформлення товаросупровідних документів для виконання міжнародних перевезень, (заповнення шляхового листа, ЦМР, книжки МДП), в основному завантажений автомобіль чекає на митниці відправлення, а брокер оформлює документи. В Україні час на оформлення документів = 24 год.

При виконанні перевезення вплинути на кожну операцію дуже

важко, так як в транспортному процесі задіяно дуже багато людей, підприємств, різні країни, погодні та дорожні умови, святкові та вихідні дні в країнах, обмеження для ТЗ в різних країнах, тому маршрут може бути прокладений через об'їзд та інше.

На даному підприємстві ПАТ» Українська автомобільна корпорація» філія Автомобільний Центр Київ» найбільше виконаних рейсів за 2016 рік по маршруту м. Київ (Україна) – м. Берлін (Німеччина) -м. Київ (Україна).

Таблиця 3.4

**Розрахунок часу кругорейсу для вантажних автопоїздів за маршрутом:
м. Київ (Україна) – м. Берлін (Німеччина) - м. Київ (Україна)**

N	Час кругорейсу, t	К-сть діб
1	2	3
1	Час простою в пункті відправлення під завантаженням	0,5
2	Час на проходження митниці відправлення, оформлення товаросупро-воджувальних документів	1
3	Час на перетин митних кордонів з вантажем	0,1
4	Час руху автомобіля з вантажем	2,5
5	Час на проходження митниці призначення, оформлення документів	0,5
Продовження таблиці 3.4		
1	2	3
6	Час простою під розвантаженням	0,5
7	Час простою під завантаженням	0,5
8	Час на проходження митниці відправлення, оформлення товаросупроводжувальних документів	0,5
9	Час руху автомобіля з вантажем	2,5
10	Час на перетин митних кордонів з вантажем	0,1
11	Час на проходження митниці призначення, оформлення товаросупроводжувальних документів	1
12	Час простою під розвантаженням	0,5
	Всього часу	10,2

Джерело: сформовано та розроблено автором на основі дослідження.

Отже, всього затрачено часу 10,2 доби для перевезення вантажу з Києва до Берліна і з Берліна до Києва.- це при кругорейсу, коли вантаж везеться в одну сторону і зворотну.

Для більшої наглядності скористаємося діаграмою (рис.3.3).

Проаналізувавши дані з таблиці 3.4 та рисунку 3.3 можемо зробити висновки, що найбільшим за розподілом є час руху з вантажем, час на завантаження/розвантаження, час на проходження митних процедур та час на пошук замовлення.

Для зменшення $t_{\text{ПМВ}}$ та $t_{\text{ПМП}}$ - часу на проходження митниці відправлення і призначення, оформлення документів в Україні в м. Київ, так як 80% вантажів

підприємство ПАТ «Українська автомобільна корпорація» філія «Автомобільний Центр Київ» експортує/імпортує в/з м. Київ, пропонуємо на базі підприємства відкрити митно-брокерський відділ, який буде займатися оформленням всієї необхідної документації для виконання міжнародних перевезень, декларування товарів.

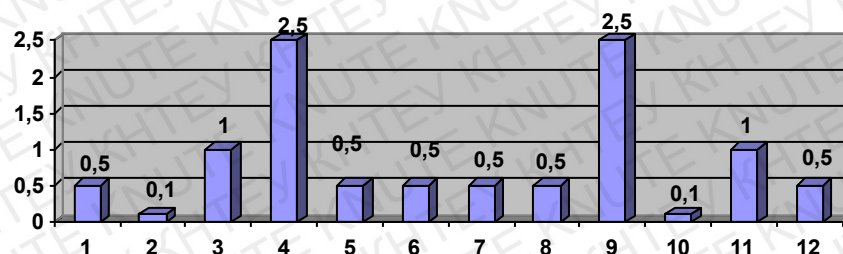


Рис. 3.3. Діаграма розподілу часу кругорейсу за маршрутом: м. Київ (Україна) – м. Берлін (Німеччина) - м. Київ (Україна)

Джерело: сформовано та розроблено автором на основі дослідження діяльності підприємства.

Митний брокер (посередник) - це підприємство, що здійснює декларування товарів і транспортних засобів, які переміщуються через митний кордон України, і має ліцензію на право здійснення митної брокерської діяльності, видану спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади в галузі митної справи. Митним брокером може бути тільки підприємство-резидент. Від імені цього підприємства декларування товарів і транспортних засобів, що переміщуються через митний кордон України, може здійснювати його відокремлений структурний підрозділ. Ліцензування діяльності митного брокера здійснюється відповідно до Закону України "Про ліцензування певних видів господарської діяльності".

Митний брокер виконує повноваження в обсязі, встановленому за дорученням особи, яку він представляє, здійснювати будь-які операції, пов'язані з пред'явленням митному органу товарів, транспортних засобів та документів на них до митного оформлення.

Митний брокер має право здійснювати свої функції з декларування товарів і транспортних засобів у будь-якому митному органі України.

Для ПАТ «Українська автомобільна корпорація» філія «Автомобільний Центр

Київ» відкриття митно-брокерського 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 завантаження, брокер маючи все непохідні документи може розпочинати оформлення документація для виконання міжнародних перевезень.

Так як брокер працює в транспортному підприємстві він може швидко реагувати на якісь зміни (наприклад при поломці автомобіля, заміні водія або напівпричепа).

На рисунку 3.4 показаний взаємозв'язок відділів підприємства ПАТ» Українська автомобільна корпорація» філія Автомобільний Центр Київ» з митно-брокерським відділом.

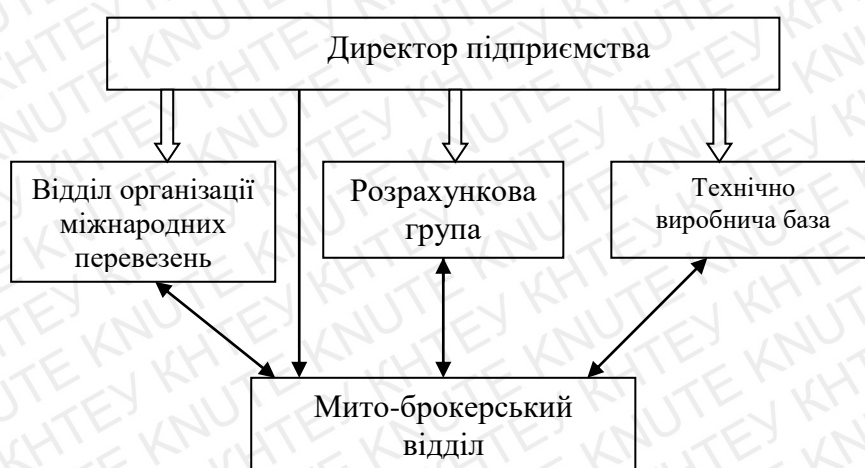


Рис.3.4 Зв'язок відділів підприємства з митно-брокерським відділом.

Джерело: сформовано автором на основі дослідження.

Підприємство зможе впливати на $t_{\text{ПМВ}}$ та $t_{\text{ПМП}}$ - часу на проходження митниці відправлення і призначення ,оформлення документів в м. Київ і скоротити його на 1 добу, тобто завантаження і митне оформлення можна, як і на досвіді іноземних компанії, проходити за 1 добу.

Митно-брокерський відділ буде плідно працювати з 3 основними відділами. Відділ організації міжнародних перевезень буде надавати всю необхідну інформацію про маршрут перевезення, організацію завантаження /розвантаження та інше. Технічно-виробнича база буде представляти всі необхідні документи на водіїв та рухомий склад.

