

Вінницький національний технічний університет
 Факультет машинобудування та транспорту
 Кафедра автомобілів та транспортного менеджменту

МАГІСТЕРСЬКА КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

на тему:

Підвищення якості послуг з перевезення пасажирів автобусами
 приватного підприємства «Автотранспортне підприємство «Кривешко»»
 село Вінницькі Хутори Вінницького району

Виконав: студент 2-го курсу, групи 1ТГ-22м
 спеціальності 275 – Транспортні технології (за
видами), спеціалізація 275.03 – Транспортні
технології (на автомобільному транспорті)

Дерун В.І.

Керівник: к.е.н., доцент каф. АТМ

Буренніков Ю.Ю.

«08» 02 2024 р.

Опонент: к.т.н., доцент каф. АТМ

Сухоручков С.І.

«13» 02 2024 р.

Допущено до захисту

Завідувач кафедри АТМ

к.т.н., доц. Цимбал С.В.

«14» 02 2024 р.

Вінницький національний технічний університет
 Факультет машинобудування та транспорту
 Кафедра автомобілів та транспортного менеджменту

Рівень вищої освіти II-й (магістерський)
 Галузь знань – 27 – Транспорт
 Спеціальність 275 – Транспортні технології (за видами)
 Спеціалізація 275.03 – Транспортні технології (на автомобільному транспорті)
 Освітньо-професійна програма – Транспортні технології на автомобільному транспорті

ЗАТВЕРДЖУЮ
 завідувач кафедри АТМ
 к.т.н., доцент Цимбал С.В.
 «18» 09 2023 року

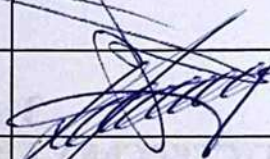

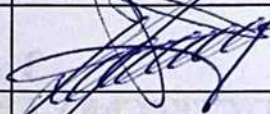

ЗАВДАННЯ НА МАГІСТЕРСЬКУ КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ СТУДЕНТУ

Деруну Вадиму Івановичу
 (прізвище, ім'я, по батькові)

- Тема роботи: Підвищення якості послуг з перевезення пасажирів автобусами приватного підприємства «Автотранспортне підприємство «Кривешко»» село Вінницькі Хутори Вінницького району,
 керівник роботи Буренніков Юрій Юрійович, к.е.н., доцент,
 затверджені наказом ВНТУ від «18» вересня 2023 року № 247.
- Строк подання студентом роботи: 07.02.2024 р.
- Вихідні дані до роботи: Вимоги до конструкції та експлуатації автотранспортних засобів (діючі міжнародні, державні, галузеві стандарти та технічні умови заводів-виробників автомобільної техніки); законодавство України в галузі безпеки руху, охорони праці та безпеки в надзвичайних ситуаціях; структура пасажирського автопарку України; експлуатації автомобілів – Україна; досліджувані моделі АТЗ – категорії М1; об'єкт дослідження – процеси формування якості транспортного обслуговування пасажирів в умовах міста; похибка прогнозування досліджуваних показників не більше – 15%.
- Зміст розрахунково-пояснювальної записки (перелік питань, які потрібно розробити):
 - Теоретичні основи управління якістю послуг
 - Дослідження основних складових системи управління якістю автотранспортних послуг
 - Рекомендації щодо удосконалення управління якістю послуг ТОВ «АТІ Кривешко»
 - Охорона праці та безпека у надзвичайних ситуаціях.
- Перелік графічного матеріалу (з точним зазначенням обов'язкових креслень):
 - Тема магістерської кваліфікаційної роботи
 - Обґрунтування теми, мети та завдань магістерської кваліфікаційної роботи
 - Види об'єктів управління якістю

4. Процеси і під процеси, що формують якість транспортної послуги
5. Дерево цілей управління якістю послуг пасажирського автотранспорту
6. Взаємозв'язок розширеного й елементарного циклів при управлінні якістю послуг
7. Система управління якістю послуг ПАТП
8. Системна модель класифікаційних ознак і виділених класів факторів, що формують якість транспортної послуги ПАТП
9. Фактори, що формують якість транспортної послуги ПАТП
10. Результати ієрархічної класифікації факторів, що формують рівень якості послуг ПАТП
11. Оцінювання рівня якості послуг підприємства ТОВ «АТП Кривешко»
12. Системна модель класифікаційних ознак і виділених класів факторів, що формують якість транспортної послуги ПАТП
13. Висновки

6. Консультанти розділів проекту (роботи)

Розділ/підрозділ	Прізвище, ініціали та посада консультанта	Підпис, дата	
		завдання видав	завдання виконав
Розв'язання основної задачі	Буренніков Ю.Ю., доцент кафедри АТМ		
Визначення ефективності запропонованих рішень	Цимбал С.В., доцент кафедри АТМ		
Охорона праці та безпека у надзвичайних ситуаціях	Березюк О.В., професор кафедри БЖДПБ	1.09.24	08.10.24

7. Дата видачі завдання « 19 » вересня 2023 р.

КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН

№ з/п	Назва етапів магістерської кваліфікаційної роботи	Строк виконання етапів роботи
1	Вивчення об'єкту та предмету дослідження	19.09-19.10.2023
2	Аналіз відомих рішень, постановка задач	19.09-19.10.2023
3	Обґрунтування методів досліджень	19.09-19.10.2023
4	Розв'язання поставлених задач	20.10-14.12.2023
5	Формування висновків по роботі, наукової новизни, практичної цінності результатів	15.12-29.12.2023
6	Виконання розділу «Охорона праці та безпека у надзвичайних ситуаціях»	01.01-01.02.2024
7	Виконання розділу/підрозділу «Визначення ефективності запропонованих рішень»	01.01-01.02.2024
8	Нормоконтроль МКР	02.02-07.02.2024
9	Попередній захист МКР	08.02-11.02.2024
10	Рецензування МКР	12.02-14.02.2024
11	Захист МКР	15.02-16.02.2024

Студент


(підпис)

Дерун В.І.

Керівник роботи


(підпис)

Буренніков Ю. І.

ЗМІСТ

ВСТУП	5
РОЗДІЛ 1 СУЧАСНИЙ СТАН ТА ОСНОВНІ НАПРЯМКИ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ АВТОТРАНСПОРТОМ	10
1.1 Міжнародні перевезення вантажів автотранспортом, їх роль та значення в економіці України	11
1.2. Аналіз стану технологічних операцій при перетині державного кордону України при міжнародних перевезеннях вантажів автомобільним транспортом	19
1.3. Аналіз видів платежів і ставок зборів з перевізників при перевезенні вантажів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні	26
РОЗДІЛ 2 ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ ФОРМУВАННЯ ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНИХ МЕХАНІЗМІВ УДОСКОНАЛЕННЯ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ АВТОТРАНСПОРТОМ	34
2.1. Розробка бізнес-процесу та управління підприємствами по наданню послуг з міжнародних перевезень вантажів автотранспортом	34
2.2. Розробка концептуальної моделі маркетингової системи міжнародних перевезень вантажів	42
2.3. Модель розрахунку економічної ефективності міжнародних автомобільних перевезень вантажів	55
2.3.1 Розробка методики розрахунку собівартості міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом	55
2.3.2. Модель розрахунку економічної ефективності міжнародних автомобільних перевезень	67
РОЗДІЛ 3 ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ ТОВАРИСТВА З ОБМЕЖЕНОЮ ВІДПОВІДАЛЬНІСТЮ «СПРИНТЕР ЦЕНТР»	73

ВСТУП

Основним завданням середньострокового розвитку транспортно-дорожнього комплексу України є визначення шляхів вирішення проблем, пов'язаних із подальшим розвитком транспортної галузі, підвищенням попиту на транспортні послуги та активізацією транспортних процесів. Інтеграція транспортно-дорожнього комплексу України в європейську та світову транспортну систему.

Сучасний економічний стан України характеризується зростанням ролі транспорту, який забезпечує життєдіяльність населення, функціонування і розвиток економіки держави, збереження її обороноздатності, можливість досягнення зовнішньоекономічного статусу країни. цілі.

Транспорт, як ніяка інша галузь, відображає всю економіку країни. Україна розташована в центральній частині Європи і займає дуже привабливе геополітичне положення. Це природна транзитна країна для всіх видів транспорту, включно з автомобільним. Через територію України проходять три міжнародні транспортні коридори. Ці фактори створюють необхідні передумови для залучення значної кількості транзитних вантажів.

На розвиток зовнішньоекономічної діяльності України значною мірою впливає стан її транспортної інфраструктури та обсяги міжнародної торгівлі транспортними послугами. Розвиток цих економічно вигідних перевезень гальмується відсутністю сучасних вантажних автомобілів, причепів і напівпричепів, придатних для експлуатації в Західній Європі за своїми технічними та екологічними стандартами. Підвищення ефективності вітчизняного транспорту та підвищення його конкурентоспроможності на міжнародних ринках транспортних послуг потребує створення економічних та правових умов, необхідних для захисту та підтримки експортно-імпортової діяльності українських транспортних компаній. і транзитні вантажні перевезення.

Важливим напрямком державного регулювання транспортного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності є дотримання Україною

валютно-тарифної політики на світовому транспортному ринку. Автомобільні перевезення до Європи здійснюють створені автотранспортні компанії різних форм власності, деякі з них уклали договори реверсного навантаження з іноземними державами, що сприяє розширенню ринку автотранспортних послуг в Україні. При цьому рівень контрактних цін дещо нижчий, ніж на світовому ринку, через наявність конкуренції, насамперед, серед українських автоперевізників. В результаті гострої конкуренції на ринку послуг більшість автоперевізників зазнають збитків.

Актуальність дослідження зумовлена тим, що основним завданням системи надання послуг міжнародних автомобільних вантажних перевезень є підвищення ефективності її функціонування шляхом подальшої оптимізації структури, широкого застосування сучасних організаційних систем, форм і технологій, розвиток правових норм і посилення ролі органів управління системою, що більш повно відповідатиме вимогам ринку послуг.

Мета та завдання дослідження. Метою магістерської роботи є підвищення економічної ефективності міжнародних автомобільних вантажних перевезень шляхом визначення та обґрунтування методичних засад удосконалення структурно-експлуатаційної схеми автотранспортного підприємства.

Для досягнення поставленої мети нами були поставлені та вирішені наступні основні завдання дослідження:

1. Провести аналіз сучасного стану системи міжнародних вантажних перевезень автомобільним транспортом та намітити шляхи її вдосконалення з метою досягнення належного рівня ефективності та функціонування зазначеної системи;

2. Розробка бізнес-процесу управління автомобільною компанією та концептуальної моделі маркетингу міжнародних автомобільних вантажних перевезень;

3. Розробка організаційно-економічного механізму оцінки економічної ефективності міжнародних автомобільних вантажних перевезень, а також

моделі та алгоритмів прогнозування основних показників міжнародних автомобільних вантажних перевезень;

4. На основі системного підходу визначте основні чинники, що впливають на ефективність міжнародних вантажних перевезень та окресліть основні шляхи підвищення їх якості та ефективності.

Предметом дослідження є компанії міжнародних автомобільних вантажних перевезень.

Предметом дослідження є економічні, організаційні та технологічні процеси функціонування автотранспортного підприємства під час міжнародних перевезень вантажів.

Методологія дослідження. Для вирішення завдань дослідження використовувався ряд методів: аналітичний та системний підходи, статистична обробка інформації, економічний аналіз та методи математичної статистики.

Теоретичною основою дослідження є праці вітчизняних та зарубіжних вчених, пов'язані з проблемами організації та планування виробництва, розробки стратегій розвитку підприємництва та їх статистичні матеріали, а також законодавчі та інші нормативні акти.

Наукова новизна отриманих результатів. Основним результатом магістерської кваліфікаційної роботи є наукове узагальнення матеріалів, які складають основу підвищення економічної ефективності міжнародних автомобільних перевезень вантажів. Конкретні результати дослідження такі:

- обґрунтований та впорядкований комплекс факторів, що впливають на ефективність міжнародних автомобільних перевезень;
- розроблено бізнес-процес ведення автотранспортного підприємства як систему забезпечення якості та ефективності послуг міжнародних вантажних перевезень;
- розроблено організаційно-економічний механізм оцінки економічної ефективності міжнародних вантажних перевезень;
- розроблено математичну модель ефективності міжнародних вантажних перевезень та взаємозв'язків між чинниками, що її формують, яка є основою

для розробки відповідних управлінських рішень.

- удосконалена методологія оцінки економічної ефективності міжнародних автомобільних вантажних перевезень.

Практичне значення отриманих результатів полягає в тому, що напрацьовані в роботі з підвищення ефективності міжнародних вантажних перевезень механізми, моделі, алгоритми та пропозиції вийшли на рівень передбачуваних та здійснених організаційно-розрахункових процедур на ПАТ «Беркут-Транс».

РОЗДІЛ 1.

СУЧАСНИЙ СТАН ТА ОСНОВНІ НАПРЯМКИ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ МІЖНАРОДНИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ, ЩО ЗДІЙСНЮЮТЬСЯ АВТОТРАНСПОРТОМ

1.1. Міжнародні перевезення вантажів автотранспортом, їх роль і значення в економіці України

Розвиток України як суверенної держави, вигідне географічне положення між країнами Західної, Центральної та Східної Європи, Балтії, Скандинавії, Білорусі, а також Азії та Сходу сприяють інтеграції України в міжнародну транспортну систему. Через територію України проходять найкоротші шляхи, що з'єднують країни Західної Європи з країнами СНД, а також Південну і Центральну Європу із західними регіонами Російської Федерації та Скандинавією.

Сьогодні в Україні близько мільйона вантажівок різної форми власності перевозять вантажі.

Головний закон ринкової кон'юнктури - відповідність кількості та якості парку автомобілів попиту на транспорт. Якщо попит на транспорт зростає, то необхідно збільшити кількість транспортних засобів і структурні зміни в автопарку, і навпаки. Якщо така зміна не відбудеться, це стане тягарем для транспортної системи та держави в цілому.

Розвиток міжнародних перевезень за участю вітчизняних автотранспортних підприємств і компаній стримується, насамперед, через недостатнє забезпечення вітчизняними автотранспортними компаніями конкурентоспроможним рухомим складом для роботи на зовнішньому ринку.

Більшість вантажівок, які є в Україні, відповідають європейським технічним та екологічним стандартам. Близько 10% наявного парку транспортних засобів, що перевозять вантажі в міжнародному сполученні, є вітчизняного виробництва і не придатні для роботи в країнах Західної Європи, решта в основному відповідають вимогам.

Транспорт, як ніяка інша галузь, відображає всю економіку країни. В нових умовах виробництва власник товару повинен пропонувати його сам, а не чекати попиту. Найголовніше тут - якість товару, в нашому випадку - якісна служба доставки автомобіля.

В ринкових умовах, коли неминучий процес оптимізації співвідношення між суперечливими вимогами - максимальне виконання вимог ринку при збереженні низьких сукупних витрат, вирішуються логістичні питання.

Основним завданням системи надання міжнародних автомобільних вантажних перевезень (АТ «MPV») є підвищення ефективності її функціонування шляхом подальшого розвитку її структури, застосування та розвитку сучасних організаційних форм і сучасних технологій. посилення ролі правових норм та органів управління системою, що краще відповідатиме вимогам ринку послуг.

Сучасний вітчизняний ринок забезпечений вантажним транспортом, тому значна частина власників вантажних перевезень намагається вийти на ринок міжнародних вантажних перевезень, не маючи достатнього досвіду. Це призводить до того, що багато українських перевізників працюють з демпінговими тарифами, їхніми послугами охоче користуються європейські транспортні компанії, але водночас це викликає негативну реакцію в іноземних перевізників.

Нині Україна має зовнішньоторговельні відносини з понад 100 країнами світу, в яких беруть участь близько півтори тисячі українських підприємств, організацій і господарств, а також близько двох тисяч діючих на її території спільних підприємств з іноземним капіталом.

Автомобільний транспорт України переживає складний процес відновлення транспортної діяльності, враховуючи військовий конфлікт з Російською Федерацією на сході країни та економічну кризу в цілому, і цей процес супроводжується зменшенням обсягів. внутрішні перевезення, зменшення прибутків підприємств, нестабільність податкового законодавства, підвищення цін, особливо на рухомий склад та ін.

Незважаючи на труднощі та перешкоди, які доводиться долати українським компаніям міжнародних вантажних перевезень, останніми роками в Україні відчувається динамічний розвиток міжнародних автомобільних вантажних перевезень.

Більше 5000 автотранспортних компаній, фірм і приватних підприємств оволодівають цим видом діяльності.

Українські перевізники поступово витісняють іноземних перевізників з ринку транспортних послуг за рахунок підвищення та диверсифікації якості надання послуг, а також питання скасування місцевого збору за проїзд транспортних засобів іноземних власників, які здійснюють перевезення на основі міжбюджетних угоди, а українські перевізники застосовують демпінгові ціни на перевезення, на відміну від іноземних перевізників, які дотримуються нижчого рівня тарифів [11].

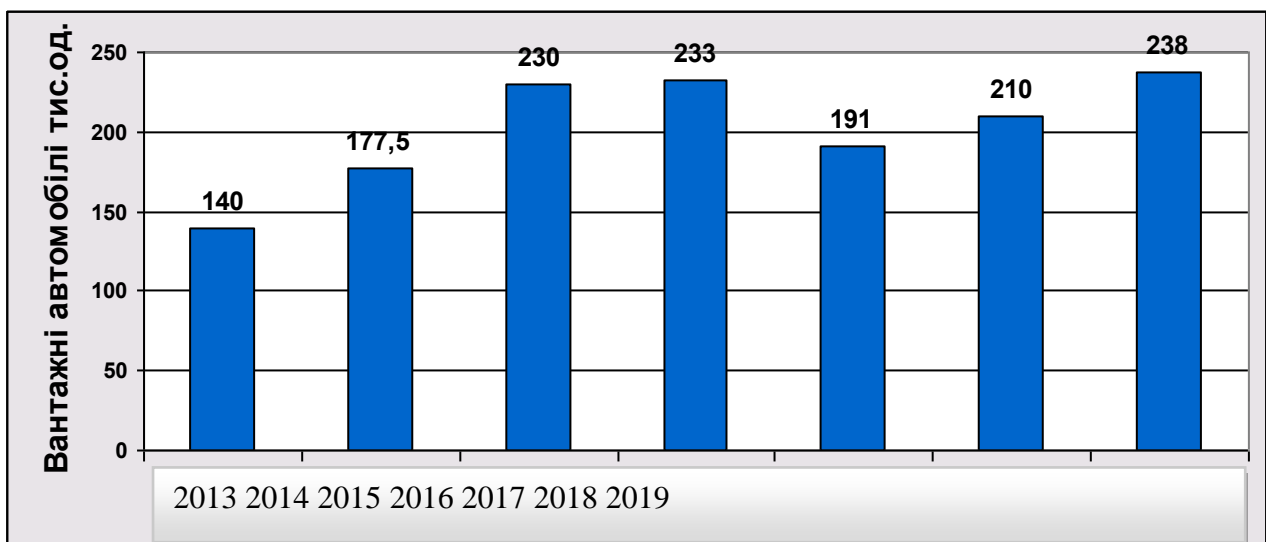


рисунок - 1,1. Рис Динаміка перевезень до країн Європи українськими перевізниками

Збільшення обсягів транспортного експорту прямо пропорційне наявності в українських перевізників іноземних ліцензій на впровадження МПВ АТ. Згідно зі статистичними даними, обсяги перевезень, які здійснюються українськими перевізниками, зросли, водночас зменшилися обсяги перевезень, які здійснюються іноземними перевізниками.

Не відповідає сучасним вимогам і стан доріг. Аналіз показує, що лише 1% доріг в Україні відноситься до 1 категорії і 8% до 2 категорії.

Навіть на дорогах державного значення окремі ділянки загальною протяжністю 3,7 тис. км (12%) є категорією 4 і дозволяють проїзд транспортних засобів з навантаженням на вісь до 6 т. Середня категорія доріг по Україні – 3,73, при с. рівень, що наближається до категорії 4.

Серйозне занепокоєння викликає стан автомобільних доріг, якими проходить близько 80% усього транспорту, включаючи більшість міжнародних. Стан багатьох автомобільних доріг не забезпечує пропускну та експлуатаційну якість сучасних автомобілів, більше третини з них потребують реконструкції за стандартами вищих категорій, більше половини потребують укріплення дорожнього покриття, на багатьох доріг рівень покриття та коефіцієнт зчеплення невідповідні. Більшість головних доріг набагато більше завантажені транспортом, ніж аналогічні закордонні дороги.

Аналіз стану міжнародних вантажних перевезень показує, що експортний потенціал українського транспортно-дорожнього комплексу використовується незадовільно, навіть спостерігається значне падіння їх обсягів. Це призводить до суттєвої недоотримання транспортними підприємствами та надходження валюти до державного бюджету.

Обсяг транзитних перевезень має тенденцію до зменшення. Зменшення транзиту спостерігається в автомобільному транспорті. Водночас у країнах Балтії та Білорусі зростає транзит, тобто потік транзитних вантажів розподіляється не на користь України.

Україна робить перші кроки до світового транспортного та валютного ринку. Міжнародна доставка здійснюється транспортом України, на основі двосторонніх та багатосторонніх договорів.

Важливим напрямком державного регулювання транспортного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності є дотримання Україною валютно-тарифної політики на світовому транспортному ринку. Створені автопідприємства різних форм власності здійснюють вантажні перевезення в Європу, а деякі з них мають договори з іноземними державами на реверсне завантаження, що сприяє розширенню ринку автотранспортних послуг України.

Водночас рівень контрактних цін дещо нижчий, ніж на світовому ринку, насамперед через конкуренцію між українськими автоперевізниками. В результаті гострої конкуренції на ринку послуг більшість автоперевізників зазнають збитків.

Зараз транспортна система України не готова забезпечити збільшення обсягів перевезень. Внаслідок недостатнього розвитку нормативно-правової бази та низького інвестиційного потенціалу транспортно-дорожнього комплексу підвищується зношеність технічних пристроїв, погіршується їх конструкція, не забезпечується належна безпека руху, низький інвестиційний потенціал транспортно-дорожнього комплексу для навколишнього природного середовища та здоров'я людини посилення дорожньої діяльності. Все це призводить до витіснення українських перевізників з міжнародних ринків транспортних послуг в умовах гострої конкуренції, погіршує рівень обслуговування вітчизняних підприємств і населення, створює реальну загрозу економічній безпеці держави.

Основними проблемами, що перешкоджають кількісному та якісному задоволенню зростаючого попиту на транспортні послуги, є:

- неналежне оновлення матеріальних цінностей усіх видів транспорту та дорожнього господарства, невідповідність їх технічного стану очікуваним вимогам;

- низький рівень міжгалузевої координації розвитку транспортної інфраструктури, що призводить до відокремлення єдиного транспортного простору, нераціонального використання ресурсів та зниження ефективності транспорту;

- слабе використання геополітичного положення України та можливостей транспортних комунікацій для міжнародного транзиту вантажів, що проходять територією України;

- повільний розвиток транспортних технологій і неналежний зв'язок з технологіями виробництва, торгівлі, зберігання та митниці;

- інформатизація транспортного процесу та інформаційна взаємодія транспорту з іншими галузями економіки є неприпустимо низькими;
- недостатня ефективність фінансово-економічних механізмів стимулювання залучення інвестицій у розвиток транспорту.

Прискорення вирішення цих проблем є надзвичайно важливим не лише для транспортної галузі, а й для держави в цілому, ефективної роботи її промислової та соціальної сфер, що значною мірою забезпечується стабільною та надійною роботою транспорт. Дедалі більшого значення набуває роль транспорту в розвитку зовнішньоекономічних зв'язків та у використанні геополітичного потенціалу України як транзитної держави.

Вітчизняні науковці в ході роботи розглядали шляхи підвищення ефективності зовнішньоекономічної діяльності українських підприємств і використовували різноманітні методи та підходи [15-36]. Ю.М. Цветов у своїх роботах [15-17] висвітлив широкий спектр економічних, організаційних, правових, технологічних і технічних заходів, спрямованих на вдосконалення взаємодії українського транспорту з європейською та світовою транспортними системами. Основними напрямками діяльності є підвищення рівня участі вітчизняного транспорту в розвитку експортно-імпорто-транзитних перевезень, забезпечення взаємовигідних умов експорту та імпорту транспортних послуг за кордон, удосконалення та уніфікація нормативно-правової бази транспорту. визначено регулювання міжнародної транспортної діяльності транспортно-дорожнього комплексу України. Подаємо оцінку становища транспортного комплексу України на світовому ринку транспортних послуг. Досліджено фактори, що обмежують експорт транспортних послуг українського транспортно-дорожнього комплексу на міжнародні ринки.

Ролі українського транспорту в забезпеченні зовнішньоекономічних зв'язків країни особливу увагу приділили у своїх наукових працях Сніжко Г.Т., Шульпіна Л.В., Соколова Л.Н.[18-21]. Роботи спрямовані на забезпечення транспортно-економічної безпеки під час міжнародних вантажних перевезень. Результати їхнього дослідження показали, що проблема економічної безпеки

України щодо забезпечення транспортної зовнішньоекономічної діяльності значно загострилася за останні роки, а за кількома важливими елементами, включно з незалежністю зовнішньої торгівлі, економічна безпека держави перевищила дозволений критичний рівень.

Питання використання експортного потенціалу автомобільного транспорту знайшло відображення в роботі Л.Г.Зайончик серед умов розвитку кон'юнктури ринку та вдосконалення транспортної логістики. [22].

Комплексні підходи до підвищення ефективності транспорту пропонують А.І.Воркут, Ю.Ф. Роботи Кулаєвої та інші автори [23-29]. Проте проблема підвищення економічної ефективності міжнародних автомобільних вантажних перевезень постійно потребує подальших досліджень дослідників у цій галузі.

У наукових працях Є.Ф.Шульги [30-32] досліджується надійність водіїв і транспортних засобів, що використовуються в міжнародних перевезеннях, встановлюється необхідність їх урахування під час оперативного планування, а також шляхи підвищення ефективності міжнародних перевезень. . вантажний автомобільний транспорт не визначено.

Проблема підвищення якості транспортних послуг актуальна не лише для українського ринку перевізників. Надійність доставки досліджена в роботі В.І. Похабова [33]. Розвиток логістики мав значний вплив на транспортну політику та структурні зміни в бізнес-характері сектору. Відносно низька його ефективність пояснювалася тим, що в організації державного регулювання надмірно жорстко регламентувалися тарифи, відстані перевезень, номенклатура вантажів, що перевозяться, і деякі інші параметри діяльності транспортних підприємств, а також проводилася політика обмеження кількості транспортних підприємств. підприємств. Як наслідок, конкуренція була слабкою, а існуючі оператори користувалися монопольним становищем, що дозволяло їм захоплювати обсяг і спектр послуг і компенсувати високі витрати високими тарифами.

У творчості А. В. Шевченка. [34] визначено роль українського автомобільного транспорту загального користування на ринку міжнародних перевезень, зроблено прогноз обсягів міжнародних перевезень, оптимізовано структуру автопарку. Розвиток вантажного транспорту в міжнародному сполученні зосереджено в даній дисертації на єдиному технологічному процесі, який координує діяльність усіх учасників. Одним із технологічних елементів, які суттєво впливають на ресурсозбереження під час експлуатації транспортних засобів, є побудова раціональної маршрутної мережі.

Робота Г. С. Григор'єва спрямована на оцінку економічної ефективності функціонування автомобільного підприємства в ринкових умовах. [35]. У роботі відображено концептуальні положення розвитку автомобілебудівного підприємства, які відповідають оптимальному вибору показників діяльності всіх учасників перевізного процесу; розроблені напрямки, що формують економічний потенціал роботи АТП. Розроблена методика оцінки економічної ефективності автомобільного бізнесу дає можливість отримати максимальний прибуток. Методологія спрямована на пошук точки беззбитковості та комерційної стійкості виробництва, встановлення потенційного обсягу транспортних продуктів і послуг нетранспортного типу, визначення змінних і постійних витрат.

Стратегії і тактиці маркетингу автомобільного транспорту присвячена робота Донченко О.О. [36]. На основі аналітичної оцінки соціологічних анкет та експертних оцінок автором зроблено висновки щодо ефективності маркетингових послуг. У результаті аналітичного дослідження сформовано основу для розрахунку інтегрального коефіцієнта конкурентоспроможності автосервісу підприємства. Опанована методика маркетингової стратегії та тактики автомобільного транспорту дає змогу науково обґрунтувати оптимальне стабільне отримання прибутку автотранспортних підприємств.

