

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

на здобуття освітнього рівня

Магістр

(назва освітнього ступеня)

на тему: Підвищення прибутковості міжнародних вантажних автомобільних перевезень (на прикладі ТОВ "РЕАЛ-М")

Виконала: студент 6 курсу, групи ПКм – 61

спеціальності 051, Економіка

(шифр і назва спеціальності)

Мирослав ЗАНЬКО

(підпис)

(прізвище та ініціали)

Керівник

Дмитро ДМИТРІВ

(підпис)

(прізвище та ініціали)

Нормоконтроль

Олена БЕРЕСТЕЦЬКА

(підпис)

(прізвище та ініціали)

Завідувач кафедри

Дмитро ДМИТРІВ

(підпис)

(прізвище та ініціали)

Рецензент

Сергій СПІВАК

(підпис)

(прізвище та ініціали)

Тернопіль
2023

АНОТАЦІЯ

Занько М., Підвищення прибутковості міжнародних вантажних автомобільних перевезень (на прикладі ТОВ «Реал-М») – Рукопис.

Дослідження на здобуття освітньо-кваліфікаційного рівня магістр за спеціальністю 051 «Економіка» - Тернопільський національний технічний університет імені Івана Пулюя. – Тернопіль. 2023.

Магістерську роботу виконано на 77 аркушах, містить 30 рисунків, 8 таблиць, додатки на 13 сторінках. В ній використано 53 оцифрованих літературних джерела, в більшості наукові статті.

Об’єкт дослідження: господарська діяльність ТОВ «Реал-М».

Предмет дослідження: заходи підвищення прибутковості міжнародних вантажних автомобільних перевезень.

Методи дослідження – спостереження, порівняльний аналіз, фінансовий аналіз, імітаційне моделювання, узагальнення.

У теоретико-методологічному розділі сутність організації та економіки міжнародних вантажних автомобільних перевезень. В аналітично розрахунковому розділі проведено оцінку господарської діяльності ТОВ «Реал-М» за динамікою показників фінансово-економічної звітності та проаналізовано його прибутковість. В проєктно-рекомендаційному розділі проведено математичне моделювання економічних стратегій підвищення прибутковості ТОВ «Реал-М» засобами Microsoft Excel. У четвертому розділі висвітлені питання охорони праці та безпеки у надзвичайних ситуаціях.

Ключові слова: прибутковість, економічні стратегії, міжнародні вантажні автомобільні перевезення, лізинг, економічне обґрунтування.

ANNOTATION

Zanko M., Increasing the profitability of international freight trucking (LLC “REAL-M” as a case study) - Manuscript.

Research for obtaining a master's degree in speciality 051 "Economics" - Ternopil National Technical University named after Ivan Puluj - Ternopil. 2023.

The master's thesis is executed on 77 pages, contains 30 figures, 8 tables, and 13 pages of appendices. It uses 53 digitised literary sources, mostly scientific articles.

Object of research: economic activity of Real-M LLC.

Subject of research: measures to increase the profitability of international road freight transport.

Research methods: observation, comparative analysis, financial analysis, simulation modelling, generalisation.

The theoretical and methodological section describes the essence of the organisation and economics of international road freight transport. The analytical and calculation section assesses the economic activity of Real-M LLC based on the dynamics of financial and economic reporting indicators and analyses its profitability. In the project and recommendation section, the article conducts mathematical modelling of economic strategies for increasing the profitability of Real-M LLC using Microsoft Excel. The fourth section highlights the issues of labour protection and safety in emergency situations.

Keywords: profitability, economic strategies, international road freight transport, leasing, economic feasibility study.

Зміст	стор.
ВСТУП	7
ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНИЙ РОЗДІЛ	10
1.1. Сутність організації та економіки міжнародних вантажних автомобільних перевезень.	10
1.2. Сучасний стан і проблеми вітчизняних автотранспортників, задіяних в галузі міжнародних перевезень вантажів	14
1.3. Перспективи вітчизняних АТП в умовах війни та спаду економіки	22
АНАЛІТИЧНО-РОЗРАХУНКОВИЙ РОЗДІЛ	31
2.1. Загальна характеристика ТОВ «Реал-М»	31
2.2. Аналіз економічної діяльності ТОВ «РЕАЛ-М»	34
2.3. Аналіз динаміки доходів і прибутку ТОВ «Реал-М»	37
2.4. Аналіз проблем та перспектив ТОВ «Реал-М» в умовах воєнного стану	42
ПРОЄКТНО-РЕКОМЕНДАЦІЙНИЙ РОЗДІЛ	47
3.1. Порівняльна характеристика методичних підходів оцінки ефективності лізингу в контексті підвищення прибутковості лізингоодержувача	47
3.2. Моделювання економічних стратегій підвищення прибутковості ТОВ «Реал-М» засобами Microsoft Excel	50
3.3. Економічне обґрунтування методу нарахування амортизації	59
ОХОРОНА ПРАЦІ ТА БЕЗПЕКА У НАДЗВИЧАЙНИХ СИТУАЦІЯХ	66
4.1. Охорона праці на ТОВ «Реал-М»	66
4.2. Забезпечення інженерним захистом персоналу автотранспортного підприємства у разі виникнення надзвичайних ситуацій	68
Висновки	71
Список використаних джерел	74

ВСТУП

Автотранспортна галузь є основою для економічного зростання країни, соціального розвитку і загального процвітання суспільства. Це найбільш ефективна галузь, яка надає можливість пов'язувати підприємства з усіма ринками, просувати торгівлю, створювати нові робочі місця, забезпечувати кращий розподіл матеріальних благ та згуртовувати людей у світі. Будь-який товар, перш ніж потрапити на полиці магазину або в нашу оселю, в певний момент виробничого циклу побував на борту вантажівки.

Сьогодні автомобільний транспорт перевозить в середньому понад 90% вантажів за вартістю та більше 80% від загального обсягу внутрішніх перевезень.

Незважаючи на війну, автотранспортна галузь України демонструє позитивну динаміку, зростають як обсяги перевезень, так і їх частка, яка припадає саме на автомобільний транспорт. Це пов'язано з тим, що із початку війни всі іноземні автомобільні перевізники вийшли з українського ринку, відповідно цю нішу, зайняли вітчизняні транспортники. За даними Асоціації міжнародних автомобільних перевізників України, загальний автопарк вітчизняних підприємств, що працюють в цій галузі, за час війни, зріс більше ніж на 15% і склав на сьогоднішній день більше 52 тисяч вантажівок. Це свідчить про позитивну кон'юнктуру ринку для вітчизняних перевізників та, відповідно, нових можливостей розширення бізнесу.

Однак, вітчизняні перевізники стикаються і з проблемами, які негативно впливають на їх прибутковість, зокрема, перекриття польськими фермерами і перевізниками митних кордонів, що призводить до великих фінансових втрат пов'язаних з простоюванням вантажівок у чергах. Крім цього, систематичне руйнування російськими окупантами, транспортної інфраструктури та складських хабів України, також знижує ефективність роботи вітчизняних перевізників. Тому, наші транспортники, стоять перед багатьма викликами, які необхідно постійно вирішувати застосовуючи інноваційні, подекуди креативні управлінські рішення. В цьому контексті, на допомогу вітчизняним автоперевізникам, повинні прийти наукові методика, які дозволять приймати економічно обґрунтовані управлінські рішення в складних умовах сьогодення.

Метою виконання кваліфікаційної роботи магістра є розробка і обґрунтування заходів підвищення прибутковості міжнародних вантажних автомобільних перевезень вітчизняних автотранспортників, на підставі попереднього вивчення сутності організації та економіки міжнародних вантажних автомобільних перевезень та аналізу господарювання досліджуваного Товариства.

Для досягнення поставленої мети необхідно розв'язати такі завдання:

- вивчити сутність організації та економіки міжнародних вантажних автомобільних перевезень;
- ознайомитись з сучасним станом і проблемами вітчизняних автотранспортників, задіяних в галузі міжнародних перевезень вантажів;
- дослідити потенціал розвитку вітчизняних АТП в умовах війни та спаду економіки;
- провести аналіз господарської діяльності ТОВ «Реал-М» та дати його загальну характеристику;
- проаналізувати динаміку економічних показників ТОВ «Реал-М» за останні роки;
- оцінити динаміку прибутковості досліджуваного Товариства;
- запропонувати дієві заходи з підвищення прибутковості досліджуваного Товариства;
- за допомогою інструментарію математичного моделювання провести економічні обґрунтування заходів з підвищення прибутковості ТОВ «Реал-М».

Предмет дослідження: заходи підвищення прибутковості міжнародних вантажних автомобільних перевезень.

Об'єкт дослідження: господарська діяльність ТОВ «Реал-М».

Методи дослідження – спостереження, порівняльний аналіз, фінансовий аналіз, імітаційне моделювання, узагальнення.

Наукова новизна полягає у вивченні сучасного стану галузі міжнародних автомобільних перевезень вантажів в умовах воєного стану, ґрунтовному аналізі діяльності ТОВ «Реал-М» з формуванням переліку ключових факторів, які в найбільшій мірі впливають на стабільність його функціонування в сучасних

реаліях та здійсненні економічного обґрунтування заходів щодо підвищення прибутковості досліджуваного Товариства.

Структура магістерської роботи. Магістерська робота складається з вступу, чотирьох розділів, висновків, списку використаних джерел та додатків. Загальний обсяг роботи складає 77 сторінок комп'ютерного тексту, містить 30 рисунків, 8 таблиць та 53 літературних джерела.

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНИЙ РОЗДІЛ

1.1. Сутність організації та економіки міжнародних вантажних автомобільних перевезень.

