

**УНІВЕРСИТЕТ «КРОК»**

Навчально-науковий інститут менеджменту та освіти дорослих

Кафедра управлінських технологій

Фесан Надія Валеріївна

УДК 658.8:656

**КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА**

**на тему:**

“Формування транспортних тарифів на перевезення вантажів автомобільним  
транспортом”

Спеціальність: 073 Менеджмент

Освітня програма: «Комерційна логістика»

Подається на здобуття освітнього рівня бакалавр  
кваліфікаційна робота містить результати власних доробок. Використання ідей,  
результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело

Фесан Н.В.

Науковий керівник (консультант)

Алькема Віктор Григорович  
доктор економічних наук, професор

**Київ-2023**

## ЗМІСТ

<b>ВСТУП.....</b>	<b>4</b>
<b>РОЗДІЛ 1 ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ ОСНОВИ ФОРМУВАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ТАРИФІВ НА ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ.....</b>	<b>6</b>
1.1 Теоретичні засади формування транспортних тарифів на перевезення вантажів автомобільним транспортом.....	6
1.2. Методичні аспекти формування транспортних тарифів на перевезення вантажів автомобільним транспортом.....	12
1.3. Приклади успішної практики формування та узгодження транспортних тарифів логістичними компаніями.....	15
<b>РОЗДІЛ 2 АНАЛІЗ ЛОГІСТИЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА ТА ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ ПАТ “КВК “РАПІД” .....</b>	<b>20</b>
2.1. Загальна характеристика логістичної діяльності підприємства ПАТ “КВК “РАПІД”.....	20
2.2. Аналіз системи управління логістичною діяльністю підприємства “КВК “РАПІД”.....	26
2.3. Діагностика процесів управління перевезенням вантажів ПАТ “КВК “РАПІД”.....	30
<b>РОЗДІЛ 3 УДОСКОНАЛЕННЯ УПРАВЛІННЯ ПЕРЕВЕЗЕННЯМ ВАНТАЖІВ У МІЖНАРОДНИХ СПОЛУЧЕННЯХ ПІДПРИЄМСТВОМ ПАТ “КВК “РАПІД”” .....</b>	<b>36</b>
3.1. Шляхи та напрями удосконалення управління логістичною діяльністю підприємства “КВК “РАПІД”.....	36
3.2. Алгоритм удосконалення управління перевезенням вантажів підприємством “КВК “РАПІД”.....	38
3.3. Обґрунтування економічної доцільності заходів щодо удосконалення управління міжнародними перевезеннями вантажів підприємством “КВК “РАПІД” .....	41

<b>ВИСНОВКИ.....</b>	<b>45</b>
<b>СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....</b>	<b>47</b>
<b>ДОДАТКИ.....</b>	<b>52</b>

## ВСТУП

**Актуальність дослідження.** У сучасному світі виникає потреба прискоренню розвитку транспортного обслуговування, що забезпечить надійне перевезення матеріальних ресурсів. Рівень потреб на транспортні перевезення весь час зростає, він виділяється якістю обслуговування, адже його підняття допоможе підвищити продуктивність виробництва і відповідно прибуток буде збільшуватись, і вони будуть користуватись такими послугами.

Головним завданням формування транспортних тарифів на перевезення вантажів автомобільним транспортом для підприємства є збільшення попиту за рахунок покращення її структури, обов'язковим є впровадження нових організаційних форм і новітніх технологій, вдосконалення правових норм і збільшення ролі керівних органів системи, які потім відповідатимуть вимогам ринкових послуг.

**Об'єктом дослідження** є діяльність підприємства “КВК “РАПІД” з міжнародного перевезення вантажів.

**Предметом дослідження** є теоретико-методичні та науково-практичні аспекти процесів формування транспортних тарифів на перевезення вантажів автомобільним транспортом.

**Мета кваліфікаційної роботи** проаналізувати існуючі підходи до процесу формування транспортних тарифів на перевезення вантажів автомобільним транспортом та розробка заходів щодо удосконалення цих процесів.

Для досягнення визначеної мети в роботі вирішувалися наступні завдання:

- досліджено поняття транспортних тарифів на перевезення вантажів автомобільним транспортом;
- розглянуто проблеми та перспективи розвитку процесів формування транспортних тарифів на перевезення вантажів автомобільним транспортом;

- досліджено методи оцінки ефективності системи управління транспортних тарифів на перевезення вантажів автомобільним транспортом;
- проведено аналіз діяльності підприємства ПАТ «КВК «РАПІД»»;
- проаналізовано логістичну діяльність підприємства;
- описано та економічно обґрунтовано запропонований проект для удосконалення процесів перевезень;
- оцінено ефективність запропонованого проекту;
- наведено пропозиції та рекомендації щодо реалізації проекту.

**Інформаційна база.** Дослідженнями особливостей функціонування міжнародного ринку вантажних перевезень займалися такі вчені: Н. М. Колеснікова [2], О. В. Лаврухін [12], І. І. Тихоніна [6]. Дослідженнями питань тарифної політики, транспортних підприємств, автомобільного транспорту займалися такі вчені: Кіндій М.В. [3], Легкий С.А. [16], Пилипенко О.М. [27], Савченко Л.А [30]. Інформаційними джерелами для формування випускної роботи були, наукові фахові публікації, статистичні дані, фактичні дані діяльності підприємства, державні стандарти, нормативно правові документи.

**Методи дослідження.** Для досягнення поставленої мети використано метод порівняння – допомагає оцінити роботу підприємства, допомагає побачити відхилення від плану, визначити їх причини і допомагає запобігти їх; фінансовий аналіз – допомагає одержати конкретне фінансове становище підприємства; метод SWOT аналізу – допомагає побачити зовнішнє і внутрішнє становище підприємства, його сильні і слабкі сторони.

Практична значимість дослідження полягає у науковій сучасності, у роботі було розглянута система GPS стеження і контролю палива за нормо-витратами у міжнародних перевезеннях, розкрито сверідність використання системи FMS-T для управління міжнародними перевезеннями.

## РОЗДІЛ 1 ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ ОСНОВИ ФОРМУВАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ТАРИФІВ НА ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ

### 1.1 Теоретичні засади формування транспортних тарифів на перевезення вантажів автомобільним транспортом

Автомобільний транспорт – це засіб перевезення, який забезпечує потреби підприємств і населення, у перевезеннях пасажирів та вантажів автомобільними транспортними засобами. Автомобілі здійснюють вантажні та пасажирські перевезення. До вантажних належить перевезення вантажів, пасажирські - для перевезення людей. Автомобільний транспорт відіграє важливу роль, оскільки виділяється своєю швидкістю і маневреністю у перевезенні. Він уступає лише залізничному транспорту. Автомобільними перевезеннями займаються такі компанії як: АРЕС, РАПІД, Транс-Атлас, CARGO B&W, ZAMMLER та інші.

В сучасному світі перевезення автомобільним транспортом є найпопулярнішим видом вантажоперевезень, він дуже зручний, можна перевезти все що потрібно не зважаючи на відстань і розмір вантажу. Навіть якщо не можливо доставити вантаж морем або залізницею, а повітрям не всім підходить по бюджету, то в цьому завжди допоможе автомобіль. В цьому виді перевезення також є недоліки, до яких відноситься: перетин кордонів забирає багато часу, поломка автомобіля призводить до збою графіка, можлива навіть крадіжка вантажу.



Рис 1.1. Етапи перевезення вантажів.

Джерело: складено за даними [14].

Таким чином, на зображенні показано як проходить процес перевезення вантажів. До початкових і кінцевих належать витрати навантаження і розвантаження, утримування на стоянках. До рухомих належать витрати на шляху перевезення вантажу.

Транспортний тариф - це ціна за перевезення. Він включає в себе оплату за перевезення вантажу, оплату за допоміжні операції, правила нарахування зборів і плати. На розмір тарифу впливає багато факторів, таких як, відстань, об'єм та вага, вантажопідйомність автомобіля, складність дороги, час, вид автомобіля. Особливості транспортних тарифів можна побачити у таблиці 1.1 [14].

Таблиця 1.1

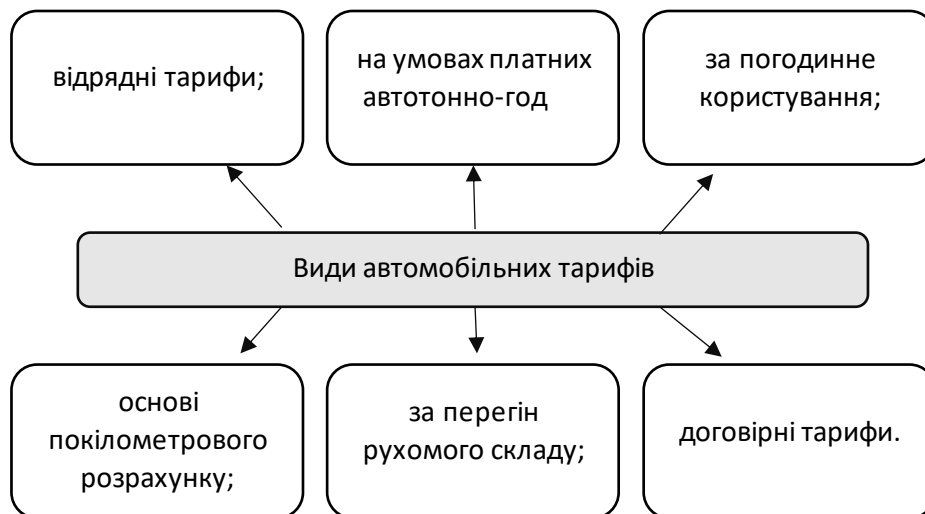
### Формування транспортних тарифів

№	Особливість
1.	У результаті діяльності працівники транспорту не змінюють виробу, однак вартість його збільшується, оскільки витрачаються матеріальні, фінансові та трудові ресурси, що утворюють собівартість послуги, пов'язаної з транспортуванням.
2.	Тариф залежить від умов транспортування, витрат на транспортування на різних ділянках шляхів, оптимальної пропускної здатності транспортної мережі.
3.	Транспортний тариф залежить від виду продукції, що транспортується, відстані, швидкості перевезення, виду відправлення. У розрахунку тарифу враховуються тип рухомого складу, ступінь завантаженості транспортного засобу тощо.
4.	Транспортні тарифи відбиваються в усіх елементах роздрібною ціни, оскільки послугами транспортних підприємств користуються як підприємства-виробники, так і підприємства-посередники (зокрема, роздрібні торговельні підприємства).
5.	Транспортні підприємства використовують різні ресурси (залізо, вугілля, нафту, газ, електроенергію, будівельні матеріали та ін.), вартість яких входить у собівартість перевезень. Тому ціни на ці ресурси істотно впливають на витрати транспортних підприємств і вартість тарифу загалом.

Джерело: сформовано на підставі [14].

В таблиці видно основні особливості транспортних тарифів які пов'язані з своєрідністю транспорту як сфери діяльності. На формування тарифу впливає багато факторів, такі як умови транспортування, вид продукції, відстань перевезення, вид транспорту, ступінь завантаження автомобіля, ціни на ресурси та інші.

На автомобільному транспорті для визначення вартості перевезення вантажів використовують наступні види тарифів рис.1.2.



**Рис 1.2. Види автомобільних тарифів.**

Джерело: складено за даними [14].

Таким чином, для розрахунку відрядного тарифу необхідно прийняти до уваги відстань перевезення, масу вантажу та його клас, що характеризує ступінь вантажопідйомності автомобіля. За погодинне користування враховують час проведений в дорозі. В покілометровому враховують кілометри поїздки. В договірному дві сторони домовляються про вартість тарифу.

В основі тарифу лежать витрати, загалом собівартість транспортного тарифу розраховується за формулою [14]:

$$C_{\text{ТТ}} = V_{\text{ПК}} + V_{\text{рВ}} \quad (1.1)$$

Д  $V_{\text{ПК}}$  - витрати на початково-кінцеві операції, грош. од.;

В - рухомі (шляхові) витрати на 1 км відстані, грош. од.;

В - відстань перевезення вантажів, км.

Використовуючи цю формулу, розраховують собівартість перевезення на 1 км вантажу масою 1 т. Зі збільшенням відстані перевезення вантажів собівартість перевезення 1 т/км зменшується, тому що зменшуються відносні витрати на початково-кінцеві операції з переміщення вантажів на 1 км.

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

ефективності ( $Ze$ ) міжнародних перевезень автотранспортом розраховуються за формулою [8]:

$$Ze = Ve + P_n \cdot Ke \quad (1.2)$$

де  $Ve$  - експлуатаційні витрати, пов'язані з міжнародними перевезеннями, грн;

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

$Ke$  - капітальні вкладення в основні й оборотні фонди транспортних послуг.