У роботі Примак Т.О. [37] визначено механізм маркетингу в системі управління підприємствами автомобільного транспорту. Теоретично обґрунтовано та практично вирішено комплекс питань організації методології

планування господарської діяльності автотранспортних підприємств за допомогою маркетингових служб. Розроблено методологію маркетингових досліджень автотранспортних підприємств. Досліджено особливості попиту на автомобільний транспорт та фактори, що впливають на його вартість.

Хобта М. О. у своїй науковій роботі. [38] розроблено та запропоновано методику моделювання тарифів на пасажирські перевезення, яка враховує залежність обсягу виробництва від рівня тарифу; враховуються варіанти споживання користувачів автобусів.

Удосконалення операційних процесів автотранспортних підприємств в ринкових умовах розроблено Попченко Т.Я. [39]. Розроблено методику створення варіантів діяльності підприємства з урахуванням якісних характеристик використання автотранспорту (серед них, зокрема: ступінь маневреності, показники маневреності, надійності).

Проте в цих працях недостатньо повно досліджено проблеми валютної втрати та пропозиції щодо стимулювання валютних надходжень від транспортної діяльності. Не до кінця з'ясовані проблеми валютного регулювання зовнішньоекономічної діяльності міжнародних автомобільних перевезень. Залишається невирішеним багато важливих проблем, що пов'язано з об'єктивними причинами з одного боку (економічна криза, низький рівень матеріально-технічної бази транспорту, складні умови конкуренції на світовому ринку), а з іншого - з недостатньою активністю органів зовнішньоекономічного та транспортного розвитку. міжнародне співробітництво.

Поважаючи розробки вчених-економістів, їх внесок в економічну теорію і практику, застосування їх наукових положень, вважаємо за доцільне зосередити увагу на розробці теми дисертаційного дослідження, актуальність якої викладена вище. - зазначені обставини.

1.2 Аналіз стану технологічних операцій при перетинанні державного кордону України під час міжнародних автомобільних перевезень вантажів

Сучасні тенденції розвитку світової економіки характеризуються розширенням економічних зв'язків і міжнародного економічного співробітництва. Це призводить до збільшення транспортних потоків між державами та континентами.

Проблеми перетину пунктів пропуску на українському кордоні є одним із стримуючих факторів розвитку міжнародних перевезень, що завдає реальної шкоди іміджу та економіці нашої держави.

Пріоритет розміщення країни на пріоритетних напрямках міжнародного транспортного сполучення майже не реалізовувався. Показником цього є зменшення транзитного автомобільного транспорту, що проходить через територію України, що прямо пропорційно впливає на наповнення державного бюджету.

Недоліки структури національної транспортної політики, недосконалість національного законодавства, а також багато інших суб'єктивних причин призвели до того, що сьогодні воліють оминати Україну. Недоліки загальних умов особливо помітні на спеціальній ділянці міжнародних перевезень, у пунктах пропуску через державний кордон.

Відповідно до Закону України «Про державний кордон України» та Митного кодексу України перетинання державного кордону відбувається в пунктах пропуску.

Пунктом пропуску через державний кордон України є територія або частина території прикордонної залізниці, автомобільної станції, морського порту, річкового порту, аеропорту (аеропорту з комплексом будівель, споруд та інженерних об'єктів), де встановлені види контроль визначено. відповідно до закону здійснюється з метою перетинання державного кордону з метою перетину осіб, транспортних засобів, вантажів та інших цінностей.

За загальним правилом назва пункту пропуску визначається назвою адміністративно-територіальної одиниці (населення, місцевості), на території якої він розташований або поблизу неї.

Пункти пропуску через державний кордон України транспортними засобами:

1) за категоріями:

міжнародні (перетин державного кордону громадянами та транспортними засобами будь-якої держави);

міждержавний (перетин державного кордону громадянами та транспортними засобами України та суміжних держав);

місцевий (перетин державного кордону громадянами України та суміжних держав, які проживають у прикордонних областях (районах), та їх транспортними засобами);

2) за характером доставки:

пасажирський;

відвантаження;

вантажно-пасажирський;

3) за режимом роботи - постійні, тимчасові;

4) за тривалістю робочого часу - для цілодобових і фіксованих працівників.

У пункті контролю в установленому порядку здійснюються прикордонний та митний контроль, контроль руху транспортних засобів, санітарно-карантинний, ветеринарний, фітосанітарний та природоохоронний контроль, а також контроль за вивезенням культурних цінностей з України.

Інспекційні служби створюються відповідно до законодавства. Відповідно до міжнародної конвенції про затвердження умов контролю товарів на кордонах від 21.10.2010р. На прикордонних, митних та інших пунктах контролю 1982 року це може здійснюватися спільно з представниками сусідніх держав.

Пункти пропуску відкриваються за рішенням Кабінету Міністрів України. У разі залізничного, автомобільного, поромного та пішохідного сполучення обов'язковою підставою для прийняття такого рішення є наявність відповідного міжнародного договору між Україною та сусідньою державою.

На державному кордоні України функціонує понад 100 пунктів пропуску транспортних засобів. Так, станом на 1 січня 2017 року встановлено 114 пунктів пропуску, серед яких за статусом:

міжнародні (МН) - 48;

міждержавні (МД) - 66.

Вони розташовані на 25 магістральних магістралях і магістралях державного значення. Пункти пропуску розташовані на кордоні в 13 адміністративних областях України:

за даними Російської Федерації їх 19 (міжнародних - 15, міждержавних - 4),

Республіка Білорусь - 20 (міжнародні - 8, міждержавні - 12),

Республіка Молдова - 47 (міжнародні - 14, міждержавні - 33),

Республіка Польща - 11 (міжнародні - 4, міждержавні - 1),

Словаччина – 2 (міжнародні – 2, міждержавні – 0),

Угорська Республіка - 5 (міжнародні - 3, міждержавні - 2),

Республіка Румунія – 6 (міжнародні – 2, міждержавні – 4).

У пунктах пропуску, що перетинають державний кордон, може тимчасово встановлюватися зона прикордонного та митного контролю (режимна зона) на час, необхідний для повного проведення прикордонного та митного контролю.

Пункти пропуску повинні відповідати вимогам щодо забезпечення дотримання порядку перетинання державного кордону особами, транспортними засобами та вантажами, мати культурно-побутові та санітарно-гігієнічні умови для осіб, які перетинають державний кордон, належні умови для роботи усіх елементів керування. послуги.

Міністерства та відомства, а також підпорядковані їм підприємства, установи та організації, нерухоме майно чи окремі об'єкти яких постійно знаходяться на пункті управління, зобов'язані створити належні умови для діяльності всіх контролюючих служб, забезпечити та фінансувати діяльність

контрольних служб. службові приміщення та інші місця, необхідні для проведення видів перевірок.

У пункті пропуску визначаються місця безпосереднього перетину державного кордону, прикордонної зони, митного та іншого контролю.

У зонах прикордонного та митного контролю наряди прикордонної служби спільно з митними органами за погодженням з Мінтрансом та органами місцевого самоврядування розробляють режимні правила, що регламентують порядок пропуску осіб, які беруть участь у пропуску (в т.ч. транспортні засоби). визначає порядок огляду та обслуговування пасажирів і транспортних засобів, які прямують за кордон, до цих зон, порядок виїзду з пункту пропуску транспортних засобів, вантажів та інших матеріальних засобів, що перетинають державний кордон, а також інші обмеження.

Перевірку здійснюють посадові особи прикордонних пунктів пропуску. Громадяни та транспортні засоби перетинають державний кордон лише на підставі дописок контролюючих служб про оформлення документів, що дають право на перетин державного кордону.

Загальна координація роботи з підтримки системи на пунктах управління здійснюється в порядку, визначеному чинним законодавством.[6-9].

Державне регулювання у сфері транзитних перевезень в Україні здійснює Міністерство інфраструктури, що видає дозволи, ліцензії та квоти підприємствам та іншим організаціям (у тому числі іноземцям) відповідно до міжнародних договорів України, а також Федеральне міністерство України . ДВС, Держмитслужба та інші центральні органи виконавчої влади в межах покладених на них повноважень.

У пунктах пропуску на митному кордоні є окремі зониприкордонно-митний контроль, де розміщені лише будівлі та об'єкти нарядів прикордонної служби та митних органів, необхідні для здійснення відповідного контролю. За межами зон прикордонного та митного контролю знаходяться об'єкти інших служб контролю.

Перетин через державний кордон осіб, транспортних засобів, товарів та інших матеріальних цінностей, здійснення контрольно-пропускних заходів умови координації дій між ними та визначаються згідно з технологічними схемами, затвердженими керівником відповідної структури нарядів охорони кордону. за погодженням з керівниками митного органу та інших інспекційних служб.

Контрольні служби несуть відповідальність за своєчасне оформлення документів та необґрунтовану затримку осіб, транспортних засобів, товарів та інших засобів, що перетинають державний кордон.

У прикордонних, митних та інших районах перевірки громадський порядок забезпечують відповідні інспекційні служби.

Громадський порядок поза зонами прикордонного та митного контролю забезпечують підрозділи органів внутрішніх справ на міжнародних автомобільних дорогах та дорогах до пунктів контролю за дорожнім рухом.

При вході в Україну у пункті пропуску керівник прикордонного наряду пропускає транспортні засоби в зону регулювання пункту пропуску, де стояв транспортний засіб.

У пункті контролю, де діють лише підрозділи прикордонного контролю та митні органи, під час переміщення транспортних засобів, товарів та інших предметів, що підлягають, крім прикордонного та митного контролю, іншим видам контролю, контроль здійснюється шляхом виклику відповідних спеціалістів контролю. послуги. За відсутності такої можливості ці транспортні засоби не можуть в'їхати в Україну через державний кордон, а при виїзді з України повертаються на її територію та можуть бути направлені в постійно діючі пункти пропуску.

Через територію пункту в певних напрямках проходять люди і транспорт. Пересування осіб на інші напрямки (смуги) руху в межах пункту контролю дозволяється посадовою особою контролюючого органу (служби), рух транспортних засобів — нарядом прикордонного контролю або посадовою особою митного органу.

Пропуск осіб у зону митного контролю здійснюється на підставі документів, дійсних на в'їзд/виїзд, або документів, що стосуються повноважень осіб на отримання/пересилання товарів та інших товарів. У зоні митного огляду не можуть перебувати товари, транспортні засоби та інші предмети, митний огляд яких завершено.

Водій транспортного засобу прикордонника під час входу в автомобільну або поромну переправу отримує картку, на якій робиться відмітка про проходження водієм транспортного засобу відповідних державних оглядів. Картку отримують під час виїзду транспортного засобу з пункту пропуску.

Під час перевезення вантажів через державний кордон України до автотransпортних засобів застосовуються такі вимоги:

- реєстраційний номер транспортного засобу та країна реєстрації повинні відповідати документам, виданим перевізником;
- транспортний засіб повинен мати реєстраційний ідентифікаційний номер (для українців – «UA»);
- транспортний засіб повинен відповідати вимогам безпеки руху та охорони навколишнього середовища, а також мати розміри та вагу, визначені законодавством України та міжнародними конвенціями.

Проїзд великогабаритного та великовагового транспорту регламентується постановою Кабінету Міністрів України від 29.10.99р. № 2020 "Про приєднання держав - учасниць Співдружності Незалежних Держав - до Угоди про масу і габарити транспортних засобів, що здійснюють міждержавні автомобільні перевезення" та "Негабаритні та великовагові транспортні засоби на автомобільних дорогах, вулицях або Залізничні переїзди», затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 18.01.2011 р. № 30. «Про проїзд великогабаритних та великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами».

Проїзд великогабаритних та великовагових транспортних засобів, а також транспортних засобів, що перевозять небезпечні вантажі, повинен

здійснюватися за відповідним дозволом Міністерства транспорту України, Міністерства внутрішніх справ України та Служби міжнародних автомобільних перевезень. Мінприроди України.

Транспортні засоби повинні бути зареєстровані в митних органах України. На транспортні засоби, що тимчасово прибувають або вибувають з митної території України та використовуються для міжнародних перевезень вантажів, багажу та пасажирів, пред'являються документи, необхідні для проходження митного та прикордонного контролю.

1.3 Аналіз способів оплати та зборів, які сплачують перевізники під час міжнародних автомобільних вантажних перевезень

У всіх країнах світу транспортні засоби, що перетинають кордони або територію країни, обкладаються різними зборами і зборами, як з самих транспортних засобів, так і з вантажу, який вони перевозять [54-62]. Основними причинами запровадження системи зборів та різних способів оплати транспортних засобів є:

обмеження або залучення потоку іноземних транспортних засобів на територію країни;

збільшення доходів від транзиту транспортних засобів, що проходять територією країни;

плата за експлуатацію автомагістралі;

захист власних автоперевізників;

захист екологічного стану країни.

Згідно з чинними в Україні нормативно-правовими актами за перетин транспортними засобами державного кордону України під час ввезення, вивезення або транзиту територією України справляються такі види зборів:

а) для митного оформлення товарів;

- б) для ветеринарного, санітарно-карантинного та фітосанітарного огляду вантажу;
- в) для екологічного контролю вантажу;
- г) для проїзду автомобільними дорогами України;
- д) проїзд платними дорогами України;
- д) доплата за перевищення масових і загальних параметрів транспортних засобів;
- е) у разі потреби супроводжувати транспортний засіб на території України;
- г) транспортні засоби, які прямують за кордон у прикордонні регіони;
- з) для страхування.

Постановою Кабінету Міністрів України від 15 червня 2019 р. № 1034 про спрощення справляння збору в пунктах пропуску через державний кордон. с. визначив порядок справляння зборів у пунктах пропуску через державний кордон (залежно від виду та кількості товарів), перелік процедур та розміри зборів. перевізники стягують плату при перетині державного кордону України.

Транспортні засоби вітчизняних та іноземних власників мають платити за кожен кілометр проїзду автошляхами України. З тарифами на проїзд українськими дорогами можна ознайомитись у 1.4. таблиця містить.

1.4. таблиця Плата за проїзд автомобільними дорогами України великовагового транспорту іноземних та вітчизняних власників під час міжнародних автомобільних перевезень вантажів

Немає з/п	Тип транспортного засобу	Місткість або загальна вага	Ставка гонорару та сама \$ США за кожен кілометр
-----------	--------------------------	-----------------------------	--

Плата за проїзд автошляхами України іноземні власники			
1.	Вантажні автомобілі без причепів і тягачі без напівпричепів	до 20 тонн включно більше 20 тонн	0,08 0,15
2.	Вантажівки з причепами і тягачі	до 20 тонн включно більше 20 тонн	0,12 0,20
Доплата за перевищення масових і (або) загальних параметрів транспортних засобів іноземних і вітчизняних власників			
3.	<u>Вагові транспортні засоби</u> до загальної маси	Між 38-42 тоннами В межах 42-50 тонн В межах 50-60 тонн понад 60 тонн кожен наступні 10 т	0,07 0,10 0,27 0,78
	за перевищення допустимих осьових навантажень	До 5% включно Між 5-10% Між 10-20% більше 20% на кожні наступні 5%	0,05 0,10 0,27 0,15
4.	<u>Негабаритні транспортні засоби</u>	за перевищення допустимих параметрів - ширина, висота, довжина (з усіх параметрів)	0,03

У таблицях 1.5 та 1.6 наведені тарифи за різні види перевірок при перетині державного кордону України вантажними автомобілями вітчизняних та іноземних власників.

Проїзд вантажних автомобілів платними дорогами України згідно з постановами Кабінету Міністрів України підлягає 1.7. таблиця містить.

Таблиця 1.5 Плата за проведення природоохоронної перевірки у разі перетинання державного кордону України транспортними засобами

Найменування об'єкта управління	Одиниця виміру	Комісія еквівалентна доларам США
Вантажні транспортні засоби	Одиниця виміру	2
<i>Промислова сировина, хімічні сполуки, отрутохімікати та інші небезпечні матеріали, відходи, пестициди та сільськогосподарські хімікати</i>		
до 60 тонн	вечірка	19
<i>Радіоактивні речовини</i>		
Джерела промислового іонізуючого випромінювання	Пакувальний комплект для	1

	транспортування	
Свіже ядерне паливо, радіоактивні відходи	"-	3
Відпрацьоване ядерне паливо	"-	29
Урановий хімічний концентрат	контейнер	6
<i>Дикі тварини та дикі рослини, мисливські трофеї</i>		
До 10 шт	вечірка	1
11-50 шт	вечірка	3
Більше 50 штук на кожні наступні 50 штук	"-	10
<i>Усі види тварин, риб і рослин занесені до Червоної книги України</i>		
До 10 шт	вечірка	6
11-50 шт	"-	12
Більше 50 штук на кожні наступні 50 штук	"-	23
<i>Сировина з диких тварин і дикорослих недеревних рослин, водні безхребетні та равлики, що належать до роду Helix</i>		
до 5 тонн	вечірка	9
до 5-10 тонн	"-	13
Більше 10 тонн на кожні наступні 10 тонн	"-	11

1.6. таблиця Плата за здійснення видів контролю тварин та фітосанітарного контролю у разі перетинання державного кордону України транспортними засобами

тип управління	Одиниця виміру	Комісія еквівалентна доларам США
Ветеринарний огляд вантажів під контролем ветеринарної служби та оформлення ветеринарних документів	до 100 кілограмів	2.0
	до 20 тонн	3.9
	більше 20 тонн	6.2
<u>Клінічний огляд тварин:</u> великі тварини	До 10 голів	3.2
	більше 10 голів за кожні 10 голів	5.4
дрібні тварини, собаки, коти, екзотичні птахи, тварини цирку та зоопарку	До 10 голів	2.4
	більше 10 голів за кожні 10 голів	3.4
птиця, інкубаційні яйця	1000 кожен	3.2
акваріум, тераріум, лабораторія, піддослідні тварини, безхребетні, бджоли та ін	1 партія	2.0
Фітосанітарний огляд вантажу та оформлення карантинних документів	до 50 тонн	3.0

1.7. таблиця Максимальна плата за проїзд вантажівок на платних автомагістралях України

Група транспортних засобів	Вартість проїзду, грн. 1 км пробігти		
	Київ – Вінниця	Львів – Броди	Київ - Харків - Довжанський
Вантажні автомобілі максимально допустимою повною масою 3,5 тонни	0,32	0,23	0,31
Вантажні автомобілі з дозволеною загальною масою 3,5-12 т, автопоїзди з дозволеною повною масою 12 т.	0,56	0,41	0,54
Вантажні автомобілі та автопоїзди, дозволена максимальна маса яких перевищує 12 тонн	0,74	0,54	0,72

Плата встановлюється за проїзд вантажних транспортних засобів платними автомобільними дорогами України:

по південній транс'європейській магістралі Західний кордон - м. Київ на ділянці Вінниця - Київ протяжністю 146 км (міжнародний транспортний коридор No 3);

автомобільна дорога 1 категорії Львів-Броди протяжністю 80,2 км (Львівська область);

по автодорозі 1 категорії від кордону Російської Федерації до автодороги Київ - Харків - Довжанський протяжністю 48,7 км (Харківська область).

2659-III від 12.07.2001. Відповідно до Закону України «Про внесення змін до Закону України щодо запровадження єдиного збору в пунктах пропуску через державний кордон України», у пунктах пропуску через державний кордон України сплачується єдиний збір. Державний кордон України оплачується одноразово залежно від режиму руху (імпорт, транзит) залежно від типу, місткості чи загальної маси транспортних засобів на підставі єдиного платіжного документа.

Розмір одноразового внеску визначається цим законом у «євро» та не може бути змінений протягом бюджетного року. Одноразова комісія справляється в національній валюті України за офіційним (іноземним) курсом Національного банку України на день сплати комісії. У пунктах пропуску через державний кордон України заборонено стягувати збори, не передбачені цим Законом.

За транспортні засоби вітчизняних та іноземних власників, які перетинають державний кордон України, та за стягнення в пунктах пропуску через державний кордон України відповідно до законодавства України встановлюється єдиний збір: транзитного збору, транспортних засобів, санітарного, ветеринарного, фітосанітарного, радіологічного та екологічний контроль товарів і транспортних засобів, транспортних засобів для перетину автомобільних доріг України та проїзду транспортні засоби з перевищенням встановлених габаритів повної маси, навантаження на вісь та (або) загальних параметрів.

Одноразовий збір не може перевищувати витрат, пов'язаних із здійсненням митного контролю, санітарним, ветеринарним, фітосанітарним, радіологічним та екологічним контролем товарів і транспортних засобів під час транзиту товарів і транспортних засобів, а також ремонтом автомобільних доріг.

Одноразова плата за перевірку товарів і транспортних засобів у пунктах пропуску через державний кордон України, плата за проїзд автотransпортних засобів дорогами державного значення України (за кілометр проїзду) та додаткова плата за кожен кілометр проїзд, загальну масу, осьове навантаження та (або) загальні параметри транспортних засобів, що перевищують встановлені габарити, можна знайти в таблиці.1.8.

Єдиний транспортний податок не справляється у разі транзиту товарів без перетину митного кордону України, які переміщуються на інший транспортний засіб у зоні митного контролю пункту пропуску, який є також пунктом в'їзду та виїзду. цей вантаж.

Перевізникам-нерезидентам, діяльність яких здійснюється на підставі міжнародних договорів України, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, одноразово сплачується згідно з цими договорами.

Для вітчизняних перевізників, які сплачують податок з власників транспортних засобів відповідно до Закону України «Про податок з власників транспортних засобів та інших самохідних машин і споруд», плата за проїзд

автомобільними дорогами України має становити платний, тільки у разі перевищення встановлених розмірів повної маси, навантажень на вісь та (або) габаритних параметрів.

У той час як країни Європейського Союзу проводять єдину політику у сфері міжнародних автомобільних перевезень з метою усунення перешкод для подальшого розвитку міжнародних автомобільних перевезень, Україна постійно нарощує штучні перешкоди, що призводить до зростання транспортних витрат, транспорту, збільшення тривалості перебування вантажу в дорозі, на прикордонних станціях, вилучення та затримка вантажу. Затримки такі великі, що вони запускають транзитне обслуговування на нових маршрутах.

Розвиток міжнародних автомобільних перевезень обмежується багатьма факторами, найважливішими з яких є:

Існуюча система прикордонного та митного контролю на кордоні.

Обмеження допустимих навантажень на вісь.

Фіскальні бар'єри.

Дозвільна система міжнародних перевезень.

1.8. таблиця Єдиний податок на вантажні автомобілі в пунктах пропуску через державний кордон України

Немає з/п	Тип транспортного засобу	Загальна вага транспортного засобу з вантажем	Розмір одноразової плати за одиницю транспортного засобу, євро	
			для огляду	за кожен кілометр шляху
1	2	3	4	5
1.	Вантажні автомобілі з/або без причепів та напівпричепи з/або без причепів	до 20 тонн включно	5	0,02
		Більше 20 тонн 40 тонн	10	0,02
2.	Негабаритні транспортні засоби	Більше 40 тонн 44 тонни	10	0,1
		Понад 44 тонни 52 тонни	10	0,2
		Понад 52 тонни 60 тонн	10	0,27
		Більше 60 тонн (за кожні наступні 10 тонн)	10	0,78
3.	Вагові автомобілі з надмірним навантаженням на вісь	У тому числі до 5%	-	0,05
		Вище 5-10%	-	0,10
		Вище 10-20%	-	0,27
		Понад 20% після кожних наступних 5%	-	0,15
4.	Великогабаритні транспортні засоби, що перевищують встановлені параметри ширини, висоти та довжини	Для кожного параметра	-	0,03
5.	Контейнери	Для всіх контейнерів	2	-

2. ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ РОЗРОБКИ ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНИХ МЕХАНІЗМІВ РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ

2.1. Розробка та управління бізнес-процесами компаній, що надають послуги з міжнародних автомобільних вантажних перевезень

Проблему розробки та обґрунтування управлінських рішень досліджують праці В. Г. Афанасьєва, М. Н. Бідняка та Я. С. Завадського. та інші [63-75]. Слід зазначити, що переважна більшість керівників звикли працювати в умовах жорсткої адміністративної регламентації своєї діяльності, підприємницький стиль управління передбачає не стільки контроль над підлеглими, скільки створення згуртованого колективу односторонців, розвиток ініціативи співробітників, високого культура взаємовідносин. Особливості функціонування підприємств та прийняття раціональних рішень у сучасних умовах господарювання ще недостатньо вивчені, тому необхідний пошук нових підходів до дослідження цього питання.

Усі автотранспортні компанії повинні самостійно забезпечити підвищення ефективності та конкурентоспроможності міжнародних вантажних перевезень. До компетенції підприємств входять основні рішення, пов'язані з виробництвом, наданням послуг, контактами з постачальниками та клієнтами. Впровадження раціональних рішень сприяє зниженню витрат підприємства, попередженню негативних економічних наслідків, зберігаючи можливість досягнення найкращих результатів діяльності та максимального прибутку.

У 1990-х роках відбулася зміна управлінської парадигми в теорії корпоративного управління. Персонал починає розглядатися як головний ресурс компанії, від якого в першу чергу залежить успіх всього підприємства. Водночас зростає увага до стратегічних питань корпоративного управління.

Замість теорії про персонал як про витрату, яку необхідно скоротити, з'явилася теорія управління людськими ресурсами, згідно з якою персонал є одним із ресурсів компанії, яким необхідно грамотно управляти, створювати умови для його розвитку та інвестувати. Бути зроблено.

На сучасному етапі розвитку економіки України певна кількість автомобілебудівних підприємств залишається збитковою. Такий стан речей пояснюється недоліками системи управління та регулювання господарсько-господарськими процесами, неадекватним обґрунтуванням управлінських рішень керівниками різних рівнів щодо організації та виробничої діяльності підприємств.

Технологія розробки управлінських рішень автомобільної компанії, яка є предметом дослідження, однакова. Унікальні рішення розробляють керівники компанії, головні інженери та керівники відділів. Менеджери в основному приймають рішення на основі власної інтуїції та попереднього досвіду. Розроблені таким чином рішення не завжди є якісними та ефективними та можуть негативно позначитися на роботі компанії. Причиною цього є не лише відсутність застосування відповідних методів розробки та обґрунтування управлінських рішень, а й недостатність необхідної для їх прийняття інформації. Інформація, яку отримують керівники та спеціалісти, є неповною, недостовірною та застарілою. Крім того, менеджери змушені самостійно знаходити та обробляти необхідні дані, а вже потім використовувати їх для прийняття управлінських рішень.

Таким чином підприємство втрачає свою ефективність через прийняття необґрунтованих рішень з одного боку та передчасне втручання у виробничо-господарську діяльність з іншого, основною причиною чого є відсутність необхідної інформації. розробляти та впроваджувати якісні рішення.

Вживання автотранспортних підприємств, не кажучи вже про їхнє процвітання, в першу чергу залежить від того, чи є у них власна стратегія і чи зможуть підприємства послідовно реалізувати цю стратегію на практиці за допомогою конкретних заходів.

Невизначеність у майбутньому, нестабільність ринку та зростаюча складність управління змушують підприємства ретельно вивчати та пробувати різні варіанти стратегічного розвитку.

У розробці питань стратегічного менеджменту брали участь багато авторів, зокрема І. Ансофф, М. Старр та інші.[76-79].

Традиційна концепція стратегії базується на ідеї, що це процес корпоративного управління. Це означало:

- під час розробки стратегії вона проходить два етапи (розробка та впровадження);
- стратегія складається з багатьох рішень, включаючи аналіз ресурсів і встановлення загальних цілей і можливих варіантів їх реалізації, але не враховує обмежень, що виникають на етапі реалізації;
- стратегія пов'язана насамперед із зовнішньою сферою діяльності компанії (стан, надання послуг, конкуренція), а не з внутрішньою (культура бізнесу, очікування персоналу, структура).

Стратегію охарактеризували як систему правил прийняття рішень, якими керується підприємство у своїй діяльності. І. Ансофф, автор визначення, запропонував розглядати чотири групи таких правил [76]:

- правила, що використовуються для оцінки поточних і майбутніх результатів діяльності компаній. Якісна сторона критеріїв називається орієнтиром, а кількісна — завданням;
- правила щодо відносин компанії із зовнішнім середовищем. Такий набір правил називається бізнес-стратегією;
- правила, на основі яких встановлюються відносини та процедури всередині підприємства (організаційна концепція);
- правила, за якими компанія здійснює свою повсякденну діяльність (основні прийоми роботи).