Українська транспортна інфраструктура у її геополітичному розташуванні, займала важливе місце у формуванні коридору між Європою і Азією, однак, з початком війни з російською федерацією, транзитний потенціал фактично втрачено. Тому галузь міжнародних автомобільних перевезень вантажів, станом нараз, переживає складні часи. Визначальна особливість міжнародних перевезень, полягає у перетині державного кордону, що передбачає проходження митних процедур. Це у свою чергу, збільшує витрати на транспортування і час на доставку вантажу.

Попри всі труднощі, сьогодні, в Україні спостерігається зростання обсягів перевезення вантажів в міжнародному сполученні автомобільним транспортом та збільшення кількості відповідних господарюючих суб'єктів і автопарку [26, 35, 38, 52].

Підвищення ефективності міжнародних автомобільних перевезень, привертає увагу науковців, які досліджують підвищення як технічної так і економічної ефективності транспортних процесів.

Теоретичні засади організації, управління та економіки міжнародних перевезень висвітлені в працях Донченка О., Іщенка Н., Козіної К., Галкіна А, Турченюка М. [21, 27, 27, 35, 43].

Дослідженням ринку міжнародних перевезень та перспективам його розвитку в Україні присвячені праці Антощишиної Н., Болдовської К., Болквадзе Н., Вовк О., Волинець Л., Дзуліт З., Дуни Н., Ковальнової М., Македона В., Найші Н., Науменка А., Остапенка Т. Посонського С., Стасюка О., Якайтиса І. [2, 6, 7, 9, 11, 16, 23, 29, 34, 36, 37, 40, 44, 47, 53].

Пошуку шляхів зменшення витрат міжнародних перевезень та покращенню системи їх обліку, присвятили свої праці Бондарев С., Вовк В., Воскресенська Т., Даньків Й., Жураковська І., Ковальчук С., Прокудін Г., Чернецька О. [5, 8, 10, 15, 24, 30, 45, 46, 50].

Розробкою методичних підходів забезпечення підвищення ефективності і прибутковості міжнародних автомобільних перевезень займались Ананко І., Горбачова П., Дмитрів Д., Дорош А., Охота В., Харчук О., Швець В. [1, 13, 14, 17, 18, 19, 20, 22, 41, 49, 51].

Практично всі наукові дослідження згаданих авторів, проводились без врахування умов сьогодення, а саме війни, яка суттєво впливає на формування нових чинників впливу на ефективність економіки і організації міжнародних вантажних автомобільних перевезень.

Визначальну роль в організації та дотриманні принципів здійснення міжнародних вантажних автомобільних перевезень відводиться Асоціації міжнародних автомобільних перевізників України (АсМАП України).

Створена 1991 року, Асоціація міжнародних автомобільних перевізників України сьогодні це:

- близько 3000 учасників Асоціації,
- більше ніж 30000 автотранспортних засобів,
- понад 100000 робочих місць,
- більше 56 % об'ємів імпорتنих перевезень автомобільним транспортом до майже 50 країн світу [3].

Завдяки членству у Міжнародному союзі автомобільного транспорту (МСАТ/ IRU), АсМАП України визнано всіма 180-ма членами МСАТ у 74 країнах світу. АсМАП України:

- забезпечує дотримання умов Конвенції МДП 1975 року (TIR Convention) на території України;
- виступає уповноваженим органом МСАТ щодо видачі книжок МДП вітчизняним перевізникам, контролює стан їх використання та повернення, організовує їх облік і зберігання;
- надає перевізникам послуги юридичного характеру, роз'яснює положення митної Конвенції МДП 1975 року та інших нормативних документів, митного законодавства, вимог МСАТ, внутрішніх нормативних актів Асоціації, які містять правила переміщення вантажів за системою МДП;

- здійснює захист прав та законних інтересів вітчизняних автоперевізників у суді;

- бере участь в удосконаленні правової бази та формуванні транспортної політики, у підготовці проєктів законодавчих і нормативних актів.

Крім іншого, Асоціація здійснює збір та узагальнення інформації щодо умов здійснення перевезень вантажів і пасажирів в інших країнах, вивчає й поширює досвід ефективності виконання міжнародних автоперевезень, співпрацює з міжнародними організаціями та державними органами влади.

АсМАП України представляє інтереси вітчизняних автомобільних перевізників і відстоює їх права у МСАТ та інших міжнародних організаціях, з метою розвитку ділових стосунків залучає своїх членів до участі в заходах, які проводяться органами державної влади, МСАТ, національними та іноземними організаціями.

Організаційною основою АсМАП України є її Статут, який закріпив демократичну структуру управління (рис. 1.1).

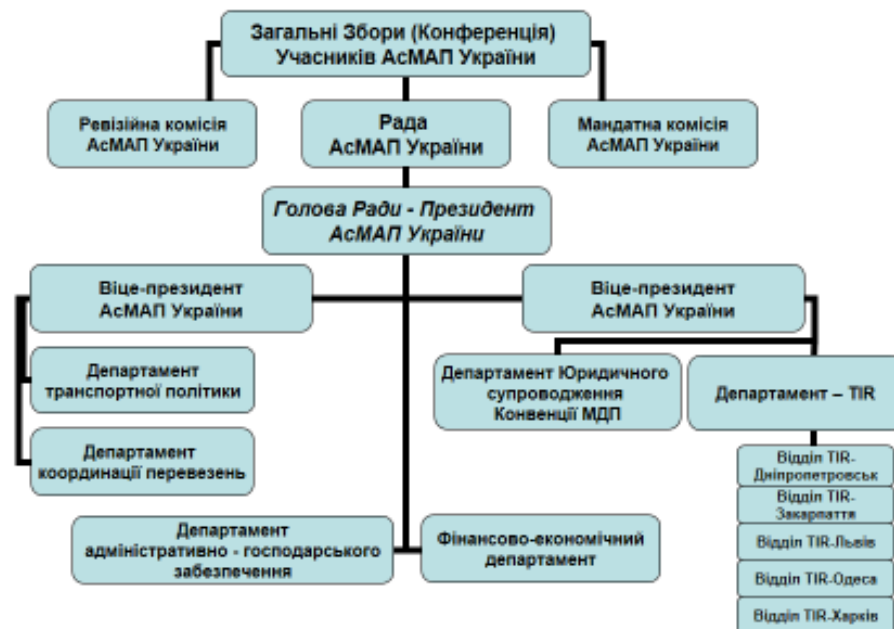


Рис. 1.1. Структура управління АсМАП України [3]

З метою оперативного вирішення питань, надання практичної допомоги з організації міжнародних автомобільних перевезень тощо, у регіонах створюються об'єднання перевізників, що обирають Раду регіону та Голову Ради регіону. Він є Членом Ради АсМАП України і представляє інтереси регіону (рис. 1.2).



Рис. 1.2. Регіональні представництва АсМАП України [3]

Значна увага приділяється зростанню професійного рівня учасників Асоціації. У січні 2001 року АсМАП України створено Навчально-консультаційний центр (НКЦ), сертифікований Академією МСАТ. Сьогодні НКЦ, єдиний в Україні, має акредитацію Академії МСАТ з підготовки менеджерів і фахівців національних та міжнародних пасажирських і вантажних автоперевезень, розвиває національну систему якісної професійної підготовки та підвищення компетентності автоперевізників, сприяє їх конкурентоспроможності на міжнародному ринку, проводить навчання керівників і менеджерів за програмою «Міжнародні автомобільні перевезення вантажів і пасажирів» із виданням диплому Академії МСАТ.

З метою забезпечення оперативної інформаційної підтримки учасників реалізується інтернет-проект «гарячої лінії» на веб-сайті Асоціації www.asmap.org.ua (близько 1000 запитань і відповідей щорічно). Створено телеграм-канал АсМАП України, сторінка Асоціації у Фейсбук, ютуб-канал «АсМАП-інформ», де щотижнево виходить телепередача «УкрАвтоКонтинент».

Учасниками АсМАП України станом на 01 квітня 2023 року використовується 30492 транспортних засобів. При цьому, не зважаючи на критичний стан української економіки, приріст сучасних автотранспортних засобів (Євро -б) склав понад 1300 одиниць, що відбулося за рахунок придбання нових і заміни застарілих моторних транспортних засобів нижчих стандартів на більш безпечні.

1.2. Сучасний стан і проблеми вітчизняних автотранспортників, задіяних в галузі міжнародних перевезень вантажів

Після віроломного нападу росії на суверенну Україну більшість транспортних компаній тимчасово призупинили свою діяльність і зосередили основну увагу виключно на вирішенні оперативних завдань за окремими одиницями транспорту.

Якщо комплексно розглядати проблеми, з якими зіткнулися українські автоперевізники в умовах повномасштабної війни, їх доцільно розділити на три групи: оперативні (перший тиждень війни), тактичні (пов'язані з ліквідацією наслідків військових дій) та стратегічні (пов'язані з низькою ефективністю транспортної інфраструктури України).

Оперативні проблеми українських автоперевізників, які можна віднести до першого тижня війни, були пов'язані з тим, що складнощі кожного окремо взятого водія визначалася його місцезнаходженням. Виникла гостра необхідність, здійснення координації дій водіїв вантажівок, які опинилися або під обстрілами, або заблокованими на шосе, яким проходила колона військової техніки окупанта, або на територіях, що знаходяться під загрозою окупації, або опинилися заручниками в росії, а також багатьох інших виняткових ситуацій. І кожна така ситуація вимагала від менеджерів транспортних компаній, прийняття

зважених рішень щодо забезпечення безпеки життя та здоров'я водія та збереження вантажу.