Митно-брокерський відділ складається з 1 чоловіка. Витрати – це заробітна плата і нарахування на заробітну плату в розмірі 22 %.

Річні витрати складуть : $B = 5500 * 1,22 * 12 = 80,5$ тис. грн.

Розрахункова група всю необхідну інформація про експортера/імпортера, умови поставки, договору, розрахунки.

Таблиця 3.5

Оптимізація часу кругорейсу шляхом відкриття митно-брокерського відділу на ПАТ» Українська автомобільна корпорація» філія Автомобільний Центр Київ»

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

Джерело: сформовано та розроблено автором на основі дослідження.

Порівнюючи дані з таблиці 3.4 та таблиця 3.5 отримуємо рисунок 3.5.

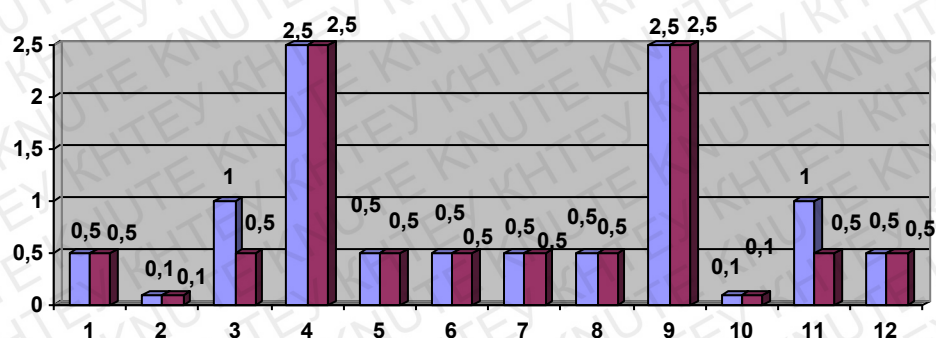


Рис.3.5. Порівняльна характеристика складових часу поїздки (кругорейсу) без та з митно-брокерським відділом на підприємстві

Джерело: сформовано та розраховано автором на основі дослідження.

Таблиця 3.6

Загальний час (кругорейсу)

Підприємство	Загальний час, доба
Без митно-брокерського відділу	10,2
З митно-брокерським відділом	9,2

Джерело: сформовано автором на основі дослідження.

З розрахунків видно, що при відкритті митно-брокерського відділу загальний час кругорейсу скоротиться на 9,8%.

Отже, за рахунок проведених заходів використання системи “СМАП-КАРТ” і розміщення АЗС по маршруту перевезення вантажів, 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 1,04 грн, то при стабільній ціні витрати на паливо складуть 0,91 (1,04:1,15) грн, а це дасть додаткового прибутку 0,13 грн з 1ткм. Якщо по прогнозу на 2023 рік вантажообігу міжнародних перевезень збільшиться проти 2021 року на 10 % і складе 51238,8 тис. ткм, то за рахунок цього прибуток збільшиться на 8566,6 тис. грн.

Таблиця 3.7

**Прогноз показників ефективності міжнародних перевезень ПАТ»
Українська автомобільна корпорація» філія Автомобільний Центр Київ»
на 2021-2023 роки**

Найменування показників	Роки		
	2021	2022	2023
Вантажообіг, тис. ткм	42346,3	46581,3	51238,8
Середня ціна, грн/ ткм	1,9	1,9	2,0
Чистий дохід від наданих послуг, тис. грн	64366,3	71735,0	79932,5
Собівартість , грн./ ткм	1,4	1,4	1,4
Собівартість міжнародних перевезень, тис. грн.	45733,8	51240,0	56875,0
Чистий прибуток, тис. грн	10340,5	16805,9	18907,1
Ефективність міжнародних перевезень, %	21,1	29,3	29,6

Джерело: сформовано та розраховано автором на основі дослідження.

За рахунок скорочення витрат на паливо і деяке підвищення ціни перевезень ефективність перевезень підвищиться з 21,1 % у 2021 році до 29,6 % в 2023 р.

Висновки до 3 розділу

1. 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.

2. Дослідження процесу доставки вантажів у міжнародному сполученні була розглянута сумарна тривалість їздки тї 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

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.

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 законодавчої бази, податкової та інвестиційної політики та інше.

Зменшення витрат на паливно-мастильні матеріали дадуть можливість скоротити собівартість перевезення 1 ткм на 0,15 грн.

З митно-брокерським відділом підприємство зможе скоротити час кругорейсу з 10,2 доби до 9,2 доби, скорочуємо час на 9,8%, а прибуток від виконаних рейсів збільшиться.

ВИСНОВКИ

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

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

Правовою основою цих перевезень вантажів 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 і вантажів 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 автоперевезень регулюють міжнародні договори, основний зміст яких спрямований на регламентацію митного проходження вантажів.

Оцінка ефективності міжнародних вантажних перевезень в більшості випадків суб'єктивна і залежить від того, в чий 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 вантажовідправника, тому з точки зору власника вантажу ефективність перевезень тим вище, чим дешевше вони здійснюються.

Підприємство ПАТ» Українська автомобільна корпорація» філія Автомобільний Центр Київ», на якому досліджується ефективність міжнародних перевезень автомобільним транспортом - українська компанія, яка з 2008 року на ринку надання логістичних послуг. Займається регіональними та міжнародними вантажними перевезеннями автотранспортом, контейнеровозами, автопоїздами великого обсягу, вантажівками з ізотермічними і рефрижераторними причепами. А також має великий досвід у перевезеннях небезпечних вантажів.

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

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

В основному автотранспортом підприємства вантажі перевозяться в Білорусь, країни Прибалтики, Польщу, Німеччину, Чехію. Автотранспортом підприємства здійснюється експорт і імпорт продукції.

Найбільше поїздок в 2019 році було здійснено в Берлін.

Міжнародні перевезення прибуткові і в складі чистого прибутку складають більшу частину 63 %. Рентабельність міжнародних перевезень 16,3 %.

Міжнародні автотранспортні перевезення мають також і проблеми та ризику.

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

Ризики перевезень мають різні причини: аварійні ситуації, погодні умови, небезпечні дороги по Україні, перевтома водіїв.

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

Для вирішення цієї проблеми українська влада спростила митне оформлення товарів. За рахунок цього підприємства-виробники із статусом великих платників податків будуть виконувати митне оформлення сировини для власного виробництва за ціною договору.

Спрощення сприятиме збільшенню виробництва, оптимізації витрат, створенню додаткових робочих місць і має вплинути на ціну продукту для кінцевого споживача. Важливо, що такий крок мінімізуватиме і ризики ухилення від сплати митних платежів.

Задля скорочення часу митного оформлення, підвищення якості огляду, зниження затримок вантажів доцільним є оснащення пунктів пропуску через кордон інспекційними оглядовими комплексами (ІОК).

Створення стабільної економічно ефективною системи вантажного транспорту та логістики є засобом підвищення конкурентоспроможності, якості та безпеки перевезень, задоволення потреб зовнішньої торгівлі, оптимального використання ресурсів в економіці країни. Товари повинні перевозитися вільно, швидко, надійно та ефективно, з найменшим впливом на довкілля та інших користувачів транспорту.

Витрати на автомобільне паливо та мастильні матеріали є однією із головних статей витрат. Питома вага цієї статті в експлуатаційних витратах при міжнародних перевезеннях вантажів складає 27%. 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 сторону.

Транспортний процес - це всі дії, що відбуваються з моменту одержання документів на перевезення вантажу до моменту доставки

вантажу вантажоодержувачу й оцінки у відповідних документах факту про доставку вантажу.

Технологія транспортного процесу 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.