З кінця 80-х років з'явився новий підхід до поняття «стратегія», який не

руйнував попередні орієнтири, а уточнював акценти:

- у стратегії всі компоненти (розробка та впровадження) однаково важливі, оскільки на етапі реалізації можуть виникнути непередбачені фактори, які можуть суттєво спотворити результати;
- стратегія також пов'язана з внутрішніми факторами діяльності компанії: людські ресурси сильно впливають на реалізацію розробленої стратегії і мають свій стратегічний статус;
- стратегія — це процес, який відображає філософію управління керівництва компанії.

Опубліковано нове визначення поняття «стратегічний менеджмент». Це управління, яке спирається на людський потенціал як основу підприємства, адаптує виробничу діяльність до потреб споживачів, здійснює гнучке регулювання та своєчасні зміни на підприємстві, які відповідають викликам навколишнього середовища та дозволяють досягти конкурентних переваг, які разом зробити це можливим. бізнес виживає і досягає своєї довгострокової мети.

Важливою метою діяльності підприємства є пошук оптимального використання трудових, матеріальних і фінансових ресурсів. Близькою до цільового управління є система управління, яку на Заході називають «планування — програмування — розробка бюджету». Суть програмного менеджменту полягає в тому, що насамперед формулюються довгострокові перспективні цілі, відповідно до яких розподіляється весь ресурс і вид діяльності.

Системний підхід до управління полягає насамперед у розгляді керованого об'єкта в цілому як системи, тобто як сукупності елементів, що утворюють складне ціле і мають певну внутрішню організацію.

Серед методів аналізу діяльності підприємств, які активно використовуються в сучасній практиці управління, системний аналіз бізнес-

процесів займає особливе місце з кількох причин. Істотною особливістю такого аналізу є можливість отримати всю сукупність операцій підприємства. Зміст бізнес-процесу найкраще можна розкрити через його функції. Основними функціями бізнес-процесу є планування, організація, координація та контроль.

Проблема створення ефективної структури на ринку міжнародних вантажних перевезень є досить складною та багатогранною.

Процеси трансформації компанії необхідно реалізовувати на основі розробленої моделі бізнес-процесів за такими напрямками:

- реформування організаційної структури;
- оформлення фінансово-господарської діяльності;
- стандартизація операцій ділового циклу;
- впровадження принципів ефективного фінансування в діяльність діяльність.

Оцінка ситуації підприємства є одним з найважливіших моментів на етапі розробки стратегії.

Предметом аналізу стану зовнішнього середовища є попит, пропозиція, конкуренція, соціально-політичні та техніко-економічні тенденції.

Аналіз внутрішнього стану підприємства дає змогу визначити ті елементи, які під впливом зовнішнього середовища можуть виступати як перевага, так і недолік.

Інформаційна модель компанії, побудована на основі бізнес-процесу, описана в 2.1., 2.2. представлена на рис.



2.1. Рисунок – Інформаційна модель підприємства

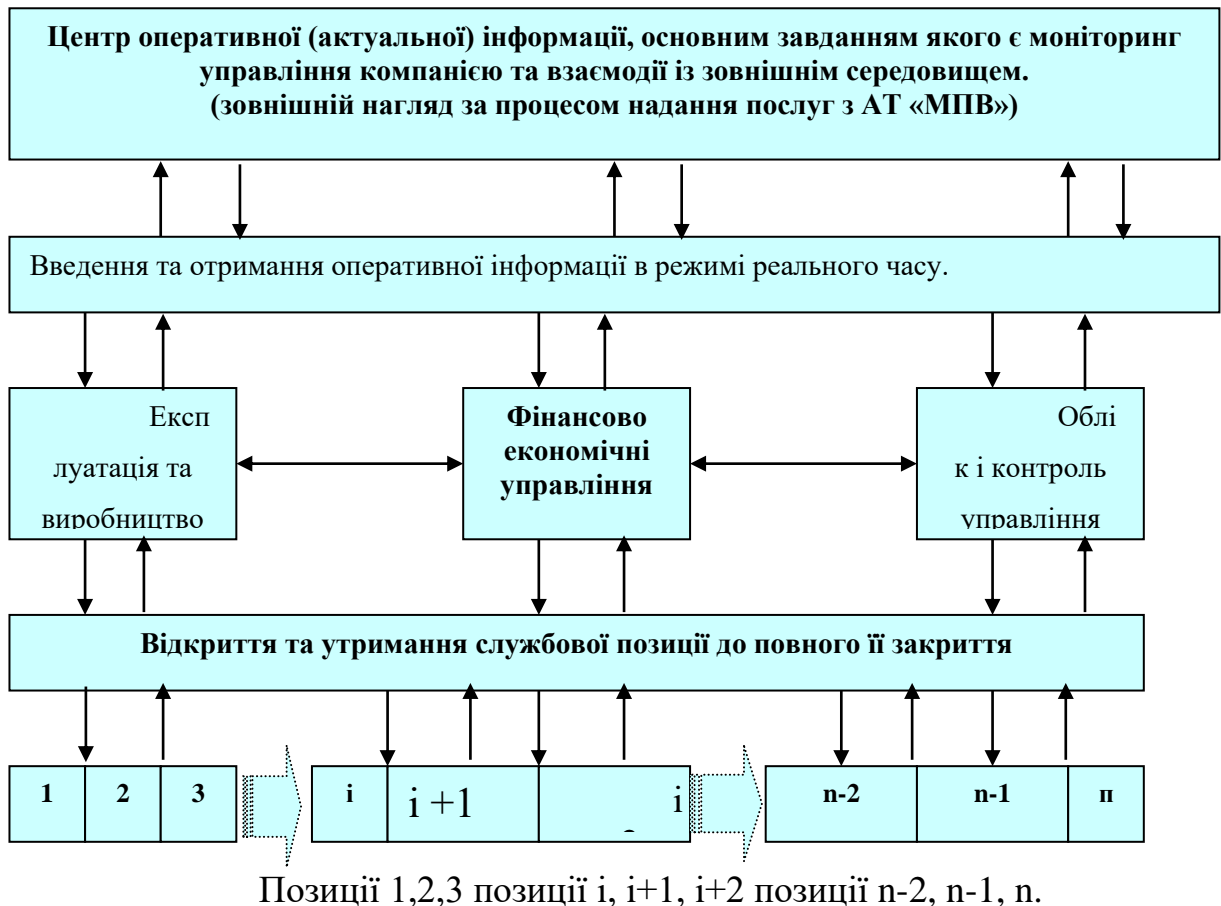


Рисунок 2.2 - Схема виробництва оперативних даних.

Слід зазначити, що ці схеми є універсальними, оскільки дозволяють моделювати функціональні структури (з відповідними структурними підрідами) з урахуванням специфіки діяльності. Орієнтація на бізнес-процеси, з одного боку, і наявність структурних підрозділів, що підтримують операційні та стратегічні рішення, з іншого боку, дозволяють системі (підприємству) розвивати потенціал, необхідний для гнучкості та стабільності.

Необхідною умовою реалізації запропонованої концепції реорганізації корпоративної структури і, як наслідок, системи та принципів управління є деталізація та формалізація операцій, що складають бізнес-процеси. Виконання цієї дії на етапі моделювання бізнес-процесів дозволяє відмовитися від подальшого налаштування. Основні зв'язки всередині системи повинні бути спроектовані та згодом реалізовані на основі логіки та послідовності операцій бізнес-процесу компанії.

Така структура, заснована на бізнес-процесах компанії, є функціональною та гнучкою. Крім того, він має горизонтальну орієнтацію в плані організаційної ієрархії, що дає значні переваги, як в нестабільному, так і в агресивному ринковому середовищі.

Логічним наслідком побудови такої структури є зміна традиційного підходу до оперативного та фінансового обліку, а також основних принципів фінансового менеджменту, реалізованих на підприємстві (рис. 2.3). Очевидна тенденція до більшої «прозорості» всіх процесів, що вимагає запровадження інших правил обліку та контролю.

З точки зору менеджменту компанії, особливе значення має представлення всієї структури та бізнес-процесів, що лежать в її основі, у вигляді одного елемента (рис. 2.4). Інформація, необхідна для прийняття своєчасних і обґрунтованих управлінських рішень, надходить зсередини і зовні системи від усієї структури через «інформаційний фільтр» - центр аналізу. Управлінські рішення, прийняті на цій основі, стосуються всієї системи. Навіть неадекватне рішення не дестабілізує систему, як це сталося б у разі цілеспрямованого впливу на той чи інший елемент системи. Зрозуміло, що такий механізм буде ефективним, якщо базові бізнес-процеси підприємства (розроблена та впроваджена модель) налагоджені та формалізовані. Але навіть тоді необхідно буде періодично модифікувати модель з урахуванням (внутрішніх і зовнішніх) параметрів роботи системи, які можуть змінюватися з часом. Розглянутий процес побудови та впровадження моделі бізнес-процесів підприємства займає досить тривалий час (3-6 місяців), тривалість залежить від його розміру, складності виробничих операцій і ряду параметрів, що характеризують бізнес-процеси. про бізнес.

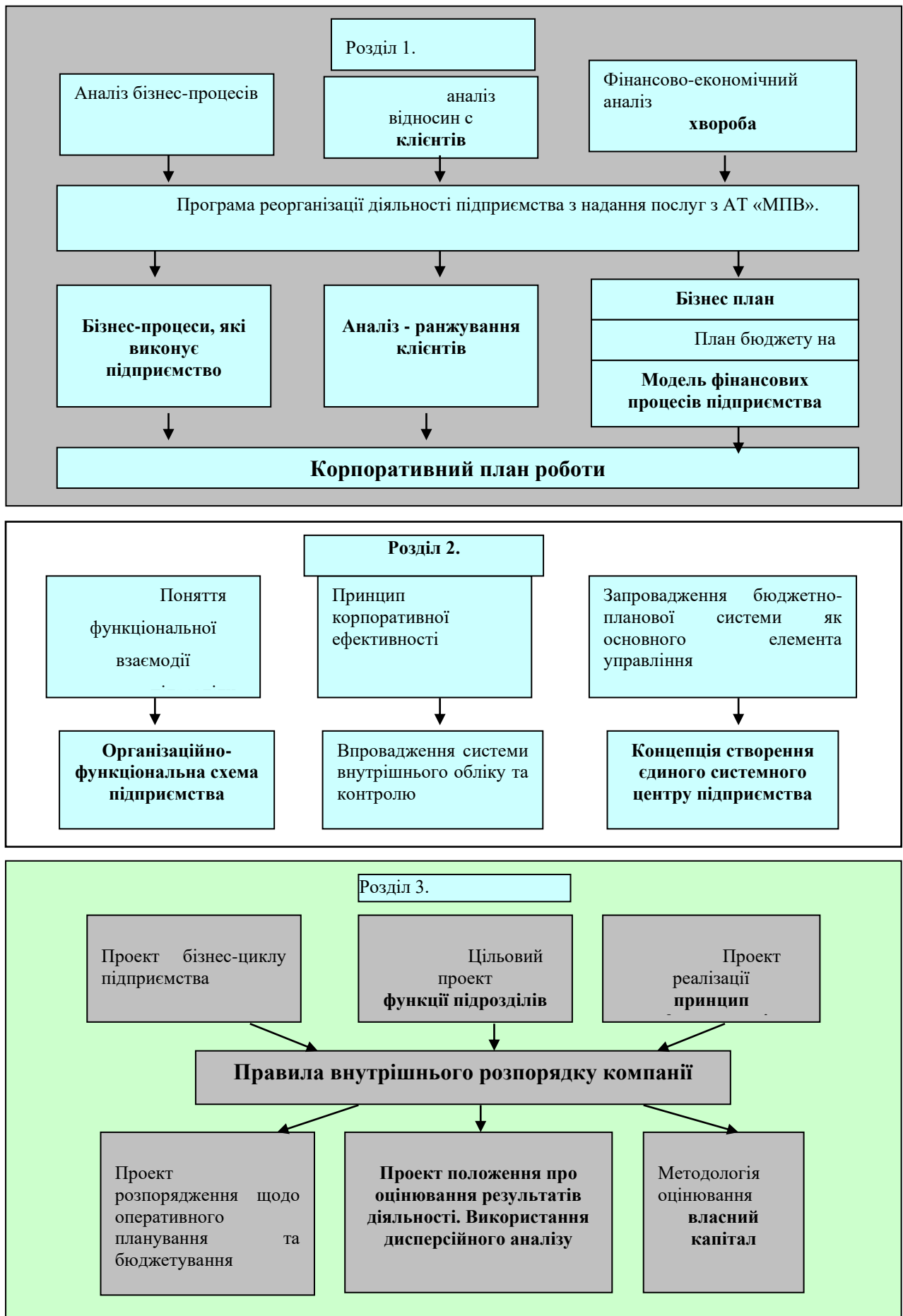
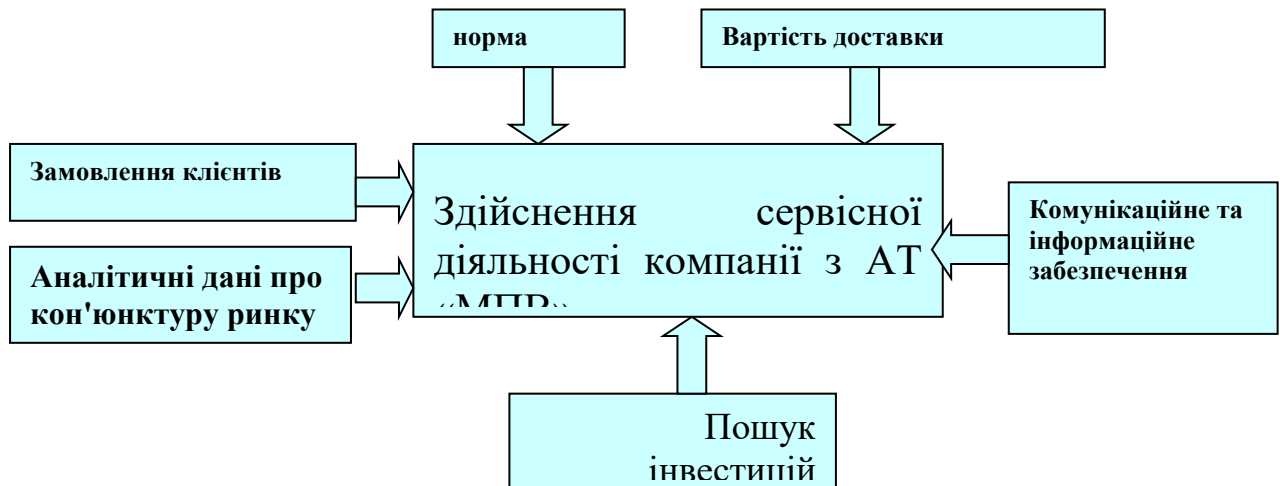


Рисунок 2.3 – Етапи реструктуризації підприємства для надання послуг від АТ «МРП»



малюнок. 2.4. - Елементарна модель першого рівня.

Таким чином, застосування системного аналізу бізнес-процесів у практиці управління українських підприємств і компаній, що надають міжнародні транспортні послуги, може бути основою багатьох потенційно значущих рішень і управлінських заходів. Формалізація бізнес-процесів у компаніях дозволяє з одного боку їх моделювати та розвивати, таким чином впливаючи на «внутрішнє середовище» компанії, а з іншого — значно підвищує «прозорість» та ефективність управління бізнесом. Загальний. Побудована за цими принципами схема управління організаційно-функціональним розвитком може бути не тільки прибутковою, але й високоефективною та гнучкою для міжнародної транспортно-експедиторської компанії, забезпечуючи швидку адаптацію до «зовнішніх» умов. Надійна та якісна робота транспортної системи є одним із головних показників стабільності всього господарського механізму держави та забезпечує вихід на світовий ринок транспортних послуг.

2.2. Розробка маркетингової концепції міжнародних автомобільних вантажних перевезень

Серед наукових праць, які розглядають проблеми маркетингу в цілому та окремі аспекти оцінки ефективності маркетингової стратегії підприємства,

слід виділити дослідження зарубіжних учених, таких як Ф. Беккер, А. Вайсман, Д. Еванс. , Ф. Котлер, Р. Морріс, М. . Портер [81-92].

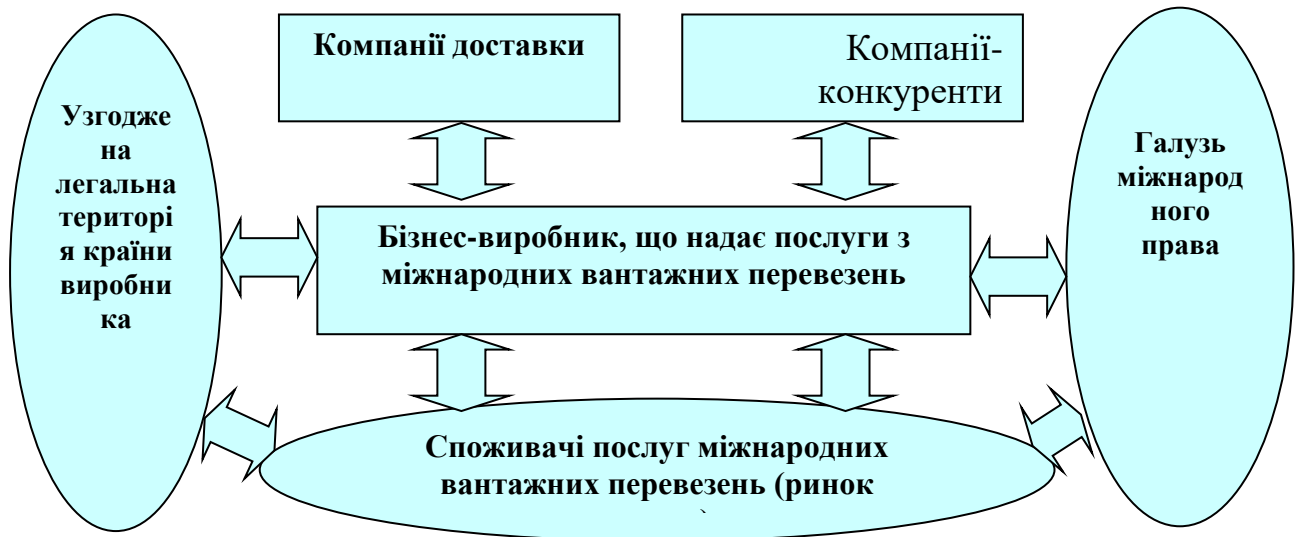
Фундаментальні проблеми міжнародного маркетингу, інтеграції українських підприємств у світове економічне співтовариство, методологічні аспекти планування, здійснення та контролю маркетингової діяльності знайшли відображення у працях вітчизняних вчених-економістів: В. Герасимчук, І. Герчикова, Є. . Савельєва [93-100].

Роботи зарубіжних вчених висвітлюють різні підходи до проблеми оцінки ефективності маркетингової стратегії підприємства. Однак їхні висновки в більшості випадків важко адаптувати до української економіки.

Маркетингова діяльність автотранспортних підприємств визначає конкретні цілі та завдання, засновані на конкретних принципах, які повинні відповідати загальній політиці розвитку підприємства.

Маркетинг автотранспортних засобів - це управлінська діяльність, тісно пов'язана з іншими видами управлінської діяльності, яка полягає в постійному, точному і детальному дослідженні ринку як споживачів, так і виробників матеріальних продуктів існуючого ринку транспортних послуг, вивчення всіх видів діяльності. організація та планування процесу доставки з метою досягнення раціонального прибутку [37].

Система маркетингу міжнародних вантажних перевезень включає такі структурні елементи, як: компанія-постачальник послуг, що здійснює міжнародні вантажні перевезення; паливно-мастильні матеріали, технічне обслуговування тощо. судноплавні компанії; компанії-конкуренти з надання послуг з міжнародних вантажних перевезень, компанії-посередники, споживачі послуг з міжнародних вантажних перевезень (міжнародний ринок послуг з міжнародних вантажних перевезень). Особливістю системи маркетингу міжнародних вантажних перевезень є те, що виробнича компанія має узгоджену правову зону з міжнародно-правовою зоною, в якій вона виконує свої завдання (рис. 2.5).



2.5. діаграма - Система маркетингу надання послуг з міжнародних вантажних перевезень

Система маркетингу поєднує в собі такі концепції та наступні маркетингові заходи:

– заходи, спрямовані на підтримку технічного стану рухомого складу на міжнародному рівні;

–

П

ринцип управління; система управління; галузь господарської діяльності;

– філософія бізнесу; поняття ринкової діяльності;

– реалізація – надання послуг з міжнародних перевезень;

– створення та відновлення попиту кінцевих споживачів на конкретні послуги, отримані від міжнародних перевезень з метою отримання прибутку;

– процес взаємодії суб'єктів системи маркетингу у сфері міжнародного права у зв'язку з організацією міжнародних перевезень вантажів з метою задоволення попиту на ці послуги та отримання прибутку;

– заходи щодо задоволення потреб і запитів клієнтів за допомогою факторів, пов'язаних з наданням додаткових послуг і послуг, пов'язаних з міжнародними вантажними перевезеннями.

Система маркетингу об'єднує такі основні види маркетингу: маркетинг «бізнес-бізнес», маркетинг взаємодії, маркетинговий аудит, управління маркетингом та ін.

Проблемою дослідження ролі маркетингу є відсутність загальновизнаної теорії стратегічного управління, в тому числі системою обслуговування міжнародних вантажних перевезень. І концептуальні підходи, які існують, не пов'язані між собою. Лише більшість авторів декларують системний підхід до вирішення зазначеної проблеми. У цій роботі вони намагаються зменшити цей недолік, розглядаючи проблему управління системою міжнародних транспортних послуг з системної перспективи та з точки зору системного аналізу.

Усвідомлюючи важливість розгляду маркетингу за допомогою сучасних домінуючих методів аналізу стратегічного управління, дослідники досі не змогли розробити та представити єдиний інструмент, заснований на концепції. Не вдалося знайти оптимальне співвідношення інтересів споживачів і виробників, яке було б збалансованим і враховувало можливу діяльність конкурентів у сфері міжнародного права.

У прикладному розумінні розробка системного підходу до маркетингового аналізу системи міжнародних вантажних перевезень пов'язана з дослідженням, яке в загальному вигляді розкриває сутність маркетингової структури, тобто її специфічне поєднання елементів для досягнення цілей забезпечення опер. Маркетинг повинен систематично забезпечувати оптимальне (з операційної точки зору) співвідношення всіх елементів і характеристик, що складають структуру маркетингу, в тому числі маркетингу системи обслуговування міжнародних вантажних перевезень.

Проблема стратегії управління тісно пов'язана з розв'язуванням задач оптимізації маркетингової системи, яка, у свою чергу, полягає у знаходженні та описі такого співвідношення елементів маркетингової системи, при якому рівень задоволення потреб є відносно найвищим. і характеристики операції певним чином збалансовані. При такому підході типовий «конкурент» у системі маркетингу отримує об'єктивну оцінку. При порівнянні функціонування двох і більше моделей конкурентних маркетингових систем узагальнений опис їх характеристик зводиться до порівняння оптимального співвідношення (збалансованості) усіх основних елементів, що характеризують ці маркетингові системи. По суті, системний аналіз системи маркетингу, в тому числі системи маркетингу міжнародних транспортних послуг, становить основу дослідження та розкриває академічну сторону всіх його видів: маркетингу «бізнес-бізнес», маркетингу взаємодії, маркетингового аудиту, маркетингу. . лікування (рис. 2.6)

У ході дослідження було зроблено правомірне припущення про те, що елементи маркетингової системи послуг (категорії та предикати) або не пов'язані між собою, або певною мірою залежать один від одного та структурно та функціонально пов'язані один з одним. Це однаково можна віднести до системи маркетингу автосервісу або системи маркетингу міжнародних автомобільних вантажних перевезень.

Розгляд сервісного обслуговування та технічного обслуговування автотранспорту дозволив виявити їх подвійність: з одного боку, їх сутність пов'язана із замовником (споживачем послуги), а з іншого – з автомеханіком (виробником послуги).). тобто в АТП на АЗС існує баланс між відповідним попитом і діяльністю, спрямованою на задоволення попиту. Виявляється, ці три специфічні елементи маркетингу

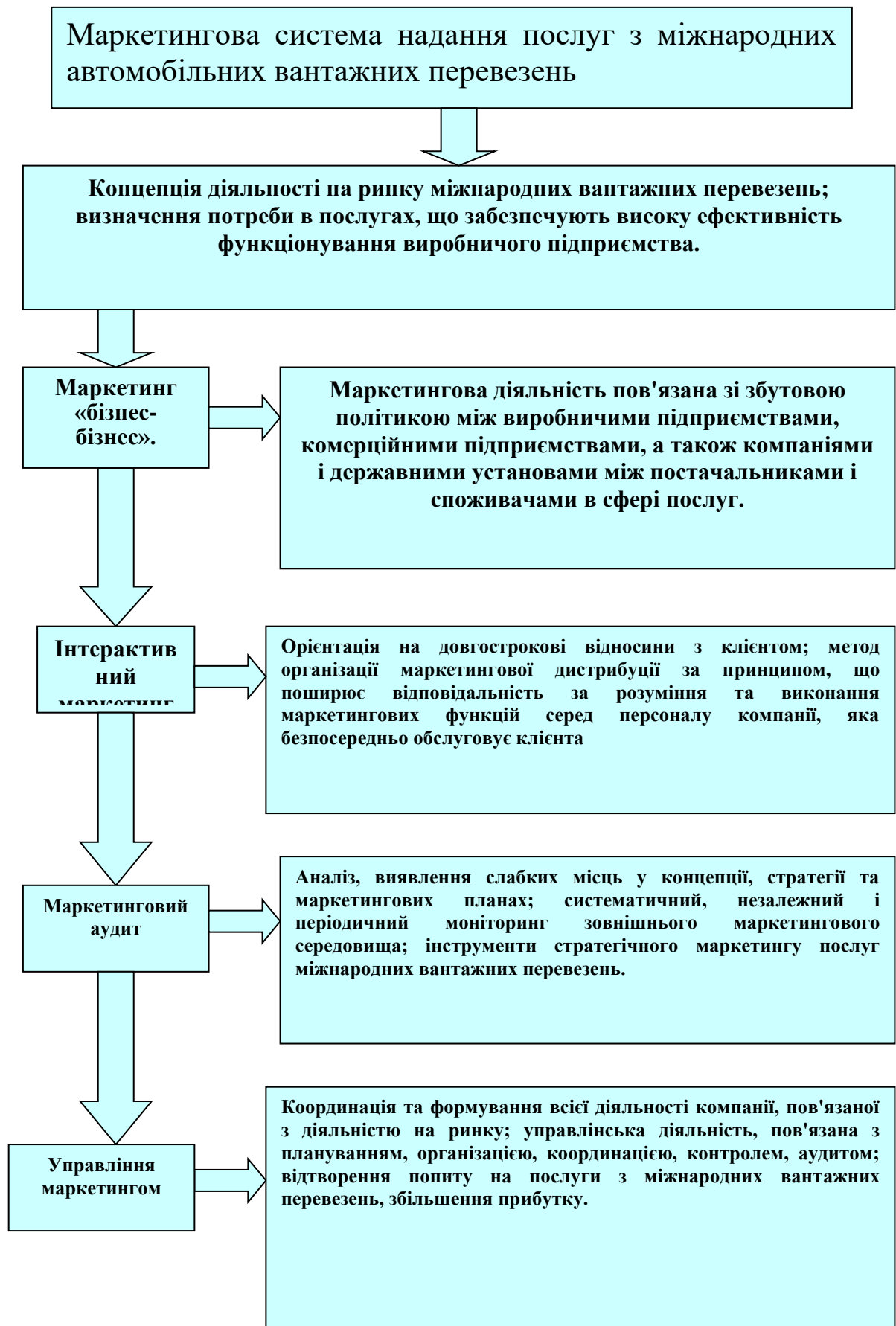
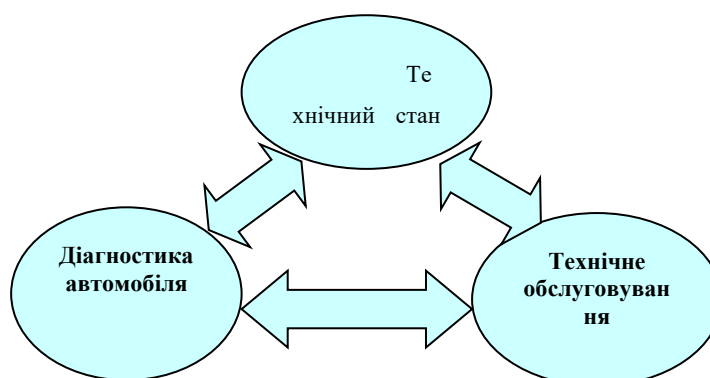


Рисунок 2.6 – Складові системи маркетингу надання послуг

Системи технічних послуг (автомеханік-замовник і сервісний кейс) взаємопов'язані і утворюють трикутну структуру, де один елемент якимось чином врівноважує внутрішні суперечності двох інших. У разі технічного обслуговування автомобіля конкретні цільові потреби механіка СТО та клієнта перетинаються та збалансовані [101-104]. Це визначення передбачає, що інші елементи маркетингової системи міжнародних вантажних перевезень можуть бути пов'язані подібним чином. Ми також врахували співвідношення інших елементів, а потім подальші дослідження підтвердили припущення та дійшли висновку, що елементи системи маркетингу послуг міжнародних вантажних перевезень, які можна прив'язати до суб'єктів та об'єктів, також утворюють універсальні логістичні структурні об'єднання елементів. Він складається саме з трьох конкретних елементів, які мають функціональні та логічні залежності.