Капітальні вкладення в основні оборотні фонди ( $Ke$ ) при здійсненні міжнародних перевезень автотранспортом визначаються за формулою [8]:

$$Ke = C(t/T) \quad (1.3)$$

де  $C$  - ціна транспортних засобів, що беруть участь в міжнародних транспортних перевезень і частина нормативних оборотних коштів, пропорційних цій вартості;

$T$  - період роботи транспортних засобів, діб;

$t$  - час роботи транспортних засобів, діб.

Визначаючи ефективність транспортних послуг ( $X_{en}$ ) на території України і за кордоном, застосовують формулу [8]:

$$X_{en} = (V_{чв} \cdot kv + D_{укртер} + D_{інтер})/Z \quad (1.4)$$

де  $D_{укртер}$  - доходи, отримані за міжнародні перевезення по території України, грн;

$D_{інтер}$  - доходи в національній валюті, отримані за міжнародні перевезення вантажів за межами України, грн.

$kv$  - коефіцієнт переведення іноземної валюти в національну;

$Z$  - затрати в національній валюті, грн.

Ефект від транспортних послуг ( $E_{тп}$ ) обчислюється за формулою [8]:

$$E_{тп} = V_{чв} \cdot kv + D_{укртер} + D_{інтер} - Ze \quad (1.5)$$

Транспортні тарифи бувають різної форми побудови (диференціальна, пропорційна та акордна). Розглянемо кожен форму детальніше. Диференціальні

тарифи, це тарифна ставка за одиницю продукції, яка змінюється в тій чи іншій закономірності, це залежить від відстані перевезення. Пропорційні тарифи встановлюються за єдину ставку, за одиницю транспортної продукції на всіх відстанях перевезення, провізна плата росте прямо-пропорційно відстані перевезення. Акордні тарифи встановлюються у вигляді фіксованих ставок, у конкретних кореспонденціях або за певну відстань перевезення..

Як економічна група, транспортний тариф є формою ціни на продукцію транспорту, їхня побудова має забезпечити транспортному підприємству компенсування експлуатаційних витрат та можливість одержання прибутку; споживачу транспортних послуг — можливість покриття транспортних витрат. У таблиці 1.2. розглянуті види цін на транспортні послуги, які застосовуються залежно від характеру послуги та умов її надання [14].

Таблиця 1.2

### Види цін на транспортні послуги

Види цін	Визначення
Базисна	Це ціна, яка фіксована на певний проміжок часу: погодинна — за час роботи; відрядна — за перевезену тонну вантажу, вантажообіг; комбінована (продуктивна) — за кілометр пробігу, час простою
Світова	Це ціна за міжнародної вартості послуг або вартості національної послуги на світовому ринку
Місцева (розрахункова)	Ціна, яка встановлюється на місцевому ринку.
Монопольна	Ціна в окремих сегментах ринку (наприклад, ексклюзивні перевезення: особливо коштовний вантаж, негабаритні та великовагові вантажі й)
Фіксована	Ціна, яка встановлюється державою або під її контролем на соціально значущі види послуг
Договірна	Ціна, яка встановлюється за узгодженістю сторін при оформленні та виконанні договору
Прейскурантна	Ціна, фіксована на певний момент часу в спеціальних довідниках або прайс-листах
Сезонна	Ціна для згладжування нерівномірності попиту протягом певного часу (рік, квартал, місяць) може визначатися коректуванням базової ціни з використанням системи знижок
Ковзка	Ціна послуги, встановлювана на термін, протягом якого її собівартість може змінюватись
Роздрібна (разова)	Ціна разового договору
Групова (фактурна)	Ціна комплексна транспортних послуг

Джерело: сформовано на підставі [14].

На практиці використовуються різні види цін. Світова, це вартість на світовому ринку. Місцева, це вартість на місцевому ринку. Монопольна, це цінні перевезення. Фіксована, це ціна встановлена державою. Договірна, це ціна узгоджена двома сторонами. Прейскурантна, це фіксована ціна яка надається в прайс-листах. Сезонна, ціна залежить від сезону. Роздрібна, це разова ціна. Групова, це комплексна ціна.

Вартість перевезення в першу чергу залежить від транспортних витрат. Кожен перевізник встановлює такий тариф, яким він зможе перекрити витрати, та не залишитись в мінусі, для цього потрібно все розрахувати і не схибити, адже якщо ціна буде за високою то споживач піде до конкурента де більш вигідний тариф. Для виявлення конкретної суми здійснюється калькуляція, це розрахунок собівартості виконаних робіт і послуг. Загальноприйнята структура витрат транспортних організацій представлена в таблиці 1.3

Таблиця 1.3.

### Склад і структура витрат транспортних організацій

Вид витрат	Елементи	Склад
Витрати зі звичайних видів діяльності	Матеріальні витрати (з вирахуванням вартості повернутих відходів)	Матеріали на здійснення перевезень, інструмент, інвентар; комплектуючі; роботи та послуги виробничого характеру.
	Витрати на оплату праці	Витрати з нарахуванням
	Амортизація	За нормами амортизації
	Інші витрати	Відновлення основних фондів; науково-дослідницькі та конструкторські розробки; обов'язкове та добровільне страхування майна, відповідальності та в тому числі вантажів, запасів товарно-матеріальних цінностей; медичне свідоцтво, безпека дорожнього руху і т. ін.; податки та збори: ліцензійні, екологічні, на сертифікацію продукції, комісійні стороннім організаціям, орендні або лізингові платежі; відрядження; юридичні, інформаційні послуги, аудит, нотаріус, управлінські та представницькі витрати, поштові витрати та інші.
Інші витрати	Операційні витрати	Витрати, пов'язані зі здачею в оренду фондів організації, операціями з акціями.
	Позареалізаційні витрати	Штрафи, пені, неустойки.
	Надзвичайні витрати	Витрати, пов'язані зі стихійними лихами, військовими діями

Джерело: сформовано на підставі [14].

Таким чином, ціна також залежить від витрат, до яких входять матеріальні витрати, витрати на оплату праці, операційні, позареалізаційні, надзвичайні витрати.

## 1.2. Методичні аспекти формування транспортних тарифів на перевезення вантажів автомобільним транспортом

Методичні аспекти формування транспортних тарифів на перевезення вантажів автомобільним транспортом зазначенні в таблиці 1.4.

Таблиця 1.4.

### Методичні аспекти формування тарифної політики

№	Назва	Опис
1.	Підстроювання під ринок	Перевізники не вираховують тарифи самостійно, а всього лише відстежують середній рівень цін на ті чи інші транспортні послуги та пропонують такі ж.
2.	Підхід «від платоспроможності», або орієнтація на конкретного клієнта і на конкретну ситуацію на ринку.	Основний принцип розрахунку вартості послуг в такому випадку – визначення максимально можливого рівня платоспроможності замовника і призначення тієї ціни, яку він в змозі витримати (або тієї ціни, «яку в змозі витримати ринок»).
3.	Розрахунок вартості з урахуванням бажаного рівня прибутку.	У цьому випадку перевізник встановлює такі тарифи на свої послуги, які за певний проміжок часу повинні забезпечити йому саме той дохід, який він хоче отримати. При цьому для розрахунку необхідно зіставляти можливі повні витрати і можливий сумарний дохід при різних значеннях ціни і обсягу послуг, що надаються, що досить складно.
4.	Підхід «собівартість + прибуток».	В принципі, є досить поширеним і найсправедливішим, так як ціна береться не «зі стелі», а враховуються прямі витрати на здійснення вантажоперевезення. В теорії такий спосіб формування тарифної політики не передбачає вивчення попиту та середньої ціни на ринку, однак на практиці транспортним компаніям все одно доводиться орієнтуватися на ситуацію, що склалася в сфері вантажоперевезень і коригувати в залежності від неї вартість своїх послуг.

Джерело: сформовано на підставі [4].

З таблиці видно як компанії визначають вартість своїх послуг. Найпоширенішим є підхід «собівартість + прибуток», тариф вираховується дивлячись на витрати під час здійснення вантажоперевезення, в теорії такий спосіб формування тарифної політики не передбачає вивчення попиту та середньої ціни на ринку однак на практиці транспортним компаніям все одно доводиться орієнтуватися на ситуацію. Підстроювання під ринок, перевізники відстежують середню ціну на ринку, такий підхід найчастіше використовують новачки в цій сфері. Підхід «від платоспроможності» такий підхід може приносити великий прибуток, але це залежить якого фінансового рівня буде замовник, постійно використовувати такий підхід вкрай витратно, потрібно аналізувати не ситуацію на ринку, а фінансове становище клієнта, такий варіант використовується не завжди, тільки тоді, коли з'являється вигідний платоспроможний замовник. Розрахунок вартості з урахуванням бажаного рівня прибутку, перевізник встановлює такі тарифи, які за певний час забезпечать йому саме той дохід, який він хоче отримати. При розрахунку необхідно зіставляти можливі витрати і можливий сумарний дохід при різних значеннях ціни.

Вартість вантажоперевезення автомобільним транспортом розраховується відповідно до встановлених тарифів – ціною за одиницю транспортної роботи. При цьому транспортною роботою вважається відстань, яку проїхав автомобіль, вага, яку він перевозив, і час, який витратив на весь рейс. Крім цього у вартість вантажоперевезення входять і інші витрати, це ставка за замовлення, час перебування під навантаженням і розвантаженням, нульовий (від парку до пункту навантаження) і холостий (без вантажу між пунктами розвантаження та завантаження) пробіг. Тепер як індивідуальні перевізники, так і транспортні компанії вільні проводити власну політику ціноутворення і встановлювати свою тарифну сітку. [4].

Щоб розрахувати собівартість вантажоперевезення необхідно врахувати всі безпосередні методи витрат, в які «виливається» організація та здійснення вантажоперевезення. Методи витрат наведені в таблиці 1.5.

Таблиця 1.5.

### Методи витрат на вантажоперевезення

№	Назва	Опис
1.	Паливо	визначаються виходячи з лінійних норм витрати на 100 кілометрів пробігу, затверджених для певної марки вантажного автомобіля; для навантажених автомобілів норма витрат збільшується і при розрахунку береться до уваги не тільки кілометраж пробігу, а й обсяг виконаної транспортної роботи (маса вантажу, помножена на довжину шляху);
2.	Масильні та інші експлуатаційні матеріали	сума витрат залежить від кількості витраченого палива і обчислюється відповідно до «Норм витрати палива і масильних матеріалів на автомобільному транспорті»;
3.	Ремонт і заміну автомобільних шин	визначаються виходячи з вартості шин, кількості коліс, пробігу автомобіля за нормами зносу, затвердженим Правилами експлуатації автомобільних шин (ці норми можуть встановлюватися кожним підприємством окремо);
4.	Ремонт і технічне обслуговування рухомого складу	вираховуються відповідно до норм витрат матеріалів та запасних частин на технічне обслуговування і поточний ремонт автомобілів;
5.	амортизацію основних засобів	визначаються виходячи з класифікації основних засобів, що включаються в амортизаційні групи; знаючи, що амортизується (фактичну) вартість і термін служби транспортного засобу, можна обчислити суму річної амортизації, з неї – суму амортизації за один робочий день, а потім – за один рейс;
6.	Заробітна плата	сюди входить заробітна плата водіїв, фахівців і службовців, керівників, а також ремонтних і допоміжних робітників; визначається відповідно до тарифної сітки, положеннями про оплату праці, структурою і штатним розписом.

Джерело: сформовано на підставі [4]

Таким чином, підрахувавши витрати які були наведені в таблиці (паливо, мастила, ремонт, заміну автомобільних шин, амортизація, заробітна плата) і додавши до них відсоток бажаного прибутку, можна побачити ціну на вантажоперевезення. Таким чином і розраховується тариф. Тариф можна скласти за кілометр, тонну вантажу, за одиницю ваги. Підбір тарифу залежить від специфіки вантажу.

### 1.3. Приклади успішної практики формування та узгодження транспортних тарифів логістичними компаніями

Прикладом тарифної політики є транспортна компанія «Сантранс» заснована в 2015 році. Здійснює великогабаритні перевезення по всій Україні, за невеликий час компанія має бездоганну репутацію та велику кількість хороших відгуків від своїх клієнтів, тому вона виправдано є лідером на сучасному ринку логістики. Маючи великий автопарк, відповідну спецтехніку та висококласних фахівців. Компанія має прийнятні ціни, акційні програми, а також наявність різноманітних вигідних пропозицій для постійних клієнтів [25]. Тарифна політика наведена в таблиці 1.6.

Таблиця 1.6.