Для того, щоб збільшити ефективність використання рухливого складу фірми нам потрібно мінімізувати витрати. Виходячи з формули, існують витрати, що доцільно, краще сказати необхідно зменшити,

Наприклад: витрати, зв'язані зі збереженням вантажів – розробляти маршрут перевезення вантажів таким чином, щоб збереження вантажу чи займало мінімум часу, чи приймати маршрут перевезення „від дверей до дверей”.

Також можна зменшити витрати на виконання вантажно-розвантажувальних робіт для цього необхідно автоматизувати вантажно-розвантажувальні роботи – це виключення важкої ручної праці, тобто при автоматизації роль людей зводиться в основному до того, щоб програмувати роботу машин.

Для скорочення втрат часу на перевезення пропонується на підприємстві скоротити час на митне обслуговування за рахунок створення митно - брокерського відділу, який буде оперативно оформляти всі необхідні документи, і дасть скоротити час в дорозі на 1 годину. Необхідно скоротити час на навантаження і розвантаження, але це залежить від клієнтів, які замовляють автотранспорт для перевезень.

Для ПАТ» Українська автомобільна корпорація» філія Автомобільний Центр Київ» відкриття митно-брокерського 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 завантаження, брокер 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. Ткаченко А.М. Міжнародні автоперевезення: економічні та управлінські аспекти. — Л.: Львівський банк івський коледж НБУ, 2015. — 203 с.
2. Майборода М.Е., Беднарский В.В. Грузовые автомобильные перевозки. — К., 2018. — 514 с.
3. Бондарев С.І. Методичний посібник з дисципліни «Організація міжнародних автомобільних перевезень». - К.: НУБіП, 2014. – 402 с.
4. Ширяєва С.В. Аналіз стану міжнародних автомобільних перевезень// Вісник Національного транспортного університету. Серія «Технічні науки». Науково-технічний збірник. – К. : НТУ, 2016. – Вип. 1 (34)- 87 с..
5. Яновицька А. В. Договір міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом: монографія. Львів: Видавництво «Растр-7», 2019. 180с.
6. Болдовська К. П. Шляхи активізації інноваційної діяльності підприємств автотранспортного комплексу України у контексті міжнародного співробітництва та євроінтеграції / К. П. Болдовська, Є. Ж. Зам'ятіна, Д. В. Лиженков // Проблеми і перспективи розвитку підприємництва : зб. наук. праць Харківського національного автомобільно-дорожнього університету. – Харків : ХНАДУ. – 2016. – № 4 (15), Т. 2. – С. 4-7.
7. Болдовська К. П. Сучасний стан і шляхи підвищення ефективності роботи автотранспортного комплексу України у контексті розвитку транскордонного співробітництва / К. П. Болдовська, Д. В. Лиженков, Р. С. Цубера // Проблеми і перспективи розвитку підприємництва : зб. наук. праць Харківського національного автомобільно- дорожнього університету. – Харків : ХНАДУ. – 2017. – № 3 (18), Т. 2. – С. 4-8.
8. Чернявська Т. А. Стратегічні напрями розвитку транспортно-комунікативної системи України в контексті забезпечення національної безпеки і самодостатності // Економічний вісник Національного гірничого університету. – 2015. – № 3. – С. 68-76.

9. Мітеллаєва К. О. Наукові засади функціонування регіональної транспортної системи // Вісник Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля. – 2014. – № 1(208). – С. 98-102.
10. Рогальський Р. Б. Динаміка розвитку параметрів і показників функціонування пасажирських транспортних систем значних міст: дис. ... кандидата техн. наук: 05.22.01 / Рогальський Роман Богданович. – Х., 2015. – 154 с.
11. Ільченко Д. А. Механізм державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу // Вісник ОНУ ім. І. І. Мечникова. – 2017. – Т. 22. – Вип. 3(56). – С. 48-53.
12. Скочук М. П. Занепад автомобільного транспорту в результаті імітації реформ // Економіст. Наука і практика. Бізнес-аналітика [електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ua-ekonomist.com/6301-zanepad-avtomoblnogo-transportu-v-rezultat-ntacyireform.html>.
13. Павлюк А. В. Соціальні аспекти економічних процесів ринку послуг автомобільного транспорту в регіоні // Наукові записки Інституту законодавства Верховної ради України. – 2016. – № 1. – С. 190-196.
14. Валіулліна З. В. Сучасні тенденції розвитку ринку пасажирських перевезень на автомобільному транспорті // Економічний аналіз. – № 1. – Том 14. – 2013. – С. 38-45.
15. Савчук О. В., Захарова О. В. Стратегічна напрямки розвитку потенціалу національної транспортної системи України // Вісник Маріупольського державного університету. Серія: Економіка. – 2011. – Вип. 2. – С. 42-52.
16. Козаченко Д. М. Транспортне забезпечення експорту українських товарів до Європейського Союзу / Д. М. Козаченко, А. М. Окороков, С. В. Гревцов // Вісник Академії митної служби України. Серія : Технічні науки. - 2014. - № 2. - С. 141–148.
17. Мельник Ю. Формування стратегічних пріоритетів України на міжнародному ринку послуг / Ю. Мельник // Вісник ТНЕУ. – № 4. – 2007. – С. 72–84.

18. Мямлін С. В. Підвищення конкурентоспроможності залізниць за рахунок використання бімодальних технологій перевезень / С. В. Мямлін, Д. М. Козаченко, С. В. Гревцов // Українські залізниці. – 2014. – № 12. – С. 20–23.
19. Лиса С.С. Ринок логістичних послуг в Україні: динаміка, структура перспективи. URL : [http://tr.knteu.kiev.ua/files/2017/24\(tom2\)/6.pdf](http://tr.knteu.kiev.ua/files/2017/24(tom2)/6.pdf) (дата звернення: 04.03.2019).
20. Альошинський, Є.С. Пропозиції щодо розроблення положень типового технологічного процесу роботи прикордонних передавальних станцій України [Текст] / Є.С. Альошинський, О.С. Пестременко-Скрипка, О.В. Невзорова // Зб. наук. праць УкрДАЗТ. – 2012. – Вип. 131. – С.18–26.
21. Sałek R. Zarządzanie i analiza możliwości rozwoju systemów transport intermodalnego w Polsce // Logistyka. – 2014. – № 3. – P. 559-563.
22. Rodrigue, J-P (2016) “The Role of Transport and Communication Infrastructure in Realising Development Outcomes”, in J. Grugel and D. Hammett (eds) The Palgrave Handbook of International Development. London: Palgrave Macmillan, pp. 595-614.
23. Vickerman, R. (2012) Recent Developments in the Economics of Transport, London: Edward Elgar Publishing.
24. Vogel, H.L. (2012) Travel Industry Economics: A Guide for Financial Analysis, New York: Cambridge University Press.
25. Laird, J.J. and A.J. Venables (2017) “Transport investment and economic performance: A framework for project appraisal”, Transport Policy, Vol. 56, pp. 1-11.
26. United Nations Development Programme (2009) Human Development Report 2009, Overcoming barriers: Human mobility and development. New York: Palgrave Macmillan.
27. Транспорт і зв'язок України : стат. зб. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://ukrstat.gov.ua/>.
28. Автоперевезення. Вантажні перевезення. Статистика цін [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://della.com.ua/>.