Сучасна історія автомобільних перевезень вантажів не має дієвих рекомендацій щодо дій логіста або водія в раптово створених небезпечних ситуаціях на територіях проходження військових дій. Припинення транспортного сполучення з районами активних боїв, як головна рекомендація є наслідком. А що робити під час обстрілу, коли водій перебуває у шоківому стані та його дії не піддаються логічному поясненню, методичних рекомендацій не існує. Найбільш поширене словосполучення у цьому контексті звучить: «дійте за обставинами». А різні обставини, які ми розуміємо, вимагають індивідуального підходу та відповідного рівня критичного мислення, насамперед управлінського персоналу, який має оперативно надавати водієві обґрунтовані вказівки.

Українські менеджери транспортних компаній, в умовах підвищеної загрози життю водія, приймали рішення, які, в першу чергу гарантували його безпеку, а вже у другу – збереження вантажівки та вантажу. Завдяки своєчасності наданих управлінських вказівок вдалося зберегти життя сотень водіїв, які опинилися в небезпечних ситуаціях.

Тактичні проблеми українських транспортно-логістичних компаній виникають щодня, як наслідок комплектування української армії військовослужбовцями, руйнувань транспортної інфраструктури внаслідок обстрілів та окупації українських територій російськими військами.

Встановлення військового стану в Україні призвело до того, що в перші тижні війни тисячі добровольців вирушили до військових підрозділів, і в їх числі велика кількість працівників транспортної галузі. У зв'язку з цим, транспортні компанії стали відчувати дефіцит у кадрах, а саме у менеджерах середньої ланки, у логістах та у водіях вантажівок. На сьогодні, у Центральній та Західній Україні ця проблема зникла у зв'язку з тим, що вакантні місця займають логісти та водії, які евакуювались з районів активних бойових дій на Сході та Півдні України.

У перші два місяці війни повністю припинився імпорт товарів в Україну. Іноземні постачальники та перевізники відмовилися від рейсів на територію

України, а українські вантажівки, що знаходяться на території Євросоюзу, не могли знайти попутних вантажів у зворотному напрямку. Виходом із критичної ситуації, з ліквідації холостого пробігу для українських перевізників, частково стали гуманітарні та військові вантажі, які формували у країнах Євросоюзу, а також вантажі, які авіаційним та морським шляхом доставлялися до європейських портів із США, Канади та Австралії. Транспортування таких вантажів дозволило українським перевізникам відшкодувати вартість палива для повернення в Україну.

Частково розморозка імпорту відбулася в середині квітня, коли відомий бренд з виробництва прохолодних напоїв замовив понад сотню вантажівок для доставки своєї продукції на територію України. Це замовлення миттєво призвело до встановлення високих ставок на перевезення вантажів в Україну і було першим масштабним імпортом з початку війни. Згодом, інші відомі торговельні марки наслідували цей приклад і відновили постачання своєї продукції в Україну, створюючи передумови для здійснення вигідних автомобільних перевезень вантажів за високими ставками на доставку, які збільшилися більш ніж у два рази.

Щоденні обстріли української території російськими військами призводять до масштабних руйнувань складської та транспортної інфраструктури. Триває ліквідація рухомого складу українських автоперевізників, за неофіційною інформацією, російська армія вже знищила тисячі цивільних вантажівок. На окупованих територіях процвітають крадіжки вантажівок, офісного та сервісного обладнання транспортних компаній та приватних підприємців.

Через масові обстріли російського агресора, зруйновані і продовжують руйнуватися тисячі кілометрів автомобільних доріг місцевого та міжнародного сполучення, а також автомобільні мости, що мають стратегічно важливе значення. Зокрема, серйозні пошкодження зазнали мости через річки та магістральні дороги, що пов'язують Центр, Захід та Схід України (найбільші руйнування зазнали траси Львів – Київ та Київ – Харків). Така ситуація викликає

необхідність щоденного коригування маршрутів проходження вантажівок і призводить до подорожчання перевезень.

На початку квітня, внаслідок ракетного обстрілу російськими окупантами, зруйновано найбільший у країні нафтопереробний завод у місті Кременчук, а за 140 днів війни, підірвано понад 20 нафтобаз по всій території України, що призвело до паливної кризи на українському ринку нафтопродуктів. Автопідприємства, які не мали власних запасів палива, змушені були зупинити свою роботу. Однак, завдяки нашим західним партнерам, забезпечення України паливом було відновлено в відносно короткі терміни.

Третій блок стратегічних проблем зумовлений невідповідністю складської та транспортної інфраструктури України до різкого збільшення навантажень на логістичні хаби, шляхопроводи та прикордонні пропускні пункти.

Коли російські війська розбомбили великі логістичні хаби в центрі України, оголилася проблема, пов'язана з тим, що найбільший хаб в Україні – 70–80% усіх професійних складських площ, знаходився в одному місці – у Київській області. Тут було зосереджено від 1,8 до 2,2 мільйонів квадратних метрів професійних складів, які орендували тисячі торговельних компаній. Зосередження великих складських площ в одному районі показало вразливість такого рішення в контексті забезпечення стабільності ланцюгів постачання. Через постійні загрози обстрілів, орендарі складських приміщень на території Київської області, стали масово перевозити запаси своїх товарів, що вціліли після бомбардувань, на склади Західної України. Відбувся колосальний відтік товарів у Західні області, де такого обсягу складських площ немає в принципі. Складів не вистачало, а ті, які фірмам вдалося орендувати, поступалися Київським складам площею, організацією простору та рівнем обслуговування.

Альтернативне морському, транспортне сполучення з Європейським союзом наземним транспортом, так само як і у випадку з логістичними хабами, виявилось не готовим до різкого зростання навантаження на транспортну систему. У мирний час, щомісячний обсяг вантажів, що доставлявся морським шляхом, становив 6 – 7 мільйонів тонн. Після блокування російськими

агресорами українських морських портів, цей вантажообіг прийняли на себе річковий, залізничний та автомобільний види транспорту, які максимально змогли перекрити лише 1,5 мільйона тонн вантажів на місяць. Дефіцит вантажообігу, що утворився, пов'язаний з нерозвиненістю річкового сполучення, невідповідністю ширини колії залізниць України та Європи, низькою пропускною спроможністю автомобільних доріг і прикордонних пунктів пропуску.

Особливо виразно, низька пропускна спроможність, проявилася на прикладі прикордонних автомобільних пунктів пропуску, у яких виникнення великих черг вантажівок, особливо у перші місяці війни, було зумовлено ситуативними перевантаженнями. Ці перевантаження пропускних пунктів були викликані масовим виїздом українців на особистому транспорті, проходженням колон бензовозів під час нафтової кризи та ввезенням легкових автомобілів, для яких український уряд тимчасово встановив нульове розмитнення. На пунктах пропуску, на яких у мирний час водій вантажівки міг простояти максимум до півтори доби, у воєнний час він витрачав до 7, а іноді до 10 діб. На сьогоднішній день великі черги вантажівок на прикордонних пунктах пропуску утворюються через вивезення великих партій агропродукції, зокрема зерна, яке неможливо переправити морським шляхом.

5 вересня польські перевізники заблокували доступ до митного пункту пропуску Дорогуськ (прикордонний пункт пропуску Ягодин-Дорогуськ) і погрожували перекрити ще щонайменше два прикордонні пункти пропуску.

Польські перевізники заявили, що акція протесту триватиме доти, доки не будуть виконані їхні вимоги, а саме:

- 1) відновлення дозвільних документів для українських перевізників, тобто скасування угоди про "транспортний безвіз" для України;
- 2) забезпечення цілодобового фітосанітарного та ветеринарного контролю;
- 3) повернення з України порожніх вантажівок окремою смугою без черги.

Що стосується першої вимоги, то її практично неможливо скасувати в односторонньому порядку, оскільки рішення ухвалювали колегіально всі учасники Європейського Союзу.

З другою вимогою польських протестувальників згодні й українські перевізники, оскільки з моменту підписання угоди про "транспортний безвіз", польські фітосанітарні та ветеринарні служби стали працювати значно повільніше. Якщо до підписання угоди, польські фітосанітарні та ветеринарні служби обслуговували близько 80 вантажівок на добу, то після підписання договору цей показник впав до 12-25 вантажівок. Водночас кількість працівників українських фітосанітарних і ветеринарних служб було збільшено в 1,5 раза, що дало змогу зменшити час перевірки однієї вантажівки до 10-15 хвилин. Відповідно порушилася синхронність у роботі українських і польських фітосанітарних служб, що й призвело до створення масових черг вантажних автомобілів.

З початком збільшення експорту сільськогосподарської продукції, зокрема зерна, з України, закупівельні ціни на польське зерно почали знижуватися, а польські елеватори стали переповнятися зерном польських фермерів. Крім того, за останні два місяці ціни на ріпак у Польщі впали майже в 1,5 раза, до 592 євро за тонну. А половина сільськогосподарської продукції, яка проходить фітосанітарний контроль, - це ріпак, що йде з України транзитом в інші країни для виробництва біопалива. Українська сторона виступила з пропозицією не перевіряти цю продукцію, а пломбувати вантажівки і без проміжного огляду відправляти їх у пункти призначення. За даними Міністерства аграрної політики та продовольства України, у квітні, автотранспортом було експортовано 91 тисячу тонн агропродукції, а в серпні цей показник уже становив 551 тисячу тонн.