#### Тарифна політика компанії «Сантранс»

Авто 1,5 тонни	Авто до 5 тонн	Авто до 20 тонн
Вартість 1 години роботи: ВІД 350 ГРН.	Вартість 1 години роботи: ОТ 600 ГРН.	Вартість 1 години роботи: ОТ 1200 ГРН.
Що входить у вартість мінімального замовлення		
Мінімальне замовлення 2 години + подача. Тарифікація часу робіт здійснюється по 15 хвилин.	Мінімальний заказ 3 години + подача. Тарифікація часу робіт здійснюється по 15 хвилин.	Мінімальне замовлення 4 години + подача. Тарифікація часу робіт здійснюється по 15 хвилин.
Можливі додаткові витрати:		
Вартість послуг в нічний час (з 22:00 до 07:00), вартість виїзду / подачі авто за межі м Київ.	Вартість послуг в нічний час (з 22:00 до 07:00), вартість виїзду / подачі авто за межі м Київ.	Вартість послуг в нічний час (з 22:00 до 07:00), вартість виїзду / подачі авто за межі м Київ.

Джерело: сформовано на підставі [25].

Таким чином, вартість залежить від тонни перевезень, також від додаткових витрат.

Вантажоперевезення у Києві до 1,5 тонни автомобілі Сантранс здійснюють щодня. У парку безліч авто, які підходять для вантажоперевезення вагою 1–1,5 тонни. Машина на замовлення знайдеться швидко, тому що всі погодження відбуваються усередині компанії. Диспетчер оперативно зв'язується зі штатними водіями і призначає на замовлення відповідну паркову вантажівку.

Вантажоперевезення 5 тонн – є одним із найпопулярнішим перевезенням, цей вид ідеально підходить для перевезень по місту, області, також проводяться далекі перевезення по всій Україні. Транспортна компанія Сантранс пропонує якісні та недорогі послуги з вантажоперевезень до 20 тонн фурами [25].

Ще одним прикладом тарифної політики є мувінгова компанія «S-CARGO» вона обіцяє не тільки бездоганну якість вантажних перевезень, а й доступну ціну. Компанія надає прозорі розрахунки вартості доставки та має власні автомобілі. Розрахунки цін компанії «S-CARGO» наведені в таблиці 1.7.

Таблиця 1.7.

### Тарифна політика компанії «S-CARGO»

МАКСИБУС від 700€	ФУРГОН від 900€	ГІДРОБОРТ від 1200€
2т / 14,5м <sup>3</sup> / 2 EUR-палет	3т / 27м <sup>3</sup> / 10 EUR-палет	3т / 26м <sup>3</sup> / 10 EUR-палет
Що входить у вартість мінімального замовлення		
200€-подача <u>максібуса</u> на місце завантаження в межах Києва. Після прибуття авто починається відлік часу, дві години по 250€ протягом яких буде виконано завантаження, транспортування, вивантаження.	200€-подача <u>фургону</u> на місце завантаження в межах Києва. Після прибуття авто починається відлік часу, дві години по 350€ протягом яких буде виконано завантаження, транспортування, вивантаження.	200€-подача <u>фургона</u> з гідробортом на місце завантаження в межах Києва. Після прибуття, починається відлік часу, дві години по 350€ протягом яких буде виконано завантаження, вивантаження, використання гідроборта для полегшення завантаження і вивантаження 300€.
Можливі додаткові витрати:		
після двох годин кожна наступна година 250€, додаткова точка завантаження або вивантаження 100€, якщо точка вивантаження або завантаження знаходиться за межами Києва, тоді додається до вартості по 30€ за кожен км від адміністративного кордону міста.	після двох годин кожна наступна година 350€, додаткова точка завантаження або вивантаження 100€, якщо точка вивантаження або завантаження знаходиться за межами Києва, тоді додається до вартості по 30€ за кожен км від адміністративного кордону міста.	після двох годин кожна наступна година 350€, додаткова точка завантаження або вивантаження 100€, якщо точка вивантаження або завантаження знаходиться за межами Києва, тоді додається до вартості по 30€ за кожен км від адміністративного кордону міста, використання гідроборта після закінчення двох годин 150€ за одну годину.

Джерело: сформовано на підставі [24].

Таким чином, споживач може вибрати машину яка задовільнить його потреби, і не доведеться переплачувати за неї. Також можливі додаткові витрати які оплачуються додатково. Ціни на перевезення вантажів по Україні, залежатимуть від типу транспортного засобу та його навантаження. Калькуляція ціни на транспортні послуги завжди прозора та взаємовигідна.

Гарантом низької ціни на вантажні перевезення є власний автопарк (не потрібно переплачувати за послуги посередників), наявність автомобілів різної місткості – це дозволяє підібрати ідеальний варіант для замовника. Замовляючи вантажні перевезення, слід враховувати всі чинники від яких буде залежати ціна: тип автомобіля та його вантажопідйомність, відстань між точками завантаження та розвантаження, час поїздки – слід враховувати не лише відстань, алей наявність корків на дорозі, тип та кількість вантажу – від цього залежить, скільки часу буде необхідно для завантаження та розвантаження, чи треба додаткові послуги вантажників, пакувальників та інше. Використовуються лише сучасні нові вантажні автомобілі різного об'єму багажного відсіку. Менеджери допоможуть вибрати оптимальній автомобіль, опираючись на ваші бажання [24].

Наступним прикладом тарифної політики є компанія “DELLA” результативно працює на ринку вантажних автоперевезень з 1995 р., має великий досвід в організації внутрішніх та міжнародних вантажних перевезень. Всі перевізники DELLA (компанії, що професійно займаються вантажоперевезеннями) проходять обов'язкову реєстрацію, надаючи державні документи на свій вид діяльності, наприклад, ліцензію на міжнародні автоперевезення або ліцензію на внутрішні перевезення.

На (рис 1.3.) Видно динаміку змін цін на перевезення вантажів в Україні за 2022 рік.

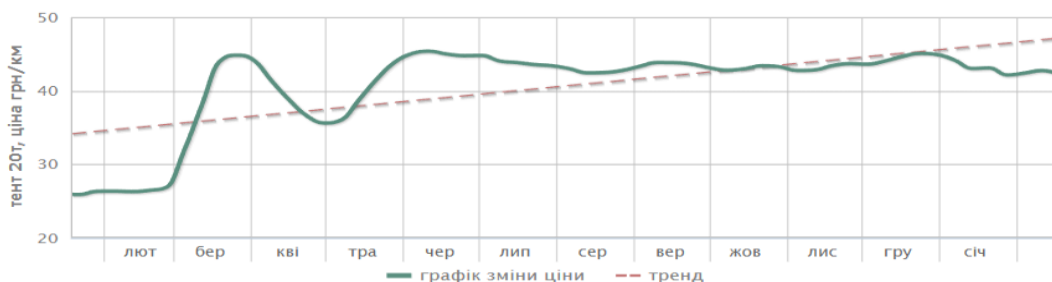


Рис 1.3. Динаміка змін цін на перевезення вантажів в Україні за 2022 рік  
Джерело: складено за даними [13].

На таблиці 1.8. зображенні ціни на перевезення в Україні за 2023 р лютий місяць.

Таблиця 1.8.

### Ціни на перевезення в Україні

Дата	Маршрут	Відстань	Вантаж	Ставка	Ціна за км
19,02	Щасливе — Ізмаїл	~ 838 км	24 т	48000,00 грн	57,28 грн/км
19,02	Біленьке — Ізмаїл	~ 750 км	24 т	45600,00 грн	60,80 грн/км
19,02	Арциз — Ізмаїл	~ 108 км	24 т	13200,00 грн	122,22 грн/км
19,02	Шевченкове — Ізмаїл	~ 1064 км	24 т	66000,00 грн	62,03 грн/км
19,02	Вовчанськ — Первомайське	~ 110 км	24 т	22800,00 грн	207,27 грн/км
19,02	Чернігів — Миколаїв	~ 623 км	21 т	33000,00 грн	52,97 грн/км
19,02	Коростень — Київ	~ 163 км	13 т	20000,00 грн	122,70 грн/км
19,02	Івано-Франківськ — Звенигородка	~ 608 км	22 т	17500,00 грн	28,78 грн/км
19,02	Івано-Франківськ — Саврань	~ 619 км	22 т	18000,00 грн	29,08 грн/км
19,02	Бережани — Вінниця	~ 291 км	22 т	9000,00 грн	30,93 грн/км
19,02	Ічня — Чернігів	~ 155 км	22 т	17600,00 грн	113,55 грн/км
19,02	Вінниця — Ямпіль	~ 133 км	22 т	6500,00 грн	48,87 грн/км

Джерело: складено за даними [13].

Таким чином, дивлячись з таблиці, ціна не може бути фіксованою, вона залежить від ваги, кілометражу, від маршруту. Вартість одного кілометра складає від 28 до 207 грн. Кінцева ціна залежить від: типу і розміру вантажу; типу транспортного засобу; напрямку доставки; виду завантаження.

З динаміки цін видно що під кінець року вартість значно зросла.

Таким чином, в першому розділі було розглянуто формування транспортних тарифів на перевезення вантажів автомобільним транспортом. Важливим для тарифу є формування якісних умов для зростання прибутку

підприємства за рахунок вигідних тарифів. Процес тарифоутворення включає в себе відстань перевезення, масу вантажу та його клас, також враховується час проведений в дорозі. На практиці використовуються різні види цін, світова, це вартість на світовому ринку., місцева, це вартість на місцевому ринку, монопольна, це цінні перевезення, договірна, це ціна узгоджена двома сторонами. Ціна не може бути фіксованою, вона залежить від ваги, кілометражу, від маршруту. Кожне підприємство має свої тарифи на перевезення.

## **РОЗДІЛ 2 АНАЛІЗ ЛОГІСТИЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА ТА ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ ПАТ “КВК “РАПІД”**

### **2.1. Загальна характеристика логістичної діяльності підприємства ПАТ “КВК “РАПІД”**

АКЦІОНЕРНЕ ТОВАРИСТВО "КИЇВСЬКА ВИРОБНИЧА КОМПАНІЯ "РАПІД" - єдине підприємство в Україні яке має статус «Національного автомобільного перевізника України» і одне із найбільших транспортних підприємств України. Компанія займає лідируючі позиції на європейському ринку міжнародних автомобільних вантажних перевезень. Вже біля 65 років працює на ринку транспортних послуг України та Європи. Основною метою є зміцнення відносин з клієнтами, застосування комплексного підходу до вирішення транспортних завдань [22].

До послуг клієнтів належать 80 одиниць автотранспорту, які виконують міжнародні, міжміські та міські перевезення, авторизовані сервісні центри: «IVECO», «Bosch», та сервісний центр «Mercedes-Benz», 15000м.кв. митних і матеріальних складів, відділ митного оформлення митного посту «Київ-Східний». Компанія має всі необхідні дозвільні документи для роботи, але найголовніше, величезний і успішний досвід роботи на ринку міжнародних вантажних автоперевезень, логістики, складського господарства, сервісного обслуговування транспортних засобів [22].

Компанія “РАПІД” має тридцятирічний досвід здійснення міжнародних вантажних перевезень, постійно оновлює рухомий склад, штат укомплектований висококваліфікованими працівниками. Компанію є надійним і відповідальним партнером, для нас не існує завдань, які ми не можемо виконати. Переваги компанії наведені на рис 2.1. [22].



Рис 2.1. Переваги “КВК “РАПІД”.

Джерело: складено за даними [22].

Завдяки цим перевагам клієнти будуть зупиняти свій вибір саме на цій компанії. Тому що вона має найвигідніші тарифи, якісний сервіс, сучасний автопарк, дає гарантію споживачу до термінів та шоронність вантажу.

Види діяльності ПАТ “КВК “РАПІД” наведені в таблиці 2.1.

Таблиця 2.1.

### Види діяльності ПАТ “КВК “РАПІД”

№	Код (за КВЕД)	Назва (за КВЕД)
Основний напрямок діяльності:		
1.	49.41	Вантажний автомобільний транспорт.
Додаткові напрямки діяльності:		
1.	45.11	Торгівля автомобілями та легковими автотранспортними засобами;
2.	45.19	Торгівля іншими автотранспортними засобами;
3.	45.20	Технічне обслуговування та ремонт автотранспортних засобів
4.	86.21	Загальна медична практика;
5.	52.10	Складське господарство;
6.	52.21	Допоміжне обслуговування наземного транспорту;
7.	52.29	Інша допоміжна діяльність у сфері транспорту;
8.	56.10	Діяльність ресторанів, надання послуг мобільного харчування;
9.	68.20	Надання в оренду й експлуатацію власного чи орендованого нерухомого майна.

Джерело: складено за даними [22].

З таблиці видно що компанія має не тільки основний вид діяльності, а те що вона розвивається і має додаткові напрямки.

Наступним кроком в аналізі буде доцільно провести SWOT-аналіз підприємства таблиця 2.2.

Таблиця 2.2.