ДОДАТКИ

Додаток А

Додаток 1
до Національного положення (стандарту) бухгалтерсь
1 «Загальні вимоги до фінансової звітності»

Дата (рік, місяць, число)
Підприємство ПАТ» Українська автомобільна корпорація» за
філія Автомобільний Центр Київ» за ЄДРПОУ
Територія за
Організаційно-правова форма господарювання приватна за КОПФГ
Вид економічної діяльності за КВЕД
Середня кількість працівників
Адреса, телефон Україна, 01024, місто Київ, ВУЛИЦЯ
ВЕЛИКА ВАСИЛЬКІВСЬКА

КОДИ

Одиниця виміру: тис. грн. без десяткового знака

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

**Баланс (Звіт про фінансовий стан)
на 31.12.2015р.**

Форма № 1

Код за ДКУД 1801001

Актив 1	Код рядка 2	На початок звітнього періоду 3	На кінець звітнього періоду 4
I. Необоротні активи			
Нематеріальні активи	1000	2997	3278
первісна вартість	1001	6550	7254,5
накопичена амортизація	1002	3553	3976,5
Незавершені капітальні інвестиції	1005	1493	8582,5
Основні засоби	1010	408605,5	396737
первісна вартість	1011	435516	451693,5
знос	1012	26910,5	54956,5
Інвестиційна нерухомість	1015	0	0
Довгострокові біологічні активи	1020	0	0
Довгострокові фінансові інвестиції: підприємств	1030	2157	168199,5
інші фінансові інвестиції	1035	463925,5	463921,5
Довгострокова дебіторська заборгованість	1040	8776,5	19966
Відстрочені податкові активи	1045	0	0
Інші необоротні активи	1090	0	0
Усього за розділом I	1095	887954,5	1060684,5
II. Оборотні активи			
Запаси	1100	249718,5	181036,5
Виробничі запаси	1101	69128,5	25902
Незавершене виробництво	1102	95833,5	70916
Готова продукція	1103	84423,5	83826
Товари	1104	333	392,5
Поточні біологічні активи	1110	0	0
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	1125	637205	238301
первинна вартість	1126	0	0
резерв сумнівних боргів	1127	0	0
Дебіторська заборгованість за розрахунками: за виданими авансами	1130	14080,5	4104
з бюджетом	1135	112610	228671,5
у тому числі з податку на прибуток	1136	75501	206134
розрахунків	1145	0	0
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	1554,5	1518,5
Поточні фінансові інвестиції	1160	0	0
Гроші та їх еквіваленти	1165	49350,5	39990,5
Готівка	1166	3	4,5
Рахунки в банках	1167	49347,5	39986
Витрати майбутніх періодів	1170	17254	20934,5
Інші оборотні активи	1190	9771,5	6416,5
Усього за розділом II	1195	1091544,5	720973
Баланс	1200	1979499	1781657,5
	вибуття		
	1300		

Пасив	Код рядка	На початок звітної періоду	На кінець звітної періоду
1	2	3	4
I. Власний капітал			
Зареєстрований капітал	1400	11051,5	11051,5
Капітал у дооцінках	1405	166808	148828
Додатковий капітал	1410	44669,5	121,5
Резервний капітал	1415	3796	3796
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	268204,5	20665
Неоплачений капітал	1425	0	0
Вилучений капітал	1430	0	1
Усього за розділом I	1495	494529,5	184463
II. Довгострокові зобов'язання і забезпечення			
Відстрочені податкові зобов'язання	1500	25948	22959,5
Довгострокові кредити банків	1510	0	0
Інші довгострокові зобов'язання	1515	0	0
Довгострокові забезпечення	1520	14469	17275
Довгострокові забезпечення витрат персоналу	1521	11363,5	11638
Пенсійні зобов'язання	1505	10195	12248
Усього за розділом II	1595	50612	52482,5
III. Поточні зобов'язання і забезпечення			
Короткострокові кредити банків	1600	704707	926942
Поточна кредиторська заборгованість за: довгостроковими зобов'язаннями	1610	415682	215894
товари, роботи, послуги	1615	225680	212049
розрахунками з бюджетом	1620	5335,5	1124,5
у тому числі з податку на прибуток	1621	0	0
розрахунками зі страхування	1625	2142	1896,5
розрахунками з оплати праці	1630	4575,5	4093
за одержаними авансами	1635	72581,5	52670
за розрахунками з учасниками	1640	3592	129897
Поточні забезпечення	1660	0	0
Доходи майбутніх періодів	1665	0	0
Інші поточні зобов'язання	1690	62	146
Усього за розділом III	1695	1434357,5	1544712
IV. Зобов'язання, пов'язані з необоротними активами, утримуваними для продажу, та групами вибуття			
Баланс	1900	1979499	1781657,5

Додаток Б

Підприємств **ПАТ» Українська автомобільна корпорація» філія Автомобільний** Дата (рік, місяць, число) **2015** за ЄДРПОУ **1801003**
(найменування)

КОДИ	

Звіт про фінансові результати (Звіт про сукупний дохід)

ЗВЕДЕНИЙ

за **12 місяців** **2015** р.

Форма N 2

Код за ДКУД

1801003

I. ФІНАНСОВІ РЕЗУЛЬТАТИ

Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000	1358755	1973914
Чисті зароблені страхові премії	2010		
Премії підписані, валова сума	2011		
Премії, передані у перестраховання	2012		
Зміна резерву незароблених премій, валова сума	2013		
Зміна частки перестраховиків у резерві незароблених премій	2014		
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050	(892690)	(1182929,5)
Чисті понесені збитки за страховими виплатами	2070		
Валовий:			
прибуток	2090	466065	790984,5
збиток	2095	()	()
Дохід (витрати) від зміни у резервах довгострокових зобов'язань	2105		
Дохід (витрати) від зміни інших страхових резервів	2110		
Зміна інших страхових резервів, валова сума	2111		
Зміна частки перестраховиків в інших страхових резервах	2112		
Інші операційні доходи	2120	8193	28295
Дохід від зміни вартості активів, які оцінюються за справедливою вартістю	2121		
Дохід від первісного визнання біологічних активів і сільськогосподарської продукції	2122		
Дохід від використання коштів, вивільнених від оподаткування	2123		
Адміністративні витрати	2130	(34937)	(32377)
Витрати на збут	2150	(71422,5)	(72974,5)
Інші операційні витрати	2180	(29585,5)	(9542)
Витрат від зміни вартості активів, які оцінюються за справедливою вартістю	2181		
Витрат від первісного визнання біологічних активів і сільськогосподарської продукції	2182		
Фінансовий результат від операційної діяльності:			
прибуток	2190	338313	704386
збиток	2195	()	()
Дохід від участі в капіталі	2200	1941,5	2410
Інші фінансові доходи	2220		
Інші доходи	2240	1,2	
Дохід від благодійної допомоги	2241		
Фінансові витрати	2250	(137667)	(106157)
Втрати від участі в капіталі	2255	()	()
Інші витрати	2270	(1435,5)	(611)
Прибуток (збиток) від впливу інфляції на монетарні статті	2275		
Фінансовий результат до оподаткування:			
прибуток	2290	201153,2	600028
збиток	2295	()	()
Витрати (дохід) з податку на прибуток	2300	-36551	-126494
Прибуток (збиток) від припиненої діяльності після оподаткування	2305		
Чистий фінансовий результат:			
прибуток	2350	164602,2	473534
збиток	2355	()	()

II. СУКУПНИЙ ДОХІД

Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Дооцінка (уцінка) необоротних активів	2400		
Дооцінка (уцінка) фінансових інструментів	2405		
Накопичені курсові різниці	2410		
Частка іншого сукупного доходу асоційованих та спільних підприємств	2415		
Інший сукупний дохід	2445	1403	3344
Інший сукупний дохід до оподаткування	2450	1403	3344
Податок на прибуток, пов'язаний з іншим сукупним доходом	2455	266,5	687
Інший сукупний дохід після оподаткування	2460	1669,5	4031
Сукупний дохід (сума рядків 2350, 2355 та 2460)	2465	166271,7	477565