Структурна модель таких об'єднань постає у вигляді рівнобедреного трикутника, у вершині якого знаходиться елемент, який по суті врівноважує внутрішні суперечності двох інших елементів (рис. 2.7).



2.7. Рисунок – Структурна модель логічної асоціації (тріади)

Такі закономірні структурно-логічні зв'язки трьох категорій маркетингової системи можна умовно назвати «тріадами». Усі можливі варіанти логічних поєднань елементів дозволяють створити 36 тріад, при дослідженні яких встановлено, що два однотипних елементи маркетингової системи можуть бути збалансовані у двох варіантах.

Наприклад, категорії «перевезення» і «автомобіль» об'єднує категорія «обслуговування клієнтів». У той же час відповідність одних і тих же категорій «вантажний транспорт» і «автомобіль» можна охарактеризувати і співвіднести з категорією «ефективність», яка описує ступінь задоволення потреб у міжнародних вантажних перевезеннях.

При цьому в системі маркетингу категорії «вантаж», «автомобіль», «обслуговування споживачів» і «ефективність» пов'язані предикатним поняттям «технологія надання послуг».

Так, з'єднані основами пари трійок, у яких знаходяться рівні елементи, утворюють структурні об'єднання у вигляді ромбів. Виявилося, що дев'яти таким структурно-логічним утворенням відповідають дев'ять елементів (предикатів) маркетингової системи, що характеризують суб'єктів. Приклад одного з таких архітектурних утворень можна побачити на малюнку. 2.8.

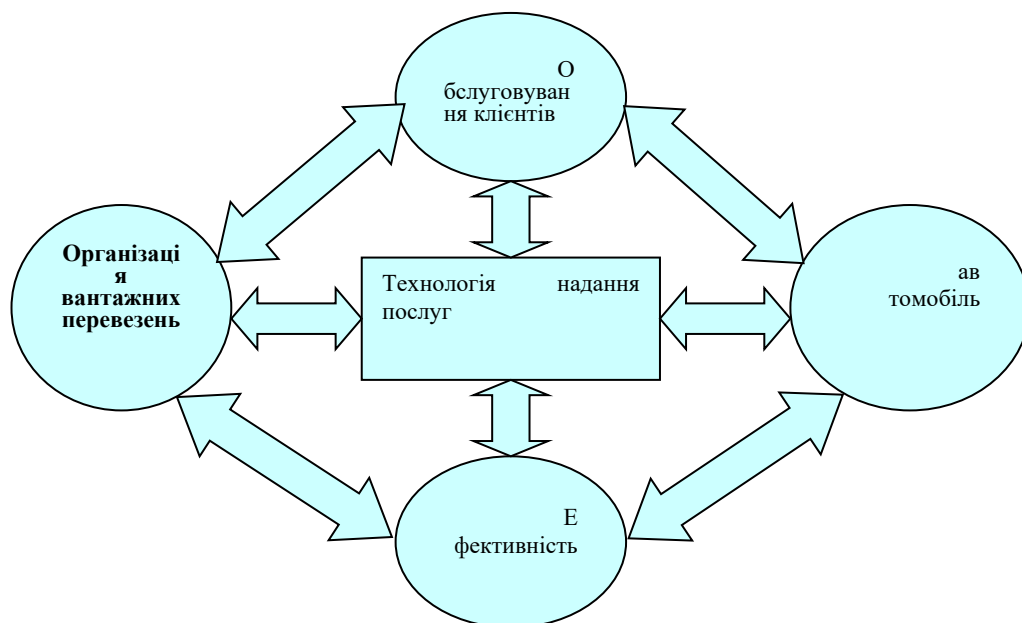


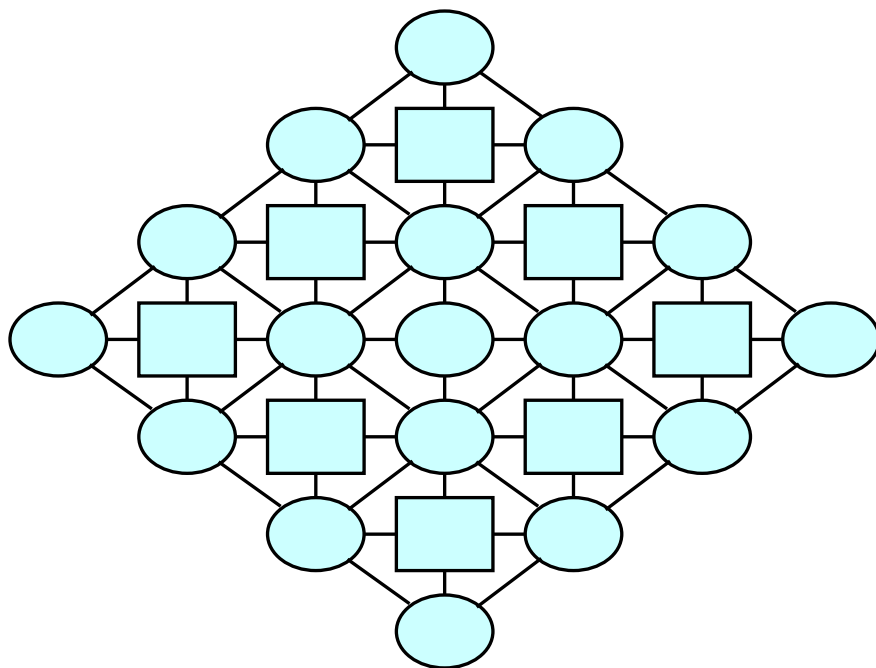
Рисунок 2.8 - Структурно-логічне поєднання елементів, що характеризують попит на міжнародні вантажні перевезення.

Поєднання блоків дозволяє логічно співвіднести всі без винятку елементи маркетингової системи та побудувати модель маркетингової системи надання послуг міжнародних вантажних перевезень.

Вище ми зробили припущення, що елементи маркетингової системи (категорії та предикати) мають певну залежність один від одного і відповідним чином пов'язані один з одним.

Зробимо таке припущення, що позначені елементи в маркетинговій системі залежні один від одного і утворюють структури, системне відображення яких можна представити деякими умовними елементарними моделями маркетингової системи. І, нарешті, припустимо, що існує кілька архітектурних структур для передбачуваних моделей маркетингової системи. Виберемо традиційний архітектурний варіант однієї з цих моделей у вигляді прямокутних сіток, що складаються з дев'яти ромбовидних фрагментів, кожен з яких діагональний. Вершини дев'яти ромбів визначені колами, а точки перетину діагоналей - прямокутниками. Перетин прямих, складових сіток моделі умовно визначається літерами латинського алфавіту від А до Y (рисунок 2.9).

З метою сіткового опису та дослідження моделі (архітектоніки)



.9. Рисунок – Структура умовної моделі маркетингової системи вибираються умовні конфігурації взаємозв'язків елементів у вигляді трикутників, квадратів, ромбів, діагоналей, хрестів та інших об'єднань. Структурні елементи та асоціації моделі такі:

1. Сітка моделі архітектурна, умовна структура розташування елементів системи маркетингу в моделі.
2. Елемент - складова структурна одиниця в моделі маркетингу; розрізняє два типи елементів: категорію та предикат.
3. Категорія є основним елементом, об'єктом і предметом системи маркетингу.
4. Предикат - характеристики станів і дій суб'єктів маркетингової системи, які пов'язують між собою основні елементи маркетингу.
5. Тріада - логічні зв'язки елементів маркетингу (категорій і предикатів) у вигляді традиційних трикутників.
6. Кварт - логічні зв'язки маркетингових елементів (категорій і предикатів) у вигляді традиційних квадратів.
7. Ромб - це логічний зв'язок між чотирма категоріями і центральним предикатом у вигляді фігури ромба.
8. Хрест - це логічний центросиметричний зв'язок п'яти категорій.
9. Діагональ - це логічний лінійний зв'язок між чотирма категоріями або трьома предикатами.

Зв'язки між категоріями та предикатами моделі:

1. Прямий зв'язок - це логічний зв'язок між двома категоріями, розташованими поруч (категорія-категорія).
2. Непрямий зв'язок - логічний зв'язок між двома категоріями за допомогою предиката (категорія - предикат - категорія).
3. Непрямий зв'язок (1-й, 2-й і т.д.) - інші логічні зв'язки категорій і предикатів, які не належать до прямих і опосередкованих зв'язків.

На перетині вершин ромбів відповідним чином розташовані елементи маркетингової системи, умовно названі категоріями та позначені кружечком.

Перетин діагоналей кожного ромба умовно відповідає характеристиці відносин і дій, властивих ринковим відносинам. Ці елементи моделі схематично позначаються прямокутниками і називаються традиційними предикатами.

Предикати розташовані в дев'яти точках: С, F, H, K, M, O, R, T, W.

Вони відображають поняття маркетингу: попит, пропозиція, потреба, добробут, кваліфікація, активність, задоволення.

Усі інші шістнадцять пунктів мають категорії. Вони включають:

а) суб'єкти системи збуту: споживач і виробник;

б) об'єкти системи маркетингу: чинники зовнішнього середовища, вид товару, стандарт, економічна група, група споживачів, професійна група, платоспроможність, заробітна плата, вартість товару, послуга, заробітна плата, одиниця товару, ефективність.

Сітка моделі має такі рівні: горизонтальну, вертикальну та діагональну систему; розрізняти сім вертикальних, сім горизонтальних, чотири основні ліві діагоналі, три допоміжні ліві діагоналі, чотири основні праві діагоналі, три допоміжні праві діагоналі;

система тризвуків: великі трикутники (горизонтальні - вершини трикутників спрямовані вгору або вниз і вертикальні - вершини трикутників повернуті вправо або вліво), середні тризвуки першого порядку, середні тризвуки другого порядку, мінорні тризвуки та мікро-тризвуки.

система кварталів: великий і малий квартали, центральний квартал;

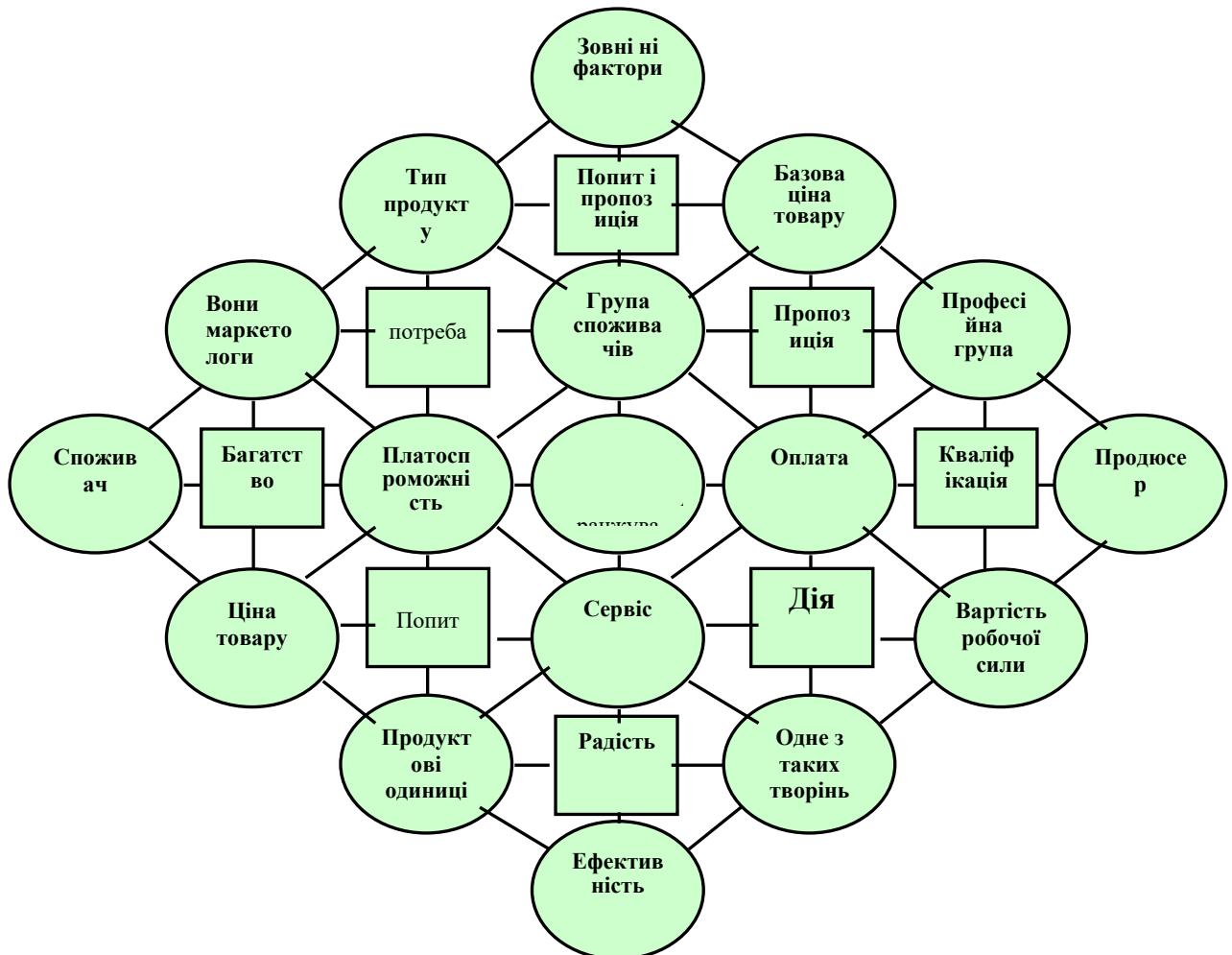
ромбовидна система: малий і великий ромби;

система чотирьох хрестів.

Включені в прикладний план ринкові суспільні відносини утворюють якусь об'єктивно існуючу систему, в якій співвідношення умовних елементів, що характеризують певну сутність і дію, визначається системою взаємозв'язку цих елементів. В принципі, прояв цих зв'язків може бути лінійним і замкнутим, простим і складним, прямим і непрямым.

Розроблена структура моделі маркетингової системи дозволяє встановити, що основні характеристики, які відображають і характеризують діяльність людини на ринку товарів і/або послуг, лінійно залежать одна від одної і утворюють відносно замкнуту саморегульовану структуру маркетингової системи. товарів - (рисунок 2.10).

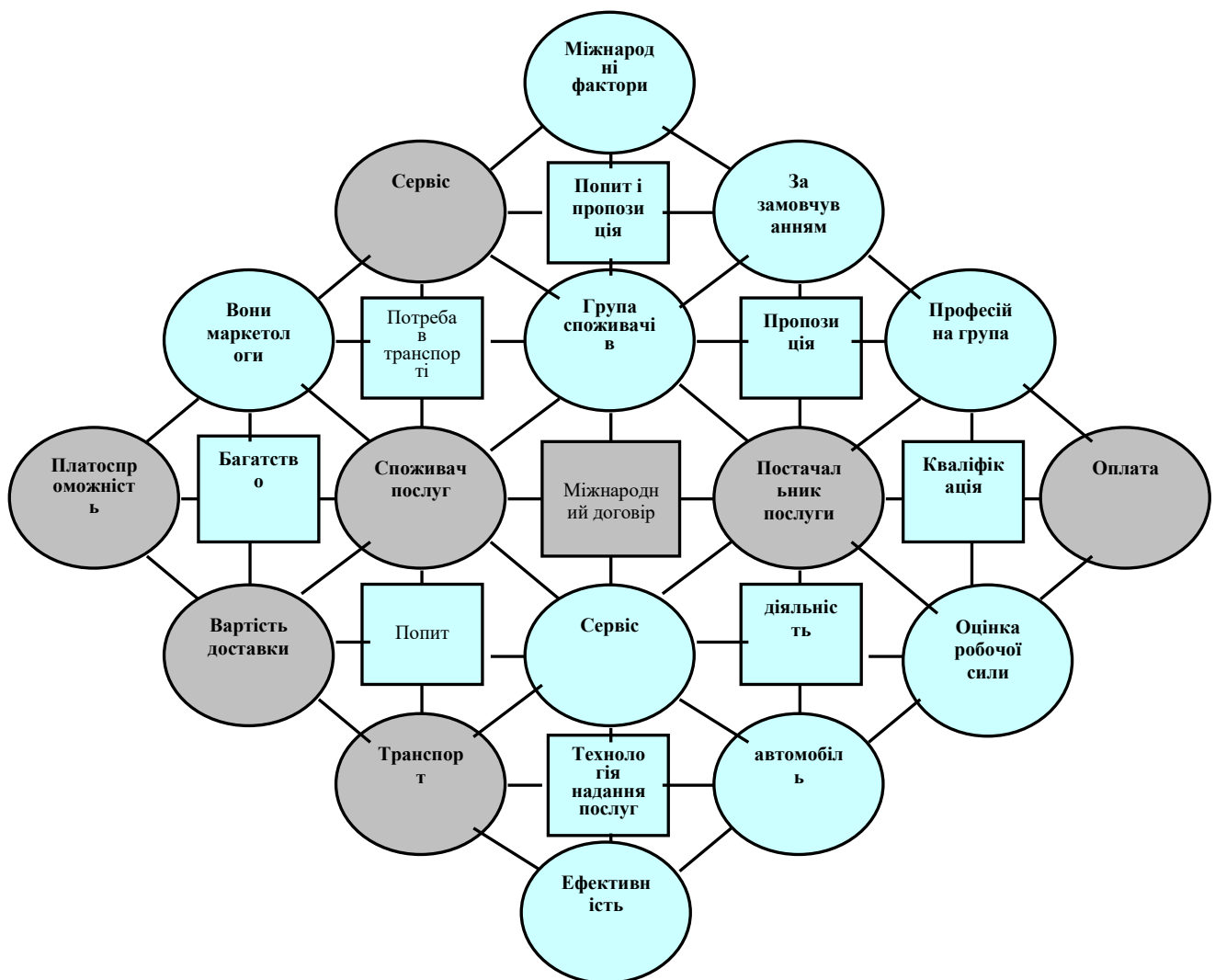
Ринок послуг міжнародних вантажних перевезень, як і будь-який ринок послуг, відрізняється від ринку товарів і характеризується певними особливостями. Послуги характеризуються такими характеристиками, як невідчутність, невіддільність від джерела, постійність якості та можливість збереження. Ці об'єктивні характеристики визначають специфіку і взаємозв'язки функціонування в моделі маркетингової системи.



2.10. Рисунок – Структура моделі системи товарного маркетингу характеризує таку модель, як система маркетингу товарів або система маркетингу послуг, отриманих від міжнародних перевезень товарів.

Відповідно до виявлених характеристик модель системи маркетингу послуг міжнародних вантажних перевезень представлена на рисунку 1. 2.11, де конкретно знаходяться кольорові елементи.

Модель системи маркетингу надання послуг з міжнародних вантажних перевезень окремих, хоч і особливий випадок системи маркетингу. Дослідження, які проводяться за допомогою розроблених моделей маркетингових систем товарів і послуг, дозволяють вивчити та детально описати структури та асоціації елементів, що складають маркетингові моделі,



2.11. Рисунок – Концептуальна модель системи маркетингу міжнародних вантажних перевезень

дослідити логіку та закономірності взаємозв'язку цих елементів, дослідити різницю між маркетингом ринку товарів та ринку послуг.

Таким чином, розроблена концептуальна модель маркетингової системи надання послуг міжнародних вантажних перевезень з певним ступенем припущення дозволяє логічно співвіднести основні елементи ринку товарів і послуг, розглянути та описати логіку їх функціонування, стосунки, розкрити деякі закономірності цієї відповідності.

Модель потенційно дозволяє системно підійти до проблеми аналізу ринку міжнародних автомобільних вантажних перевезень, а також створити ефективну маркетингову систему, адаптовану до конкретних умов.

2.3. Модель розрахунку економічної ефективності міжнародних автомобільних вантажних перевезень

2.3.1. Розробка методики розрахунку собівартості міжнародних автомобільних вантажних перевезень

З урахуванням особливостей експлуатації рухомого складу в міжнародному сполученні доцільно визначати витрати на рейс.

Під рейсом розуміється сукупність елементів транспортного процесу від виходу з гаража, навантаження, експортної відправки вантажу, розвантаження, транспортування до пункту навантаження на іноземній території, навантаження, відправлення вантажу в імпортному напрямку, розвантаження, назад, в гараж.

Причиною цього є те, що рівень витрат у форвардному (експортному) напрямку відрізняється від витрат у зворотному (імпортному) напрямку, а також можливість врахування ймовірності зворотного нарахування.

Особливістю формування транспортних витрат, яку необхідно враховувати при плануванні собівартості автомобільного транспорту та визначенні шляхів його зниження, є те, що жоден із видів витрат автомобільного транспорту безпосередньо не залежить від кількості транспортної продукції, або вони не визначаються безпосередньо на тонно-кілометр. Такі витрати, як паливо, мастила та експлуатаційні матеріали, знос і

ремонт автомобільних шин, амортизація рухомого складу в основному залежать від пробігу автомобіля, тому вони розраховані на 1 км пробігу. Оскільки вони змінюються пропорційно зміні пробігу, ми називаємо їх змінними витратами [117-122].

До постійних витрат автомобільного транспорту входять накладні витрати та умовна заробітна плата водіїв.

Ми рекомендуємо розраховувати вартість міжнародних вантажних перевезень (ВМПВ) за такою формулою:

$$I_{N_{MPV}} = V_z + V_{пмм} + V_{трш} + V_{ам} + V_{мит} + V_{д.зб} + V_{стр} + V_{оф.док.} + V + H_v, (2,4)$$

де: V_z - витрати на оплату праці водіїв, грн.;

$V_{пмм}$ - витрати паливно-мастильних матеріалів, грн.;

$V_{трш}$ - витрати на технічне обслуговування, поточний ремонт і відновлення зносу шин, грн.;

$V_{ам}$ - амортизаційні витрати на відновлення рухомого складу, грн.;

Митниця - митні витрати, грн.;

$V_{дзб}$ - мито, гривні витрати;

середа - страхові витрати, грн.;

Ого. док. - витрати на оформлення документів, грн.;

$V_{відр}$ - витрати на відрядження, грн.;

H_v - накладні витрати, грн.

Заробітна плата водіїв складається з основної та додаткової заробітної плати, усіх видів надбавок і надбавок. Заробітна плата становить 37,5 відс. Витрати на оплату праці водія ($V_{зп}$) визначаються за формулою:

$$V_{зп} = ZP_{вод} + N_{зп}, (2.5)$$

де: $ZP_{вод}$ - заробітна плата водія, грн.;

$N_{зп}$ - розрахунок заробітної плати, грн.

Однією з основних статей видатків є витрати на автотранспортні паливно-мастильні матеріали (Впмм) [119]. Питома вага цієї статті в операційних витратах міжнародних вантажних перевезень становить 21%. Витрата палива автомобіля сильно залежить від умов польоту і може істотно відрізнятися від нормативних або середніх значень як на низькі, так і на підвищені сторони. Витрата палива залежить від дорожніх і кліматичних умов, ваги транспортного засобу та дотримання оптимальної швидкості на окремих ділянках маршруту. Крім того, враховуючи особливу важливість паливно-мастильних матеріалів в умовах високих цін на світовому ринку, особливу увагу слід приділити розрахунку найбільш економічної заправки транспортного засобу на маршруті. Вартість пального в різних регіонах України та в різних країнах неоднакова. При цьому ціни на паливо динамічні і можуть непередбачувано змінюватися як у бік зниження, так і в бік підвищення. Зміни вартості палива для певного рейсу можуть призвести до змін схеми заправки або маршруту польоту.

Для сідельних тягачів в автопоїздах нормальна витрата палива розраховується за такою формулою:

$$K = 0,01 (H_s + H_g G_{npr}) (1 + 0,01 K) L, \quad (2,6)$$

де: Q - нормальна витрата палива, л;

H — базова лінійна міра споживання палива на один пробіг автомобіля л/100 км;

H_g - норма витрати палива на тонну власної маси напівпричіп, 1,3 л/100т.км;

G_{npr} - встановлена маса напівпричіпа, т;

K - поправочний коефіцієнт, %;

L - пробіг автомобіля, км.

Виходячи з цього, витрати на паливно-мастильні матеріали розраховуються за такою формулою:

$$IN_{\text{хм}} = Q T_{\text{sd}} + 0,01 Q (N_{\text{mo}} T_{\text{smo}} + N_{\text{to}} T_{\text{sto}} + N_{\text{co}} T_{\text{so}} + N_{\text{pm}} T_{\text{spm}}), \quad (2,7)$$

де: Цд - вартість 1 літра дизельного палива, грн.;

$H_{\text{міс}}$, $N_{\text{то}}$, $N_{\text{со}}$, $N_{\text{пм}}$ - двигун, коробка передач і спеціальні норми

витрати

масла та пластичні мастила;

$\mu_{\text{міс}}$, Цсто, Цсо, Цпм - вартість двигуна, коробки передач, спеціального мастила і пластичного мастила.

Витрати на утримання та ремонт рухомого складу включають усі види витрат, пов'язані з усіма видами утримання та ремонту рухомого складу підприємства, крім витрат на капітальний ремонт [120]. Ці витрати включають вартість матеріалів і запасних частин. Для розрахунку витрат на технічне обслуговування і ремонт рухомого складу враховують загальний пробіг вагонів і поточні витрати по кожному виду обслуговування і ремонту на 1000 км. Витрати на відновлення та ремонт автомобільних шин визначаються в залежності від загального пробігу однотипних автомобілів і поточного пробігу шин, який на сьогоднішній день визначається з договірної вартості комплекту шин заданого розміру за кожен 1000 км пробігу.

Загальна вартість технічного обслуговування, поточного ремонту та зносу і ремонту шин (Втрш) розраховується за формулою:

$$IN_{\text{трш}} = 0,001 \cdot (N_{\text{зп}} + N_{\text{зч}} + N_{\text{м}}) \cdot L + 0,001 \cdot (N_{\text{т}} \cdot C_{\text{т}} \cdot n_{\text{т}} \cdot 1,1 + N_{\text{пр}} \cdot C_{\text{пр}} \cdot n_{\text{пр}}) \cdot L \cdot 0,001, \quad (2,8)$$

де: $N_{\text{зп}}$ - сума витрат на оплату праці ремонтників, грн.;

$N_{\text{зч}}$ - норма вартості запасних частин на 1000 км пробігу в гривнях;

$N_{\text{м}}$ - норма матеріальних витрат на 1000 км пробігу в грн.;

L - загальний пробіг за рейс, км;

$T_{\text{ст}}$, $C_{\text{пр}}$ - вартість комплекту шин для тягача та напівпричепа грн.;

$n_{\text{т,пр}}$ - кількість коліс однотипних шиномонтажів трактора і напівпричіп, шт.

$N_{\text{т}}$, $N_{\text{пр}}$ - норма на відновлення і ремонт зносу комплекту

гума тракторна та напівпричіпна на 1000 км пробігу.