Стає очевидним зиск від сповільнення роботи польських фітосанітарних і ветеринарних служб для Міністерства сільського господарства та розвитку сільських районів Польщі, якому вони підпорядковуються. Польща не може накласти обмеження на Україну, оскільки Євросоюз скасував усі обмеження на торгівлю. Однак, затримки продовольства на кордоні, можуть підігравати

польським фермерам і захищати їх від конкуренції з українськими виробниками, які продають свою продукцію з дисконтом. Також треба відзначити той факт, що виникає суперечність у дотриманні польською стороною одного з пунктів підписаної угоди про "транспортний безвіз", в якому скасовується зупинка експорту української сільськогосподарської продукції через митні пункти пропуску вантажівок.

Третя вимога польських перевізників про організацію окремої колії для порожніх вантажівок, що повертаються, була тимчасово задоволена, але надалі ситуація почала погіршуватися через обурення водіїв вантажівок з комерційним вантажем із загальної черги. Це було пов'язано з тим, що вантажівкам із гуманітарною допомогою, яка проходила швидкий огляд, порівняно з перевіркою комерційного вантажу на в'їзді в Україну, та окремо виділена для них колія у зворотному напрямку, забезпечували можливість здійснити кілька рейсів, тоді як українські перевізники з експортною агропродукцією простоювали у чергах.

Протест польських перевізників, пов'язаний із перекриттям митного переходу, призвів до утворення 54-кілометрової черги вантажівок на пункті пропуску Дорогуськ (за годину польські протестувальники пропускали одну вантажівку на в'їзд в Україну і одну на виїзд). Крім того, блокування прикордонного пункту завдало великих збитків нашим перевізникам і експортерам, оскільки через прикордонний пункт пропуску "Ягодин-Дорогуськ" виїжджає майже 40% усього експорту в польському напрямку. За даними митної служби України, збитки українських перевізників та аграріїв становили до 60 млн. гривень на добу (близько 1,5 мільйонів євро). Калькуляцію збитків сформували витрати на паливо, амортизаційні відрахування, зарплата водія, в сумі близько 100 євро і штрафи до 400 євро за добу запізнення до замовників. У середньому, за словами більшості опитаних перевізників, збиток на одну вантажівку становив 250-300 євро на добу.

10 листопада російські окупаційні війська розпочали масовані ракетні обстріли об'єктів енергетичної інфраструктури України. Внаслідок цих обстрілів, на сьогоднішній день, Україна втратила від 40 до 50% енергетичних

потужностей. У зв'язку з необхідністю часткового забезпечення електроенергією всієї території України було введено відповідні графіки вимкнення і подачі електроенергії. Вимкнення електроенергії негативно позначилося на роботі всіх, без винятку організацій і підприємств України. Функціонування транспортних підприємств і робота прикордонних пунктів пропуску також погіршилися у зв'язку з гострим дефіцитом електроенергії, що виник. Зокрема, виникли великі проблеми з електронним документообігом і функціонуванням впроваджуваної електронної черги, оскільки від електроживлення вимикалися відповідні сервери та їхня робота припинялася, спричиняючи створення черг автомобільного транспорту на прикордонних пунктах пропуску.

Для більш точного аналізу проблем українських автоперевізників в умовах війни потрібно дослідити статистичні дані. Але на жаль, інформація, що знаходиться в доступі, недостатньо достовірна або засекречена з об'єктивних причин.

Проблеми вітчизняних перевізників можна звести до наступних:

1. великі черги вантажних автомобілів перед пунктами пропуску на західному кордоні України;

2. не коректна робота еЧерги на МАПП Ягодин, що з однієї сторони приводить до уповільнення руху вантажного транспорту через кордон, а з іншої сторони створює передумови для корупційних дій працівників Укртрансбезпеки;

3. відсутність можливості забезпечити виконання вимоги ЄУТР (час праці та відпочинку водіїв), заміну водія (Ст.191 Митного Кодексу), ввезення придбаних ТЗ через норми постанови КМУ №57 від 03.03.57 в частині правил перетину державного кордону в умовах військового стану (можливість перетину кордону - 1 водій на вантажному ТЗ та 2 на автобусі через реєстрацію в системі «ШЛЯХ»);

4. відсутність реального механізму бронювання персоналу в рамках нещодавно прийнятої ПКМУ від 27.01.2023 №76;

5. відсутність логічного співвідношення заходів державного контролю із реальними умовами функціонування галузі в умовах військового стану.

6. Відміна спрощеної процедури ліцензування міжнародних автоперевезень. Заборона таких перевезень вантажівками євро3 в нижче.

Підбиваючи підсумки аналізу проблем українських автоперевізників, можна констатувати, що в умовах повномасштабної війни неможливо забезпечити повноцінне функціонування транспортних компаній через високий рівень ризиків.

1.3. Перспективи вітчизняних АТП в умовах війни та спаду економіки

Уряд України спільно з європейськими та американськими партнерами, шукають шляхи вчасного забезпечення України усім необхідним, як для потреб української армії, так і функціонування української економіки. У цьому контексті, одним із найважливіших завдань є відновлення та збільшення потужностей логістичних ланцюгів поставок, які частково або повністю були розбалансовані внаслідок руйнування російськими окупантами транспортної інфраструктури та блокування морських портів України. Велика роль у забезпеченні логістики поставок, на сучасному етапі, відводиться вантажному автомобільному транспорту.

Через блокування морських портів України, з яких на експорт відправлялася більша частина сільськогосподарської продукції, виникла необхідність переорієнтації експортних потоків сільськогосподарської продукції на автомобільний транспорт і автомобільну інфраструктуру. Хоча, в результаті підписаної домовленості про розблокування морських портів України, вдалося частково відновити експорт агропродукції морським шляхом, але його обсяги значно менші за довоєнні показники. Крім того, російська сторона постійно саботує цей процес, що проявляється в умисному затягуванні часу перевірки вантажів морських суден, а це призводить до вимушених затримок процесу транспортування. Тому актуальність використання автомобільного транспорту для експорту української агропромислової продукції зберігається.

У зв'язку з частковим переключенням поставок сільськогосподарської продукції з морського на автомобільний транспорт, різко збільшилося

навантаження на автомобільну інфраструктуру і, зокрема, на пропускну здатність митних пунктів пропуску. Виходячи з проблем, що виникли і спричинили перевантаження транспортної інфраструктури, Європейські партнери підписали з українською стороною низку важливих угод, спрямованих на спрощення митних процедур і, як наслідок, на можливість збільшення потужності логістичних ланцюгів поставок вантажним автомобільним транспортом.

29 червня делегатами України та Європейського союзу було підписано угоду про ліберизацію перевезень з України, так званий "транспортний безвіз". Згідно з підписаною угодою, українські перевізники отримали низку переваг, які мали спростити перетин кордонів з країнами ЄС, а саме:

- скасовано дозвільні документи на здійснення двосторонніх та транзитних перевезень до країн Європейського Союзу;
- виключено зупинку експорту української продукції через митні пункти пропуску вантажівок;
- спрощено визнання водійських документів (власників водійських прав, виданих Україною, звільняють від вимоги мати міжнародне водійське посвідчення);
- налагоджено співпрацю між Україною та Євросоюзом з метою запобігання та боротьби з шахрайством і підробкою водійських документів;
- дію договору поширено на всю територію Європейського союзу;
- термін дії угоди 1 рік, з можливістю продовження виходячи з тривалості воєнних дій.

За результатами 2022 року автотранспорт забезпечив збільшення експортно-імпортних операцій на понад, як 35% до 2021 року. При цьому в 2021 році здійснювали міжнародні вантажні перевезення приблизно 45 тисяч ТЗ, а в 2023 – понад 52 тисячі.

Слід зазначити, що до моменту підписання "транспортного безвізу", питання прикордонного співробітництва між Україною та Польщею, у вирішенні проблем міжнародних вантажних перевезень, досягали консенсусу. Приміром, на початку червня, міністрами інфраструктури двох країн було ухвалено рішення

про те, що пункт пропуску "Ягодин-Дорогуськ" обслуговуватиме виключно вантажівки. За пропозицією Асоціації міжнародних автомобільних перевізників України, для спецавтомобілів і вантажівок з нафтопродуктами виділили окрему смугу. Ухвалені рішення дали змогу тимчасово зменшити простої в чергах з п'яти до однієї доби. На сьогоднішній день переговори про співпрацю щодо поліпшення роботи прикордонних пунктів пропуску між польською та українськими сторонами зазнають значних труднощів, які в окремих випадках переростають у взаємні звинувачення в саботажі.

Також, необхідно враховувати той факт, що польські перевізники побоюються посилення конкурентних позицій українських колег на ринку міжнародних перевезень вантажів, зокрема в Європейському союзі. І хоча, можливості сучасного автопарку польських перевізників у кількості 300 тисяч вантажівок не можна порівняти з 52 тисячами машин українського автопарку, але приріст останнього на 15% за 7 місяців, викликає в польських перевізників обґрунтоване занепокоєння.

1 жовтня для України набули чинності положення Конвенції про процедуру спільного транзиту, так званий "митний безвіз", що дало змогу здійснювати міжнародне перевезення вантажів з 35-ма іншими країнами-учасниками за одним транзитним документом. Схема транспортування товарів з пункту завантаження до пункту вивантаження, максимально спростилася і виражалася як 1 транспорт - 1 декларація - 1 гарантія. Крім того, українські митники отримали доступ до всієї бази даних митної статистики країн-учасниць конвенції (зокрема, походження товару, його характеристика і ціна, відправник і одержувач та інші дані).

Участь України в Конвенції, має однозначно спричинити поліпшення роботи українських митних пунктів пропуску, мінімізацію ризиків і запобігання корупційним проявам за рахунок забезпечення прозорості в роботі митних структур.