III. ЕЛЕМЕНТИ ОПЕРАЦІЙНИХ ВИТРАТ

Назва статті	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Матеріальні затрати	2500	657608,5	978855
Витрати на оплату праці	2505	114668,5	113739,5
Відрахування на соціальні заходи	2510	42509	42198,5
Амортизація	2515	29834,5	27546
Інші операційні витрати	2520	170581,5	153544,5
Разом	2550	1015202	1315883,5

Додаток В

Додаток 1
до Національного положення (стандарту) бухгалтерськ
1 «Загальні вимоги до фінансової звітності»

Підприємство ПАТ» Українська автомобільна корпорація» філія Автомобільний Центр Київ»	Дата (рік, місяць, число) за ЄДРПОУ	КОДИ
Територія	за	
Організаційно-правова форма господарювання приватна	за КОПФГ	
Вид економічної діяльності	за КВЕД	
Середня кількість працівників		
Адреса, телефон 01024, місто Київ, ВУЛИЦЯ ВЕЛИКА ВАСИЛЬКІВСЬКА		
Одиниця виміру: тис. грн. без десяткового знака		

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

**Баланс (Звіт про фінансовий стан)
на 31.12.2016р.**

Форма № 1		Код за ДКУД	1801001
Актив	Код рядка	На початок звітного періоду	На кінець звітного періоду
1	2	3	4
I. Необоротні активи			
Нематеріальні активи	1000	3278	2833,5
первісна вартість	1001	7254,5	7319,5
накопичена амортизація	1002	3976,5	4486
Незавершені капітальні інвестиції	1005	8582,5	514,5
Основні засоби	1010	396737	509230
первісна вартість	1011	451693,5	513749,5
знос	1012	54956,5	4519,5
Інвестиційна нерухомість	1015	0	0
Довгострокові біологічні активи	1020	0	0
Довгострокові фінансові інвестиції: підприємств	1030	168199,5	199035,5
інші фінансові інвестиції	1035	463921,5	463921,5
Довгострокова дебіторська заборгованість	1040	19966	14156
Відстрочені податкові активи	1045	0	0
Інші необоротні активи	1090	0	0
Усього за розділом I	1095	1060684,5	1189691
II. Оборотні активи			
Запаси	1100	181036,5	117624
Виробничі запаси	1101	25902	25478
Незавершене виробництво	1102	70916	72183,5
Готова продукція	1103	83826	19528
Товари	1104	392,5	434,5
Поточні біологічні активи	1110	0	0
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	1125	238301	189748
первинна вартість	1126	0	0
резерв сумнівних боргів	1127	0	0
Дебіторська заборгованість за розрахунками: за виданими авансами	1130	4104	7786
з бюджетом	1135	228671,5	236255,5
у тому числі з податку на прибуток	1136	206134	226556
розрахунків	1145	0	0
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	1518,5	4130,5
Поточні фінансові інвестиції	1160	0	0
Гроші та їх еквіваленти	1165	39990,5	48197
Готівка	1166	4,5	1,5
Рахунки в банках	1167	39986	48195,5
Витрати майбутніх періодів	1170	20934,5	17316,5
Інші оборотні активи	1190	6416,5	383,5
Усього за розділом II	1195	720973	621441
Баланс	1200	1781657,5	1811132
	вибуття		
	1300		

Продовження Додатку В

Пасив	Код рядка	На початок звітного періоду	На кінець звітного періоду
1	2	3	4
I. Власний капітал			
Зареєстрований капітал	1400	11051,5	11051,5
Капітал у дооцінках	1405	148828	240157
Додатковий капітал	1410	121,5	121,5
Резервний капітал	1415	3796	0
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	20665	-1101555
Неоплачений капітал	1425	0	0
Вилучений капітал	1430	1	0
Усього за розділом I	1495	184463	-850225
II. Довгострокові зобов'язання і забезпечення			
Відстрочені податкові зобов'язання	1500	22959,5	46476
Довгострокові кредити банків	1510	0	0
Інші довгострокові зобов'язання	1515	0	0
Довгострокові забезпечення	1520	17275	15325
Довгострокові забезпечення витрат персоналу	1521	11638	10002
Пенсійні зобов'язання	1505	12248	10435,5
Усього за розділом II	1595	52482,5	72236,5
III. Поточні зобов'язання і забезпечення			
Короткострокові кредити банків	1600	926942	1714824,5
Поточна кредиторська заборгованість за:		215894	270415,5
довгостроковими зобов'язаннями	1610		
товари, роботи, послуги	1615	212049	171616,5
розрахунками з бюджетом	1620	1124,5	786
у тому числі з податку на прибуток	1621	0	0
розрахунками зі страхування	1625	1896,5	1003,5
розрахунками з оплати праці	1630	4093	2436,5
за одержаними авансами	1635	52670	143326
за розрахунками з учасниками	1640	129897	129738
Поточні забезпечення	1660	0	0
Доходи майбутніх періодів	1665	0	60
Інші поточні зобов'язання	1690	146	154914
Усього за розділом III	1695	1544712	2589120,5
IV. Зобов'язання, пов'язані з необоротними активами, утримуваними для продажу, та групами вибуття			
Баланс	1900	1781657,5	1811132

Додаток Г

Підприємств **ПАТ» Українська автомобільна корпорація» філія Автомобільний** Дата (рік, місяць, число) **2016** за ЄДРПОУ **1801003**
(найменування)

Звіт про фінансові результати (Звіт про сукупний дохід) **ЗВЕДЕНИЙ**
за **12 місяців** **2016** р.

Форма N 2 Код за ДКУД **1801003**

I. ФІНАНСОВІ РЕЗУЛЬТАТИ

Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000	682551	1358755
Чисті зароблені страхові премії	2010		
Премії підписані, валова сума	2011		
Премії, передані у перестраховання	2012		
Зміна резерву незароблених премій, валова сума	2013		
Зміна частки перестраховиків у резерві незароблених премій	2014		
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050	(465269,5)	(892690)
Чисті понесені збитки за страховими виплатами	2070		
Валовий:			
прибуток	2090	217281,5	466065
збиток	2095	()	()
Дохід (витрати) від зміни у резервах довгострокових зобов'язань	2105		
Дохід (витрати) від зміни інших страхових резервів	2110		
Зміна інших страхових резервів, валова сума	2111		
Зміна частки перестраховиків в інших страхових резервах	2112		
Інші операційні доходи	2120	4296,5	8193
Дохід від зміни вартості активів, які оцінюються за справедливою вартістю	2121		
Дохід від первісного визнання біологічних активів і сільськогосподарської продукції	2122		
Дохід від використання коштів, вивільнених від оподаткування	2123		
Адміністративні витрати	2130	(34775,5)	(34937)
Витрати на збут	2150	(52016,5)	(71422,5)
Інші операційні витрати	2180	(53136,5)	(29585,5)
Витрат від зміни вартості активів, які оцінюються за справедливою вартістю	2181		
Витрат від первісного визнання біологічних активів і сільськогосподарської продукції	2182		
Фінансовий результат від операційної діяльності:			
прибуток	2190	81649,5	338313
збиток	2195	()	()
Дохід від участі в капіталі	2200	1931,5	2410
Інші фінансові доходи	2220	3297,5	1931,5
Інші доходи	2240	1,2	
Дохід від благодійної допомоги	2241		
Фінансові витрати	2250	(1224890)	(137667)
Втрати від участі в капіталі	2255	()	()
Інші витрати	2270	(4590)	(1435,5)
Прибуток (збиток) від впливу інфляції на монетарні статті	2275		
Фінансовий результат до оподаткування:			
прибуток	2290		203552
збиток	2295	(1142600)	()
Витрати (дохід) з податку на прибуток	2300	-36551	-36551
Прибуток (збиток) від припиненої діяльності після оподаткування	2305		
Чистий фінансовий результат:			
прибуток	2350		167001
збиток	2355	(1179151)	()