Досвід автомобілебудівних компаній показує, що до капітального ремонту на міжнародних лініях рухомий склад доцільно експлуатувати, тому амортизація нараховується тільки на відновлення. Витрати на амортизаційні відрахування (для вас) визначаються за наступною формулою:

$$V_{am} = (C_t \cdot N_{at} + T_{spr} \cdot N_{pr}), \quad (2.9)$$

де: C_t - балансова вартість трактора, грн.;

$N_{в}$ - норма амортизації, необхідна для повного відновлення трактор, у %;

$C_{просп}$ - балансова вартість напівпричепа, грн.;

$N_{квітень}$ - норма амортизації, необхідна для повного відновлення напівпричіп, грн

За митне оформлення транспортних засобів і вантажів, а також за їх перебування під митним наглядом сплачуються митні збори.

Митний збір сплачується при кожному оформленні митної декларації на товари (ВМД) вантажу, крім випадків вивезення або реімпорту майна.

Митне оформлення та транзит товарів по території України здійснюється тільки після сплати митних платежів.

Для контролю за перетином державного кордону створюються органи екологічної, зоосанітарної інспекції. Плата за екологічну перевірку залежить від предмета перевірки. Розмір збору за ветеринарний огляд залежить від виду, ваги, кількості штук і партій перевірених товарів і тварин. Розмір плати за здійснення фітосанітарного контролю залежить від кількості поставлених товарів.

Митні витрати (V_{imt}) розраховуються за такою формулою:

$$V_{mit} = V_{vmd} + C_{ек..зб.} + C_{віт..сб.} + C_{фіт..сб.} \quad (2.10)$$

де: V_{vmd} - вартість вантажної митної декларації, грн.;

Розд.зб.- ставка податку на охорону навколишнього природного середовища, грн.;

Світ. зб. - розмір ветеринарного збору, грн.;

Fit. зб. - рівень плати за оздоровлення рослин, грн

До складу витрат на міжнародне перевезення вантажів автомобільним транспортом включаються також витрати на проїзд у прикордонних районах автотранспортного засобу, що виїжджає за кордон.

До розміру збору за перевищення маси та (або) сумарних параметрів транспортних засобів іноземних та вітчизняних власників входить збір за перевищення індивідуальних навантажень на вісь, перевищення допустимої повної маси транспортного засобу та перевищення індивідуальних сумарних параметрів. .

Таким чином, усі витрати, пов'язані з митом ($V_{dor.zb.}$), визначаються за такою формулою:

$$V_{dor.zb.} = Z_{obl} + Z_{vgp} + Z_{dor} + Z_{pst}, (2.11)$$

де: Z_{obl} - тарифи, встановлені органами облдержадміністрації, грн.;

Z_{vgp} - вартість доставки за вагою та загальними параметрами, грн.;

Z_{dor} - плата за проїзд дорогами на території іноземної держави, грн.;

Z_{pst} - плата за користування платними автостоянками, грн.

Договір транспортного страхування є добровільним, але на практиці зазвичай страхуються зовнішньоторговельні вантажі, оскільки вони найбільше піддаються різним небезпекам і нещасним випадкам під час транспортування. Для міжнародних автомобільних перевезень вантажів використовується кілька видів страхування [59-61]. В основному та майже в усіх європейських країнах страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів є обов'язковим за шкоду, заподіяну особам або майну осіб під час експлуатації цих засобів, як джерела підвищеної небезпеки. Відповідно до міжнародних вимог транспортні засоби повинні мати страхування відповідальності власників транспортних засобів («зелена карта»).

Другим поширеним видом страхування є страхування відповідальності перевізника (страхування СМР) за втрату, пошкодження або втрату вантажу під час міжнародних перевезень відповідно до Конвенції про міжнародне перевезення вантажів (СМР). Цей вид страхування покриває ризики, пов'язані з невиконанням або неналежним виконанням перевізником договірних зобов'язань перед клієнтом під час перевезення вантажу, а також відповідальність за майнову шкоду, заподіяну третім особам.

Третій вид страхування - страхування автомобіля. Автотранспортні засоби можуть бути застраховані на таких умовах:

- страхування «КАСКО» - це страховий захист від збитків, що виникли внаслідок пошкодження, повної загибелі або втрати транспортного засобу в цілому або окремих частин у разі настання подій, зазначених у страховому полісі; Страхування автокаско, як правило, є добровільним і поширюється на всі види транспортних засобів, що використовуються.

Крім перерахованих видів страхування, останнім часом все більшого поширення набуває страхування професійних водіїв для короткострокових поїздок за кордон (медичне страхування). Тривалість медичного страхування залежить від тривалості закордонної поїздки або необхідності регулярних поїздок і становить від трьох днів до одного року. При цьому страхові внески коливаються від 3 до 125 доларів США у вільно конвертованій валюті.

Як бачимо, обов'язковими є витрати на страхування ($V_{стр}$), які визначаються за формулою:

$$V_{стр} = S_{zk} + C_{smr} + S_k + S_{vod} + \text{змішування}, (2.12)$$

де: S_{zk} - страхування відповідальності власників транспортних засобів транспорт (зелена карта), грн.;

C_{smr} - страхування відповідальності перевізника (страхування СМР), грн.;

$S_{каску}$ - страхування від будь-яких збитків (страхування «КАСКО»), грн.;

Сейф - страхування водіїв, грн.;

Стир - Страхування Корнет МДП, грн.

При розрахунку витрат, пов'язаних з оформленням проїзних документів, враховуються вартість оформлення дозволів на проїзд територією іноземних держав, вартість дозволу на міжнародне вантажне перевезення, вартість картки дозволу, а також вартість МДП та також потрібно враховувати сертифікат CMR. Витрати, пов'язані з підготовкою документів (Vof.doc.), визначаються за формулою:

$$\text{Ого. док.} = \text{Вдоз} + \text{Вліц} + \text{Вліц.к.} + \text{Vmdp} + \text{Vsmr}, (2.13)$$

де: Вдоз - вартість видачі дозволу, грн.;

Вулиці - плата за ліцензію, грн.;

Влицьк - вартість ліцензійної картки транспортного засобу, грн.;

Vmdp - вартість сертифіката МДП, грн.;

Вартість Vsmr - CMR, грн.

Денна норма водіїв залежить від двох основних факторів: кількості днів перебування на території тієї чи іншої країни та денної норми відряджень за кордоном та по Україні. Постанова Кабінету Міністрів України від 23.04.99 р. № 663 визначає граничні розміри добових витрат на відрядження в межах України та за кордон для всіх форм власності підприємств, установ та організацій. Відповідно до цього рішення підприємства визначають свої щоденні витрати. Витрати на відрядження (Ввідр) визначаються за формулою:

$$\text{Ввідр} = \text{Дук.} \cdot \text{Ndob.uk} + \text{Dzak} \cdot \text{N. add.zak.}, (2.14)$$

де: Дук - дні перебування у відрядженні в межах України;

Ndob - максимальний розмір добових витрат на відрядження в межах кордону

Україна, грн ;

Дзак - дні перебування у закордонному відрядженні;

$N_{\text{доб.зак}}$ - граничний розмір добових витрат у закордонних відрядженнях, грн.

Накладні витрати, які включають заробітну плату адміністративно-управлінського персоналу, технічне обслуговування, поточний ремонт і амортизацію будівель і обладнання, податки, збори, відрахування, як правило, не залежать від пробігу рухомого складу. Їх вартість визначається призначенням, потужністю та рівнем технічної оснащеності автомобільного підприємства. Накладні витрати на рейс (V_n) визначаються за формулою:

$$I_{N_n} = (N_{\text{Врич}} / A_{\text{ss}} \cdot D_k \cdot a_v) \cdot D_{\text{тр}}, \quad (2,15)$$

де: $N_{\text{Врич}}$ - річні загальновиробничі витрати, грн.;

I_{ss} - середня кількість вагонів у списку;

$D_{\text{до}}$ - календарні дні;

$i_{\text{в}}$ - парк продуктивності на лінію;

$D_{\text{тр}}$ - час польоту, діб

Планування транспортних витрат — це грошове вираження витрат на транспортну роботу для автомобільної компанії. Для розрахунку транспортної вартості необхідно визначити всі витрати підприємства під час транспортування вантажу (рис. 2.14).

У практичній діяльності автомобілебудівних підприємств поширений укрупнений метод розрахунку транспортних витрат за групою змінних і постійних витрат.

Вартість доставки за кілометр (S):

$$S = \text{зміна} + \text{приплив} / L, (2.16)$$

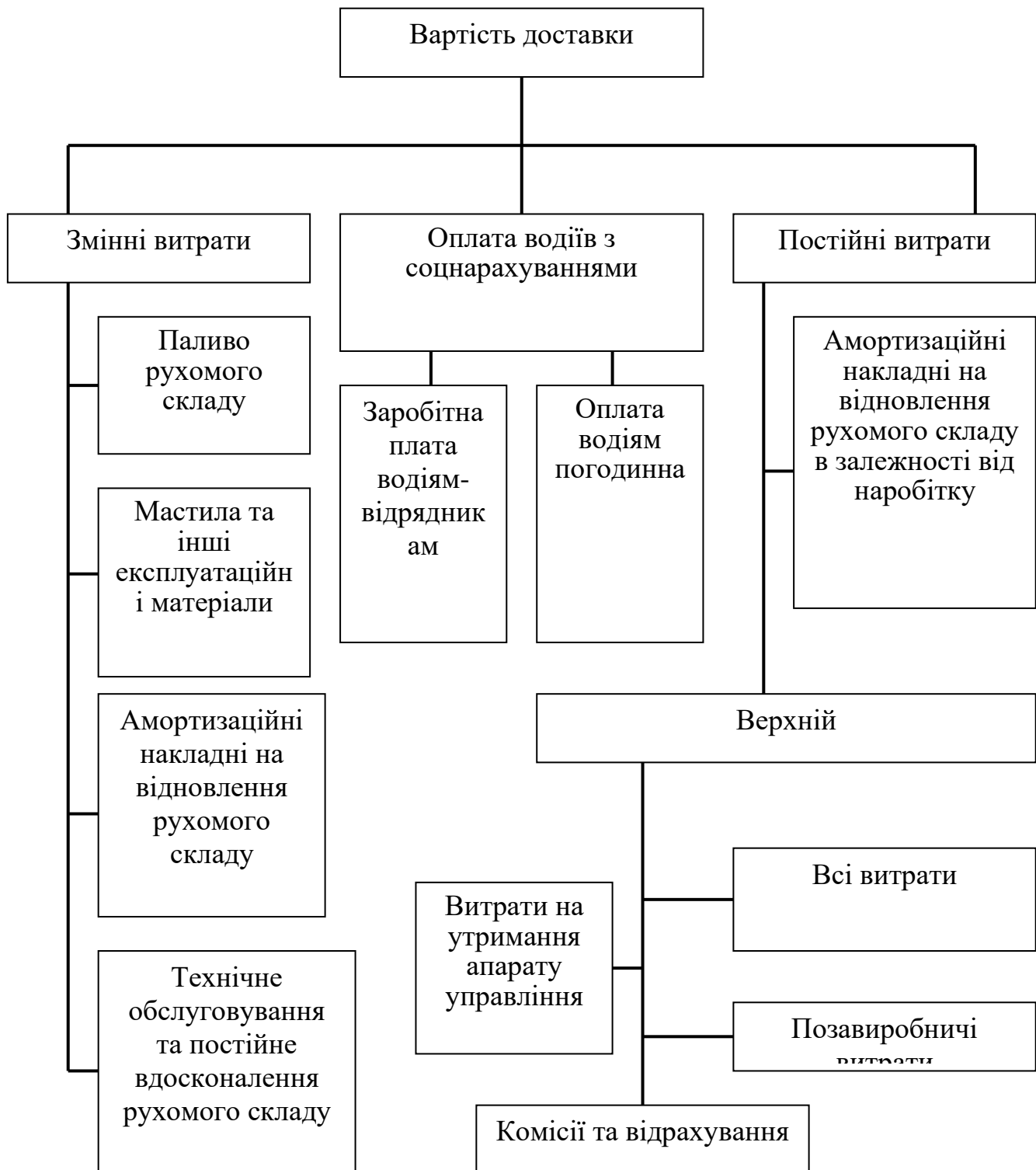
де $V_{\text{змін}}$ - змінні витрати, грн.;

$V_{\text{пост}}$ - постійні витрати, грн.;

L - пробіг автомобіля, км.

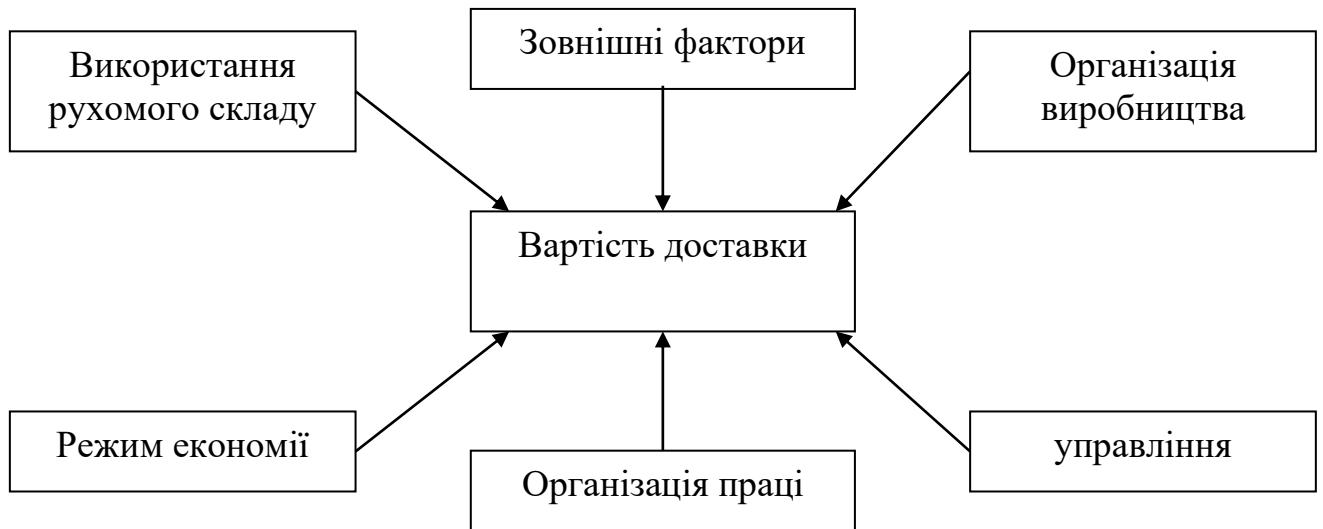
У фінансовій діяльності автомобільного підприємства зниження витрат виробничої діяльності істотно впливає на збільшення результату. Головною метою аналізу транспортних витрат є їх зниження. При аналізі транспортної вартості необхідно визначити фактори, що впливають на транспортну вартість, визначити структуру і динаміку транспортної вартості, вплив техніко-експлуатаційних показників на транспортну вартість.

Усі фактори, що впливають на величину витрат, що виникають під час перевезень, можна розділити на такі групи: зовнішні фактори, які не залежать від діяльності автопідприємства, та внутрішньовиробничі фактори, які залежать від діяльності працівників, бажання та здібностей працівників. працівників. раціонально організувати роботу підприємства. Усі ці фактори впливають на витрати на перевезення не окремо, а разом з іншими, тому їх необхідно розглядати як систему (рисунок 2.15).



2.14. Малюнок - Статті розрахунку вартості міжнародних перевезень

До зовнішніх факторів належать ціни на матеріально-технічні ресурси (рухомий склад, паливно-мастильні та ремонтні матеріали, запчастини тощо), норми амортизації, тарифи, заробітна плата, номенклатура вантажів, природно-кліматичні умови, розміщення виробничих потужностей, матеріальні,



2.15. Рисунок - Фактори, що впливають на вартість доставки

відповідно. технічне забезпечення, стан доріг.

Факторами виробництва є: використання рухомого складу, вдосконалення та впровадження наукової організації праці, використання трудових ресурсів, здійснення економії матеріальних ресурсів, удосконалення організації та управління виробництвом. Ці фактори по-різному впливають на собівартість і через різні види витрат. Загальна сума та частка кожного виду витрат значною мірою залежить від типу, розміру та структури автомобільного бізнесу. Крім того, розмір і структура витрат на одному і тому самому підприємстві відрізнятимуться від періоду до періоду. Одні витрати здебільшого залежать від організації роботи, другі - від умов постачання необхідних матеріальних цінностей, треті - від організації та ефективності використання рухомого складу на лінії, четверті - від лінії. Умови праці та економічні відносини АТП з іншими підприємствами, п'яте – працівниками щодо правильної організації системи його оплати праці.

Витрати на переліт можна визначити досить точно, а розрахунок доходів від виконання міжнародного рейсу є складним завданням, викликаним різноманітним застосуванням контрактних цін на цих перевізниках. Тому перевірка проводилась з урахуванням літньої та зимової експлуатації транспортних засобів, враховуючи тип і марки рухомого складу та наявність додаткового обладнання.

Контрактні ціни залежать від характеру вантажопотоку. Вони базуються на розрахунках економічної ефективності експлуатації автомобілів у конкретних країнах і змінюються з урахуванням цін, установлених постачальниками автомобілів у цих країнах. Цілком закономірно, що підвищення вимог до автомобілів стандартів Євро-1, Євро-2, Євро-3 в країнах Європи зумовлює необхідність використання в міжнародних перевезеннях більш сучасних нових вагонів, а отже, і укладення договору. Ціни різні.

Проте для порівняльної оцінки економічної ефективності легкових автомобілів, які використовуються в міжнародних перевезеннях, найбільш доцільно використовувати фактичні контрактні ціни щодо конкретних країн. Крім того, при розрахунку доходу від перельоту рекомендується вилучати частину доходу, втраченого перевізником від послуг, що надаються експедиторами та експедиторками. При цьому перевізники втрачають 5-10% доходу.

2.3.2. Модель розрахунку економічної ефективності міжнародних перевезень

Економічна доцільність їх впровадження зумовлена позитивним ефектом міжнародних перевезень.

Для розрахунку ефективності міжнародних перевезень використовується єдиний норматив економічної ефективності 0,15. Витрати на визначення ефективності міжнародних перевезень (Z_e) розраховуються за такою формулою:

$$Ze = Ve + Rn K, (2.17)$$

де: Ve - операційні витрати, пов'язані з міжнародними переказами зенями, національна валюта, гривня;

Rn - єдиний норматив економічної ефективності (0,15);

K - капітальні вкладення в транспортування основних і оборотних засобів послуги, національна валюта, гривня.

При розрахунку економічної ефективності транспортних послуг виражені в іноземній валюті доходи від них порівнюють з витратами на перевезення частини маршруту, оплаченої в цій валюті, а потім з результатами і витратами всього перевезення. порівнюється маршрут (по території України, за кордоном). При цьому результати враховувалися як в іноземній, так і в національній валюті.

При розрахунку ефективності міжнародних автомобільних перевезень враховуються як прямі, так і супутні додаткові результати (ефекти), а також витрати (збитки). Так, наприклад, при порівнянні існуючих транспортних засобів з передовою технологією, пов'язаної з розвитком контейнерних і посылкових вантажних перевезень і впровадженням спеціальних транспортних засобів, економія досягається за рахунок механізації та автоматизації вантажно-розвантажувальних робіт і зменшення втрат вантажу. транзиту, зниження вартості розглядається для тари та упаковки [123-128].

При розрахунку економічної ефективності міжнародних перевезень важливо точно визначити поняття експорту транспортних послуг, операційних витрат і валютних надходжень (валютних доходів і платежів).

«Експорт транспортних послуг» автомобільним транспортом включає:

перевезення іноземних вантажовласників та українських ЗЕД;

заправлення паливно-мастильними матеріалами іноземних транспортних засобів, надання технічної допомоги іноземним транспортним засобам,

обслуговування персоналу іноземних транспортних засобів, видача дозволів на перевезення негабаритних вантажів та інші роботи і послуги з оплатою в іноземній валюті.

Індекс ефективності експорту (K_e) транспортних послуг з урахуванням перерахунку іноземної валюти в національну:

$$X_e = (V_e - V_z) k_v / Z, \quad (2.18)$$

де: V_e - валютні надходження від експорту транспортних послуг, іноземна валюта;

V_z - валютні витрати, іноземна валюта;

k_v - коефіцієнт перерахунку іноземної валюти в національну;

Z - витрати в національній валюті, гривні.

Поточні витрати та одноразові витрати визначаються в частині сплаченої в іноземній валюті (що забезпечує валютний прибуток) у розрахунку економічної ефективності.

На автомобільному транспорті експлуатаційні витрати на експорт транспортних послуг включають: основну та додаткову заробітну плату водіїв; відрахування на соціальне страхування; витрати на паливно-мастильні та інші експлуатаційні матеріали, знос і ремонт шин, поточний ремонт і технічне обслуговування автомобілів; амортизація, загальновиробничі витрати.

У випадку вантажного транспорту витрати на паливо у складі експлуатаційних витрат необхідно визначати за цінами світового ринку, перерахованими в національну валюту з коефіцієнтом за такою формулою:

$$Z_p = Z_{pn} k_p, \quad (2.19)$$

де: Z_{pn} - вартість пального в національній валюті, гривні;

k_p - коефіцієнт перерахунку національної валюти на паливо ціни світового ринку.

Інвестиції в основний та оборотний капітал при експорті послуг автомобільного транспорту k_e :

$$k_e = C (t / T), \quad (2.20)$$

де: C – ціна транспортних засобів, які беруть участь в експорті послуг, та частину нормованих оборотних коштів, пропорція мають таку цінність;

t - час роботи транспортних засобів, доп.;

T - час роботи транспортних засобів, дод.

До складу оборотних коштів входить також нормований оборотний капітал витрат в іноземній валюті, який перераховується в національну валюту з коефіцієнтом k_v .

На автомобільному транспорті валютна виручка нараховується: при перевезенні вантажів іноземних власників (у тому числі транзитним транспортом по території України), при перевезенні вантажів ЗЕД, а також при виконанні робіт і послуг, що надаються іноземним транспортним засобам.

Вартість автомобільного транспорту в іноземній валюті становить:

витрати на зарплату водія; витрати на відрядження водіїв;

оплата паливно-мастильних матеріалів;

оплата проїзду;

витрати на технічне обслуговування та ремонт рухомого складу, а також на відновлення зношеності та шиноремонт;

витрати на страхування; витрати на оформлення документів;

сплата зборів на митниці;

сплата амортизації.

Для визначення ефективності транспортних послуг (Hen) на території України та за кордоном використовується наступна формула:

$$Hen = (V_{chv} k_v + D_{crter} + D_{inter}) / Z, \quad (2.21)$$

де: D_{crter} - доходи від міжнародних вантажних перевезень

гривні на території України;

Дінтер - доходи, отримані в міжнародній валюті
перевезення вантажів за межі України, грн

Розраховуємо вплив транспортних послуг (ЕТП):

$$E_{tp} = V_{chv} k_v + D_{krter} + D_{inter} - Z \quad (2,22)$$

Для визначення показника ефективності транспортного обслуговування транспортних підприємств використовується формула:

$$Гей = \frac{\sum_{i=1}^n B_{чб} k}{\sum_{i=1}^n Z_i}, \quad (2,23)$$

де: j - індекс транспортної компанії;

i - індекс транспортної роботи.

Вплив діяльності транспортних підприємств на транспортне обслуговування (ЕТП) визначається:

$$E_{tp} = \sum_{i=1}^n E_{\epsilon} \quad (2,24)$$

Після виконання рекомендацій, з метою визначення очікуваних змін собівартості автомобільного транспорту, витрати згруповано за такими статтями: змінні та постійні. Для розрахунку економії виділяємо окремі статті витрат, до яких входять паливно-мастильні матеріали та накладні витрати.

Економія витрат на паливно-мастильні матеріали після впровадження рекомендацій:

$$\Delta E_{pmm} = V_{pmm} \theta_{nmm}^{рек.}, \quad (2,25)$$

де $\theta_{пмм}^{рек.}$ - коефіцієнт, що характеризує зниження витрат паливно-мастильних матеріалів.

Коефіцієнт $\theta_{пмм}^{рек.}$ визначається за формулою:

$$\theta_{пмм}^{рек.} = \left(1 - \frac{B_{пмм}^{рек.}}{B_{пмм}} \right), (2,26)$$

де $V_{пмм}$ і $V_{пмм}^{рек.}$ - витрати паливно-мастильних матеріалів до та після виконання рекомендацій, грн.

Економія комунальних послуг:

$$\Delta E_{п.в.} = V_{п.в.} \theta_{п.в.}^{рек.}, (2,27)$$

де $\theta_{п.в.}^{рек.}$ - коефіцієнт, що характеризує зменшення накладних витрат.

Коефіцієнт $\theta_{п.в.}^{рек.}$ визначається за формулою:

$$\theta_{п.в.}^{рек.} = \left(1 - \frac{B_{п.в.}^{рек.}}{B_{п.в.}} \right), (2,28)$$

де $V_{п.в.}$ і $V_{п.в.}^{рек.}$ - загальні витрати до та після впровадження рекомендацій, грн.

Економічна ефективність польоту розраховується за формулою:

$$E_{рейс} = Ц - C - (\Delta E_{п.в.} + \Delta E_{зм.в.}) (2,29)$$

де C – собівартість, грн.;

C - ціна доставки, грн

3. ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ МІЖНАРОДНОЇ ДОСТАВКИ ТОВАРІВ АВТОМОБІЛЬНИМ ДОСТАВКАМ "СПРІНТЕР ЦЕНТР"

3.1. Моделі та алгоритми прогнозування доставки вантажів

Основні принципи прогнозування автомобільних вантажних перевезень ґрунтуються на досягненнях науково-технічного розвитку та перспективних завданнях, що стоять перед галуззю.

Економічне прогнозування стало невід'ємною частиною роботи всіх господарських організацій, що здійснюють вантажні перевезення.

В даний час, крім значної кількості опублікованих методів прогнозування, відомо кілька методів класифікації [129-143].

Основною метою класифікації методів прогнозування є:

- забезпечення процесу вивчення та аналізу методик;
- ведення процесу вибору методу при розробці об'єктних прогнозів.

Розрізняють два основних види класифікації: послідовну та паралельну. Послідовна класифікація передбачає виділення окремих томів із більш загальних. Паралельна класифікація передбачає складну інформаційну базу, що складається не з однієї, а з кількох ознак.

Основним принципом цієї класифікації є незалежність обраних ознак, усі з яких важливі.

Послідовна класифікація враховує зв'язки кожного класу у всій системі. Тому він є найбільш придатним для цілей навчання, дає можливість методичного представлення класифікаційної області знань.

Кожен рівень класифікації характеризується своєю класифікаційною ознакою.

На першому рівні кожен метод поділяється на три класи відповідно до «інформаційної бази методу». Фактографічні методи базуються на інформаційних матеріалах про предмет прогнозу та його минулий розвиток. Експертні методи ґрунтуються на інформації, яку надають експерти - експерти в процесі систематичних процедур виявлення та узагальнення даної думки. Комбіновані методи виділяють в окремий клас, тому їх можна віднести до методів зі змішаною інформаційною базою, в якій як первинна інформація використовується фактична та експертна інформація.

Комбіновані методи не можна класифікувати як методи прогнозування, які застосовують методи математичної обробки до експертної вихідної інформації або експертно оцінюють вихідну інформацію.

Крім того, ці класи поділяються на підкласи відповідно до принципів обробки інформації. Статистичні методи поєднують методи обробки кількісної інформації, пов'язаної з предметом прогнозу, засновані на принципі розробки математичних закономірностей, що входять до нього, і ідентифікації математичних зв'язків характеристик, з метою отримання прогностичних моделей. Методи аналогій спрямовані на виявлення подібності в закономірностях розвитку різних процесів і на основі цього прогнозування. Методи прогнозування базуються на певних принципах спеціальної обробки науково-технічної інформації.

Експертні методи можна розділити на два підкласи. Прямі експертні оцінки засновані на принципі отримання та обробки незалежної узагальненої думки групи експертів (або одного з них) без впливу на думку кожного експерта думки іншого експерта і думки групи. Експертні оцінки зі зворотним зв'язком в тій чи іншій формі втілюють принцип зворотного зв'язку шляхом впливу на думку групи експертів (експерта), попередньо отримане від цієї групи або одного з її експертів.

Міжгрупові експертні опитування включено:

- відкрите обговорення порушених питань з наступним відкритим обговоренням одержимість закритого голосування;
- закрите обговорення з подальшим закритим голосуванням або заповненням експертних анкет;
- взяття без обговорення чи голосування.