"Митний безвіз" поки що не дав відчутних результатів, які виражаються у збільшенні кількості, спрощенні та прискоренні митних операцій. За три місяці дії положень Конвенції, було укладено трохи більше 100 декларацій!

Найімовірніше, це пояснюється тим, що на сьогодні не багато міжнародних страхових компаній наважуються працювати в країні, в якій триває повномасштабна війна.

31 жовтня, з метою оптимізації руху вантажного транспорту на кордоні, тільки на пункті пропуску Ягодин-Дорогуськ, у тестовому режимі, запустили систему електронної черги. Впровадження цієї системи на всіх пунктах пропуску повинно в майбутньому забезпечити мінімізацію черг вантажівок, оскільки кожен водій точно знатиме свій час прибуття на прикордонний пункт пропуску, а отже, час простою транспорту буде зведено до мінімуму. Однак, масовані ракетні обстріли, про які буде згадано нижче, призвели до збою в роботі системи електронної черги. Також, водії вантажівок, які перебувають у загальній черзі, скаржаться, що після реєстрації в електронній черзі, їхній час прибуття очікується через 7-10 днів. Виникає питання, що їм робити весь цей час, якщо вони вже перебувають за кілька кілометрів від пункту пропуску? Особливо, з огляду на той факт, що вздовж багатокілометрової черги вантажівок, не обладнано туалети і не встановлено смітники.

На сьогоднішній момент, практично всі пункти пропуску обладнані дизельними або бензиновими генераторами, які забезпечують автономну роботу митних пунктів, під час централізованого відключення електропостачання відповідних регіонів. Однак, попередні збої в системі тестованої електронної черги призвели до ще більшого збільшення загальної черги вантажівок.

За даними державної служби України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпеки), з 25 грудня, проїзд вантажного транспорту на пункті пропуску Ягодин-Дорогуськ, здійснюватиметься виключно за записом в електронній черзі. Проїзд вантажівок із продукцією, що підлягає фітосанітарному та ветеринарному контролю, у режимі електронної черги стартував 27 грудня. Динаміка черг вантажівок перед найбільш завантаженими прикордонними пунктами пропуску України з Польщею, "Ягодин - Дорогуськ" і "Рава-Руська - Хребенне", після вересневого блокування польськими перевізниками, демонструє середні показники на рівні 300-500 вантажівок (рисунок 1.3). Такі показники можна порівняти з узгодженими до війни

показниками Меморандуму про забезпечення ритмічності пропускних операцій у частині, що стосується оптимальної кількості транспортних засобів, які приймаються контролюючими службами України та Польщі за період однієї зміни. Однак, слід зазначити, що показники інтенсивності 300 (Ягодин-Дорогуськ) і 150 (Рава-Руська - Хребенне) вантажних автомобілів, зазначені в Меморандумі, сьогодні втратили актуальність. Це пов'язано з тим, що на сьогоднішній день відсутня синхронність у тривалості перевірки вантажівок, між українськими та польськими митними службами.

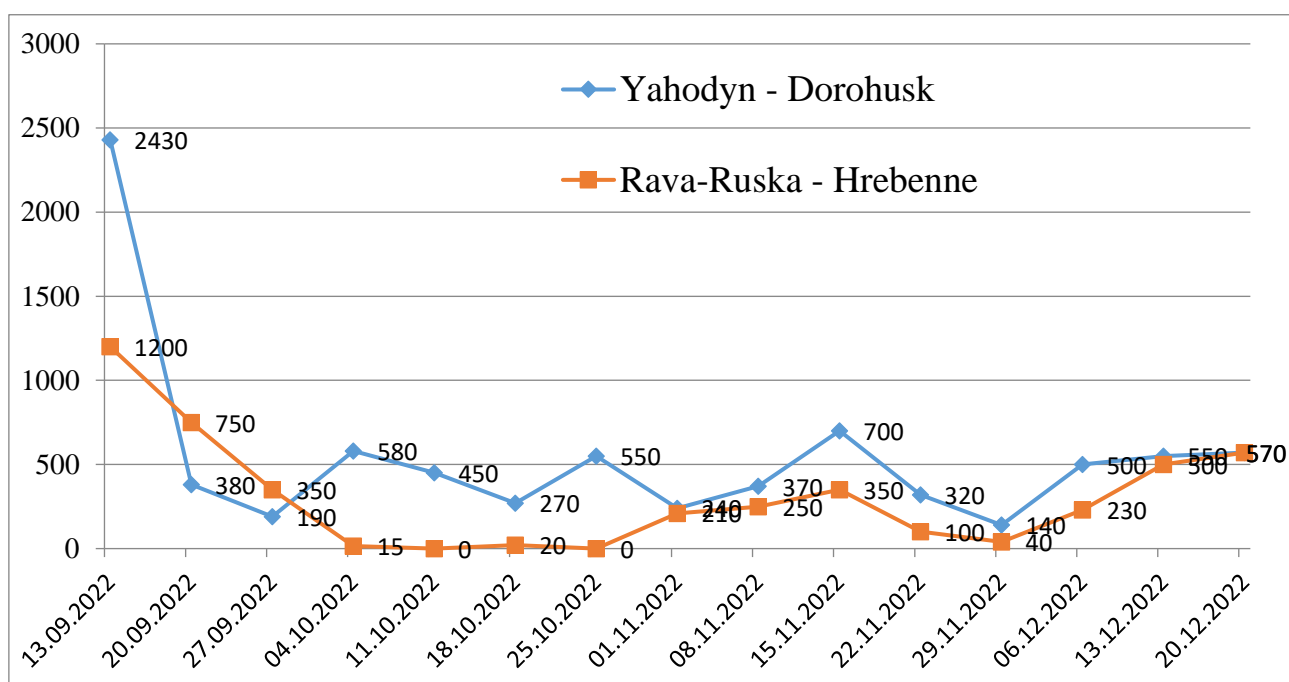


Рис. 1.3. Кількість вантажівок перед найбільш завантаженими прикордонними пунктами пропуску України з Польщею, "Ягодин - Дорогуськ" і "Рава-Руська-Хребенне"

Вжиті європейськими партнерами заходи щодо підтримки експорту української продукції призвели до можливості збільшення його обсягу і, особливо, збільшення експорту сільськогосподарської продукції. Крім того, на ринку міжнародних вантажних перевезень склалася сприятлива ситуація для розвитку українських транспортно-логістичних компаній.

Велике значення у збільшенні можливостей українських перевізників, також мають показники фінансової вигоди. З кінця другого місяця, від початку війни, тарифні ставки на перевезення вантажів автомобільним транспортом у

міжнародному сполученні істотно збільшилися порівняно з показниками довоєнного часу. У квітні - на початку травня, тарифні ставки на ввезення вантажів в Україну збільшилися в 3, а в окремих випадках і в 5 разів, порівняно з аналогічними показниками 2021 року. Приміром, тарифна ставка на доставку вантажу з українського міста Львів до польського міста Люблін (218 км), до війни становила від 250 до 300 євро, а в перші місяці війни вона вже сягнула від 2100 до 2500 євро, на сьогодні цей показник перебуває на рівні 1300-1500 євро. Цікавий факт щодо транспортування автомобільним транспортом сільськогосподарських вантажів полягає в тому, що їхня ціна інколи може дорівнювати або бути меншою за витрати на їхнє перевезення. Приміром, ціна транспортування 22 тонн кукурудзи з міста Київ до портів Балтійських країн приблизно становить 2500-2700 євро, або 120 євро за тонну, що відповідає закупівельним цінам на кукурудзу в північних областях України.

Збільшення тарифних ставок на перевезення вантажів з України і в Україну, спостерігаються по відношенню до всіх країн Європейського Союзу та Азії. Така динаміка викликає неабиякий інтерес у середовищі підприємницької спільноти щодо доцільності інвестування транспортної галузі України.

Український уряд, в особі Міністерства інфраструктури, також вживає заходів, які сприяють збільшенню можливостей українських перевізників. З введенням воєнного стану на території України, чоловікам - громадянам України у віці від 18 до 60 років, був заборонений виїзд з території країни. Відповідно, під цю категорію потрапили практично всі водії, які працювали на перевезеннях у міжнародному сполученні. **17 березня** було впроваджено інформаційну систему "Шлях", яка дає змогу прикордонникам за лічені секунди проводити перевірку особи водіїв віком 18-60 років, яким дозволено виїжджати за кордон по гуманітарну допомогу, а також е-декларацію для гуманітарних вантажів, що прискорює ввезення вантажів на територію України та сприяє зменшенню черг на митних пунктах.

На сьогодні сформувані кінцеві висновки про вплив вжитих нашими партнерами заходів щодо спрощення процесу міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом важко з кількох причин. По-перше, з початку війни,

в Україні статистичні показники міжнародних вантажопотоків у широкому доступі практично не оновлюються, у більшості випадків вони датуються січнем 2022 року, тобто до початку війни. По-друге, проміжок часу, який минув від початку дії підписаних угод - відносно невеликий. По-третє, є факти часткової невідповідності офіційних статистичних даних митної служби України та даних, отриманих безпосередньо від перевізників. По-четверте, аналізу піддавалася тільки інформація щодо дійсних членів Асоціації міжнародних автомобільних перевізників України, а міжнародні рейси можуть здійснювати не тільки члени цієї організації.

Тому, на сьогоднішній день, можна підбити тільки проміжні підсумки результативності підписаних угод і констатувати фактичні зміни в секторі міжнародних вантажних автомобільних перевезень.