### SWOT-аналіз підприємства ПАТ «КВК «РАПД»

Сильні сторони	Слабкі сторони
Висока якість продукції, низький рівень собівартості продукції, вдосконалення комфорту транспортних засобів, висока кваліфікація та компетентність персоналу, позитивна ділова репутація, ефективна реклама та стимулювання збуту, високий рівень рентабельності капіталу, висока ділова активність, кваліфікований менеджмент, ефективна організаційна структура.	Застаріле обладнання, високий рівень витрат, неефективна система мотивації та стимулювання праці, вузька спеціалізація, недостатність фінансових ресурсів, неучасть персоналу в ухваленні управлінських рішень.
Можливості	Загрози
Зростання ВВП, розширення малого підприємства, досконалість законодавчих актів, стабільність законодавства, зростання грошових доходів та заощаджень населення, підвищення культурного рівня, швидкий розвиток інформаційних технологій, поліпшення інноваційного клімату.	Економічна криза в країні, високий рівень інфляції, високий рівень податків, коливання курсу валют, зменшення реальних доходів населення, погіршення демографічної ситуації, низький рівень витрат на наукові дослідження, низька якість інформаційних ресурсів.

Джерело: складено автором.

Завдяки SWOT - аналізу можна побачити, що сильні сторони переважають слабкі. Можна зробити висновок, що підприємству необхідно дотримуватись стратегії сильних сторін для реалізації можливостей в майбутньому. Що ж стосується слабких сторін, то на мою думку, підприємству варто направити свої зусилля на залучення додаткових інвестицій, замінити застаріле обладнання, розширити свою спеціалізацію, і більше стимулювати своїх працівників. Основними ризиками діяльності ПАТ «КВК «РАПД» є економічні (інфляція, зокрема, зростання курсу долара), політичні (зростання невпевненості в умовах ведення бізнесу).

Проведемо фінансовий аналіз. Фінансовий аналіз проведено на основі звітностей підприємств, що опубліковані Державною податковою службою

України на порталі відкритих даних [9]. Аналіз динаміки фінансових результатів діяльності ПАТ «КВК «РАПІД»» за 2018-2020 рр. Наведений в таблиці 2.3.

Таблиця 2.3.

**Динаміка фінансових результатів діяльності ПАТ «КВК «РАПІД»» за 2018-2020 рр., тис.грн**

Показники	2018	2019	2020	Абсолютне відхилення, +/-		Відносне відхилення, %	
				2019/2018	2020/2019	2019/2018	2020/2019
Чистий дохід (виручка) від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	109463	136381	146826	26918	10445	24,59	7,66
Собівартість реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	99513	116929	130240	17416	13311	17,5	11,38
Валовий прибуток(збиток)	9950	19452	16586	9502	-2866	95,5	-14,73
Адміністративні витрати	6154	7777	8904	1623	1127	26,37	14,49
Витрати на збут	392	405	390	13	-15	3,32	-3,7
Чистий прибуток(збиток)	221	157	177	-64	20	28,96	12,74

Джерело: складено за даними [22].

Таким чином, дивлячись з таблиці в 2018 році чистий дохід становив 109463 тис. грн., в 2019 році приріст становив 24.59 %. Самим позитивним був 2020 рік, його дохід склав 146826 тис. грн.. На такий ріст позитивно вплинув приріст наданих послуг. Собівартість реалізованої продукції в 2019 році становила 17.5%, в 2020 році уже менше 11,38%. Валовий прибуток в 2018 році був 9950 тис. грн., в 2019 був великий ріст на 9502 тис. грн., а от в 2020 році було зниження на 14.49 %.

Горизонтальний аналіз активів та пасивів наведено в додатку Б. За три роки необоротні активи ростуть 21,88%, а от оборотні активи падають -3.27%. Збільшується сума наявних джерел фінансування для залучення активів, що зумовлено зростанням короткострокових (+19,37%) і довгострокових

зобов'язань (+38,59%). Основні засоби активів в 2018 році становили 44821 тис. грн., до 2020 року був приріст 21.72 %. Дебіторська заборгованість в 2018 році становила 7469 тис грн., до 2020 року був приріст 17.98%. Власний капітал пасивів в 2018 році становив 27411 тис грн., в 2019 році 27325 тис грн., в 2020 році 26972 тис грн., таким чином за три роки він упав на 1.6%.

Проаналізуємо динаміку експорту та імпорту транспортних послуг підприємства ПАТ «КВК «РАПІД»» ( табл. 2.4).

Таблиця 2.4.

**Динаміка показників експорту та імпорту транспортних послуг підприємства ПАТ «КВК «РАПІД»» за 2018-2020 рр.**

Показники	Роки			Абсолютне відхилення, +,-		Відносне відхилення, %	
	2018	2019	2020	2019/2018	2020/2019	2019/2018	2020/2019
Експорт транспортних послуг, тис грн.	75743,9	42849,6	46923,3	-32894	+4073,70	-43,43	9,51
Імпорт транспортних послуг, тис грн	25300,6	15418,4	17305,4	-9882,2	+1887	39,06	12,24

Джерело: складено за даними [22].

Таким чином, найбільший експорт був в 2018 році він становив 75743.9 тис. грн., в 2019 році був виллий спад це -32894 тис. грн., а вже в 2020 році картина починає покращуватись і приріст становить 4073,70 тис. грн.. З імпортом така ж сама ситуація, 2018 році він становив 25300.6 тис. грн., в 2019 році був спад - 9882.2 тис. грн., в 2020 році був приріст 1887 тис. Грн..

Також, важливим економічним етапом підприємства є стан майна (додаток В). В 2018 році вартість всього майна становила 72115 тис. грн., в 2019 році був спад 13.01%, а в 2020 році був приріст 14.7%, і стан майна становив 71951 тис. грн.. А власний капітал підприємства протягом трьох років зростав, в 2019 році порівняно до 2018 на 0,43%, а в 2020 році незначно зменшився на 1,6%.

Динаміка показників ефективності експорту та імпорту транспортних послуг наведена в таблиці 2.5.

Таблиця 2.5.

**Динаміка показників ефективності експорту та імпорту  
транспортних послуг підприємства ПАТ «КВК «РАПІД»» за 2018-2020 рр.**

Показники	2018	2019	2020	Абсолютне відхилення, +/-		Відносне відхилення, %	
				2019/ 2018	2020/ 2019	2019/ 2018	2020/2019
Транспортні послуги щодо експорту, тис. грн.	75743,9	42849,6	46923,3	-32894	+4073,70	-43,43	9,51
Питома вага експорту транспортних послуг в сумі доходу (виручки) від реалізації послуг, %	74,96	70,73	71,98	-4,23	+1,25	-5,64	1,77
Транспортні послуги щодо імпорту, тис. грн.	25300,6	15418,4	17305,4	-9882,2	+1887	-39,06	12,24
Питома вага імпорту транспортних послуг в структурі собівартості реалізованих послуг, %	25,04	28,02	29,27	+2,98	+1,25	11,90	4,46
Ефективність експорту транспортних послуг	1,67	1,43	1,34	-0,24	-0,09	-14,37	-6,29
Ефективність імпорту транспортних послуг	0,56	0,43	0,33	-0,13	-0,10	-23,21	-23,2

Джерело: складено за даними [22].

Аналізуючи дані таблиці 2.5, найвдалішим був 2018 рік спад пов'язаний із економічною та соціально-політичною ситуацією в світі - пандемією. Питома вага експорту в 2018 році становила 74,96%, в 2019 був спад на 5.64%, в 2020 році був маленький приріст 1.77 %. А от питома вага імпорту зростала, в 2018 році вона становила 25.04%, в 2019 році приріст становив 11.90%, в 2020 році 4.46%.

## 2.2. Аналіз системи управління логістичною діяльністю підприємства «КВК «РАПІД»

Логістична діяльність підприємства – це частина управління ланцюгом поставок, яка планує, впроваджує та контролює ефективний прямий та зворотний потік зберігання товарів, послуг та пов'язаної з ними інформації між точкою походження та точкою споживання з метою задоволення потреб клієнтів.

На підприємстві застосовується лінійний тип організаційної структури. Це структура управління, за такої структури кожен підлеглий має лише одного керівника, який і виконує всі функції у структурному підрозділі. Перевагами даної структури є встановлення чітких і простих зв'язків між підрозділами, однозначність команд, оперативність, контроль. Але керівник при цьому має бути висококваліфікованим, здатним вирішувати будь-які стратегічні й поточні питання діяльності підпорядкованих йому підрозділів. Організаційна структура зображена на (рис. 2.2).

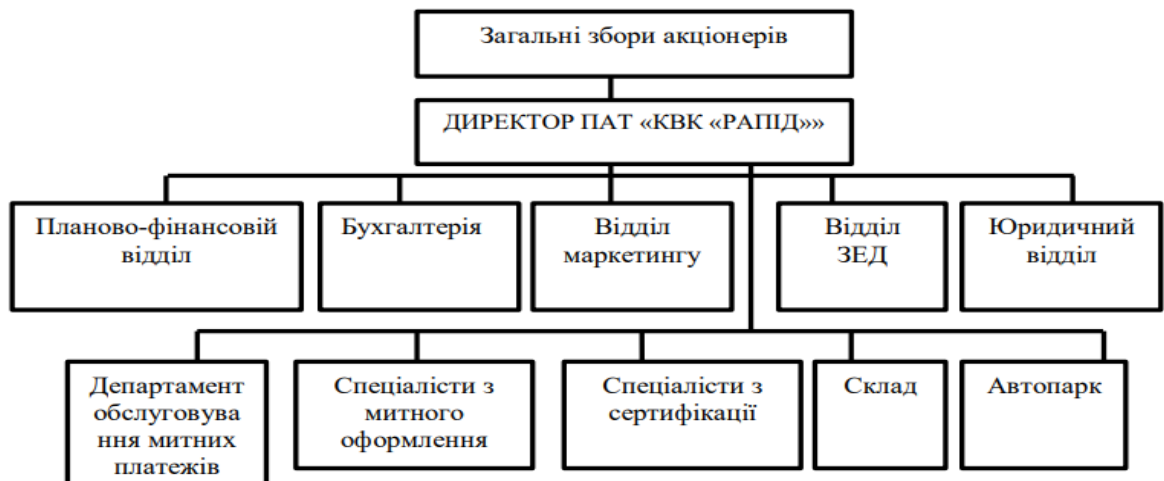


Рис. 2.2. Організаційна структура управління ПАТ «КВК «РАПІД»»

Джерело: складено автором на основі даних ПАТ «КВК «РАПІД»»

З рис. 2.2. видно, що вищим органом управління є загальні збори акціонерів, яким безпосередньо підпорядковується директор підприємства.

Підприємства «КВК «РАПІД» використовує економічні методи управління, це метод за допомогою якого здійснюється вплив на економічні інтереси компанії. Цей метод має два аспекти, один виділяє його як процес управління орієнтований на використання створеного на загальнодержавному рівні економічного сегмента зовнішнього середовища. Другий аспект економічних методів управління пов'язаний з управлінським процесом, орієнтованим на використання різноманітних економічних важелів, таких як фінансування, кредитування, ціноутворення, штрафні санкції тощо.

Інформація про органи управління наведена в таблиці 2.6.

Таблиця 2.6.

### Органи управління ПАТ «КВК «РАПІД»»

Орган управління	Структура	Персональний склад
Загальні збори акціонерів	акціонери Товариства - фізичні особи, юридичні особи-акціонери товариства відсутні.	Вищим органом Товариства є Загальні збори. Акціонерне товариство зобов'язане щороку скликати загальні збори (річні загальні збори). Річні Загальні збори Товариства проводяться не пізніше 30 квітня наступного за звітним року. Усі інші загальні збори, крім річних, вважаються позачерговими. Акціонерами Товариства є фізичні особи, які набули право власності на акції Товариства і вони володіють 100% акцій в статутному капіталі ПАТ «КВК «Рapid». юридичні особи - акціонери Товариства відсутні.
Наглядова рада	Члени Наглядової ради Товариства, що обираються загальними зборами акціонерів товариства, в кількості 5 осіб терміном на 3 роки шляхом кумулятивного голосування.	Мітченко Марія Іванівна - Голова Наглядової ради Василенко Тетяна Петрівна - Член Наглядової ради Манащенко Олексій Кирилович-Член Наглядової ради Олійник Валерій Анатолійович -Член Наглядової ради ЯковенкоАнатолій Петрович -Член Наглядової ради
Генеральний директор	Генеральний директор є одноосібним виконавчим органом Товариства.	Гриненко Володимир Іванович - Генеральний директор
Ревізійна комісія	Ревізійна комісія у складі трьох осіб	Голова ревізійної комісії - Дятел Григорій Васильович Член ревізійної комісії - Перкун Володимир Якович Член ревізійної комісії - Дяченко Юрій Дмитрович

Джерело: складено за даними [22].

Отже, з таблиці видно персональний склад кожної структури, і до якого органу вони належать.