Як показує досвід, традиційні методи обговорення питань, поставлених експертній групі, які пов'язані для першого виду експертних опитувань продуктивність їм не вдається дійти певної згоди чи сформулювати спільну позицію ефективні методи залучення групи експертів. Таких методів дискусії багатонедоліки, наприклад взаємовплив експертних думок і небажання

учасників дискусії відмовлятися від своїх раніше публічно висловлених позицій. Тому на практиці під час підготовки приймає рішення з найрізноманітніших питань, все більшого поширення набувають другий і третій види групових експертних оцінок.

Другий тип групових рецензій можна розділити на дві категорії: експертне опитування, що проводиться в один тур, шляхом заповнення одноразових анкет, або закінчено багаторазовим заповненням експертних анкет у декілька раундів з метою послідовного уточнення оцінок.

Можна виділити такі основні етапи експертних опитувань, що проводяться в один тур:

I. Відбір експертів та створення експертних груп.

Б. Формування питань та складання анкет.

Б. Встановлення правил встановлення загальної оцінки на основі індивідуальних експертних оцінок.

Г. Робота з експертами.

Д. Аналіз та обробка експертних оцінок.

Одним з найкращих методів є використання експертної думки є метод Дельфі, який передбачає кілька томів експертних опитувань Урів

У методі «Дельфі» намагаються вдосконалити груповий підхід у вирішенні завдання прогнозування розробки або оцінки шляхом взаємної критики суб'єктивних поглядів, висловлених окремими експертами, збереження анонімності думок і збереження анонімності думок. аргументи на захист цих поглядів мокрий

В одному варіанті цього методу особиста дискусія замінюється обміном інформацією та думками за допомогою ретельно розроблених анкет. Просимо учасників не тільки висловити свою думку, а й висловити її вони виправдовуються, і в наступних раундах опитування вони отримують все нову, уточнену інформацію з висловлених думок, які утворюється в результаті розрахунок відповідності бали за раніше виконані робочі сесії. Цей процес триває до тих пір, поки не буде досягнуто просування по службі збіг

обставинточки зору не стають незначними. Після цього різні точки зору записуються.

Метод колективної генерації ідей (за американською термінологією метод "мозкового штурму") відноситься до третього типу групових експертних перевірок і спрямована на окремих осіб запитуючи велику кількість ідей, у тому числі у людей, які мають досить високий ступінь освіти, зазвичай утримуються від висловлювань.

Під час експертного опитування, проведеного за методикою у разі колективної генерації ідей проблема має бути сформульована принципово, виділивши центральне питання. Крім того, ми припускаємо відсутність відвітки, що перешкоджає формулюванню ідей, вільному тлумаченню ідей у рамках заданого питання, прагнення отримати якомога більше ідей з урахуванням принципу збільшення ймовірності корисності. за рахунок збільшення загальної кількості пропозицій і, нарешті, різноманітних комбінацій ідей і способи їх розвитку.

Дослідження ефективності методу колективної генерації ідей показали, що групове мислення створює на 70% більше цінних нових ідей, ніж сукупне індивідуальне мислення. Найпродуктивнішими є групи з 10-15 осіб, хоча є приклади використання більших груп – до 200 осіб..

Оскільки результати цього методу є не сукупністю непов'язаних тверджень, а системою ідей, жодна пропозиція не може бути персоналізована. Результати обговорення вважаються плодом колективної роботи всієї групи. Це абсолютно природно. Адже ідея, сформульована будь-яким із учасників опитування на даний момент, може вже належати колезі, який чекає на виступ. Конкретна пропозиція може бути безпосередньо викликана ідеєю, поданою кількома хвилинами раніше. Використовуючи метод генерації колективної ідей, можна успішно вирішити багато завдань маркетингових досліджень, наприклад:

- визначення можливих методів розвитку проектного процесу або об'єкта, один з яких є оптимальним; при вирішенні подібних завдань ми

використовуємо цей метод для визначення всієї сукупності можливих шляхів розвитку;

- визначення найширшого діапазону застосовуваних методів, якщо розв'язання задачі потребує паралельного або послідовного застосування кількох різних методів;

- визначення ряду факторів, які необхідно враховувати при визначенні остаточного варіанту рішення. Наприклад, обсяг попиту.

До найважливіших недоліків методу колективної генерації ідей можна віднести спонтанність і стихійність генерації ідей.

Третій рівень класифікації поділяє методи прогнозування на види за класифікаційною ознакою «апарат методів». Композиція кожного виду об'єднує методи, реалізація яких базується на одному апараті.

Так, статистичні методи за видами поділяють на екстраполяційні та інтерполяційні; методи з використанням апарату регресійного та кореляційного аналізу; методи з використанням факторного аналізу [132].

Клас методів аналогій поділяється на математичні та історичні аналогії.

Прогнозні методи прогнозування можна поділити на методи дослідження динаміки науково-технічної інформації; методи дослідження та оцінка стану техніки.

Нарешті, останній, четвертий рівень класифікації поділяє типи методів третього рівня на окремі методи та групи методів відповідно до деяких типів сукупностей класифікаційних ознак локально, з яких неможливо виділити одну для цілого. рівень в цілому.

Методи прогнозування істотно відрізняються залежно від того, чи є прогноз функціональним (від 1 місяця до року), середньостроковим (2-5 років), довгостроковим (5-20 років).

Експлуатаційні прогнози для автомобільного транспорту найчастіше використовуються для визначення потреби в транспортних засобах для перевезення вантажів. Середньострокові прогнози визначають специфіку роботи компанії на конкретних ринках. Довгострокові прогнози

використовуються для розробки великих програм планування, які принципово впливають на політику розвитку підприємства чи галузі. У роботі автотранспортних компаній вони найчастіше використовуються при підборі типів і марок автомобілів.

Методи екстраполяції трендів, мабуть, найпоширеніші та найдосконаліші з усіх методів прогнозування. Використання екстраполяції в прогнозуванні базується на припущенні, що процес зміни змінної є поєднанням двох компонентів: регулярного і випадкового. Цю регулярну складову ще називають трендом, рівнем, детермінованою основою процесу, тенденцією. Під усіма цими виразами лежить інтуїтивне уявлення про безперешкодну сутність аналізованого процесу. Це інтуїтивно зрозуміло, оскільки для більшості економічних і технічних процесів неможливо чітко відокремити тенденцію від випадкової складової. Все залежить від того, яка мета поділу і наскільки акуратно його потрібно провести. Екстраполяційні методи прогнозування в першу чергу спрямовані на вибір найкращого в певному сенсі опису тенденції та визначення прогнозних значень шляхом екстраполяції. Методи екстраполяції багато в чому збігаються з методами прогнозування на основі регресійних моделей.

Необхідність розробки нових детермінованих факторних моделей аналізу функціонування транспорту та його структурних підрозділів виникла у зв'язку з трансформацією економічної системи України, яка призвела до різкої зміни цілей і методів організації та управління транспортом, а також як оцінки результатів виробничо-господарської діяльності підприємств і транспортних організацій [133, 139].

Якщо до реформування вищого рівня управління економікою країни основними показниками ефективності, що оцінюють результати роботи транспорту, були натуральні показники – обсяги перевезень, то в сучасних умовах оцінка виробничо-господарської діяльності підприємств, а транспортні організації, які використовують лише ці показники, виявилися недостатніми та

неповними, тому не враховували зміни показників та факторів, що оцінюють фінансово-економічні результати.

Як ми вже зазначали, плановим і підтвердженим комплексним показником, отриманим як основний результат, має бути показник прибутковості роботи транспортних підприємств і організацій на різних рівнях ієрархічної структури управління.

Оскільки існує ще один показник для результатів, природно необхідно розробити нову модель детермінованого факторного аналізу, яка містила б нові показники та фактори відповідно.

При цьому повинна бути дотримана умова систематичності аналізу з урахуванням відомих кореляційних зв'язків, які виникають як з отриманим показником, так і між проміжними показниками та факторами впливу.

Отже, системність аналізу полягає, насамперед, у порядку визначення впливу факторів на зведений показник не є випадковим, і обчислення виконуються строго відповідно до раніше відомого математичної залежності між ними. Такий зв'язок можна зобразити різними засобами: функціональними залежностями, рівняннями регресії, графіками тощо.

Адитивна модель зв'язку виражає таку залежність, у якій усі фактори виступають у вигляді суми

$$A = \sum_{i=1}^k a_i, \quad (3.1)$$

де A - складений показник;

a_i - фактор;

k - кількість факторів, які впливають

Мультиплікативна модель виражає залежність як добуток факторів:

$$A = \prod_{i=1}^k a_i. \quad (3.2)$$

Під час детермінованого факторного аналізу має бути виконана дуже важлива умова абсолютного збільшення комплексного показника $\delta_{\text{Він}}$ поділені між факторами, впливаючи, без залишку відповідно до їх змін.

$$\delta_0 = \sum_{i=1}^k X_i, \quad (3.3)$$

де X_i – частка абсолютного приросту комплексного показника A , яка припадає на i -й фактор.

Детермінований факторний аналіз із застосуванням адитивної моделі зв'язку зазвичай не викликає труднощів, оскільки фактичне відхилення значення комплексного показника від базового значення дорівнює сумі відхилень факторних показників:

$$\delta_0^{\text{ад.}} = \delta_1 + \delta_2 + \dots + \delta_k. \quad (3.4)$$

Тут сума абсолютного приросту факторів точно дорівнює загальному приросту результуючого показника.

Факторний аналіз істотно ускладнюється у випадках, коли існує мультиплікативна модель, і абсолютний приріст комплексного показника порівняно з його базовим значенням не дорівнює ні добутку відхилень факторних показників, ні сумі.

$$\delta_0^{\text{мул.}} \neq \delta_1 + \delta_2 + \dots + \delta_k. \quad (3.5)$$

Метою детермінованого факторного аналізу є беззалишковий розподіл абсолютного зростання комплексного показника між факторами впливу. Для дотримання умови збіжності результатів із мультиплікативною формою зв'язку між показниками та факторами найпростіше на практиці проводити економічний факторний аналіз екстремальним методом, що забезпечує високу точність результатів.

Велику роль в економіці відіграє дослідження залежностей і зв'язків між об'єктивно існуючими явищами і процесами. Кореляційно-регресійний аналіз широко використовується для вивчення інтенсивності типів і форм причинних

наслідків. Виявлення кількісних залежностей у вигляді регресії і порівняння фактичних значень зі значеннями, отриманими шляхом підстановки значень пояснювальних змінних в рівняння регресії, дають можливість краще зрозуміти природу досліджуваного явища. А це дає можливість впливати на виявлені фактори, втручаючись у відповідні економічні процеси з метою досягнення бажаних результатів. Регресійний і кореляційний аналізи широко використовуються в прогнозуванні і плануванні господарської діяльності.

При використанні експертних методів можуть бути структуровані причинно-наслідкові зв'язки, які використовуються різними експертами іншої, то при застосуванні економіко-математичних методів структура моделей експериментально встановлюється і перевіряється в умовах, придатних для об'єктивного спостереження і вимірювання.

Визначення факторної системи і причинно-наслідкові зв'язки відправною точкою для економіко-математичного моделювання досліджуваного явища.

Власне, всі ці способи є додатковий. Ефективна система прогнозування повинна забезпечувати можливість використання всіх цих методів.

Експертні оцінки, сформульовані на основі даних, зібраних маркетологами на етапі попереднього аналізу та з урахуванням даних про надання послуг конкурентами, розмір потенційний ринок, загальний попит.

Відсутня інформація збирається шляхом безпосереднього опитування потенційних користувачів, посередників і, де можливо, конкурентів.

Огляд ринку, під час якого спостерігається реальна ринкова поведінка споживачів, дозволяє оцінити рівень обсягів поставок.

Зазвичай ці методи використовуються разом. За допомогою всіх перерахованих одержимість. При будь-якому іншому підході відділ маркетингу повинен розробити перспективний підхід сумавантажних перевезень, на основі яких розробляються стратегії надання послуг міжнародних автомобільних вантажних перевезень.

Що стосується прогнозування попиту, то в методологічно правильному формулюванні це мистецтво оцінки майбутнього попиту певна

поведінка споживачі послуг за даних умов. У цьому випадку необхідно зробити прогноз попиту три розділ Спочатку готується зовнішній прогнозованолишне середовище, потім прогноз розвитку дано на ринку розробляється прогнозування попиту на послуги конкретної компанії. Такі складні, особливо аналітичні моделі, надзвичайно важко розробити та реалізувати, тому на практиці використовуються більш прості статистичні моделі.

Всі прогнози обсягів послуг будуються на використання трьох типів інформації, отриманої в результаті дослідження: що люди говорять, що вони роблять і що вони зробили. Отримання першого виду інформації базується на вивченні думок споживачів послуг і посередників. Тут ми використовуємо методи соціологічних досліджень та експертні методи.

Виділений два методи прогнозування на основі методів математичної статистики: екстраполяція та моделювання.

У першому випадку основою для прогнозу служить минулий досвід. Можна вважати, що система еволюційно при досить стабільних умовах. Чим більша система, тим більша ймовірність, що її параметри залишаться незмінними, звичайно, не дуже довго. Звичайно, рекомендується не перевищувати прогнозний період одну третину тривалості початкової бази часу.

У другому випадку будувати прогностична модель, що характеризує залежність досліджуваного параметра від ряду факторів, що на нього впливають.

Для побудови прогнозних моделей найчастіше використовують парний і багатовимірний регресійний аналіз; в основі екстраполяційні методи полягають в аналізі тимчасовий лінії

Попарний регресійний аналіз базується на використанні прямого рівняння:

$$y = a + bx, (3,6)$$

де y оцінюється одержимість прогнозована залежна змінна;

b – вільний член рівняння;

x - незалежна змінна (факторна характеристика), використовується для визначення залежної змінної

b є коефіцієнтом регресії.

Вони можуть працювати разом і b він розраховується на основі спостережень за значеннями y і x за допомогою методу найменших квадратів [135-137].

Багатофакторний регресійний аналіз базується на використанні більш ніж однієї незалежної змінної в рівнянні регресії. Це ускладнює аналіз, роблячи його багатовимірним. Однак регресійна модель краще відображає реальність, оскільки в реальності досліджуваний параметр зазвичай залежить від багатьох факторів.

Так, наприклад, при прогнозуванні попиту виявляються фактори, що визначають попит, визначаються зв'язки між ними і прогнозуються їх вірогідні майбутні значення; з них, за умови виконання умов, для яких рівняння багатофакторної регресії залишається дійсним, виводиться прогнозоване значення попиту.

Все про багатофакторну регресію концептуально те саме, що й парна регресія, за винятком того, що використовується більше ніж одна змінна. У зв'язку з цим термінологія і статистичні розрахунки дещо змінюються.

Рівняння багатовимірної багатофакторної регресії має такий вигляд:

$$y = a + b_1 x_1 + b_2 x_2 + b_3 x_3 + \dots + b_m x_m, (3,7)$$

де y є залежним одержимість прогнозована змінна;

x_i - незалежна змінна;

b – вільний член рівняння;

подвійний – умовний чистий коефіцієнт регресії;

$i = 1, m$;

m – кількість незалежних змінних (факторних характеристик).

Термін «коефіцієнт умовної чистої регресії» означає, що кожен значення b вимірюють загальне середнє відхилення залежної змінної (характеристики результату) від її середнього значення, якщо залежна змінна (фактор) x відрізняється від свого середнього значення на одиницю вимірювання, і за умови, що всі інші фактори рівняння регресії, зафіксовані на середніх значеннях, не змінюються, не змінюються.

Обмеження прогнозу, заснованого на рівнянні регресії, тим більше крім того, воно служить умовою стабільності, якщо використовується низька мінливість інших, не пов'язаних між собою факторів і умов досліджуваного процесу. Якщо "зовнішнє середовище" процесу, що відбувається, різко змінюється, то попереднє рівняння регресії отриманої характеристики на фактор втрачає значення.

Необхідно дотримуватись ще одного обмеження: не можна замінювати значення факторної характеристики, що суттєво відрізняються від основної інформації, на основі якої розраховується рівняння регресії. При якісно різних рівнях факторів, якщо вони принципово можливі, параметри рівняння були б іншими. Рекомендується, щоб при визначенні значень факторів ми не перевищували межу однієї третини діапазону зміни ні при мінімальному, ні при максимальному значенні фактора властивості, який є вихідною інформацією.

Прогноз, отриманий шляхом підстановки очікуваного значення фактора в рівняння регресії, називається точковим прогнозом. Імовірність здійснення такого прогнозу вкрай мала. Його значення має супроводжуватися середньою похибкою прогнозу або довірчим інтервалом прогнозу, в який з досить високою ймовірністю потрапляють прогнозні оцінки. Середня помилка є мірою точності передбачення на основі рівняння регресії.

Проаналізувавши методи прогнозування, дослідник повинен розробити той сценарій прогнозування, який його цікавить. Насправді розробка сценаріїв є ключовим моментом економічного прогнозування.

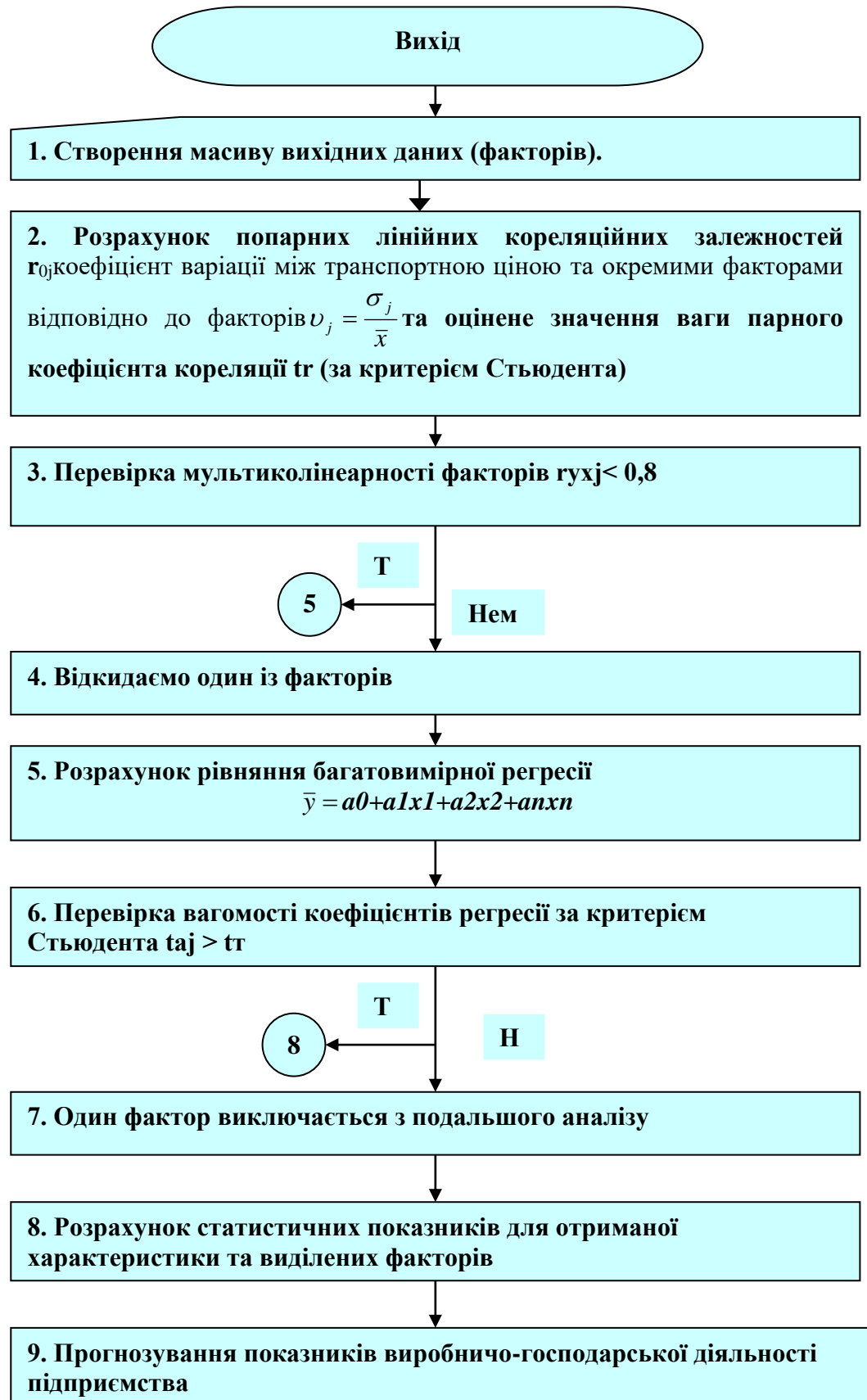
Таким чином, для ефективного математичного моделювання та прогнозування подальшого розвитку системи надання послуг АТ «МПВ»

необхідно проаналізувати склад конкретних факторів і чи потрібно включати їх усі в математичну модель для визначення їх складу. . впливає на ефективність функціонування системи міжнародних автомобільних вантажних перевезень.

Багато факторів певною мірою впливають на ефективність міжнародних автомобільних вантажних перевезень. Основні з них наведені в даній роботі. Специфіка їх впливу на ефективність перевезень визначається зміною обсягів міжнародних перевезень.

На основі аналізу наявних факторів встановлено, що основні фактори повинні бути включені в математичну модель, яка визначає ефективність вантажного транспорту.

Щоб визначити вплив кожного фактора на ціну міжнародних перевезень, необхідно провести регресійно-кореляційний аналіз, який враховує всі фактори. Ця проблема була вирішена за допомогою багатофакторної моделі. на рис. 3.1. заданий алгоритм у вигляді блок-схеми.



3.1. Рисунок – Алгоритм прогнозування індикатора.

3.2 Розробка математичної моделі для визначення впливу різних факторів на ефективність міжнародних автомобільних вантажних перевезень.

Розглянемо метод багатофакторного кореляційно-регресійного аналізу на прикладі рухомого складу ПП «Беркут-транс» м. Вінниця: дослідимо характер і ступінь впливу сукупності факторів на транспорт ціна. товари в міжнародному обігу [138, 142-143].

Проведені випробування встановили, що на значення $U(i)$ суттєво впливають фактори x_k , які необхідно враховувати при прогнозуванні. При відборі факторів (аргументів) і дослідженні можливості їх включення в модель типу (3.8) ми застосували такі основні положення:

- всі фактори мають бути кількісно визначені;
- фактори, лінійно пов'язані з іншими факторами, не можуть бути включені в модель;
- необхідно використовувати відносно однорідний набір факторів.

Вихідна інформація кореляційно-регресійного аналізу пред'являє дуже високі вимоги. Кількість вихідних даних має бути в 6-8 разів більшою за кількість факторів.

Враховуючи вказані вимоги, на основі даних, отриманих за результатами 54 рейсів у міжнародному сполученні вантажними автомобілями досліджуваного підприємства, було обрано фактори, які найбільшою мірою впливають на ціну перевезення вантажів (Додаток А).

Крім того, розраховано попарні лінійні кореляційні залежності r_{0j} між ціною та окремими факторами, оцінка ваги коефіцієнта відхилення та коефіцієнта кореляції tr на фактор (таблиця 3.1)

Для лінійного кореляційного аналізу ми вибрали наступні найважливіші фактори:

$ч_1$ - документообіг;

$ч_2$ - МИТО;

$ч_3$ - Паливно-мастильні матеріали;

$ч_4$ - витрати на технічне обслуговування та ремонт;

$ч_5$ - витрати на відрядження;

$ч_6$ - накладні витрати.

Застосовуючи метод найменших квадратів між цими факторами та рівнем цін, ми отримали рівняння регресії в програмі EXCEL для перевезень вантажів у міжнародному сполученні:

$$\hat{y}x_1 = 8900,24 + 4,41x_1;$$

$$\hat{y}x_2 = 9309,98 + 6,09x_2;$$

$$\hat{y}x_3 = 7413,16 + 2,39x_3;$$

$$\hat{y}x_4 = 9459,96 + 5,66x_4;$$

$$\hat{y}x_5 = 10522,21 + 3,65x_5;$$

$$\hat{y}x_6 = 10168,1 + 1,91x_6.$$

Коефіцієнти кореляції на пару відповідно рівні: $r_{01} = 0,43$; $r_{02} = 0,57$; $r_{03} = 0,79$; $r_{04} = 0,61$; $r_{05} = 0,37$; $r_{06} = 0,75$.

Отримані коефіцієнти є достовірними (за критерієм Стьюдента) і свідчать про наявність позитивного зв'язку між досліджуваними характеристиками та ціною, що підтверджує прийняту гіпотезу.

Після визначення рівнянь парної регресії та оцінок надійності необхідно сформулювати рівняння багатовимірної регресії. Для цього припустимо лінійну залежність між результуючою ознакою та факторіальними ознаками x_1 , x_2 , x_3 , x_4 , x_5 і x_6 :

$$\hat{y}_я = a_0 + a_1x_1 + a_2x_2 + a_3x_3 + a_4x_4 + a_5x_5 + a_6x_6 \quad (3.8)$$

3.1. таблиця - Статистичні показники факторів

Фактори	Традиційна назва	Середнє значення показника x	дисперсія $\sigma^2 x$	Середнє квадратичне відхилення σx	Коефіцієнт парної кореляції r_{ij}	
1. Підготовка документів	x_1	1387,4	1.69	1.30	ночі	0,43
2. Плата за проїзд	x_2	921,9	1.51	1.23		0,57
3. Паливно-мастильний матеріал	x_3	3130,4	0,07	0,26		0,79
4. Витрати на технічне обслуговування та ремонт	x_4	967,4	1.04	1.02		0,61
5. Витрати на відрядження	x_5	1210,6	1.61	1.27		0,37
6. Накладні витрати	x_6	2384,9	0,06	0,24		0,75

У програмі EXCEL ми розрахували коефіцієнти регресії для цієї задачі методом найменших квадратів:

$$i_0 = 2152,71; a_1 = 1,47; a_2 = 1,05; a_3 = 1,52; a_4 = 0,78; a_5 = 0,91; a_6 = 1,23$$

Рівняння багатовимірної регресії має такий вигляд:

$$\hat{y}_x = 2152,71 + 1,47 \times 1 + 1,05 \times 2 + 1,52 \times 3 + 0,78 \times 4 + 0,91 \times 5 + 1,23 \times 6, \quad (3,9)$$

де \hat{y}_i – теоретичне значення ціни.

Для перевірки значимості отриманого рівняння використовується критерій Фішера. Фактичне (розрахункове) значення коефіцієнта Фішера $F_r = 182,9$.

Теоретичне значення критерію Фішера становить $HUF = 2,42$ (при $[nm-1] = 47$ ступенів свободи та $p = 0,05$ рівня значущості), де n – кількість тестів, $n = 54$; та кількість факторів, $m = 6$. Відповідно $F_r > F_t$ ($182,9 > 2,42$), що підтверджує справедливість отриманого рівняння (3.7).

Багатовимірний коефіцієнт кореляції:

$$R = \sqrt{\beta_1 r_{01} + \beta_2 r_{02} + \beta_3 r_{03} + \beta_4 r_{04} + \beta_5 r_{05} + \beta_6 r_{06}} \quad (3.10)$$

Значення $R = 0,979$ показує тісний зв'язок між ціною та сукупним впливом розглянутих факторів.

Також перевіряємо вагу коефіцієнтів регресії $a_0, a_1, a_2, a_3, a_4, a_5$ і a_6 за критерієм Стьюдента.

Значення критерію, отримані в результаті розрахунку $Vin_{Дж}$ включає:

$$t_{a1} = 3,77; t_{a2} = 2,69; t_{a3} = 8,53; t_{a4} = 1,45; t_{a5} = 2,77; t_{a6} = 12,99.$$

Теоретичне значення $t_t = 2,01$. Порівняння розрахункових і теоретичних значень показує, що фактор x_4 (витрати на технічне обслуговування та ремонт) є незначним, оскільки $t_{a4} < t_t$, тобто $1,45 < 2,01$, тому цей фактор можна виключити з подальшого аналізу. Тепер давайте знайдемо уточнене (без коефіцієнта x_4) рівняння багатовимірної регресії за допомогою того самого методу найменших квадратів. В результаті отримуємо:

$$\hat{y}_j = 2093,57 + 1,74 \times 1 + 1,01 \times 2 + 1,74 \times 3 + 0,83 \times 4 + 1,19 \times 5 \quad (3,11)$$

де x_1 – обробка документів;

x_2 – мита;

x_3 – паливно-мастильні матеріали;

x_4 - витрати на відрядження;

x_5 – накладні витрати.