II. СУКУПНИЙ ДОХІД

Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Дооцінка (уцінка) необоротних активів	2400	130513,5	
Дооцінка (уцінка) фінансових інструментів	2405		
Накопичені курсові різниці	2410		
Частка іншого сукупного доходу асоційованих та спільних підприємств	2415		
Інший сукупний дохід	2445	2848,5	1403
Інший сукупний дохід до оподаткування	2450	133362	1403
Податок на прибуток, пов'язаний з іншим сукупним доходом	2455	23934	266,5
Інший сукупний дохід після оподаткування	2460	157296	1669,5
Сукупний дохід (сума рядків 2350, 2355 та 2460)	2465	-1021855	168670,5

III. ЕЛЕМЕНТИ ОПЕРАЦІЙНИХ ВИТРАТ

Назва статті	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Матеріальні затрати	2500	292450,5	657608,5
Витрати на оплату праці	2505	87375,5	114668,5
Відрахування на соціальні заходи	2510	31086	42509
Амортизація	2515	30127	29834,5
Інші операційні витрати	2520	251726,5	170581,5
Разом	2550	692765,5	1015202

Додаток Д

Додаток 1
до Національного положення (стандарту) бухгалтерського
1 «Загальні вимоги до фінансової звітності»

Дата (рік, місяць, число)
Підприємство ПАТ» Українська автомобільна корпорація» за
філія Автомобільний Центр Київ» СДРПОУ

Територія за
Організаційно-правова форма господарювання приватна за КОПФГ
Вид економічної діяльності за КВЕД
Середня кількість працівників

Адреса, телефон 01024, місто Київ, ВУЛИЦЯ ВЕЛИКА
ВАСИЛЬКІВСЬКА

Одиниця виміру: тис. грн. без десяткового знака

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

**Баланс (Звіт про фінансовий стан)
на 31.12. 2017р.**

Форма № 1

Код за ДКУД

1801001

Актив 1	Код рядка 2	На початок звітного періоду 3	На кінець звітного періоду 4
I. Необоротні активи			
Нематеріальні активи	1000	2833,5	2330,5
первісна вартість	1001	7319,5	7306,5
накопичена амортизація	1002	4486	4976
Незавершені капітальні інвестиції	1005	514,5	340,5
Основні засоби	1010	509230	477570,5
первісна вартість	1011	513749,5	513714
знос	1012	4519,5	36143,5
Інвестиційна нерухомість	1015	0	0
Довгострокові біологічні активи	1020	0	0
Довгострокові фінансові інвестиції: підприємств	1030	199035,5	207370,5
інші фінансові інвестиції	1035	463921,5	455156
Довгострокова дебіторська заборгованість	1040	14156	27021,5
Відстрочені податкові активи	1045	0	0
Інші необоротні активи	1090	0	0
Усього за розділом I	1095	1189691	1169789,5
II. Оборотні активи			
Запаси	1100	117624	117741
Виробничі запаси	1101	25478	24419
Незавершене виробництво	1102	72183,5	88794,5
Готова продукція	1103	19528	4508,5
Товари	1104	434,5	19
Поточні біологічні активи	1110	0	0
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	1125	189748	265912,5
первинна вартість	1126	0	0
резерв сумнівних боргів	1127	0	0
Дебіторська заборгованість за розрахунками: за виданими авансами	1130	7786	19145
з бюджетом	1135	236255,5	227714
у тому числі з податку на прибуток	1136	226556	202566
розрахунків	1145	0	0
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	4130,5	5079
Поточні фінансові інвестиції	1160	0	0
Гроші та їх еквіваленти	1165	48197	51656,5
Готівка	1166	1,5	0
Рахунки в банках	1167	48195,5	51656,5
Витрати майбутніх періодів	1170	17316,5	2099,5
Інші оборотні активи	1190	383,5	81
Усього за розділом II	1195	621441	689428,5
Баланс	1200	1811132	1859218
	вибуття		
	1300		

Продовження Додатку Д

Пасив	Код рядка	На початок звітної періоду	На кінець звітної періоду
1	2	3	4
I. Власний капітал			
Зареєстрований капітал	1400	11051,5	11051,5
Капітал у дооцінках	1405	240157	219944,5
Додатковий капітал	1410	121,5	121,5
Резервний капітал	1415	0	0
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	-1101555	-2418133
Неоплачений капітал	1425	0	0
Вилучений капітал	1430	0	0
Усього за розділом I	1495	-850225	-2187015,5
II. Довгострокові зобов'язання і забезпечення			
Відстрочені податкові зобов'язання	1500	46476	44254,5
Довгострокові кредити банків	1510	0	0
Цільове фінансування	1525	0	153
Довгострокові забезпечення	1520	15325	16518,5
Довгострокові забезпечення витрат персоналу	1521	10002	10771,5
Пенсійні зобов'язання	1505	10435,5	13029,5
Усього за розділом II	1595	72236,5	73955,5
III. Поточні зобов'язання і забезпечення			
Короткострокові кредити банків	1600	1714824,5	2804345,5
Поточна кредиторська заборгованість за:		270415,5	433144,5
довгостроковими зобов'язаннями	1610		
товари, роботи, послуги	1615	171616,5	191794,5
розрахунками з бюджетом	1620	786	987
у тому числі з податку на прибуток	1621	0	0
розрахунками зі страхування	1625	1003,5	409,5
розрахунками з оплати праці	1630	2436,5	3152
за одержаними авансами	1635	143326	246455
за розрахунками з учасниками	1640	129738	129711,5
Поточні забезпечення	1660	0	0
Доходи майбутніх періодів	1665	60	42,5
Інші поточні зобов'язання	1690	154914	162236
Усього за розділом III	1695	2589120,5	3972278
IV. Зобов'язання, пов'язані з необоротними активами, утримуваними для продажу, та групами вибуття			
Баланс	1700	1811132	1859218

Додаток 1
до Національного положення (стандарту) бухгалтерськ
1 «Загальні вимоги до фінансової звітності»

Підприємство ПАТ» Українська автомобільна корпорація» за
філія Автомобільний Центр Київ» ЄДРПОУ

Територія за
Організаційно-правова форма господарювання приватна за КОПФГ
Вид економічної діяльності за КВЕД

Середня кількість працівників

Адреса, телефон 01024, місто Київ, ВУЛИЦЯ ВЕЛИКА
ВАСИЛЬКІВСЬКА

Одиниця виміру: *тис. грн. без десятикового знака*

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

**Баланс (Звіт про фінансовий стан)
на 31.12.2018р.**

Форма № 1		Код за ДКУД	1801001
Актив	Код рядка	На початок звітного періоду	На кінець звітного періоду
1	2	3	4
I. Необоротні активи			
Нематеріальні активи	1000	2330,5	2200
первісна вартість	1001	7306,5	7491,5
накопичена амортизація	1002	4976	5291,5
Незавершені капітальні інвестиції	1005	340,5	334
Основні засоби	1010	477570,5	656110,5
первісна вартість	1011	513714	661955
знос	1012	36143,5	5844,5
Інвестиційна нерухомість	1015	0	0
Довгострокові біологічні активи	1020	0	0
Довгострокові фінансові інвестиції:			
підприємств	1030	207370,5	368361
інші фінансові інвестиції	1035	455156	220963
Довгострокова дебіторська заборгованість	1040	27021,5	10945,5
Відстрочені податкові активи	1045	0	0
Інші необоротні активи	1090	0	0
Усього за розділом I	1095	1169789,5	1258914
II. Оборотні активи			
Запаси	1100	117741	363579
Виробничі запаси	1101	24419	120769,5
Незавершене виробництво	1102	88794,5	201053,5
Готова продукція	1103	4508,5	19093,5
Товари	1104	19	22662,5
Поточні біологічні активи	1110	0	0
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги		265912,5	160255,5
первинна вартість	1125		
резерв сумнівних боргів	1126	0	0
Дебіторська заборгованість за розрахунками:			
за виданими авансами	1130	19145	19186
з бюджетом	1135	227714	71716
у тому числі з податку на прибуток	1136	202566	70384,5
розрахунків	1145	0	0
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	5079	52797
Поточні фінансові інвестиції	1160	0	0
Гроші та їх еквіваленти	1165	51656,5	257215,5
Готівка	1166	0	0
Рахунки в банках	1167	51656,5	257215,5
Витрати майбутніх періодів	1170	2099,5	4932
Інші оборотні активи	1190	81	3382
Усього за розділом II	1195	689428,5	933063
Баланс	1300	1859218	2191977