Організаційні методи управління орієнтуються на мотивах. Вони потрібні для того щоб зацікавити людей у спільній організації праці. Організаційні методи управління — це комплекс способів і прийомів впливу на працівників, заснованих на використанні організаційних відносин та адміністративній владі керівництва. Усі організаційні методи управління поділяють на регламентні й розпорядчі. Регламентні застосовуються у формуванні структури та ієрархії управління, делегуванні повноважень і відповідальності певним категоріям працівників фірми. Розпорядчі методи охоплюють поточну організаційну роботу і базуються, як правило, на наказах керівників підприємств. Вони передбачають визначення конкретних завдань для виконавців, розподіл цих завдань між ними, контроль виконання, проведення нарад з питань поточної діяльності підприємства.

Вся виробнича діяльність підприємства знаходяться на власній території, це надає велику перевагу. Компанія намагається на максимум раціонально та ефективно використовувати обладнання. Власники ПАТ «КВК «Рapid» піклуються про навколишнє середовище, тому приділяють цьому велику увагу. Одним з напрямків охорони довкілля є перехід від транспортних засобів типу Євро-3 до типу Євро-5 та Євро-6, що є максимально екологічними в експлуатації. В своїй діяльності ПАТ «КВК «Рapid» приділяє велику увагу раціональному використанні води. На підприємстві встановлено обмеження у використанні води, тому водні ресурси завжди використовуються тільки в межах встановленого ліміту. Підприємство ефективно управляє відходами та споживанням енергії, точніше, максимально раціонально використовує відходи, створені в результаті звичайної діяльності підприємства та проводить енергозберігаючі роботи для зменшення споживання енергії. На підприємстві з 2003 року успішно працює система ефективного управління якістю ISO 9001. Із січня 2008 року почала діяти система керування відповідно до міжнародних стандартів ISO 14001 "Система

екологічного управління", ISO 45001 (BS OHSAS 18001) "Системи керування охороною здоров'я і безпекою персоналу", з 2015 року успішно підтверджується сертифікаційний аудит на відповідність системи транспортної безпеки відповідно до міжнародного стандарту BS ISO 39001 і отримані відповідні сертифікати [22].

Розподіл функцій підрозділів ПАТ «КВК «РАПІД»» наведено в таблиці 2.7.

Таблиця 2.7.

### Аналіз розподілу функцій управління в ПАТ «КВК «РАПІД»»

№	Назва підрозділів	Функції підрозділу ПАТ «КВК «РАПІД»»
1.	Директор підприємства	Планування, організація, координування всієї діяльності, а також підбір і розміщення кадрів. Вирішення задач пов'язаних із загальними напрямками діяльності, проведення фінансової політики, визначення лімітів витрат на утримання персоналу, питання закупівельної політики.
2.	Відділ ЗЕД	Здійснює керування експортним потенціалом підприємства; Бере участь у експорту та імпорту всіх видів послуг; Здійснює пошук і освоєння нових форм міжнародного економічного, виробничого і науково-технічного співробітництва; Здійснює організацію спільної підприємницької діяльності з іноземними партнерами.
3.	Бухгалтерія, планово-фінансовий відділ	Фінансові служби відповідають за своєчасне складання бухгалтерської звітності, проводять аналіз фінансового господарської діяльності, організують складання бізнес планів, виконують роботу з обліку, введення в експлуатацію і списання матеріальних цінностей і облік коштів у встановленому порядку.
4.	Відділ маркетингу	Відповідає за просування продукції підприємства на ринку. Покладені обов'язки роботи з корпоративними клієнтами, а саме продажу продукції та послуг підприємства та укладення договорів з організаціями.
5.	Юридичний відділ	Забезпечує додержання законності в діяльності підприємства і захист його правових інтересів. Здійснює контроль за відповідністю вимогам законодавства проектів, наказів, інструкцій, положень та інших актів правового характеру, які готуються на підприємстві, а також у разі потреби бере участь у підготовці цих документів. Забезпечує методичне керівництво правовою роботою на підприємстві, подання правової допомоги структурним підрозділам у претензійній роботі, підготування і передавання необхідних матеріалів до судових та арбітражних органів. Представляє інтереси підприємства в суді, арбітражі, а також інших державних і громадських організаціях у процесі розгляду правових питань.
6.	Департамент митних платежів	Здійснює оформлення вантажів по всій товарній номенклатурі, в будь-яких митних режимах і в будь-якому вантажному відділі Київської регіональної та митниці; надає консультації з питань митного законодавства України; допомагає підготувати необхідний пакет документів. Також, має дозволи на міжнародні перевезення.

Джерело: складено за даними [22].

З таблиці видно що функції чітко розподілені по свої підрозділах, і кожен займається своє справою.

Управління капіталом спрямовано на досягнення наступних цілей: зберегти спроможність продовжувати свою діяльність так, щоб воно і надалі забезпечувало дохід; забезпечити належний прибуток учасникам товариства завдяки встановленню цін на послуги товариства, що відповідають рівню ризику; товариство вважає, що загальна сума капіталу, управління яким здійснюється, дорівнює сумі капіталу, відображеного в балансі станом на 31 грудня 2020 року. Зареєстрований капітал (оплачений капітал) 1000 тис. Грн. Додатковий капітал 822 тис. Грн. Резервний капітал 250 тис. Грн. Нерозподілений прибуток (непокритий збиток) 24900 тис. грн. Розмір власного капіталу Товариства на дату фінансової звітності 31.12.2020 р. складає 26 972 тис. грн [22].

### **2.3. Діагностика процесів управління перевезенням вантажів ПАТ «КВК «РАПІД»**

Перевезення вантажів «РАПІД» здійснює за такими напрямками: Польща, Фінляндія, Німеччина, США, Бельгія, Франція, Італія, Нідерланди, Данія. Найбільш якісними напрямком є Німеччина. В Німеччині ПАТ «КВК «РАПІД» має свій філіал. Основні перевезення з Німеччини це – сільськогосподарська техніка (нова і б/у): самохідний розкидувач добрив, комбайн, оприскувач, плуг, борони, культиватор, трактор, тощо. Також успішним прикладом співпраці з Німеччиною є поставки труб від «Нікопольського південно-трубного заводу» до німецької компанії «Schtinsen Rogunion», а також обслуговування експорту труб «Дніпропетровського трубного заводу» німецькій компанії «Projagschtalhandel». Після Німеччини, успішним прикладом перевезень є Польща, це італійські компанії «Omi» і «Piano», німецькі компанії «Condor». Також часто надходять замовлення на перевезення імпортованої сільськогосподарської техніки від

польських заводів «JAR-MET», «AGROMET», РРНУ «BOMET», «Agromech», «АКРІЛ» [22].

Крім здійснення перевезень різного промислового і будівельного обладнання, також здійснюються міжнародні перевезення габаритних речей, для прикладу візьмем яхти. Такі замовлення виконуються, зазвичай для приватного використання яхт, або для виставок яхт і зборів яхт-клубів в Україні і за кордоном. Іншим прикладом перевезень вантажів не промислового і не будівельного характеру є транспортування крупних музейних експонатів, пам'ятників, меморіалів тощо [22].

ПАТ «КВК «РАПІД»» має спеціалізований рухомий склад: 33 сідельних тягачі з напівпричепами, з яких: 33 стандартних тентів 86 м<sup>3</sup>, вантажопідйомністю 20 т.; 10 рефрижераторів, вантажопідйомністю 20 т. Для складних і негабаритних перевезень, використовується спеціальна техніка: трубовози, лісовози, автокрани, авто вишки, автопогрузчики (вилочні і фронтальні), самоскиди, екскаватори, гідромолоти та інші техніка. Як правило, велика частина вантажної техніки розрахована на перевезення вантажів довжиною до 13,6 м, шириною до 2,45 м, заввишки до 3,1 м, і вагою до 24 тонн. Вантажі, що перевищують дані розміри, є негабаритами. Негабаритні вантажі – це крупно габаритні, довгомірні, великовагові вантажі, розміри яких разом з транспортним засобом перевищують параметри: 1) по висоті 4 метри; 2) по довжині 22 метри; 3) по ширині 2,6 метри; 4) по масі вантажу з транспортним засобом – більше 38 тонн. Даний тип перевезень і є основним логістичним об'єктом послуг. Крім того слід відзначити, що крупно-габаритний вантаж – це вантаж, що будучи б7 подруженим у транспортний засіб, перевищує хоча б один із параметрів по граничним габаритам розмірів, вказаних в нормативних документах [22].

Процес міжнародного транспортно-логістичного обслуговування вантажних перевезень із всім пакетом супутніх послуг здійснюється за процедурою, що наведена у таблиці 2.8.

Таблиця 2.8.

**Алгоритм процесу транспортно-логістичного обслуговування  
вантажних перевезень**

Етап №	Алгоритм
1.	Виїзд спеціаліста на об'єкт для визначення параметрів вантажу, способу завантажувально-розвантажувальних робіт і засобів механізації (якщо це можливо, якщо ні – то це обумовлюється в усній формі і закріплюється в угоді);
2.	Підбір видів транспорту раціональних по вантажопідйомності, вантажомісткості і вартості перевезення;
3.	Підготовка схем кріплення і розміщення вантажів на транспортні засоби, розрахунки осьових навантажень;
4.	Дослідження і визначення оптимального маршруту перевезення;
5.	Розробка проектної документації по узгодженню маршруту руху транспортного засобу з негабаритним вантажем;
6.	Підготовка і вироблення спеціальних і додаткових засобів для закріплення вантажу;
7.	Оформлення спеціальних дозволів на перевезення великогабаритних і негабаритних, важковагових вантажів;
8.	Узгодження перевезення з департаментом ДАІ МВС України і з «Укравтодор»;
9.	Організація супроводу автомобілем покриття, патрульним автомобілем ДАІ і вишок контактної-кабельної мережі;
10.	Організація і інженерний контроль завантажувально-розвантажувальних робіт, послуги ремонтної бази;
11.	Страхування вантажів.

Джерело: складено за даними [22].

З таблиці видно як покроково проходить процес міжнародного транспортно-логістичного обслуговування вантажних перевезень. Спочатку потрібно визначити параметри вантажу, підібрати вид транспорту, прокласти маршрут, також потрібні всі необхідні документи, оформлення дозволів на перевезення, інженерний контроль завантажувально-розвантажувальних робіт, страховка вантажу.

На основі наведених у першому розділі кваліфікаційної роботи показників оцінки ефективності міжнародних перевезень автомобільним транспортом (формули 1.1-1.4), проведемо оцінку ефективності міжнародних автотранспортних перевезень ПАТ «КВК «РАПІД»» в 2018-2020 рр. Оцінка ефективності міжнародних перевезень автомобільним транспортом ПАТ «КВК «РАПІД»» за 2018-2020 рр. наведена в таблиці 2.9.

Таблиця 2.9.

**Оцінка ефективності міжнародних перевезень автомобільним транспортом ПАТ «КВК «РАПІД» за 2018-2020 рр.**

Показники	2018	2019	2020	Абсолютне відхилення, +/-		Відносне відхилення, %	
				2019 до 2018	2020 до 2019	2019 до 2018	2020 до 2019
Затрати міжнародних перевезень автотранспортом (З), тис.грн	8235	6385	7947	-1850	+1562	-22,47	24,46
Капітальні вкладення в основні оборотні фонди при здійсненні міжнародних перевезень автотранспортом (Кс), тис.грн	286,4	218,2	298,6	-68,20	+80,40	-23,81	36,85
Доходи, отримані за міжнародні перевезення по території України (Дукртен), тис.грн	32412,7	17204,1	17305,4	- 15208,6	+101,3	-26,90	0,59
Доходи в національній валюті, отримані за міжнародні перевезення вантажів за межами України (Дінтер), тис.грн	40284,3	31564,3	33647,5	-8720	+2083,2	-0,01	6,60
Ефективність міжнародних перевезень автомобільним транспортом	9,3	6,5	5,4	-2,80	-1,10	- 264562	- 16,92
Ефект міжнародних перевезень автомобільним транспортом тис.грн	65430,5	40826,2	41738,4	- 24604,3	-912,2	0,00	2,23

Джерело: складено та розраховано на підставі фінансової звітності підприємства [9].

З даного аналізу можна побачити, що діяльність Публічного акціонерного товариства «Рapid» в 2018 показала найбільший ефект міжнародних перевезень автомобільним транспортом це 65430,5 тис. грн., порівняно з 2019 та 2020

роками. З цього виходить, що при зменшенні діяльності знижується й ефективність та ефект діяльності ПАТ «КВК «Рapid». Затрати міжнародних перевезень в 2018 році були 8235 тис. грн., в 2019 році вони упали на 22.47%, в 2020 році вони становили 7947 тис. грн.. Капітальні вкладення в 2018 році становили 286.4 тис. грн., в 2019 році вони упали на 23.81%, а в 2020 році 298.6 тис. грн., приріст становив 36.85%. Дивлячись з таблиці самим не вдалими був 2019 рік.