Усі, без винятку перевізники, які працюють у міжнародному сполученні, позитивно оцінюють скасування дозвільних документів на здійснення двосторонніх і транзитних перевезень до країн Європейського Союзу, прописане в "транспортному безвізі". Українські перевізники відзначають скорочення бюрократичних процедур; ліквідацію корупційних проявів, пов'язаних з отриманням дозволів; відносного вирівнювання конкурентних переваг по відношенню до колег-перевізників Європейського Союзу, які здійснюють рейси Європою без дозвільних документів.

Склад українського вантажного автопарку, задіяного в доставці вантажів у міжнародному сполученні, за даними Асоціації міжнародних автомобільних перевезень, збільшився з 45 до 52 тисяч вантажівок (приріст 15,5% за 7 місяців 2022 року).

Позитивну динаміку демонструють обсяги продажів нових комерційних автомобілів. Найкращі показники продажів вантажівок у грудні 2022 року відносно грудня попереднього року зафіксовано у компаній Volvo (+446,7%), Scania (+147,6), DAF (+61,1%) і Renault (+57,1%). І хоча, загальний показник продажів комерційних автомобілів скоротився в грудні поточного року по відношенню до аналогічного показника 2021 року в два рази, це пов'язано з передсвятковим періодом, коли ділова активність падає у всіх секторах

економіки. Якщо, наприклад, аналізувати співвідношення кількості продажів вантажівок за листопад 2022 року до даних 2021 року, то кількість зареєстрованих нових комерційних автомобілів зростає на 85,5%.

За даними Міністерства інфраструктури України, "транспортний безвіз" посприяв збільшенню товарообігу, зокрема, за липень-вересень 2022 року, порівняно з квітнем-червнем, фізичний обсяг експорту вантажів збільшився на 54%, а імпорту - на 67%, що в грошовому еквіваленті відповідно склало: експорт вантажів збільшився на 3,3%, а імпорт - на 38%.

Від початку дії "транспортного безвізу", збільшилася кількість автоперевізників, які перетинають державний кордон України в напрямку Європейського Союзу. За липень-серпень кількість автоперевізників порівняно з травнем-червнем поточного року збільшилася на 21%, а порівняно з аналогічним періодом попереднього року приріст становив 44%. Також, перевізники на 32% більше разів стали перетинати державний кордон України.

Щомісячний приріст обсягу експорту сільськогосподарської продукції автомобільним транспортом з України коливається від 40 до 60%, залежно від ефективності роботи морського трафіку та впливу форсмажорних обставин, пов'язаних з військовими діями.

Виходячи з поставлених завдань нарощування потужності логістичних ланцюгів поставок, отриманих від упроваджених інституційних механізмів, наданих нашими партнерами, можна окреслити такі заходи, які сприятимуть розвитку міжнародних вантажних автомобільних перевезень в Україні:

1) систематизувати кількісні показники, що характеризують динаміку міжнародних вантажних автомобільних перевезень;

2) збільшити пропускну спроможність митних пунктів пропуску вантажівок, за рахунок збільшення кількості смуг і впровадження інформаційної системи електронних черг;

3) збільшити площі обладнаних стоянок для вантажівок перед митними пунктами пропуску;

4) оперативно здійснити ремонт дорожнього полотна, особливо на трасах міжнародного значення;

5) організувати логістичні хаби в прикордонних областях західної України, зокрема для зберігання сільськогосподарської продукції;

6) за рахунок впровадження інформаційних систем, забезпечити прозорість роботи митних служб;

7) максимально сприяти налагодженню роботи сервісних служб, пов'язаних з підготовкою супровідних документів на міжнародні вантажі;

8) підвищити рівень знань перевізників щодо чинних процедур перетину митних пунктів пропуску.

Нові геополітичні виклики вимагають нових підходів у забезпеченні розміщення логістичних хабів необхідної місткості, пропускної спроможності шляхопроводів та пунктів пропуску та, головне, відповідного рівня безпеки.

АНАЛІТИЧНО-РОЗРАХУНКОВИЙ РОЗДІЛ

2.1. Загальна характеристика ТОВ «Реал-М»

Об'єктом дослідження роботи є ТОВ «Реал-М», яке займається перевезенням вантажів у тентованих напівпричепках у внутрішньому і міжнародному сполученні і є членом АСМАП України. Товариство розташоване у м. Тернопіль, за адресою вул. Гайова 45. Керівником Товариства є Кузик Мирон Павлович.

Контрагент РЕАЛ-М зареєстрований 19.05.2000 за юридичною адресою Україна, Тернопільська обл., м. Тернопіль, вул. Гайова, будинок 45. Розмір статутного капіталу складає 747250,00 грн. На момент останнього оновлення даних 01.10.2023, Товариство не перебуває в процесі припинення діяльності [39].

ТОВ "Реал-М" заснована в травні 2000-го року спеціалізується на перевезенні вантажів у тентованих напівпричепках. Основним видом діяльності ТОВ «Реал-М», у відповідності до КВЕД (класифікатор видів економічної діяльності) є 49.41 Вантажний автомобільний транспорт, а до інших видів діяльності досліджуваного Товариства відносяться:

- 45.11 Торгівля автомобілями та легковими автотранспортними засобами
- 46.19 Діяльність посередників у торгівлі товарами широкого асортименту
- 46.90 Неспеціалізована оптова торгівля.

Згідно класифікатора організаційно-правової форми господарювання, досліджуваний суб'єкт господарювання являється Товариством з обмеженою відповідальністю (ТОВ). ТОВ – це суб'єкт господарювання, статутний капітал якого, розподілений на пропорційні частки, розмір яких зафіксований у статуті. У своїй діяльності Товариство керується Господарським та Цивільним кодексами України, а також Законом України «Про товариства з обмеженою та додатковою відповідальністю».

Відповідно до Закону, ТОВ є юридичною особою і видом господарських товариств, яка підлягає державній реєстрації, яка діє за статутом, а кількість його учасників не обмежується, та може складати одну особу. Статутний капітал сформований з часток його засновників, виражених у національній валюті та

підлягає оплаті до 6 місяців з дня державної реєстрації. Вищим ієрархічним органом управління ТОВ є загальні збори засновників, яким звітується виконавчий орган, що забезпечує поточне управління, який у свою чергу, контролюється наглядовою радою.

Засновниками ТОВ «Реал-М» є Кузик М.П. - розмір внеску до статутного фонду: 597800 грн. (частка 80,00%) і Кузик Г.В. - розмір внеску до статутного фонду: 149450 грн. (частка 20,00%).

Основною особливістю ТОВ є те, що учасники несуть відповідальність за зобов'язання пропорційно до часток їх внесків до статутного фонду.

Перевагами товариств з обмеженою відповідальністю а наступні:

- засновниками Товариства можуть юридичні та фізичні особи, як резиденти, так і нерезиденти;
- розмір статутного капіталу, що наповнюється за зручними умовами не обмежений;
- можливо зареєструвати Товариство тільки з одним учасником;
- лінійна система управління, що забезпечує оперативність та однозначність прийняття рішень;
- може утворювати філії та засновувати дочірні підприємства всередині країни та за її межами;
- може утворювати об'єднання з іншими суб'єктами господарювання;
- немає обов'язкових вимог подання звітності, затверджених на законодавчому рівні;
- відсутня необхідність у додаткових витратах, які пов'язані з обліком та операціями з акціями;
- вільний вихід з Товариства та передача власної частки засновникам, що залишаються.

Досліджуване ТОВ «Реал-М» відноситься до малих за розміром підприємств. Організаційна структура управління Товариства є лінійною (рис. 2.1), між структурними елементами якої, існують лише одноканальні взаємодії, відповідно кожен працівник має одного керівника, який здійснює виконання всіх функцій з управління Товариством. До переваг такої організаційної структури

можна віднести оперативність і однозначність прийняття рішень, відсутність неузгодженості, а до недоліків наявність висококомпетентного керівника за всіма напрямками діяльності Товариства, що, як показує практика, в більшості випадків є неможливим і призводить до прийняття помилкових рішень.