Розрахувати статистичні показники для отриманої характеристики та обраних факторів (результати розрахунків наведено в таблиці 3.2).

У рівнянні (3.9) частковий коефіцієнт a_j багатовимірної регресії з j -м невідомим x_j показує, на скільки одиниць у середньому змінюється ціна доставки, якщо значення j -го фактора змінюється на одну одиницю, а всі інші фактори залишаються незмінними.

Для визначення ціни перевезення вантажів дуже важливо знати, які фактори слід враховувати в першу чергу.

3.2. таблиця - Статистична характеристика показника та факторів

Фактори та показники	Традиційна назва	середнє значення x_i у	Коефіцієнт $\beta_{Дж}$	Розрахункове значення коефіцієнта регресії та j	Коефіцієнт парної кореляції r_{ij}
Документообіг	$ч_1$	1387,4	0,166	5.04	0,43
Плата за проїзд	$ч_2$	921,9	0,307	2.56	0,57
Паливно-мастильні матеріали	$ч_3$	3130,4	0,616	17,69	0,79
Витрати на відрядження	$х_4$	1210,6	0,121	2.55	0,37
Верхній	$ч_5$	2384,9	0,559	13.09	0,75
Ціна за доставку	p	17541	-	-	

$$\beta_j = a_j \frac{\sigma_{x_j}}{\sigma_Y} \quad (3.12)$$

Це можна зробити шляхом розрахунку нормалізованих коефіцієнтів багатовимірної регресії $\beta_{Дж}$.

З формули (3.12) випливає, що коефіцієнт $\beta_{Дж}$ показує кількість одиниць середнього квадратичного відхилення σ_p значення результуючої ознаки у має змінитися, якщо відповідний j -й фактор зміниться на його середньоквадратичне відхилення σ_{x_j} . Визначимо значення $\beta_{Дж}$ і розмістять їх у порядку спадання:

$$\beta_3 = 0,6162; \beta_5 = 0,5507; \beta_2 = 0,3065; \beta_1 = 0,1657; \beta_4 = 0,1214.$$

Проведені тести встановили, що на значення ціни доставки Y суттєво впливають фактори x_i (витрати на документацію (x_1), витрати на проїзд (x_2), витрати на РММ (x_3), витрати на відрядження (x_4), накладні витрати (x_5)), які враховуються, слід враховувати в процесі прогнозування. Якщо зазначені фактори змінюються незначно, $Y=f(t)$ можна спрогнозувати за допомогою

моделі $Y=f(t)$ на основі динамічного ряду, який характеризує тенденцію зміни зазначеного показника на підприємстві.

Таку модель доцільно використовувати, якщо квадратичне відхилення факторів не перевищує 2-5% від математичного сподівання. $(\sigma_{x_i} \leq (0,02 - 0,05)M\{x_i\})$, тобто фактори є відносно стабільними.

Якщо значення x_i значно змінюються в порівнянні з математичним сподіванням, то необхідно використовувати вираз типу $Y_i=f(x_1, x_2, \dots, x_n)$ на основі просторових (структурних) статистичних рядів, які не характеризують динаміку названого показника, але дають змогу визначити кількісний (структурний) внесок окремих факторів у показник.

Прогноз в цьому випадку робиться в два етапи. На першому етапі будуються функції для інтерполяції та прогнозування значення $chi(t)$ на основі динамічних послідовностей. На другому етапі на основі структурного ряду будується функція $Y_i=f(x_1, x_2, \dots, x_n)$, яка використовується для прогнозування значення ціни доставки.

Критерієм адекватності прогнозу може бути величина

$$\varepsilon(Y) = \sqrt{\frac{\sum_{i=1}^n (Y_i - \hat{Y}_i)^2}{n-2}}; i = 1, 2, \dots, n, (3.13)$$

де Y_i, \hat{Y}_i відповідно фактичне та прогнозне значення ціни поставки за i -й період;

n – кількість інтервалів часу, для яких розраховується прогнозне значення;

Для підвищення точності прогнозу при виборі інтерполяційної моделі варіаційний ряд розбивають на два ряди. Перша послідовність має навчальний характер, на якій визначається функція інтерполяції при мінімізації критерію адекватності прогнозу. Адекватність прогнозу перевіряється другою послідовністю перевірки. Якщо умови прийнятності виконуються, результуюча функція використовується для прогнозування значення ціни доставки.

Проілюструємо це на прикладі моделювання ціни доставки (Y) з витрат на обробку документів (x_1), витрат на проїзд (x_2), витрат на РММ (x_3), витрат на

відрядження (x4), накладних витрат (x5).

На основі першої серії (пункти 1-6) ми отримуємо математичну модель, яка виглядає так

$$I=2,6e+02-1,5e-08x1+3,4e-10x2+17x3-1,8e-10x4-16x5.$$

Похибка моделювання не перевищує 1%.

Перевіряємо адекватність отриманої математичної моделі за допомогою контрольної послідовності (пункти 7-12). Результати розрахунків містяться в таблиці. 4 (Додаток А).

Помилка моделювання контрольної популяції становить

$$\varepsilon(Y) = \sqrt{\frac{\sum_i^n (Y_i - \hat{Y}_i)^2}{n-2}} = \sqrt{\frac{4734,001}{6-2}} = 28,05 \text{ (або 1,11\%)}$$

Результати прогнозування транспортної ціни на основі часових (динамічних) і просторових (структурних) статистичних рядів наведені в 3.3. показує таблиця.

3.3. таблиця - Результати прогнозу ціни доставки

Прогностична функція	Критерій відповідності, %
$Y = -8,625t^4 + 127,99t^3 - 636,65t^2 + 1303,4t + 1126,3$	$\varepsilon = 5$
$I = 2,6e+02 - 1,5e-08x1 + 3,4e-10x2 + 17x3 - 1,8e-10x4 - 16x5$	$\varepsilon = 1$
$X1 = 8,1667t^4 - 99,611t^3 + 376,25t^2 - 431,97t + 214$	$\varepsilon = 1$
$X2 = -6,8333t^5 + 122,58t^4 - 815,5t^3 + 2459,4t^2 - 3258,7t + 1587$	$\varepsilon = 1$
$X3 = 5,5833t^4 - 64,611t^3 + 220,58t^2 - 165,65t + 312$	$\varepsilon = 1$
$X4 = -5,425t^5 + 102,08t^4 - 706,71t^3 + 2189,9t^2 - 2923,9t + 1449$	$\varepsilon = 1$
$X5 = 6,4583t^4 - 76,472t^3 + 273,37t^2 - 256,12t + 278$	$\varepsilon = 1$

Таким чином, запропонований підхід дозволяє прогнозувати ціну доставки на основі динамічних і структурних статистичних рядів.

3.3 Розробка практичних рекомендацій щодо підвищення економічності транспорту

Найважливішими цілями компанії є збільшення частки ринку, обсягу перевезень, чистого прибутку компанії (рейсу), а також покращення ставлення споживачів до послуг компанії.

У центрі уваги компанії має бути просунутий бізнес-процес. Системний аналіз бізнес-процесу дозволяє переглянути всю послідовність роботи підприємства, що може призвести до створення додаткової вартості; інформує та спонукає керівників бажати кращих змін, мислити й оцінювати по-новому, охоплювати ширше коло проблем, пов'язаних із поточною діяльністю компанії. Дослідження показали, що використання системного аналізу бізнес-процесів у практиці управління українських підприємств, що надають послуги з міжнародних вантажних перевезень, може стати основою для багатьох потенційно значущих управлінських рішень і заходів. Формалізація бізнес-процесів підприємств дозволяє з одного боку їх моделювати та розвивати, таким чином впливаючи на внутрішнє середовище компанії, а з іншого – значно підвищує прозорість та ефективність бізнес-процесів загалом. Інформаційна модель, побудована відповідно до цих принципів для управління розвитком компанії міжнародних вантажних перевезень, може бути не тільки прибутковою, але й надзвичайно ефективною та гнучкою, яка може швидко адаптуватися до змін зовнішнього середовища.

У дисертації розроблено структуру моделі маркетингу, яка дозволяє встановити, що основні характеристики, які відображають і характеризують діяльність людини, на ринку товарів і послуг лінійно залежать одна від одної та утворюють відносно замкнуту саморегульовану структуру. до системи збуту товарів.

Маркетингова модель міжнародних вантажних перевезень є окремим, хоча і особливим випадком маркетингової діяльності. Дослідження, проведені

за допомогою розроблених моделей маркетингу товарів і послуг, дають змогу вивчити та ретельно описати структури та асоціації елементів, що складають моделі маркетингу, дослідити логіку та закономірність взаємозв'язків цих елементів, відмінність маркетингу ринку товарів і ринку послуг. Розроблена концептуальна ринково-орієнтована модель системи маркетингу міжнародних транспортних послуг дозволяє за певних припущень привести основні елементи ринку товарів і послуг у природний контекст, розглянути та описати та дослідити логіку їх взаємозв'язків. деякі закони цієї відповідності.

Під час наукових досліджень особлива увага приділяється ціноутворенню. Рекомендований метод ціноутворення на міжнародні рейси. Основним етапом підвищення цін є встановлення фіксованих, вільних і спеціальних цін, а також комплекс заходів, спрямованих на залучення постійної клієнтури з урахуванням усіх зовнішніх і внутрішніх факторів впливу. Витрати справляють реальний вплив на ціну, зниження якої дозволяє підприємству отримати додатковий прибуток при незмінній ціні.

Перелік основних резервів зниження транспортних витрат за факторами кожного виробництва наведено в 3.4. можна знайти в таблиці. Проаналізувавши вплив факторів на зміну ціни наданих послуг, виявлено, що найбільший вплив мають витрати на паливно-мастильні матеріали, а також накладні витрати. Розроблений алгоритм розрахунку вартості міжнародного перельоту наведено на малюнку. 3.2.

З метою перевірки методичних засад підвищення економічної ефективності міжнародних автомобільних перевезень у сучасних умовах розроблено універсальну модель розрахунку економічної ефективності та програмне забезпечення калькуляції вартості міжнародних авіаперевезень. Ця модель дає змогу вирішувати оперативні та стратегічні завдання експлуатації міжнародних автомобільних шляхів. Текст програми «Розрахунок вартості міжнародних автомобільних перевезень» та приклад розрахунку наведені в додатку Б.

3.4. електронна таблиця -Запаси для зменшення витрат на доставку

Використання рухомого складу	організація праці	Економне використання ресурсів	Організація виробництва	Управління виробництвом
Раціоналізація вантажних маршрутів	Моральна і матеріальна зацікавленість трудящих	Ефективне використання матеріальних і матеріальних ресурсів	Приватизація автотранспорту	Розвиток структури управління
Збільшення темпів випуску вагонів на лінію	Механізація та автоматизація процесів праці	Поліпшення нормування та матеріально-технічного забезпечення	Створення науково-технічного комплексу	Механізація та автоматизація обліку планових робіт
Використання нових типів рухомого складу, вантажно-розвантажувальних механізмів	Здійснення організації наукової роботи; поліпшення умов праці	Удосконалення оперативного обліку витрат матеріальних ресурсів	Розвиток транспортних зв'язків із зарубіжними країнами	Розвиток роботи з персоналом, впровадження АСУ

Після виконання рекомендацій, з метою визначення очікуваних змін собівартості автомобільного транспорту, витрати згруповано за такими статтями: змінні та постійні. Для розрахунку економії виділяємо окремі статті витрат, до яких входять паливно-мастильні матеріали та накладні витрати.

Економія витрат паливно-мастильних матеріалів після впровадження рекомендацій визначається за формулою (2.26). $\Delta E_{pm} = 2350$ грн.

Коефіцієнт $\theta_{п.м.м}^{рек.}$ - характеризується зниженням витрат паливно-мастильних матеріалів і визначається за формулою (2.27). $\theta_{п.м.м}^{рек.} = 0,15$.

Економія комунальних послуг після впровадження рекомендацій визначається за формулою (2.28). $\Delta E_{п.в.} = 595$ грн

Коефіцієнт $\theta_{п.в.}^{рек.}$ - характеризує зниження загальновиробничих витрат і визначається за формулою (2.29). $\theta_{п.в.}^{рек.} = 0,05$.

Економічна ефективність польоту розраховується за формулою (2.30).

Відповідно, економічна ефективність рейсу становить 2950 грн.

Після виконання рекомендацій (зниження змінних витрат – 15%, постійних витрат – 5%) ми отримали фінансовий результат – 2950 грн плюс прибуток. за переліт та 59000 грн. за автомобіль на рік (табл. 3.5, 3.6).

3.5. таблиця - Економічна ефективність міжнародної авіації

Індикатор	Варіант	
	База	Це вважалось
Вартість послуги, грн	73215,00	73215,00
Змінні витрати, грн.	26540,00	24185,00
Постійні витрати, грн.	32030,00	31435,00
Загальна вартість, грн.	58570,00	55620,00
Прибуток, грн	14645,00	17595,00
Зміна прибутку, грн	-	+2950,00

Загальний економічний ефект (Erz) від впровадження результатів дослідження визначається таким виразом:

$$Erz = \Delta P \cdot As - En \cdot Sk, (3.13)$$

де ΔP – зміна прибутку від експлуатації автопоїзда;

$осел$ – середня кількість автопоїздів у списку;

$я$ – нормативний норматив капітальних вкладень;

$ск$ – капітальні витрати ($Sk = 0$)

Ефективність транспортної діяльності міжнародних автомобільних перевізників має позитивний результат. Таким чином, за результатами опитування ПП «Беркут-транс» можна зробити висновки щодо відповідної рентабельності міжнародних перевезень порівняно з внутрішніми.

Результати розрахунків наведені в 3.7. таблиця містить.

3.6. таблиця - Річний економічний ефект від експлуатації автопоїзда

Індикатор	Варіант	
	База	Це вважалося
Вартість послуги, грн	1 464 300,00	1 464 300,00
Загальна вартість, грн.	1 171 400,00	1 112 500,00
Прибуток, грн	292 800,00	351 800,00
Зміна прибутку, грн	-	+ 59000,00

3.7. таблиця - Порівняльна характеристика діяльності підприємства вантажної галузі на внутрішньому та зовнішньому ринку

Середні показники на 2018 рік	Вид діяльності - доставка товарів	
	В межах України	Міжнародний
Вартість послуги, грн	10 393 000,00	386 995 500,00
Загальна вартість, грн.	10 082 500,00	244 599 000,00
Прибуток, грн	310 500,00	142 369 500,00
Зміна прибутку, грн	-	+ 20 355 000,00

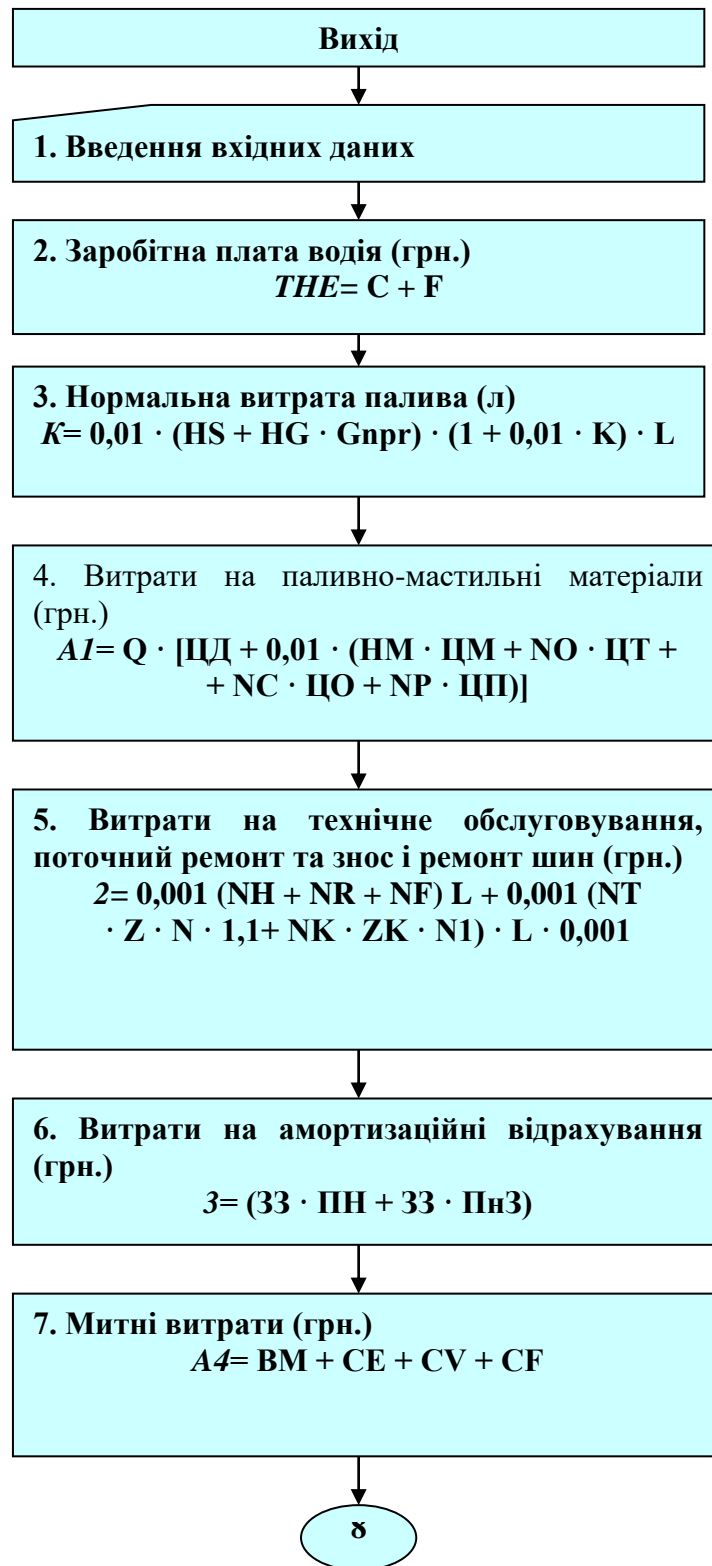


РИСУНОК 3.2 – АЛГОРИТМ РОЗРАХУНКУ ВИТРАТ НА ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ У МІЖНАРОДНОМУ



3.2. ПРОДОВЖЕННЯ РИС

ВИСНОВКИ

1. Основні положення магістерської кваліфікаційної роботи мають теоретичне та практичне значення для підвищення ефективності міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом. Комплексне дослідження сучасного стану міжнародних перевезень вантажів дозволило виявити основні тенденції їх розвитку, визначити ряд чинників, що істотно впливають на ефективність надання транспортних послуг у міжнародному сполученні.

2. Розроблений системний підхід формування бізнес-процесів може бути основою для формування і реалізації багатьох потенційно значущих рішень і дій керівництва по управлінню автотранспортними підприємствами з надання послуг у міжнародному сполученні.

3. Розроблена модель і алгоритми прогнозування основних показників міжнародних автомобільних перевезень вантажів.

4. 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..

5. Для підвищення економічної ефективності міжнародних автомобільних перевезень за сучасних умов розроблена універсальна модель розрахунку економічної ефективності стосовно міжнародного рейсу. Дана модель дозволяє вирішувати як оперативні, так і стратегічні завдання експлуатації міжнародних автомобільних маршрутів.

6. Впровадження запропонованих рекомендацій сприятиме підвищенню ефективності роботи ТОВ «Спринтер центр» у напрямку 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 59000 грн. на рік.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Буренніков Ю.Ю. Забезпечення ефективності міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом / Ю.Ю. Буренніков, М. Г. Матейшин // тези доповідей Всеукраїнської науково-практичної конференції «Молодь в науці: дослідження, проблеми, перспективи (МН-2024)». – Вінниця : ВНТУ, 2023. Режим доступу: <https://conferences.vntu.edu.ua/index.php/mn/mn2024/author/submission/19651>
2. Закон України “Про автомобільний транспорт” від 2001 р. ВВР, 2001, № 22, С.386-405.
3. Закон України “Про підприємництво” від 7 лютого 1991 р., ВВР, 1991, № 14, С.168-170.
4. Закон України “Про власність” від 7.02.91 р., ВВР, 1991, № 20, С.249-264.
5. Закон України “Про ціни та ціноутворення” від 03.12.90 р., ВВР, 1990, № 52, С.650-655.
6. Закон України “Про митну справу” від 25.06.91 р., ВВР, 1991, № 44, С.575-579.
7. Закон України “Про єдиний митний тариф” від 05.02.92 р., ВВР, 1992, № 19, С.259-272.
8. Закон України “Митний кодекс України” від 12.12.91 р., ВВР, 1992, № 16, С.203- 245.
9. Закон України “Про затвердження єдиного збору, який справляють у пунктах пропуску через державний кордон України” від 4 листопада 1999 р. № 1212-ХІУ // Урядовий кур’єр. – 1999. - № 226. – 2 груд.
10. Закон України “Про страхування”, Ст.2.
12. Розробка науково-обґрунтованих пропозицій функціонування та розвитку транспорту до проектів Державної програми економічного і соціального розвитку України на 2000 рік та заходів по реалізації Програми структурної перебудови економіки України на середньостроковий період 1999–2023 рр.:

звіт про НДР / ІКТП–Центр; Керівник Г.Т.Сніжко. – Шифр теми 98.4.4; № КП 04786807; Інв. № 0298V000862. – К., 2023. – 73 с.

13. Програма структурної перебудови економіки України на середньостроковий період 1999 – 2003 роки (проект): Матеріали Мінекономіки України. – К., 1998, 109 с.

14. Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року (Проект). Додаток до листа Мінтрансу від 25.07.2001 р. № 3/7-11-2094

16. Шевченко А.В. Підвищення ефективності доставки вантажів автомобільним транспортом загального користування в міжнародному сполученні. // Автореф. дисертації канд.техн.наук – К. – 1995, 24 с.

17. Григор'єв Г.С. Оцінка економічної ефективності роботи автотранспортного підприємства в умовах ринку. // Автореф. дисертації канд.екон.наук – К. – 1996, 24 с.

18. Донченко О.О. Стратегія і тактика маркетингу на автомобільному транспорті. // Автореф. дисертації канд.екон.наук – К. – 1993, 26 с.

19. Примак Т.О. Механізм маркетингу в системі господарювання підприємств автомобільного транспорту. // Автореф. дисертації канд.екон.наук – К. – 1995, 22 с.

20. Попченко Т.Я. Удосконалення процесів функціонування підприємств вантажного автомобільного транспорту в умовах ринку. // Автореф. дисертації канд.екон.наук – К. – 1995, 16 с.

21. Програма створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні, затв. Постановою Кабінету Міністрів України від 20 березня 1998 року № 346 / Урядовий кур'єр. – 1998. - № 72-73.

22. Міжнародні правила по тлумаченню термінів “INKOTERMS” (редакція 1990 року) // Галицькі контракти – 46/1996. – С.39-53.

23. Рішення Економічної Ради Співдружності Незалежних Держав від 16 березня 20001 року “Інформація Комітету зі зв’язків Міжнародного союзу автомобільного транспорту при Виконавчому комітеті СНД про бар’єри на міжнародному автомобільному транспорті”.
24. Концепція створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні, затв. Постановою Кабінету Міністрів України від 4 серпня 1997 року № 821 / Матеріали Кабінету Міністрів України. – Київ. – 1997.
25. Валютне регулювання в Україні (Закони, укази, постанови, накази, інструкції) / Упоряд.: Колтун С.Л., Панінська Т.Д. – К.: ЦСП “Компас”, 1996. – 200 с.
28. Івасишина Н.В. Правове регулювання автомобільних міжнародних перевезень. // Автошляховик України, - 1999 - № 2. – С.6-7.
29. Проаналізувати стан справляння зборів з перевізників під час перевезення вантажів територією України та підготувати положення щодо впорядкування їх ставок: звіт про НДР / ДержавтотрансНДІпроект (номер держреєстрації 0101U006323).
31. Основи менеджменту: Навчально-методичний посібник для проведення практичних занять / Укл. Бідняк М.Н., Омелянович О.Р., Лаврик І.Ф., Седой В.Г. – К.: УТУ, 1997. – 92 с.
32. Вишневецький В.І., Івасишина Н.В. Системний аналіз бізнес-процесів як засіб створення високоефективної організаційно-функціональної структури підприємства. // Автошляховик України, - 2001 -№ 4.–С. 17–19.
33. Воркут Т.А. Загальні принципи методики реструктуризації підприємств автомобільного транспорту. // Вісник ТАУ та УТУ, №2, Київ, 1998.–166с.
34. Завадський Й.С. Менеджмент: Management. – Т. 1 – К.: Українсько-фінський інститут менеджменту і бізнесу, 1997. – 543с.
35. Розробка методів, моделей і стратегій розвитку виробництва на базі інвестиційної діяльності: звіт про НДР / Інститут економіки і бізнесу на

транспорті; Керівник П.Р.Левковець. – Шифр теми К 05-01-1; Інв. № 0101U002017. – К., 2001.

36. Седой В.Г. Проблеми реалізації ринкової стратегії автопідприємства за сучасних умов. // Вісник ТАУ та УТУ, № 1, Київ, 1998.

37. Böcker F. Marketing – Kontrolle. – Stuttgart: Kohlhammer, 1988. –244s

38. Weis D. Nouvelles formes d'entreprisenet relation de travail. Revue francaise de gestion. 1994, mars-avril-mai, № 488.

39. Эванс Д., Берман Б. Маркетинг. – М.: Экономика, 1990. – 350с.

40. Porter M.E. How Competitive Forkes Shape Stape Strategy // Harvard Business Review. – 1979, Vol 57. №2. P.136-145.

41. Fridman M. Capitalism and freedom. -Chicago: University of Chicago Press,1962-202.

42. Герасимчук В.Г. Маркетинг: теорія і практика: Навч.посібник. – К.: Вища шк., 1994. – 327 с.

43. Маркетинг і стратегія конкуренції: Навч. Посібник / Є.В.Савельєв, В.П.Дяченко, В.Є.Куриляк. – К.: НМК ВО, 1993. – 72с.

44. Канарчук В.Е., Лудченко О.А., Барілович Л.П., Бойко Г.Ф., Козак Л.С., Примак Т.О. Організація виробничих процесів на транспорті в ринкових умовах. – К.: Логос, 1996. – 348 с.

45. Левковець П.Р., Гедзь Ю.М. Шляхи вдосконалення процесів використання виробничо-технологічного потенціалу ремонтних підприємств. // Вісник ТАУ та УТУ, № 1, Київ, 1998.

46. Бідняк М.Н., Бабій Є.А.Деякі аспекти оцінки вибору раціональної специфікації ремонтних постів на автосервісному підприємстві. // Вісник ТАУ та УТУ, № 2, Київ, 1998.

ДОДАТКИ

**ПРОТОКОЛ
ПЕРЕВІРКИ КВАЛІФІКАЦІЙНОЇ РОБОТИ
НА НАЯВНІСТЬ ТЕКСТОВИХ ЗАПОЗИЧЕНЬ**

Назва роботи: Забезпечення ефективності міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом товариства з обмеженою відповідальністю «Спринтер центр» село Якушинці Вінницького району

Тип роботи: Магістерська кваліфікаційна робота
(БДР, МКР)

Підрозділ кафедра автомобілів та транспортного менеджменту
(кафедра, факультет)

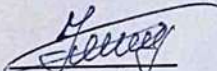
Показники звіту подібності Unicheck

Оригінальність 93,4 % Схожість 6,6 %

Аналіз звіту подібності (відмітити потрібне):

1. Запозичення, виявлені у роботі, оформлені коректно і не містять ознак плагіату.
2. Виявлені у роботі запозичення не мають ознак плагіату, але їх надмірна кількість викликає сумніви щодо цінності роботи і відсутності самостійності її виконання автором. Роботу направити на розгляд експертної комісії кафедри.
3. Виявлені у роботі запозичення є недобросовісними і мають ознаки плагіату та/або в ній містяться навмисні спотворення тексту, що вказують на спроби приховування недобросовісних запозичень.

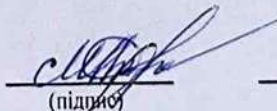
Особа, відповідальна за перевірку


(підпис)

Цимбал О.В.
(прізвище, ініціали)


Ознайомлені з повним звітом подібності, який був згенерований системою Unicheck щодо роботи.