Виставимо оцінку критеріям якості транспортно-логістичного сервісу за методикою Окландера (табл. 2.10). Обчислення проводилось за формулою (1.5) наведено на сторінці 13.

$$\text{Отже, } K_i = \sqrt{(0.4 \cdot 5)^2 + (0.1 \cdot 5)^2 + (0.2 \cdot 5)^2 + (0.3 \cdot 4)^2} = 4,69$$

Таблиця 2.10.

**Оцінка параметрів якості транспортно-логістичного обслуговування ПАТ «КВК «РАПІД» за критеріями Окландера (за п'ятибальною шкалою)**

Критерій	Сутність критерію	Ранг (коефіцієнт вагомості) *	Оцінка
Своєчасність здійснення перевезення	Транспортування повинно бути розпочатим без затримок і виконаним в установленний термін	0,4	5
Повнота перевезень	Транспортування має бути здійснено для всього обсягу вантажу	0,1	5
Збереження вантажу	Процес транспортування не повинен призвести до втрат та зниження якості вантажу	0,2	5
Економічність транспортування	Забезпечення замовнику мінімізацію витрат на транспортування вантажів	0,3	4
Всього		1	6,69

Джерело: складено автором на підставі інформації департаменту обслуговування митних вантажів ПАТ «КВК «РАПІД»».

Як видно з таблиці, для ПАТ «КВК «РАПІД»» загальна кількість балів за оцінками складає 6,69, що є високим результатом.

Таким чином, ПАТ «КВК «РАПІД»» - одне з найбільших транспортних підприємств України. Провівши SWOT – аналіз, можна зробити висновки, що сильні сторони переважають слабкі. Підприємству необхідно дотримуватись стратегії сильних сторін для реалізації можливостей в майбутньому. Що ж

стосується слабких сторін, то на мою думку, підприємству варто направити свої зусилля на залучення додаткових інвестицій, замінити застаріле обладнання, розширити свою спеціалізацію, і більше стимулювати своїх працівників. З аналізу можна побачити, що діяльність Публічного акціонерного товариства «Рapid» показало найкращі результати в 2018 році, а спад був зумовлений економічною та соціально-політичною ситуацією в світі - пандемією.

## **РОЗДІЛ 3 УДОСКОНАЛЕННЯ УПРАВЛІННЯ ПЕРЕВЕЗЕННЯМ ВАНТАЖІВ У МІЖНАРОДНИХ СПОЛУЧЕННЯХ ПІДПРИЄМСТВОМ ПАТ “КВК “РАПІД””**

### **3.1. Шляхи та напрями удосконалення управління логістичною діяльністю підприємства “КВК “РАПІД”**

Шляхом удосконалення логістичною діяльністю “РАПІД” є використання великих даних – Big data. Дослідження підтверджують, що 98% з РІ компаній і 93% вантажовідправників вважають, що прийняття рішень на основі управління великими даними є надзвичайно важливим для ланцюгів постачань. За даними звіту Big Data Executive, впровадження нових рішень відбувається у 44% випадків, витрати підприємства скорочуються у середньому на 49%. Великі дані певним чином змінюють бізнес-моделі підприємств, спрощуючи прогнозування попиту, оптимізують маршрути, надають можливість управляти ризиками та використовувати прогностичну аналітику. Проте, використання big data є і великим викликом для логістичної індустрії, оскільки варто відмовлятися від традиційних підходів до ведення логістичних процесів у паперовому вигляді; відсутності співпраці; недостатньому рівні прозорості операцій тощо. Також можливим є розпорошення даних внаслідок відсутності зв’язків із зацікавленими сторонами, низькій якості даних, відсутності інтеграції та захисту даних [33].

Ще одним шляхом удосконалення логістичною діяльністю підприємства є хмарна логістика та логістичні платформи ланцюгів постачань. Хмарна логістика набуває все більшого попиту. Більше половини постачальників вже давно використовують хмарні сервіси. Все більше послуг логістики стає доступними малим підприємствам, яким не потрібно витрачатися на пошук ефективних комплексних ІТ-рішень. Тепер можна платити лише за конкретну послугу, яка буде надана у конкретний період часу. Такі сервіси як Shipwire і Freightly надають хмарні системи управління транспортом в режимі реального часу.

Існує багато провайдерів аналітичних платформ ланцюгів постачань, що задовольняють потреби в аналітичних даних різних компаній. Наприклад, Transmetrics пропонує послуги щодо оптимізації даних для внутрішнього транспорту. Для морських перевезень розповсюджені Xeneta та CargoX. Youredi задовольняє потребу одного з найбільших рітейлерів у даних з авіаперевезень, що дає можливість йому забезпечити точність доставки [33].

До третього напрямку можна віднести інтернет речей. За прогнозами аналітиків, цей тренд здатен принести більш ніж 1,9 трлн дол. у найближчі три роки. «Розумні» авто збирають дані переміщення і час простою для оптимального планування маршруту, тим самим знижують витрати на технічне обслуговування. Наприклад, компанія DHL має склади, підключені до IoT, завдяки чому вона отримує інформацію про статус вантажівок, маршрути та місцезнаходження, досягаючи таким чином прозорості складських процесів. Поряд із цим, IoT може також відстежувати температуру та вологість повітря, що для деяких товарів є вкрай важливим (ліки, продукти харчування) [33].

Основними напрямками удосконалення системи управління міжнародними транспортними операціями на підприємстві ПАТ «КВК «РАПІД»» є зниження собівартості послуг підприємства за рахунок впровадження інноваційних технологій. Для вдосконалення системи управління міжнародними транспортними операціями ПАТ «КВК «РАПІД»», пропонується запровадити систему GPS стеження і контролю палива за нормовитратами – систему FMS-T, що є ефективним засобом зниження собівартості послуг, а отже і зниження цін на послуги підприємств.

Принцип роботи системи FMS-T. Кожен автомобіль обладнаний GPS терміналом. На основі супутникових сигналів GPS термінал обчислює свої координати, швидкість, висоту та напрямок руху. Крім того, термінал може отримувати інформацію від різних автомобільних систем та датчиків. Це можуть бути дані про стан займання, рівень палива в резервуарах, активна чи неактивна система різних спеціальних механізмів тощо [23].

Термінал GPS передає всю отриману інформацію на сервер через канали GPRS мобільних операторів. У випадку, якщо з'єднання GPRS тимчасово недоступне, термінал зберігає всю інформацію у своїй пам'яті та передає її на сервер після відновлення з'єднання GPRS. Обліковий запис компанії реєструється на сервері та створюються користувачі, яким дозволено відстежувати та перевозити транспортні засоби. Кожен користувач має своє власне ім'я для входу та пароль для входу в систему. Там, де це доречно, користувачі можуть отримати права лише щодо транспортних засобів, якими вони зобов'язані керувати в силу своїх функціональних обов'язків. Сервер працює цілодобово, і користувач має можливість використовувати систему моніторингу на будь-якому комп'ютері, що має доступ до Інтернету [23].

Користувач може спостерігати за автомобілями в режимі реального часу та переглядати історію та стан автомобіля в будь-якій точці дороги. На карті також можна побачити маршрут автомобіля та отримати його довжину в кілометрах, побачити місця для паркування, відстань між стоянками, час паркування, місця, що перевищують встановлене обмеження швидкості, кількість пального в баках, питому витрату палива на 100 км та багато іншого. Користувач можете отримувати різні типи звітів та переглядати інформацію на графіках [23].

### **3.2. Алгоритм удосконалення управління перевезенням вантажів підприємством “КВК “РАПД”**

Після впровадження запропонованого проекту існує необхідність корегування організаційної структури підприємства, а саме створення спеціального відділу, що буде займатися введенням в систему FMS-T. Відповідальність за впровадження системи GPS стеження і контролю палива за нормовитратами – систему FMS-T пропонується покласти на керівника ремонтно-технічної служби. Отже, удосконалена організаційна структура буде виглядати так (рис.3.1.):

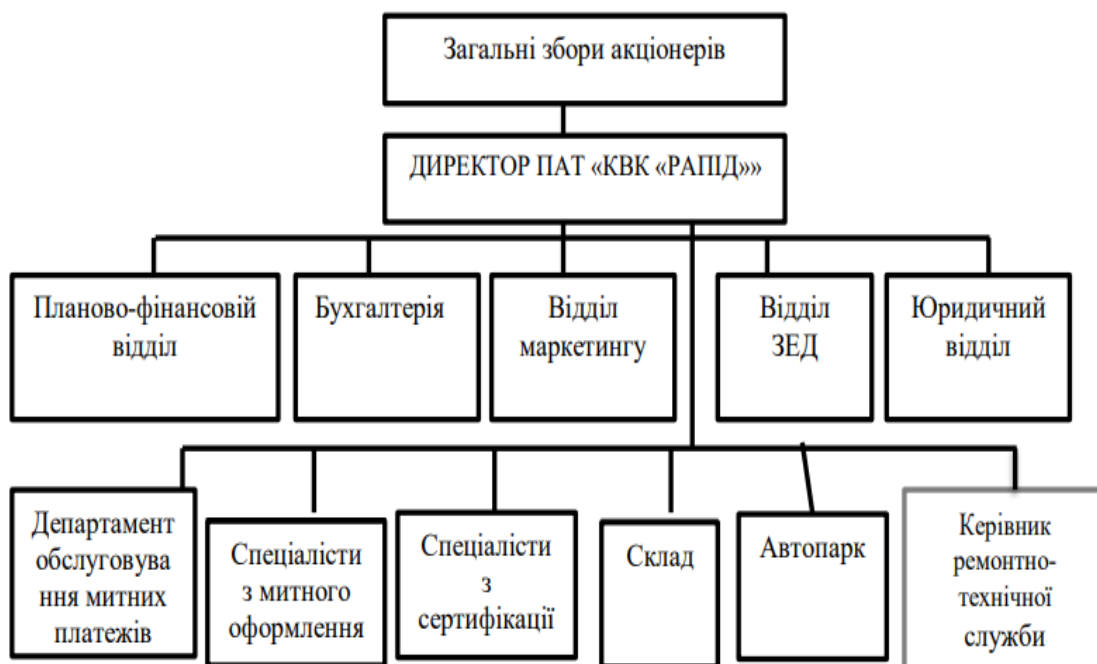


Рис. 3.1. Організаційна структура ПАТ «КВК «РАПІД»» після запровадження нового відділу

Джерело: складено автором.

Створення додаткового відділу допоможе не розсіювати обов'язки щодо впровадження системи FMS-T на декілька відділів, а сконцентрувати їх в одному.

Проект буде реалізовуватись за такими етапами які наведені в таблиці 3.1.

Таблиця 3.1.

### Алгоритм реалізації GPS термінала

№	Етап
1.	Обрання приладів GPS спостереження, які будуть встановлюватись на транспорт.
2.	Монтаж приладів на автомобілі (може здійснюватися власними технічними службами підприємства).
3.	Реєстрація підприємства на сервері GPS моніторингу.
4.	Реєстрація працівників підприємства, як користувачів Сервісу (кожен з своїм логіном та паролем), та надання їм прав на спостереження тих чи інших машин згідно їх функціональних обов'язків
5.	Консультації працівників та керівництва підприємства.
6.	Технічна підтримка .

Джерело: складено за даними [22].

Таким чином, якщо дотримуватись етапів які наведені в таблиці проект буде успішним.

Цілі, що досягаються при встановленні системи FMS-T [23]:

1. Контроль водіїв. Основні функції системи gps моніторингу транспорту і головним доказом на користь її впровадження на підприємствах є контроль водіїв. Для власників транспорту контроль водіїв - це найважливіший фактор при веденні кадрової політики, який забезпечує запобігання приписок і аналогічних явищ, що тягнуть за собою економічні втрати. Завдяки контролю над водіями, який забезпечує система gps моніторингу транспорту «FMS-T», підвищується рівень їх дисципліни, оскільки відбувається жорсткий облік пробігу та контроль витрат палива, і будь-які махінації з ними стають неможливі.

2. Економія грошових коштів. Запобігання приписок водія з пробігу і палива, запобігає перевищення швидкісного режиму (що дозволяє скоротити витрати палива і збільшити ресурси автомобіля), запобігають «ліві рейсам», що виконуються за рахунок підприємства.

3. Можливість підвищити ефективність використання транспортних засобів завдяки поліпшенню логістики.

4. Отримання статистичних даних для звітності та ефективного планування.

5. Підвищення безпеки транспортного засобу, водія та вантажу.

Додатково можна підключати і інші датчики, які дозволяють підвищити контроль і дисципліну на підприємстві (система ідентифікації водія / причепа, тривожна кнопка, контроль відкриття люків / дверей, тиску масла, температура двигуна та інших параметрів залежно від потреби Замовника).

Отже, для вдосконалення системи управління міжнародними транспортними операціями керівництву ПАТ «КВК «РАПІД»» пропонується впровадити систему GPS стеження і контролю палива за нормовитратами – систему FMS-T, що надасть можливість контролювати водіїв, економити грошові кошти, можливість підвищити ефективність використання транспортних засобів завдяки поліпшенню логістики, підвищення безпеки транспортного засобу, водія та вантажу.