Продовження Додатку 3

Пасив	Код рядка	На початок звітного періоду	На кінець звітного періоду
1	2	3	4
I. Власний капітал			
Зареєстрований капітал	1400	11051,5	11051,5
Капітал у дооцінках	1405	219944,5	371843
Додатковий капітал	1410	121,5	122
Резервний капітал	1415	0	0
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	-2418133	-2936873,5
Неоплачений капітал	1425	0	0
Вилучений капітал	1430	0	0
Усього за розділом I	1495	-2187015,5	-2553857
II. Довгострокові зобов'язання і забезпечення			
Відстрочені податкові зобов'язання	1500	44254,5	74438,5
Довгострокові кредити банків	1510	0	0
Цільове фінансування	1525	0	0
Довгострокові забезпечення	1520	16518,5	21355,5
Довгострокові забезпечення витрат персоналу	1521	10771,5	9427
Пенсійні зобов'язання	1505	13029,5	13840
Усього за розділом II	1595	73802,5	109634
III. Поточні зобов'язання і забезпечення			
Короткострокові кредити банків	1600	2804345,5	3994500,5
Поточна кредиторська заборгованість за: довгостроковими зобов'язаннями	1610	433144,5	0
товари, роботи, послуги	1615	191794,5	183466
розрахунками з бюджетом	1620	987	1693,5
у тому числі з податку на прибуток	1621	0	0
розрахунками зі страхування	1625	409,5	923,5
розрахунками з оплати праці	1630	3152	3748,5
за одержаними авансами	1635	246455	167134,5
за розрахунками з учасниками	1640	129711,5	129677
Поточні забезпечення	1660	0	0
Доходи майбутніх періодів	1665	42,5	147
Інші поточні зобов'язання	1690	162236	154909,5
Усього за розділом III	1695	3972278	4636200
IV. Зобов'язання, пов'язані з необоротними активами, утримуваними для продажу, та групами вибуття			
Баланс	1900	1859065	2191977

Додаток К

Підприємств **ПАТ» Українська автомобільна корпорація» філія Автомобільний** Дата (рік, місяць, число) **2018** р. за СДРПОУ

КОДИ	

Звіт про фінансові результати (Звіт про сукупний дохід)
за **12 місяців** **2018** р.

ЗВЕДЕНИЙ

Форма N 2

Код за ДКУД

1801003

I. ФІНАНСОВІ РЕЗУЛЬТАТИ

Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000	1176123,5	547644
Чисті зароблені страхові премії	2010		
Премії підписані, валова сума	2011		
Премії, передані у перестрахування	2012		
Зміна резерву незароблених премій, валова сума	2013		
Зміна частки перестраховиків у резерві незароблених премій	2014		
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050	(596872,5)	(416801,5)
Чисті понесені збитки за страховими виплатами	2070		
Валовий:			
прибуток	2090	579251	130842,5
збиток	2095	()	()
Дохід (витрати) від зміни у резервах довгострокових зобов'язань	2105		
Дохід (витрати) від зміни інших страхових резервів	2110		
Зміна інших страхових резервів, валова сума	2111		
Зміна частки перестраховиків в інших страхових резервах	2112		
Інші операційні доходи	2120	3871	2684
Дохід від зміни вартості активів, які оцінюються за справедливою вартістю	2121		
Дохід від первісного визнання біологічних активів і сільськогосподарської продукції	2122		
Дохід від використання коштів, вивільнених від оподаткування	2123		
Адміністративні витрати	2130	(63647)	(44898)
Витрати на збут	2150	(52382)	(42515,5)
Інші операційні витрати	2180	(49329,5)	(40024,5)
Витрат від зміни вартості активів, які оцінюються за справедливою вартістю	2181		
Витрат від первісного визнання біологічних активів і сільськогосподарської продукції	2182		
Фінансовий результат від операційної діяльності:			
прибуток	2190	417763,5	6088,5
збиток	2195	()	()
Дохід від участі в капіталі	2200		
Інші фінансові доходи	2220	1396	1375
Інші доходи	2240		
Дохід від благодійної допомоги	2241		
Фінансові витрати	2250	(891106,5)	(1342401)
Втрати від участі в капіталі	2255	()	()
Інші витрати	2270	(648)	(1029)
Прибуток (збиток) від впливу інфляції на монетарні статті	2275		
Фінансовий результат до оподаткування:			
прибуток	2290		
збиток	2295	(472595)	(1335966,5)
Витрати (дохід) з податку на прибуток	2300	6969,5	1673,5
Прибуток (збиток) від припиненої діяльності після оподаткування	2305		
Чистий фінансовий результат:			
прибуток	2350		
збиток	2355	(465625,5)	(1334293)

II. СУКУПНИЙ ДОХІД

Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Дооцінка (уцінка) необоротних активів	2400		
Дооцінка (уцінка) фінансових інструментів	2405		
Накопичені курсові різниці	2410		
Частка іншого сукупного доходу асоційованих та спільних підприємств	2415		
Інший сукупний дохід	2445	121,5	3045,5
Інший сукупний дохід до оподаткування	2450	121,5	3045,5
Податок на прибуток, пов'язаний з іншим сукупним доходом	2455	22	548
Інший сукупний дохід після оподаткування	2460	143,5	3593,5
Сукупний дохід (сума рядків 2350, 2355 та 2460)	2465	-465482	-1330699,5

III. ЕЛЕМЕНТИ ОПЕРАЦІЙНИХ ВИТРАТ

Назва статті	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Матеріальні затрати	2500	624050,5	323580
Витрати на оплату праці	2505	96125,5	85307,5
Відрахування на соціальні заходи	2510	19485	24274
Амортизація	2515	32393,5	32471,5
Інші операційні витрати	2520	192710,5	296066,5
Разом	2550	964765	761699,5

Додаток Л

Додаток І
до Національного положення (стандарту) бухгалтерськ
І «Загальні вимоги до фінансової звітності»

Дата (рік, місяць, число)
Підприємство ПАТ» Українська автомобільна корпорація» за
філія Автомобільний Центр Київ» ЄДРПОУ

Територія за
Організаційно-правова форма господарювання приватна за КОПФГ
Вид економічної діяльності за КВЕД
Середня кількість працівників