Автор роботи


(підпис)

Матейшин М.Г.
(прізвище, ініціали)

Керівник роботи


(підпис)

Галушак Д.О.
(прізвище, ініціали)

Вінницький національний технічний університет
Факультет машинобудування і транспорту
Кафедра АТМ

**ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ
ВАНТАЖІВ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ ТОВАРИСТВА З
ОБМЕЖЕНОЮ ВІДПОВІДАЛЬНІСТЮ «СПРИНТЕР ЦЕНТР»
СЕЛО ЯКУШИНЦІ ВІННИЦЬКОГО РАЙОНУ**

Магістерська кваліфікаційна робота

Виконав:

ст. гр. 2ТТ-22м Матейшин М.Г.

Керівник роботи:

к.т.н., доцент Галушак Д.О.

Вінниця – 2024 р.

ОБҐРУНТУВАННЯ ТЕМИ, МЕТИ ТА ЗАВДАНЬ МАГІСТЕРСЬКОЇ КВАЛІФІКАЦІЙНОЇ РОБОТИ

Мета і завдання дослідження. Метою магістерської кваліфікаційної роботи є підвищення економічної ефективності міжнародних автомобільних перевезень вантажів за рахунок визначення та обґрунтування методичних засад по вдосконаленню структурно-функціональної схеми автотранспортного підприємства.

Завдання дослідження:

1. Провести аналіз сучасного стану системи надання послуг із міжнародних перевезень вантажів автотранспортом та намітити шляхи вдосконалення з метою досягнення необхідного рівня ефективності та якості функціонування вказаної системи;
2. Розробити бізнес-процес управління автотранспортним підприємством та концептуальну модель маркетингу міжнародних автомобільних перевезень вантажів;
3. Розробити організаційно-економічний механізм оцінки економічної ефективності міжнародних автомобільних перевезень вантажів та модель і алгоритми прогнозування основних показників міжнародних автомобільних перевезень вантажів;
4. На базі системного підходу визначити основні чинники, які впливають на ефективність міжнародних перевезень вантажів, та намітити основні шляхи вдосконалення їх якості і ефективності.

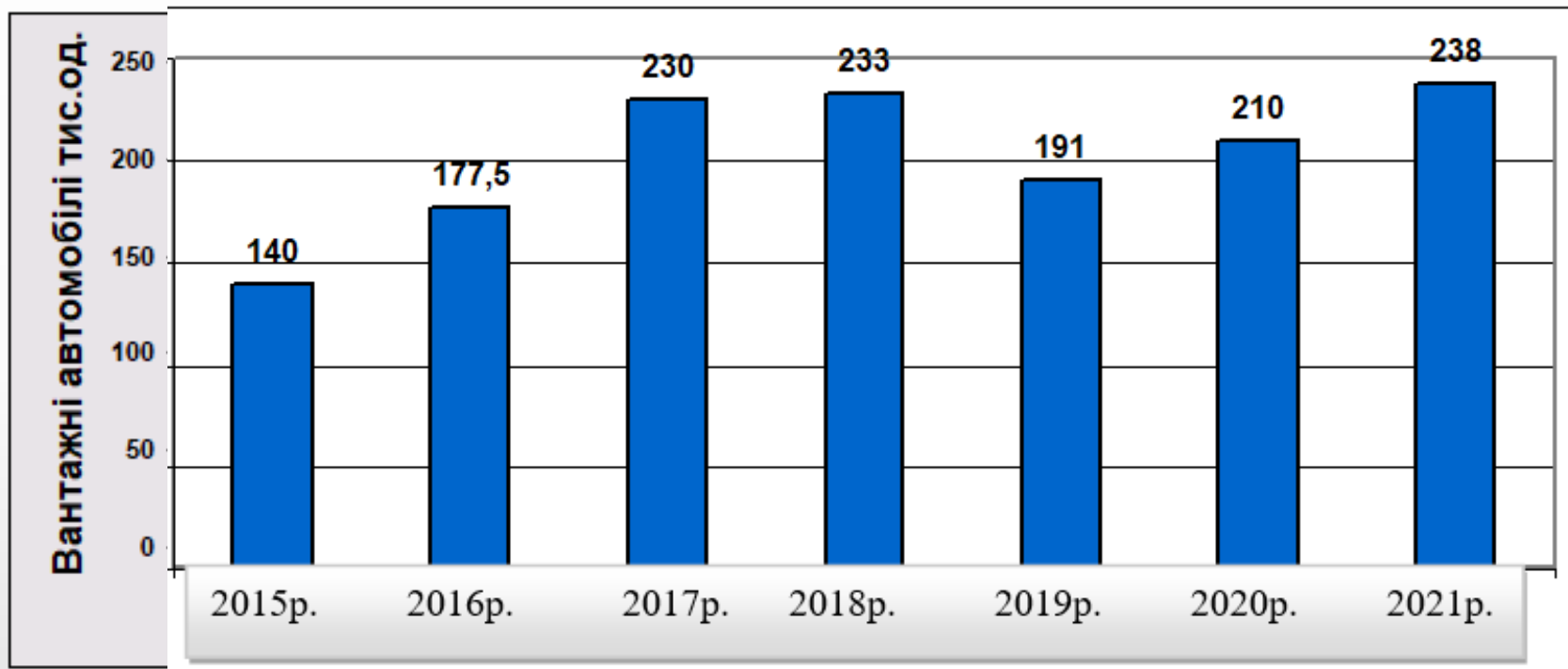
Об'єктом дослідження є підприємства, що здійснюють міжнародні автомобільні перевезення вантажів.

Предметом дослідження є економічні та організаційно-технологічні процеси функціонування автотранспортного підприємства при здійсненні ним міжнародних перевезень вантажів.

Наукова новизна дослідження. Основним результатом магістерської кваліфікаційної роботи є наукове узагальнення матеріалів, що формують основу для підвищення рівня економічної ефективності міжнародних перевезень вантажів автотранспортом, а саме:

- обґрунтований і систематизований комплекс чинників, що впливають на ефективність міжнародних автоперевезень вантажів;
- розроблений бізнес-процес управління автотранспортним підприємством, як система забезпечення якості і ефективності надання послуг з міжнародних перевезень вантажів;
- розроблений організаційно-економічний механізм для оцінки економічної ефективності міжнародних перевезень вантажів;
- розроблена математична модель взаємозв'язку ефективності міжнародних перевезень вантажів з чинниками, що її формують, яка є базою для формування відповідних управлінських рішень.
- удосконалена методика оцінки економічної ефективності надання послуг з міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом.

ДИНАМІКА ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЗДІЙСНЕНИХ УКРАЇНСЬКИМИ ПЕРЕВІЗНИКАМИ В КРАЇНИ ЄВРОПИ



* За даними статистичного щорічника України від 02.02.2022 р. (за 2022-2023 р. офіційної статистичної інформації ще немає)

ІНФОРМАЦІЙНА МОДЕЛЬ ПІДПРИЄМСТВА

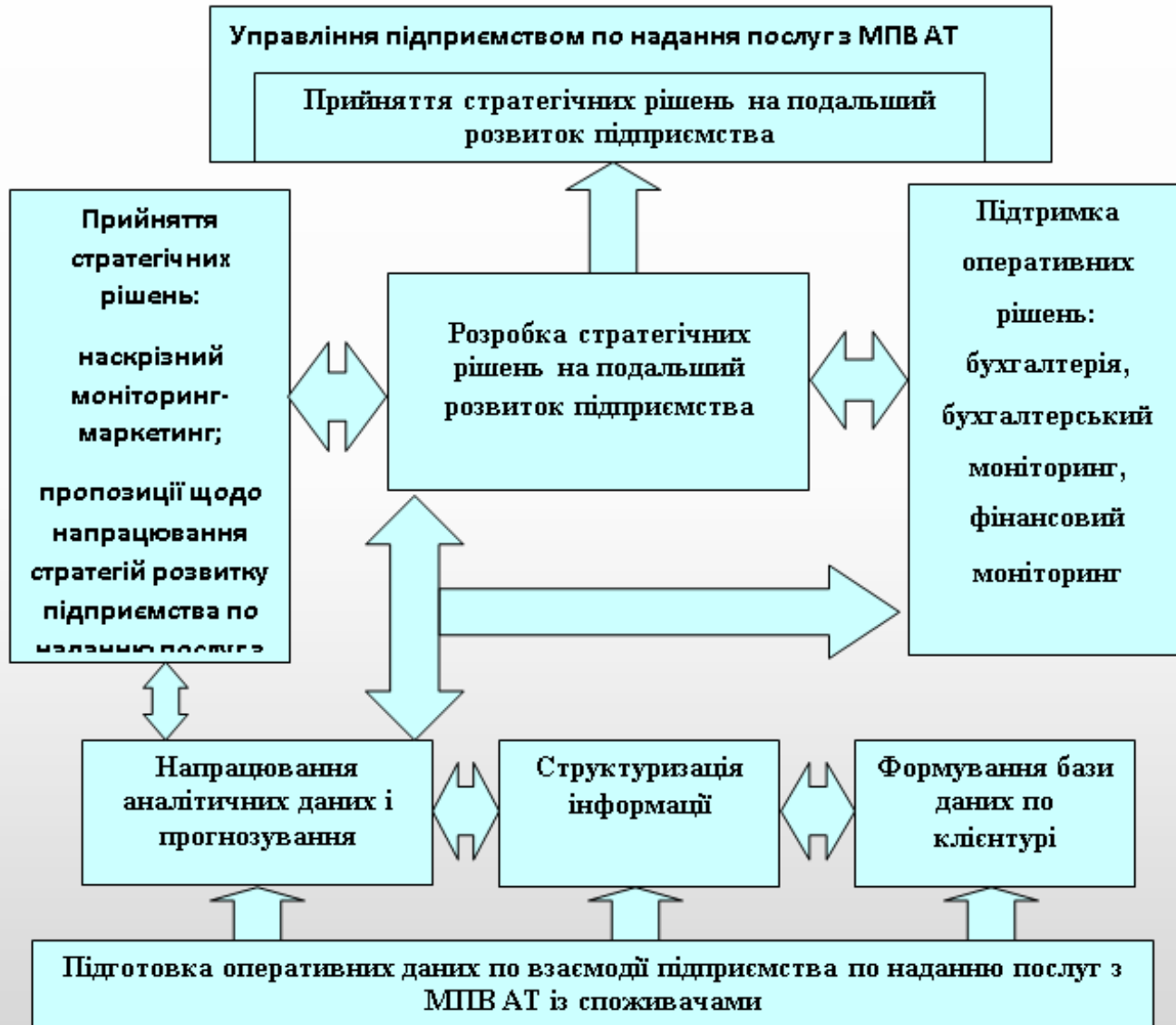
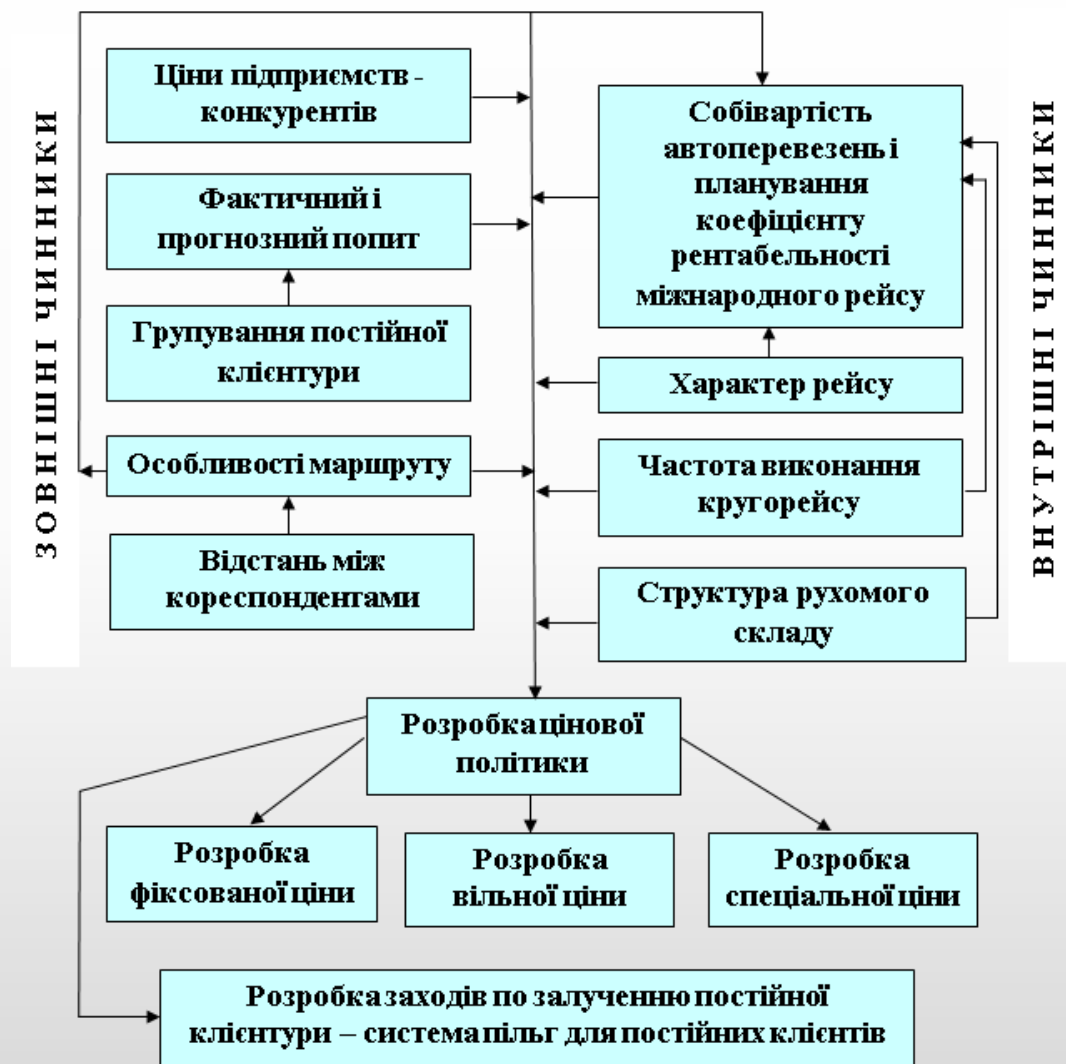


СХЕМА ФОРМУВАННЯ ЦІНИ МІЖНАРОДНОГО РЕЙСУ



Математична модель розрахунку економічної ефективності міжнародного рейсу має вигляд:

$$E_{рейс} = Ц - (C - \Delta E_{п.в.,з.м.в.}) \quad (1)$$

де $Ц$ – ціна за перевезення в міжнародному сполученні, грн.;

C – повна собівартість перевезення, грн.;

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

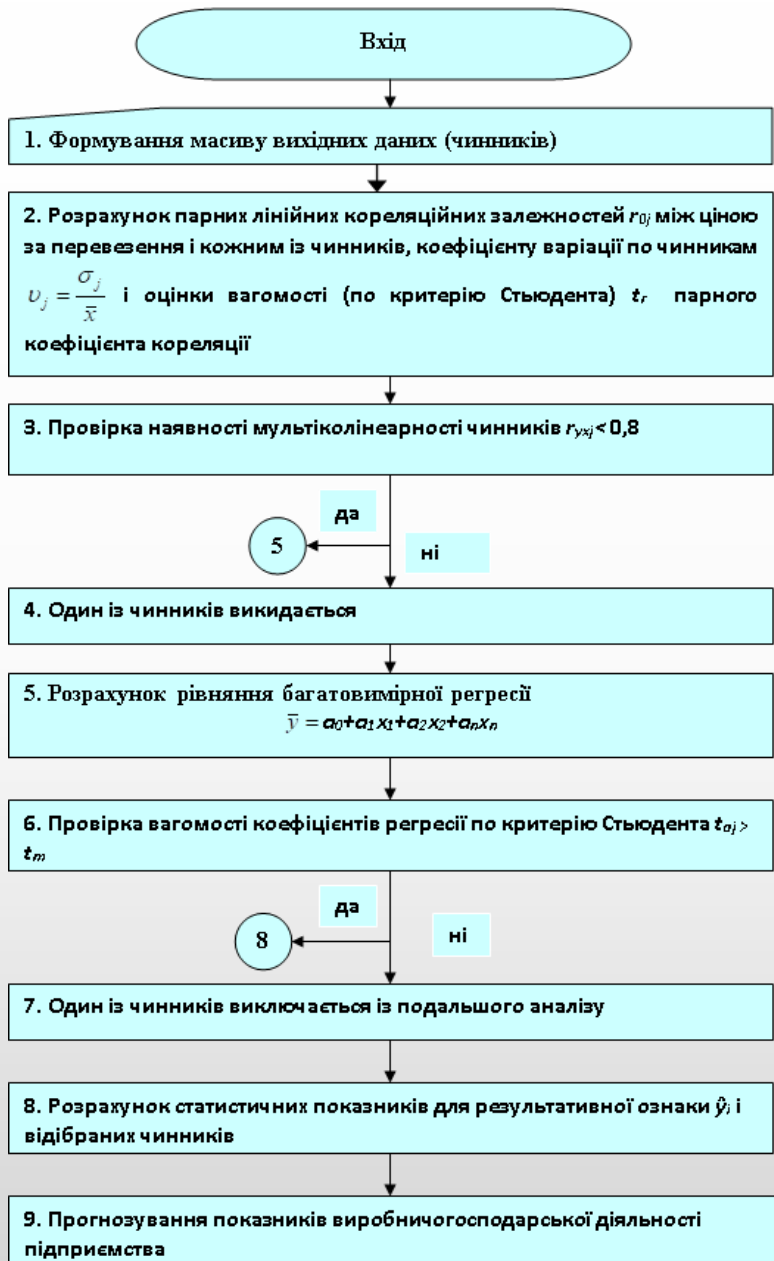
$$\Delta E_{п.в.,з.м.в.} = B_{п.в.,з.м.в.} \theta_{п.в.,з.м.в.}, \quad (2)$$

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

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

$$\theta = \left(1 - \frac{B_{п.в.,з.м.в.}^{рек.}}{B_{п.в.,з.м.в.}} \right), \quad (3)$$

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



АЛГОРИТМ ПРОГНОЗУВАННЯ ПОКАЗНИКІВ

СТАТИСТИЧНІ ПОКАЗНИКИ ЧИННИКІВ

Чинники	Умовне позначення	Середнє значення	показника \bar{x} Дисперсія σ^2_x	Середнє квадратичне	відхилення σ_x Коефіцієнт парної кореляції	r_{y_j}
1. Оформлення документів	x_1	1387,4	1,69	1,30	0,43	
2. Дорожні збори	x_2	921,9	1,51	1,23	0,57	
3. Паливно-мастильні матеріали	x_3	3130,4	0,07	0,26	0,79	
4. Витрати на ТО і ремонт	x_4	967,4	1,04	1,02	0,61	
5. Витрати на відрядження	x_5	1210,6	1,61	1,27	0,37	
6. Накладні витрати	x_6	2384,9	0,06	0,24	0,75	

За допомогою методу найменших квадратів для даної задачі в програмі EXCEL, були вираховані коефіцієнти регресії:

$$a_0 = 2152,71; a_1 = 1,47; a_2 = 1,05; a_3 = 1,52; a_4 = 0,78; a_5 = 0,91; a_6 = 1,23$$

Рівняння багатовимірної регресії має наступний вигляд:

$$\hat{y}_i = 2152,71 + 1,47x_1 + 1,05x_2 + 1,52x_3 + 0,78x_4 + 0,91x_5 + 1,23x_6, \quad (3.9)$$

де \hat{y}_i - теоретичне значення ціни.

По критерію Стьюдента було перевірено вагомість коефіцієнтів регресії $a_0, a_1, a_2, a_3, a_4, a_5, a_6$.

Отримані в результаті розрахунку значення критерію t_{aj} склали:

$$t_{a1}=3,77; t_{a2}=2,69; t_{a3}=8,53; t_{a4}=1,45; t_{a5}=2,77; t_{a6}=12,99.$$

Теоретичне значення $t_T=2,01$. Із порівняння розрахункових і теоретичних значень випливає, що вплив чинника x_4 (витрати на технічне обслуговування і ремонт) на ціну незначний, $t_{a4}<t_T$ ($1,45<2,01$), тому його виключено із подальшого аналізу.

Було знайдено уточнене (без чинника x_4) рівняння багатовимірної регресії. В результаті рівняння багатовимірної регресії прийняло вигляд:

$$y_i=2093,57+1,74x_1+1,01x_2+1,74x_3+0,83x_4+1,19x_5,$$

де x_1 – витрати на оформлення документів, грн.;

x_2 – дорожні збори, грн.;

x_3 – витрати на паливо-мастильні матеріали, грн.;

x_4 – витрати на відрядження, грн.;

x_5 – накладні витрати, грн.

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 β_j , значення яких в порядку зменшення такі:

$$\beta_3=0,6162; \beta_5=0,5507; \beta_2=0,3065; \beta_1=0,1657; \beta_4=0,1214.$$

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.

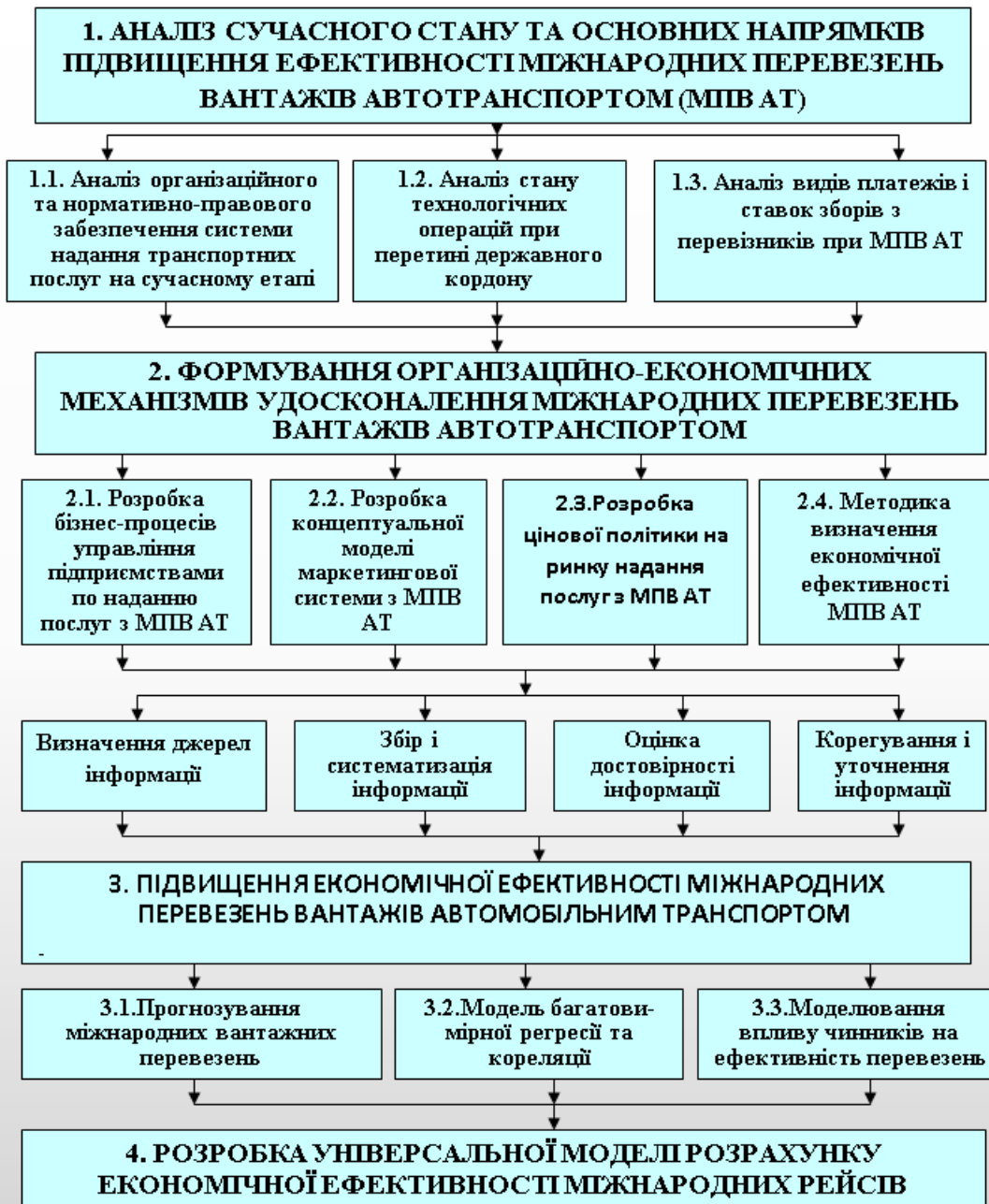


СХЕМА ПРОЦЕСУ ПІДВИЩЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ ЕФЕКТИВНОСТІ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ ТОВ «СПРИНТЕР ЦЕНТР»

РЕЗЕРВИ ЗНИЖЕННЯ СОБИВАРТОСТІ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Використання рухомого складу	Організація праці	Економне використання ресурсів	Організація виробництва	Управління виробництвом
Раціоналізація маршрутів перевезень вантажів	Моральна та матеріальна зацікавленість робітників	Ефективне використання матеріальних та фінансових ресурсів	Приватизація автотранспортних підприємств	Удосконалення структури управління
Збільшення коефіцієнту випуску автомобілів на лінію	Механізація, автоматизація робочих процесів	Удосконалення нормування та матеріально-технічного постачання	Створення науково-технічного комплексу	Механізація і автоматизація обліку планових робіт
Використання нових видів рухомого складу, навантажувальних, розвантажувальних механізмів	Впровадження наукової організації праці; покращення умов праці	Вдосконалення оперативного обліку витрат матеріальних ресурсів	Розвиток транспортних зв'язків із зарубіжними країнами	Покращення роботи з кадрами, впровадження АСУ

**РІЧНИЙ ЕКОНОМІЧНИЙ ЕФЕКТ ЕКСПЛУАТАЦІЇ АВТОПОЇЗДА MERCEDES-
BENZ ASTROS ТА НАПІВПРИЧЕПА SCHMITZ
(РЕЙС ВІННИЦЯ–БЕРЛІН–ВІННИЦЯ)**

Показник	Варіант	
	Базовий	Розрахунковий
Ціна послуги, грн.	1 464 300,00	1 464 300,00
Повна собівартість, грн.	1 171 400,00	1 112 500,00
Прибуток, грн.	292 800,00	351 800,00
Зміна прибутку, грн.	-	+ 59000,00

**ПОРІВНЯЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА ЕФЕКТИВНОСТІ ДІЯЛЬНОСТІ ТОВ «СПРИНТЕР
ЦЕНТР» НА ВНУТРІШНЬОМУ І ЗОВНІШНІХ РИНКАХ**

Середні показники за 2018 рік	Вид діяльності – вантажні перевезення	
	В межах України	Міжнародні
Ціна послуги, грн.	10 393 000,00	386 995 500,00
Повна собівартість, грн.	10 082 500,00	244 599 000,00
Прибуток, грн.	310 500,00	142 369 500,00
Зміна прибутку, грн.	-	+ 20 355 000,00

ВИСНОВКИ

1. Основні положення магістерської кваліфікаційної роботи мають теоретичне та практичне значення для підвищення ефективності міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом. Комплексне дослідження сучасного стану міжнародних перевезень вантажів дозволило виявити основні тенденції їх розвитку, визначити ряд чинників, що істотно впливають на ефективність надання транспортних послуг у міжнародному сполученні.
2. Розроблений системний підхід формування бізнес-процесів може бути основою для формування і реалізації багатьох потенційно значущих рішень і дій керівництва по управлінню автотранспортними підприємствами з надання послуг у міжнародному сполученні.
3. Розроблена модель і алгоритми прогнозування основних показників міжнародних автомобільних перевезень вантажів.
4. 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..
5. Для підвищення економічної ефективності міжнародних автомобільних перевезень за сучасних умов розроблена універсальна модель розрахунку економічної ефективності стосовно міжнародного рейсу. Дана модель дозволяє вирішувати як оперативні, так і стратегічні завдання експлуатації міжнародних автомобільних маршрутів.
6. Впровадження запропонованих рекомендацій сприятиме підвищенню ефективності роботи ТОВ «СПРИНТЕР ЦЕНТР» у напрямку 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 59000 грн. на рік.

ДЯКУЮ ЗА УВАГУ,
ДОПОВІДЬ ЗАКІНЧЕНО!