### 3.3. Обґрунтування економічної доцільності заходів щодо удосконалення управління міжнародними перевезеннями вантажів підприємством «КВК «РАПІД»

Проведемо економічне обґрунтування запропонованого проекту щодо удосконалення управління міжнародними перевезеннями вантажів підприємством «КВК «РАПІД»». Визначимо необхідний обсяг інвестицій для впровадження на ПАТ «КВК «РАПІД»» системи GPS стеження і контролю палива за нормовитратами – систему FMS-T. Вартість початкових витрат на впровадження системи FMS-T на ПАТ «КВК «РАПІД»» наведена в таблиці 3.2.

Таблиця 3.2.

#### Вартість початкових витрат на впровадження системи FMS-T на ПАТ «КВК «РАПІД»»

Стаття витрат	Сума витрат за одиницю обладнання, тис грн.	Всього витрат, тис грн
Устаткування для легкових автомобілів	3,68	33,12
Устаткування для вантажних автомобілів	4,56	515,28
Датчики рівня палива із встановленням	3,12	380,64
Вартість програмного забезпечення для управління логістичними витратами	6,87	6,87
Всього	18,23	845,91

Джерело: розраховано автором на основі інформації [23]

Таким чином, вартість початкових витрат на впровадження системи становитиме 845,91 тис. грн. Найбільше витрат знадобиться для вантажних автомобілів.

Відповідальність за впровадження системи GPS стеження і контролю палива за нормовитратами – систему FMS-T пропонується покласти на керівника ремонтно-технічної служби.

Фінансові результати проекту за різних сценаріїв реалізації наведено в табл. 3.3.

Таблиця 3.3.

**Фінансові результати проекту впровадження системи FMS-T за різних сценаріїв реалізації, тис. Грн.**

№	Показник	Проект впровадження системи		
		Оптимістичний прогноз	Реалістичний прогноз	Песимістичний прогноз
1.	Чистий дохід від реалізації послуг, тис. грн.	2496,04	1248,02	631,35
2.	Собівартість наданих послуг, тис. грн.	935,91	935,91	935,91
3.	Валовий прибуток, тис. грн.	1560,13	312,11	-304,56
4.	Операційні витрати, тис. грн.	9,70	9,70	9,70
5.	Прибуток від реалізації наданих послуг, тис. грн.	1550,43	302,41	-314,26
6.	Податок на прибуток підприємства (18 %), тис. грн. (р.5*0,18)	279,08	54,43	-56,57
7.	Чистий прибуток, тис. грн.	1271,35	247,98	-257,69
8.	Рентабельність реалізації,%	50,9	19,9	-

Джерело: розраховано за даними фінансової звітності ПАТ «КВК «РАПІД»»

Отже, на підставі аналізу результативності запропонованого проекту впровадження системи FMS-T можна зробити висновок, що даний проект є прибутковим у перший рік реалізації тільки при оптимістичному та реалістичному сценаріях розвитку. Оптимістичний прогноз на рентабельність реалізації проекту становить 50,9 %. Чистий прибуток в оптимістичному прогнозі буде становити 1271.35 тис. грн.. Також є песимістичні прогнози, і проект може бути не вдалим, підприємство може зазнати збитки, у розмірі 257.69 тис. грн.. Собівартість даного проекту складає 935.91 тис. грн..

Вартість поточних витрат на впровадження системи FMS-T наведена в табл. 3.4.

Таблиця 3.4.

**Вартість поточних витрат на впровадження системи FMS-T на ПАТ «КВК «РАПІД»»**

Стаття витрат	Сума витрат, тис грн.
Витрати на щомісячне обслуговування в рік	4,3
Витрати на щомісячне обслуговування в рік з контролем палива	4,0
Витрати на заробітну плату керівника ремонтнотехнічної служби, що буде відповідати за впровадження запропонованої системи	1,4
Всього	9,7

Джерело: розраховано автором на основі інформації [23]

Таким чином, згідно табл. 3.3, поточні витрати на впровадження системи FMS-T становитимуть 9,7 тис грн. Загальні витрати на впровадження на системи GPS стеження і контролю палива за нормо-витратами становитимуть  $(845,91+9.7)=855,61$  тис грн.

Зробивши висновки, що для удосконалення логістичної діяльності дуже важливими є наявність та використання підприємством сучасних інформаційних технологій та платформ, а також оптимальних моделей управління, що необхідні для оптимізації руху товарів та послуг, ресурсів та інших об'єктів. З появою нових платформ, систем, та інформаційних технологій стає можливим розроблення різних математичних методик спрощення логістичних завдань та їх практична реалізація.

Таким чином, для вдосконалення системи управління міжнародними транспортними операціями ПАТ «КВК «РАПІД»», пропонується запровадити систему GPS стеження і контролю палива за нормовитратами – систему FMS-T, що є ефективним засобом зниження собівартості послуг, а отже і зниження цін на послуги підприємств. На підставі аналізу результативності запропонованого проекту впровадження системи FMS-T можна зробити висновок, що даний проект є прибутковим у перший рік реалізації тільки при оптимістичному та

реалістичному сценаріях розвитку. Оптимістичний прогноз на рентабельність реалізації проекту становить 50,9 %. Вартість початкових витрат на впровадження системи становитиме 845,91 тис. грн.

## ВИСНОВКИ

В першому розділі було розглянуто що таке автомобільні перевезення, транспортний тариф, як формується транспортний тариф, види автомобільних перевезень, види цін на транспортні послуги, розглянуті формули за якими розраховуються транспортні тарифи. Отже, важливим аспектом процесу тарифоутворення є формування об'єктивних умов для збільшення прибутковості галузі транспортних перевезень за рахунок створення вигідних тарифів. Було визначено як компанії розраховують вартість свої послуг, і для того щоб розрахувати собівартість вантажоперевезення необхідно врахувати всі безпосередні витрати (паливо, експлуатаційні матеріали, ремонт і заміну автомобільних шин, технічне обслуговування рухомого складу, амортизацію основних засобів, заробітна плата). Наведено компанії які займаються міжнародними і внутрішніми перевезеннями.

Провівши SWOT – аналіз, можна зробити висновки, що сильні сторони переважають слабкі. Підприємству необхідно дотримуватись стратегії сильних сторін для реалізації можливостей в майбутньому. Що ж стосується слабких сторін, то на мою думку, підприємству варто направити свої зусилля на залучення додаткових інвестицій, замінити застаріле обладнання, розширити свою спеціалізацію, і більше стимулювати своїх працівників. Основними ризиками діяльності ПАТ «КВК «РАПІД»» є економічні (інфляція, зокрема, зростання курсу долара), політичні (зростання невпевненості в умовах ведення бізнесу).

Провівши фінансовий аналіз ПАТ «КВК «РАПІД»», показало найкращі результати в 2018 році, а спад був зумовлений економічною та соціально-політичною ситуацією в світі - пандемією. Таким чином, в 2018 році чистий дохід становив 109463 тис. грн., в 2019 році приріст становив 24.59 %, в 2020 році дохід склав 146826 тис. грн.. На такий ріст позитивно вплинув приріст наданих послуг. Питома вага експорту в 2018 році становила 74,96%, в 2019 був спад на 5.64%,

в 2020 році був маленький приріст 1.77%. А от питома вага імпорту зростала, в 2018 році вона становила 25.04%, в 2019 році приріст становив 11.90%, в 2020 році 4.46%. В 2018 році ефект міжнародних перевезень автомобільним транспортом становив 65430,5 тис. грн., набагато більше ніж 2019-2020 роках. З цього виходить, що при зменшені діяльності знижується й ефективність та ефект діяльності ПАТ «КВК «Рapid».

Для вдосконалення системи управління міжнародними транспортними операціями ПАТ «КВК «РАПІД»», пропонується запровадити систему GPS стеження і контролю палива за нормовитратами – систему FMS-T, що є ефективним засобом зниження собівартості послуг, а отже і зниження цін на послуги підприємств. На підставі аналізу результативності запропонованого проекту впровадження системи FMS-T можна зробити висновок, що даний проект є прибутковим у перший рік реалізації тільки при оптимістичному та реалістичному сценаріях розвитку. Оптимістичний прогноз на рентабельність реалізації проекту становить 50,9%. Вартість початкових витрат на впровадження системи становитиме 845,91 тис.грн.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Андрієнко М. М, Щиголь І.В. Управління ефективністю діяльності транспортного підприємства. Економіка та управління підприємствами. 2018. № 35. С. 37-42
2. Безкровний Є. М., Тихоніна І. І. Технологія морських перевезень: Навчальний посібник. Одеса, 2015. 277 с.
3. Богаченко М. В. Теоретичні аспекти формування тарифної політики міського пасажирського транспорту. Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія : Міжнародні економічні відносини та світове господарство, 2018. Вип. 19(1). С. 19-22.
4. Вантажні перевезення. Режим доступу: <https://gruzavto.lviv.ua/iak-rozrakhovuietsia-vartist-vantazhoperevezennia-avtomobilnym-transportom/>
5. Галкін А.С. До питання аналізу ефективності транспортного обслуговування клієнтів / А.С. Галкін, Я.О. Рубан, М.С. Бічев // Комунальне господарство міст: наук. техн. зб. – Х.: ХНУМГ, 2013. Вип. 109. – С. 377-383.
6. Дахно І.І. Міжнародне економічне право. – К.: Центр навчальної літератури, 2006 – 272 с.
7. Діковська І. Види міжнародних перевезень: нормативний і доктринальний підходи/ І.Діковська //Вісник Київськ.нац.ун-ту ім.. Тараса Шевченка. Сер. Юридичні науки – 2011.-Вип. 88. – С. 54-57
8. Донченко О.О. Організація міжнародних перевезень: Навч. посіб. - К.: Київ. нац. торг.-екон. ун-т, 2008. - 307 с.
9. Звітність Українських підприємств. Режим доступу: <https://zvitnist.com/>
10. Інформаційно-довідковий сайт «Україна». Режим доступу: [http://proukraine.net.ua/?page\\_id=443](http://proukraine.net.ua/?page_id=443)
11. Кіндій М.В. Чинники та їх вплив на формування тарифів на міжнародні вантажні автомобільні перевезення / М.В. Кіндій, Я.В. Малиш // Вісник Національного університету «Львівська політехніка». Логістика. 2014. № 811. С. 156–161

12. Колесникова Н. М. Методолого-практичні основи ціноутворення на залізничному транспорті України [Текст]: автореф. дис... д-ра екон. наук: 08.00.04 / Колесникова Ніна Михайлівна. К.: ДЕТУТ, 2008. 35 с
13. Компанія DELLA. Режим доступу: <https://della.ua/>
14. Лаврова Ю.В. Маркетинг. Класичні положення і особливості застосування на транспорті: конспект лекцій [для студ. вищ. навч. закл.] / Ю. В. Лаврова - Харків: 2012. - 227 с.
15. Лаврухін О. В., Котенко А. М., Ковальов А. О., Запара Я. В. Вантажні перевезення на залізничному транспорті: підручник. Харків: УкрДУЗТ, 2016. Ч. 2. 278 с.
16. Легкий С.А. Обґрунтування напрямків маркетингових досліджень при встановленні тарифів на перевезення пасажирів автомобільним транспортом. Економіка транспортного комплексу, 2013. Вип. 22. С. 142-147
17. Маселко Т. Є. Проблеми управління транспортно-логістичними системами України та перспективи розвитку в контексті європейської інтеграції / Т. Є. Маселко, С. Г. Шевченко. – Режим доступу: [http://www.nbu.gov.ua/portal/chem\\_biol/nvntu/17\\_2/301\\_Maselko\\_17\\_2.pdf](http://www.nbu.gov.ua/portal/chem_biol/nvntu/17_2/301_Maselko_17_2.pdf)
18. Мельник Т. М. Аналіз товарної структури імпорту України з країн ЄС / Т. М. Мельник, Ю. М. Туніцька // Молодий вчений. - 2016. - № 7. - С. 89- 94
19. Мережа міжнародних транспортних коридорів на території України. [Електронний ресурс] / Міністерство інфраструктури України. – Режим доступу: <http://www.mtu.gov.ua/uk/show/transports.html>.
20. Нагорний Є.В. Транспортно-експедиторська діяльність / Є.В. Нагорний, Д.В. Ломотько, Н.Ю. Шраменко та ін.: підручник. – Х.: ХНАДУ, 2012. – 352 с..
21. Найш Н. М. Аналіз міжнародних транспортних коридорів, як засіб економічної інтеграції України / Н. М. Найш, М. В. Аксьонов, Ж. М. Івченко // Вісник Східноукраїнського національного університету імені Володимира 103 Даля. - 2015. - № 1. - С. 293-29.