Адреса, телефон 01024, місто Київ, ВУЛИЦЯ ВЕЛИКА
ВАСИЛЬКІВСЬКА

Одиниця виміру: тис. грн. без десяткового знака

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

КОДИ

**Баланс (Звіт про фінансовий стан)
на 31.12. 2019р.**

Форма № 1

Код за ДКУД

1801001

Актив 1	Код рядка 2	На початок звітного періоду 3	На кінець звітного періоду 4
I. Необоротні активи			
Нематеріальні активи	1000	2200	2523,5
первісна вартість	1001	7491,5	8137
накопичена амортизація	1002	5291,5	5613,5
Незавершені капітальні інвестиції	1005	334	337
Основні засоби	1010	656110,5	622072
первісна вартість	1011	661955	667232
знос	1012	5844,5	45160
Інвестиційна нерухомість	1015	0	0
Довгострокові біологічні активи	1020	0	0
Довгострокові фінансові інвестиції: підприємств	1030	368361	368361
інші фінансові інвестиції	1035	220963	220963
Довгострокова дебіторська заборгованість	1040	10945,5	22
Відстрочені податкові активи	1045	0	0
Інші необоротні активи	1090	0	0
Усього за розділом I	1095	1258914	1214278,5
II. Оборотні активи			
Запаси	1100	363579	461688,5
Виробничі запаси	1101	120769,5	170174,5
Незавершене виробництво	1102	201053,5	148928
Готова продукція	1103	19093,5	119887
Товари	1104	22662,5	22699
Поточні біологічні активи	1110	0	0
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	1125	160255,5	117309
первинна вартість	1126	0	0
резерв сумнівних боргів	1127	0	0
Дебіторська заборгованість за розрахунками: за виданими авансами	1130	19186	24781
з бюджетом	1135	71716	72376
у тому числі з податку на прибуток	1136	70384,5	70384,5
розрахунків	1145	0	0
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	52797	57000
Поточні фінансові інвестиції	1160	0	0
Гроші та їх еквіваленти	1165	257215,5	361329
Готівка	1166	0	0
Рахунки в банках	1167	257215,5	361329
Витрати майбутніх періодів	1170	4932	9875
Інші оборотні активи	1190	3382	1029
Усього за розділом II	1195	933063	1105387,5
вибуття	1200		
Баланс	1300	2191977	2319666

Продовження Додатку Л

Пасив	Код рядка	На початок звітної періоду	На кінець звітної періоду
1	2	3	4
I. Власний капітал			
Зареєстрований капітал	1400	11051,5	11051,5
Капітал у дооцінках	1405	371843	334420
Додатковий капітал	1410	122	122
Резервний капітал	1415	0	0
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	-2936873,5	-3147919
Неоплачений капітал	1425	0	0
Вилучений капітал	1430	0	-255
Усього за розділом I	1495	-2553857	-2802580,5
II. Довгострокові зобов'язання і забезпечення			
Відстрочені податкові зобов'язання	1500	74438,5	66419,5
Довгострокові кредити банків	1510	0	1795541
Цільове фінансування	1525	0	0
Довгострокові забезпечення	1520	21355,5	41053,5
Довгострокові забезпечення витрат персоналу	1521	9427	9988
Пенсійні зобов'язання	1505	13840	26213,5
Усього за розділом II	1595	109634	1929227,5
III. Поточні зобов'язання і забезпечення			
Короткострокові кредити банків	1600	3994500,5	2581487,5
Поточна кредиторська заборгованість за: довгостроковими зобов'язаннями	1610	0	0
товари, роботи, послуги	1615	183466	142951
розрахунками з бюджетом	1620	1693,5	1771
у тому числі з податку на прибуток	1621	0	0
розрахунками зі страхування	1625	923,5	917
розрахунками з оплати праці	1630	3748,5	3894
за одержаними авансами	1635	167134,5	172884,5
за розрахунками з учасниками	1640	129677	129666
Поточні забезпечення	1660	0	0
Доходи майбутніх періодів	1665	147	4491
Інші поточні зобов'язання	1690	154909,5	154957
Усього за розділом III	1695	4636200	3193019
IV. Зобов'язання, пов'язані з необоротними активами, утримуваними для продажу, та групами вибуття			
Баланс	1900	2191977	2319666

Додаток М

Підприємств ПАТ» Українська автомобільна корпорація» філія Автомобільний Дата (рік, місяць, число) 2019 за ЄДРПОУ 1801003
(найменування)

Звіт про фінансові результати (Звіт про сукупний дохід)
за 12 місяців 2019 р.

ЗВЕДЕНИЙ

Форма № 2 Код за ДКУД 1801003

I. ФІНАНСОВІ РЕЗУЛЬТАТИ

Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000	1155731	1176123,5
Чисті зароблені страхові премії	2010		
Премії підписані, валова сума	2011		
Премії, передані у перестраховування	2012		
Зміна резерву незароблених премій, валова сума	2013		
Зміна частки перестраховиків у резерві незароблених премій	2014		
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050	(701844,5)	(596872,5)
Чисті понесені збитки за страховими виплатами	2070		
Валовий:			
прибуток	2090	453886,5	579251
збиток	2095	()	()
Дохід (витрати) від зміни у резервах довгострокових зобов'язань	2105		
Дохід (витрати) від зміни інших страхових резервів	2110		
Зміна інших страхових резервів, валова сума	2111		
Зміна частки перестраховиків в інших страхових резервах	2112		
Інші операційні доходи	2120	5296	3871
Дохід від зміни вартості активів, які оцінюються за справедливою вартістю	2121		
Дохід від первісного визнання біологічних активів і сільськогосподарської продукції	2122		
Дохід від використання коштів, вивільнених від оподаткування	2123		
Адміністративні витрати	2130	(81054,5)	(63647)
Витрати на збут	2150	(87406)	(52382)
Інші операційні витрати	2180	(29174)	(49329,5)
Витрат від зміни вартості активів, які оцінюються за справедливою вартістю	2181		
Витрат від первісного визнання біологічних активів і сільськогосподарської продукції	2182		
Фінансовий результат від операційної діяльності:			
прибуток	2190	261548	417763,5
збиток	2195	()	()
Дохід від участі в капіталі	2200		
Інші фінансові доходи	2220	13030	1396
Інші доходи	2240		
Дохід від благодійної допомоги	2241		
Фінансові витрати	2250	(514306,5)	(891106,5)
Втрати від участі в капіталі	2255	()	()
Інші витрати	2270	(166,5)	(648)
Прибуток (збиток) від впливу інфляції на монетарні статті	2275		
Фінансовий результат до оподаткування:			
прибуток	2290		
збиток	2295	(239895)	(472595)
Витрати (дохід) з податку на прибуток	2300	5031,5	6969,5
Прибуток (збиток) від припиненої діяльності після оподаткування	2305		
Чистий фінансовий результат:			
прибуток	2350		
збиток	2355	(234863,5)	(465625,5)

II. СУКУПНИЙ ДОХІД

Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Дооцінка (уцінка) необоротних активів	2400		
Дооцінка (уцінка) фінансових інструментів	2405		
Накопичені курсові різниці	2410		
Частка іншого сукупного доходу асоційованих та спільних підприємств	2415		
Інший сукупний дохід	2445	-16594	121,5
Інший сукупний дохід до оподаткування	2450	-16594	121,5
Податок на прибуток, пов'язаний з іншим сукупним доходом	2455	2987	22
Інший сукупний дохід після оподаткування	2460	-13607	143,5
Сукупний дохід (сума рядків 2350, 2355 та 2460)	2465	-248471	-465482

III. ЕЛЕМЕНТИ ОПЕРАЦІЙНИХ ВИТРАТ

Назва статті	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Матеріальні затрати	2500	651836,5	624050,5
Витрати на оплату праці	2505	112616	96125,5
Відрахування на соціальні заходи	2510	24294,5	19485
Амортизація	2515	39899,5	32393,5
Інші операційні витрати	2520	190555,5	192710,5
Разом	2550	1019202	964765

IV. РОЗРАХУНОК ПОКАЗНИКІВ ПРИБУТКОВОСТІ АКЦІЙ