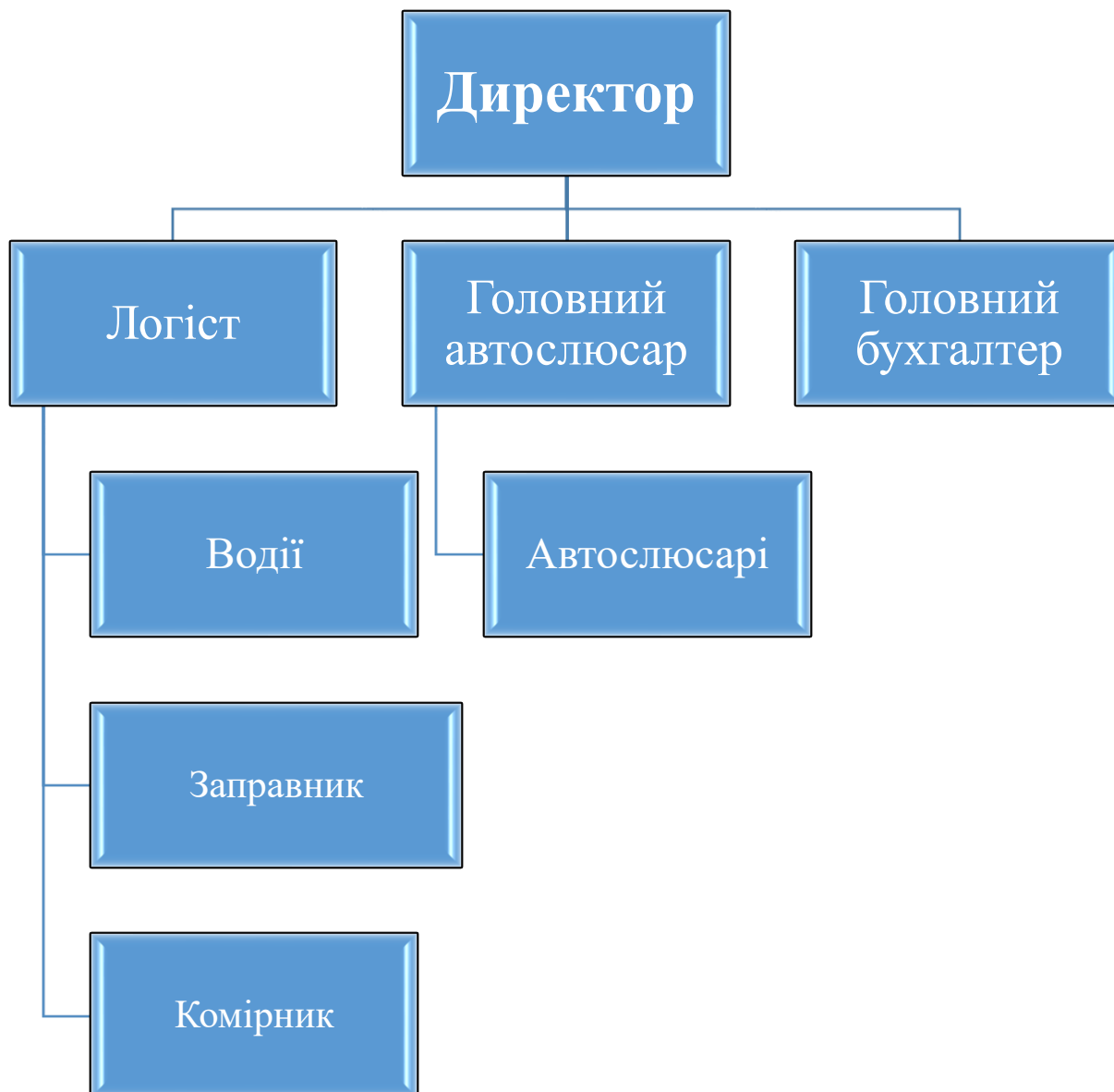


Рис. 2.1. Організаційна структура управління ТОВ «Реал-М»

У структурі компанії є ремонтна майстерня, в якій проводиться більшість видів ремонтних робіт. У разі необхідності проведення складних ремонтів, вантажівки відправляють у фірмові сервісні центри. Також на території Товариства встановлена цистерна на 20 тон пального, що неодноразово підтверджувало доцільність такого рішення, зокрема у часи дефіциту пального та різкого зростання цін на нього.

2.2. Аналіз економічної діяльності ТОВ «РЕАЛ-М»

Оцінку фінансово-економічної діяльності досліджуваного ТОВ «Реал-М», доцільно проводити вивчаючи динаміку відповідних показників за останні роки. Під час проходження практики за темою кваліфікаційної роботи, доступними даними фінансово-економічної звітності були показники за 2019-2022 роки та за перший квартал 2023 року які зафіксовані в балансах та звітах про фінансові результати (додаток А1-А4).

З метою зручності проведення аналізу динаміки показників за роками, побудуємо зведену таблицю (табл. 2.1) показників балансу за останні чотири роки, побудуємо відповідні діаграми та простежимо абсолютні та відносні зміни показників.

Таблиця 2.1

Показники балансу ТОВ «Реал-М» за 2019-2022 р. (тис. грн.)

Показники	роки				відхилення (2019/2022)	
	2019	2020	2021	2022	абс.	відносне
1	2	3	4	5	6	7
I. Необоротні активи						
Незавершені капітальні інвестиції	4	4	4	4	-	-
Основні засоби:	3348,6	3306	3095,9	7517,7	4169,1	124,5
первісна вартість	7151,6	7463,4	7944,3	13356,4	6204,8	86,76
знос	-3803	-4157,4	-4848,4	-5838,7	2035,7	53,53
Інші необоротні активи	4,3	4,3	4,3	4,3	-	-
Усього за розділом I	3356,9	3314,3	3104,2	7526	4169,1	124,2
II. Оборотні активи						
Запаси	93,3	33	90,8	1,3	-	-
Дебіторська заборгованість за товари, роботи, послуги	732,6	818,1	1155,7	954	221,4	30,2
Дебіторська заборгованість за розрахунками з бюджетом	92,9	131,7	166,3	1614,3	1521,4	-
Інша поточна дебіторська заборгованість	10,3	3,5	-	28	17,7	171,8
Гроші та їх еквіваленти	473	1139,4	1480,7	423,2	-49,8	-10,5
Інші оборотні активи						
усього за розділом II	1402,1	2125,7	2893,5	3020,8	1618,7	115,5
Баланс	4759	5440	5997,7	10546,8	5787,8	121,6

1	2	3	4	5	6	7
I. Власний капітал						
Зареєстрований (пайовий) капітал	747,3	747,3	747,3	747,3	-	-
нерозподілений прибуток	3642,4	4290,2	4822,2	8529,7	4887,3	134,2
усього за розділом I	4389,7	5037,5	5569,5	9277	4887,3	111,3
III. Поточні зобов'язання						
Поточна кредиторська заборгованість за:						
товари, роботи, послуги	44,8	106,1	78,5	73	28,2	62,9
рахунками з бюджетом	44,9	156,2	147,8	402,2	357,3	795,8
в тому числі з податку на прибуток	39,2	142,2	116,8	363,8	324,6	828,1
розрахунками зі страхування	2,3	14,7	17,5	30,2	27,9	-
розрахунками з оплати праці	25,4	63,5	85,2	117,1	91,7	361
Інші поточні зобов'язання	251,9	62	99,2	647,3	395,4	156,9
Усього за розділом III	369,3	402,5	428,2	1269,8	900,5	243,8
Баланс	4759	5440	5997,7	10546,8	5787,8	121,6

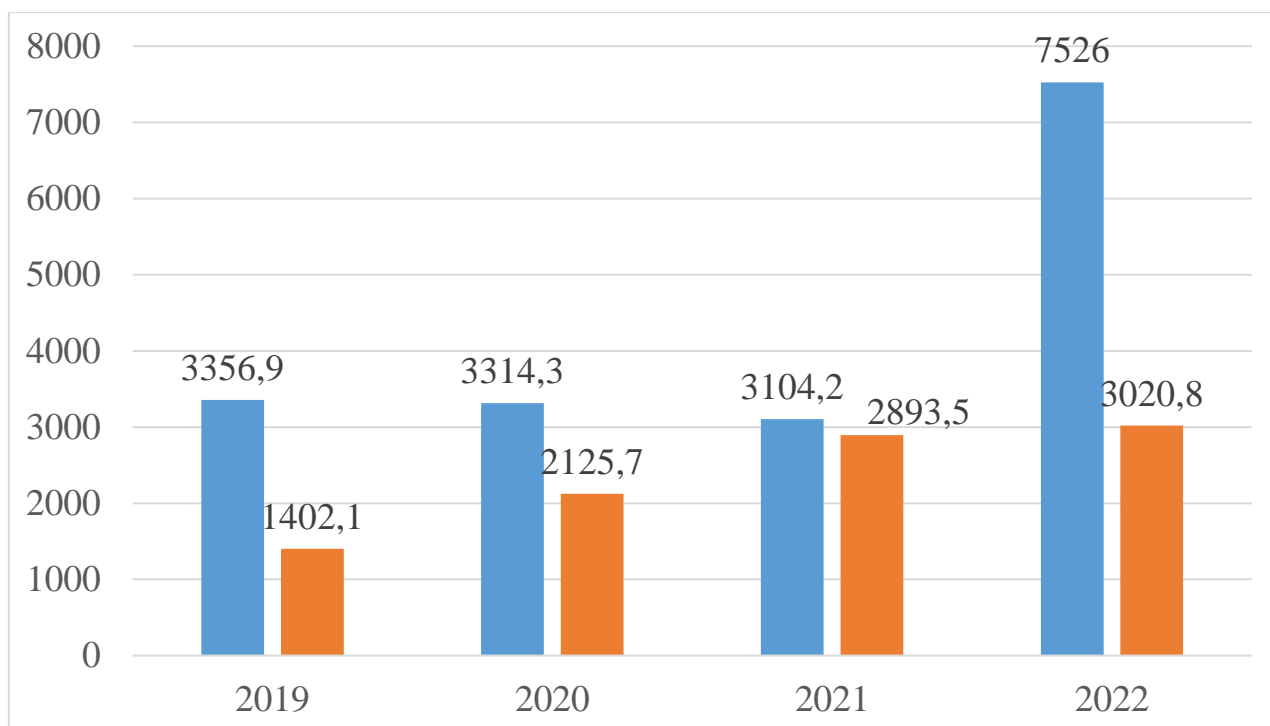


Рис. 2.2. Динаміка необоротних і оборотних активів ТОВ «Реал-М» за 2019-2022 рр., (тис. грн.).

Протягом останніх чотирьох років спостерігається зростання розмірів оборотних активів з 1402,1 тис. грн. у 2019 до 3020,8 тис. грн. у 2022 році (рис. 2.2). Також, за цей період, більше ніж у два рази збільшились необоротні активи, що пов'язано з придбанням ТОВ «Реал-М» у 2022 році, чотирьох уживаних вантажівок марки Renault.