22. Офіційний сайт Публічного акціонерного товариства «Київська виробнича компанія «Рapid». Режим доступу: <http://rapid.com.ua>
23. Офіційний сайт ТОВ «Єврозв'язок». Режим доступу: <http://avtotracker.com.ua>
24. Офіційний сайт компанії «S-CARGO». Режим доступу: <https://s-cargo.kyiv.ua/tariffs/>
25. Офіційний сайт компанії «Сантранс». Режим доступу: <https://suntrans.kiev.ua/uk/pro-kompaniyu/>
26. Пасічник А. М. Аналіз проблем та напрямків удосконалення міжнародних перевезень вантажів / А. М. Пасічник, В. С. Мальнов, О. М. Клен // Вісник Академії митної служби України. Сер. : Технічні науки. - 2010. - № 2. - С. 56-62.
27. Правила перевезень вантажів автомобільним транспортом. Режим доступу: <https://ips.ligazakon.net/document/REG2568?an=498810>
28. Радчук О.П. Особливості правового регулювання міжнародних автомобільних перевезень/О.П.Радчук//Форум права. – 2014. - № 3. – С.307-311
29. Рославцев Д.М. Оцінка ефективності рішень в проектах модернізації логістичних ланцюгів / Д.М. Рославцев // Восточно-Европейский журнал передовых технологий. – 2010. – № 5/3 (47). – С. 18-20.
30. Савченко Л.А. Методика розрахунку тарифів на послуги пасажирського автомобільного транспорту. Вісник Національного університету «Львівська політехніка». Динаміка, міцність та проектування машин і приладів, 2017. № 866. С. 230-233.
31. Садовська І. Б. Бухгалтерський облік : навч. посіб. Київ : Центр навчальної літератури, 2013. 688 с.
32. Синіговець О. Сучасні підходи до оцінки ефективності діяльності підприємств. Вісник Національного технічного університету «ХПІ». 2010. № 58. С. 8–13.

33. Скіцько В. І. к. е. н., доцент, доцент кафедри економіко-математичного моделювання, ДВНЗ "Київський національний економічний університет імені Вадима Гетьмана" СИНЕРГІЯ ЦИФРОВИХ ТЕХНОЛОГІЙ В ЛОГІСТИЧНИХ СИСТЕМАХ 19-20 с.

34. Терещенко С. С. Нетарифне регулювання зовнішньоекономічної діяльності в Україні // Зовнішня торгівля. - 2008. - № 23. - С. 68.

35. Томляк С. І. Шляхи підвищення ефективності перевезення вантажів автомобільним транспортом / С. І. Томляк, А. П. Поляков // Наукові нотатки. - 2014. - Вип. 46. - С. 529-537.

36. Трансформація міжнародних економічних відносин в епоху глобалізації: колективна монографія / колектив авторів; за ред. А.П. Голікова, О.А. Довгаль. – Харків: ХНУ імені Каразіна, 2015. – 316 с.

37. Туницька Ю. М. Проблеми експорту вітчизняних товарів до ЄС / Ю. М. Туницька // Економічний простір. - 2016. - № 108. - С. 47-60.

38. Туницька Ю. М. Проблеми розвитку зовнішньої торгівлі товарами в Україні / Ю. М. Туницька // Теоретичні і практичні аспекти економіки та інтелектуальної власності. - 2015. - Вип. 2(3). - С. 20-25. 105.

39. Федорко І. П. Європейські орієнтири забезпечення якості транспортно-логістичних послуг [ / І. П. Федорко // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті. - 2015. - Вип. 1. - С. 49-62. -

40. Харсун Л.Г. Транспортна складова міжнародного економічного іміджу країни / Л.Г Харсун // Культура народів Причорномор'я. Науковий Журнал. - № 264 – Сімферополь – 2013. – с. 160-163.

41. Цал-Цалко Ю.С. Фінансова звітність підприємства та її аналіз : навч. посіб. / Київ : ЦУЛ, 2012. 359 с

42. Чайка Г.Л. Організація праці менеджера: навч. посіб. Київ : Знання, 2007. 420 с

43. Язлюк Б.О., Вороніна В.Л., Гордієнко В.О. Кадрова політика підприємства: сутність та значення для потреб управління. Український журнал прикладної економіки. 2019. № 4. С. 191–198.

44. Яновицька А. В. Правове регулювання міжнародних вантажних перевезень автомобільним транспортом / А. В. Яновицька // Науковий вісник Львівського державного університету внутрішніх справ. серія юридична. - 2013. - Вип. 3. - С. 106-116.

45. Яновицька А. Колізійне регулювання міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом / А. Яновицька // Підприємництво, господарство і право. - 2016. - № 10. - С. 178-182.

## ДОДАТКИ

## Додаток А

## Аналіз розподілу функцій управління в ПАТ «КВК «РАПІД»»

№	Назва підрозділів	Функції підрозділу ПАТ «КВК «РАПІД»»
1.	Директор підприємства	Планування, організація, координування всієї діяльності, а також підбір і розміщення кадрів, оцінювання виконання поставлених цілей. Вирішення задач пов'язаних із загальними напрямками діяльності, проведення фінансової політики, визначення лімітів витрат на утримання персоналу, питання закупівельної політики.
2.	Відділ ЗЕД	Здійснює керування експортним потенціалом підприємства; Бере участь у експорті та імпорту всіх видів послуг, які не входять у перелік заборонених відповідними державними установами; Здійснює пошук і освоєння нових форм міжнародного економічного, виробничого і науково-технічного співробітництва; Здійснює вивчення кон'юнктури, нагромадження, регулярний збір, обробка відповідної інформації закордонних ринків; Здійснює організацію спільної підприємницької діяльності з іноземними партнерами.
3.	Бухгалтерія, планово-фінансовий відділ	Фінансові служби відповідають за своєчасне складання бухгалтерської звітності, проводять аналіз фінансовогосподарської діяльності, організують складання бізнес планів, виконують роботу з обліку, введення в експлуатацію і списання матеріальних цінностей і облік коштів у встановленому порядку. Відділ програмного забезпечення відповідає за роботу програмного забезпечення на підприємстві.
4.	Відділ маркетингу	Відділ маркетингу і реклами відповідає за просування продукції підприємства на ринку. На відділ зі зв'язків з громадськістю покладені обов'язки роботи з корпоративними клієнтами, а саме продажу продукції та послуг підприємства та укладення договорів з організаціями.
5.	Юридичний відділ	Забезпечує додержання законності в діяльності підприємства і захист його правових інтересів. Здійснює контроль за відповідністю вимогам законодавства проектів, наказів, інструкцій, положень та інших актів правового характеру, які готуються на підприємстві, а також у разі потреби бере участь у підготовці цих документів. Вживає заходів щодо зміни або відміни правових актів, виданих з порушеннями чинного законодавства. Готує висновки з правових питань, які виникають у процесі діяльності підприємства. Забезпечує методичне керівництво правовою роботою на підприємстві, подання правової допомоги структурним підрозділам у претензійній роботі, підготування і передавання необхідних матеріалів до судових та арбітражних органів. Представляє інтереси підприємства в суді, арбітражі, а також інших державних і громадських організаціях у процесі розгляду правових питань. Очолює роботу з аналізу і узагальнення результатів розгляду претензій, судових і арбітражних справ, а також практики

		<p>укладання і виконання договорів. Розроблює пропозиції щодо усунення порушень договірної дисципліни в поставках продукції, виявлених недоліків і поліпшення виробничої і господарсько-фінансової діяльності підприємства. Керує підготовкою матеріалів про розкрадання, розтрати, нестачі, випуск недоброякісної, нестандартної і некомплектної продукції та про інші правопорушення для передавання їх слідчим і судовим органам, вживає заходів щодо відшкодування збитків, заподіяних підприємству. Бере участь у розробленні та здійсненні заходів щодо зміцнення господарського розрахунку, договірної і фінансової дисципліни, забезпечення збереження власності, в боротьбі з розтратами і розкраданнями. Здійснює контроль за додержанням на підприємстві встановленого чинним законодавством порядку приймання продукції.</p>
6.	Департамент митних платежів	<p>Здійснює оформлення вантажів по всій товарній номенклатурі, в будь-яких митних режимах і в будь-якому вантажному відділі Київської регіональної та митниці; надає консультації з питань митного законодавства України; допомагає підготувати необхідний пакет документів. Також, має дозволи на міжнародні перевезення.</p>

Джерело: складено за даними [22].

## Додаток Б

**Горизонтальний аналіз активів ПАТ «КВК «РАПІД»» у 2018-2020 рр.,  
тис. Грн.**

Показник	2018	2019	2020	Абс. приріст, +,-	Відн. приріст, %
Основні засоби	44821	50458	54554	9733	21,72
Необоротні активи	44821	51021	54626	9805	21,88
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	7469	8125	8812	1343	17,98
Оборотні активи	17911	17578	17325	-586	-3,27
Активи	62732	68542	71951	9219	14,7

Джерело: складено та розраховано на підставі фінансової звітності підприємства [9].

**Горизонтальний аналіз пасивів ПАТ «КВК «РАПІД»» у 2018-2020**

Показник	2018	2019	2020	Абс. приріст, +,-	Відн. приріст, %
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	25339	25031	24900	-439	-1,73
Власний капітал	27411	27325	26972	-439	-1,6
Довгострокові зобов'язання	14656	17207	20312	5656	38,59
Поточна кредиторська заборгованість за: довгостроковими зобов'язаннями	7433	8531	11448	4015	54,02
Товари, роботи, послуги	6043	5058	4499	-1544	-25,55
Короткострокові зобов'язання	20665	22352	24667	4002	19,37
БАЛАНС	62732	68523	71951	9219	14,7

Джерело: складено та розраховано на підставі фінансової звітності підприємства [9].

### Аналіз майнового стану підприємства

Показники	2018	2019	2020	Абсолютне відхилення +,-	Відносне відхилення %	Абсолютне відхилення +,-	Відносне відхилення %
				2019 до 2018	2019 до 2018	2020 до 2019	2020 до 2019
Вартість всього майна	72115	62732	71951	-9383	-13,01	+9219	14,7
Сума власного капіталу підприємства	27293	27411	26972	+118	0,43	-439	-1,6

Джерело: складено та розраховано на підставі фінансової звітності підприємства [9].

## Сертифікати



## СЕРТИФІКАТ

На систему менеджменту згідно з  
**ISO 45001 : 2018**

Відповідно до процедур TÜV NORD CERT справжнім підтверджується, що

**ПАТ "Київська виробнича компанія "Рapid"**  
Вул. Зрошувальна, 7  
02099, Київ  
Україна

застосовує систему менеджменту згідно із зазначеним стандартом для наступної сфери діяльності:

**Міжнародні перевезення та експедування вантажів, митні та складські послуги,  
технічне обслуговування і ремонт автомобілів, причепів та напівпричепів.**

Реєстраційний номер сертифіката 44 126 15 32 0018	Чинний від 2018-10-26
Звіт про аудит № 3598 1244	Чинний до 2021-10-25
	Первинна сертифікація 2015 (BS OHSAS 18001)

 TÜV NORD CERT GmbH, орган з сертифікації в системі	м. Пловдив, 2018-09-14
--	------------------------

Сертифікація проведена відповідно до затвердженої у TÜV NORD CERT методики аудитування та сертифікації і підлягає періодичним наглядовим аудиторам.

TÜV NORD CERT GmbH	Langemarckstraße 20	45141 Essen	<a href="http://www.tuev-nord-cert.com">www.tuev-nord-cert.com</a>
--------------------	---------------------	-------------	--



Deutsche  
Akkreditierungsstelle  
D-ZM-12007-01-01



# СЕРТИФІКАТ

На систему менеджменту згідно з  
**ISO 14001 : 2015**

Відповідно до процедур TÜV NORD CERT справжнім підтверджується, що

**ПАТ "Київська виробнича компанія "Рapid"**  
Вул. Зрошувальна, 7  
02099, Київ  
Україна

застосовує систему менеджменту згідно із зазначеним стандартом для наступної сфери діяльності:

**Міжнародні перевезення та експедування вантажів, митні та складські послуги,  
технічне обслуговування і ремонт автомобілів, причепів та напівпричепів.**

Реєстраційний номер сертифіката 44 104 15 32 0018  
Звіт про аудит № 3598 1243

Чинний від 2018-10-26  
Чинний до 2021-10-25  
Первинна сертифікація 2015

  
TÜV NORD CERT GmbH, орган з  
сертифікації в системі

м. Пловдив, 2018-09-14

Сертифікація проведена відповідно до затвердженої у TÜV NORD CERT методики аудитування та сертифікації і підлягає періодичним наглядовим аудиторам.

TÜV NORD CERT GmbH

Langemarckstraße 20

45141 Essen

[www.tuev-nord-cert.com](http://www.tuev-nord-cert.com)