Слід зауважити, що рентабельність активів протягом 2020- 2021 років мала від'ємне значення (рис. 2.3), що було пов'язано із практичною зупинкою діяльності Товариства в цей період. У зв'язку із обмеженнями що передбачали заходи, щодо запобігання поширенню коронавірусної інфекції, багато підприємств, у тому числі і досліджуване, змушені були частково призупинити свою діяльність.

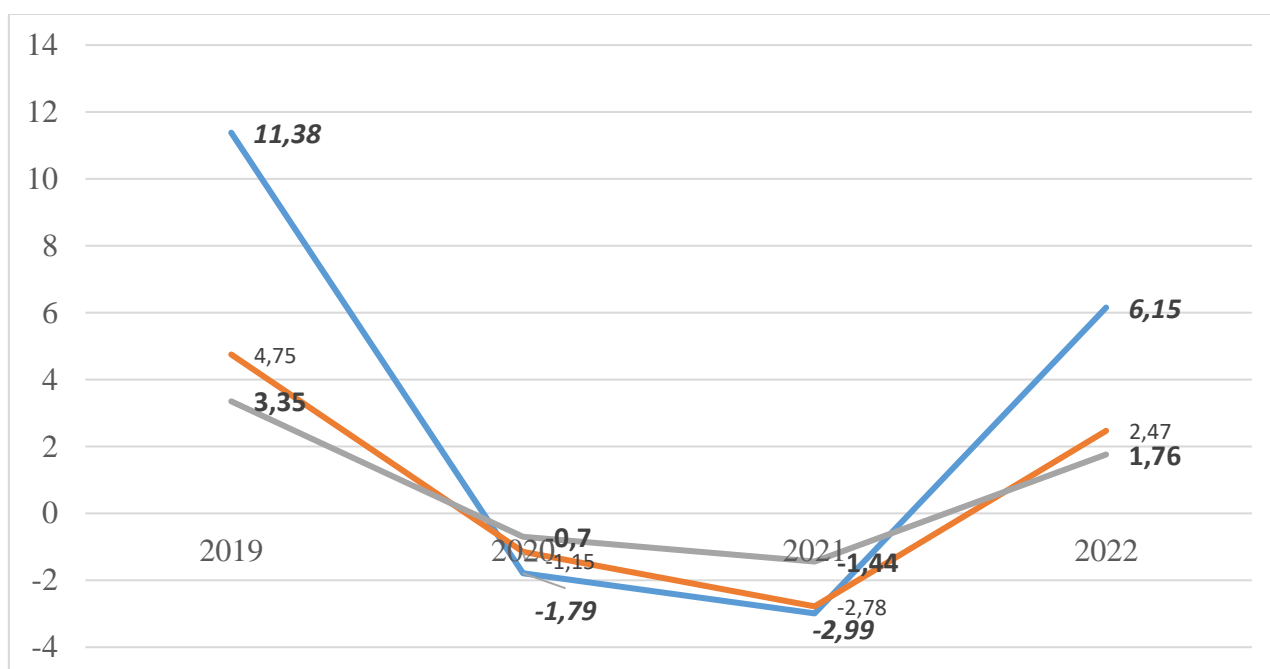


Рис. 2.3. Динаміка рентабельності активів ТОВ «Реал-М» за 2019-2022 рр., (%).

У 2022 році незважаючи на війну, рентабельність активів мала позитивні значення, відповідно рентабельність оборотних активів склала 6,15%, рентабельність необоротних активів – 2,47, загальна рентабельність активів – 1,76%. Зростання рентабельності в цей період, пояснюється збільшенням попиту на міжнародні перевезення вантажів в Україну та відповідне підняття тарифних ставок, чим і скористалось ТОВ «Реал-М».

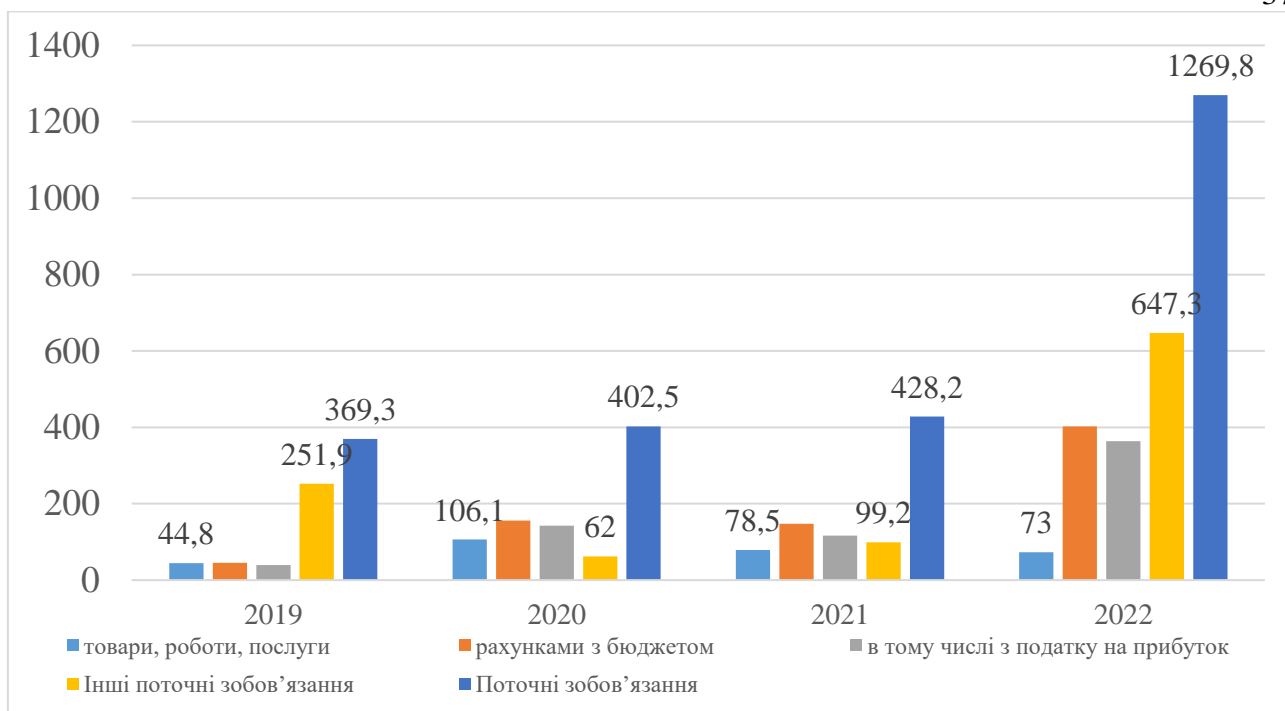


Рис. 2.4. Динаміка поточних зобов'язань ТОВ «Реал-М» за 2019-2022 рр., (тис. грн.).

Спостерігаються негативні тенденції у збільшенні поточних зобов'язань ТОВ «Реал-М» протягом досліджуваного періоду, більше ніж у три рази у 2022 році у порівнянні з 2019 (рис. 2.4). Якщо у 2019 році розмір поточних зобов'язань складав 369,3 тис. грн., то вже у 2022 році ця величина становила 1269,8 тис. грн. Як пояснили ситуацію у Товаристві, збільшення поточних зобов'язань, обумовлене зростанням боргів замовників, які невчасно оплачують надані транспортні послуги, а це у свою чергу призводить до дефіциту фінансових ресурсів у самій компанії. Такі негативні тенденції не мають системного характеру і на 2023 рік заплановано вживання необхідних заходів що дозволять скоротити як заборгованість перед компанією, так і поточні зобов'язання за статтями балансу.

2.3. Аналіз динаміки доходів і прибутку ТОВ «Реал-М»

Протягом досліджуваного періоду, першого кварталу 2019-2023 років, у динаміці результуючих фінансових показників не спостерігається закономірності (табл. 2.2). Вплив непрогнозованих зовнішніх факторів

пов'язаних з пандемією коронавірусної хвороби у 2020-2021 роках і триваючою війною суттєво вплинули на статті доходів ТОВ «Реал-М».

Таблиця 2.2

Показники фінансової звітності ТОВ «Реал-М» за перший квартал 2019-2023 рр. (тис. грн.)

Показники	Роки					відхилення (2019/2023)	
	2019	2020	2021	2022	2023	абс.	відносне
Чистий дохід від реалізації продукції	2705,5	2107,7	2689,8	2106,3	6671	3965,5	146,6
Інші операційні доходи	-	9,2	70,1	63,7	63,6	-	-
Інші доходи	92,2	-	-	-	-	-	-
Разом доходи	2797,7	2116,9	2759,9	2170	6734,6	3936,9	140,7
Собівартість реалізованої продукції	-2495,5	-2023,2	-2517,4	-1835,5	-5429,3	2933,8	117,6
Інші операційні витрати	-107,7	-131,7	-328,9	-	-	-	-
Інші витрати	-	-	-	-107,9	-174,2	-	-
Разом витрати	-2603,2	-2154,9	-2846,3	-1943,4	-5603,5	3000,3	115,3
Фінансовий результат до оподаткування	194,5	-38	-86,4	226,6	1131,1	936,6	481,5
Податок на прибуток	-35	-	-	-40,8	-203,6	168,6	481,7
Чистий прибуток	159,5	-38	-86,4	185,8	927,5	768	481,5
Рентабельність, %	6,39	-1,88	-3,43	10,12	17,08	10,69	167,3

Чистий дохід від реалізації продукції ТОВ "Реал-М" у першому кварталі 2023 року сягнув 6671 тис. грн., що майже у 2,5 рази більше аналогічного показника 2019 року (рис.2.5).

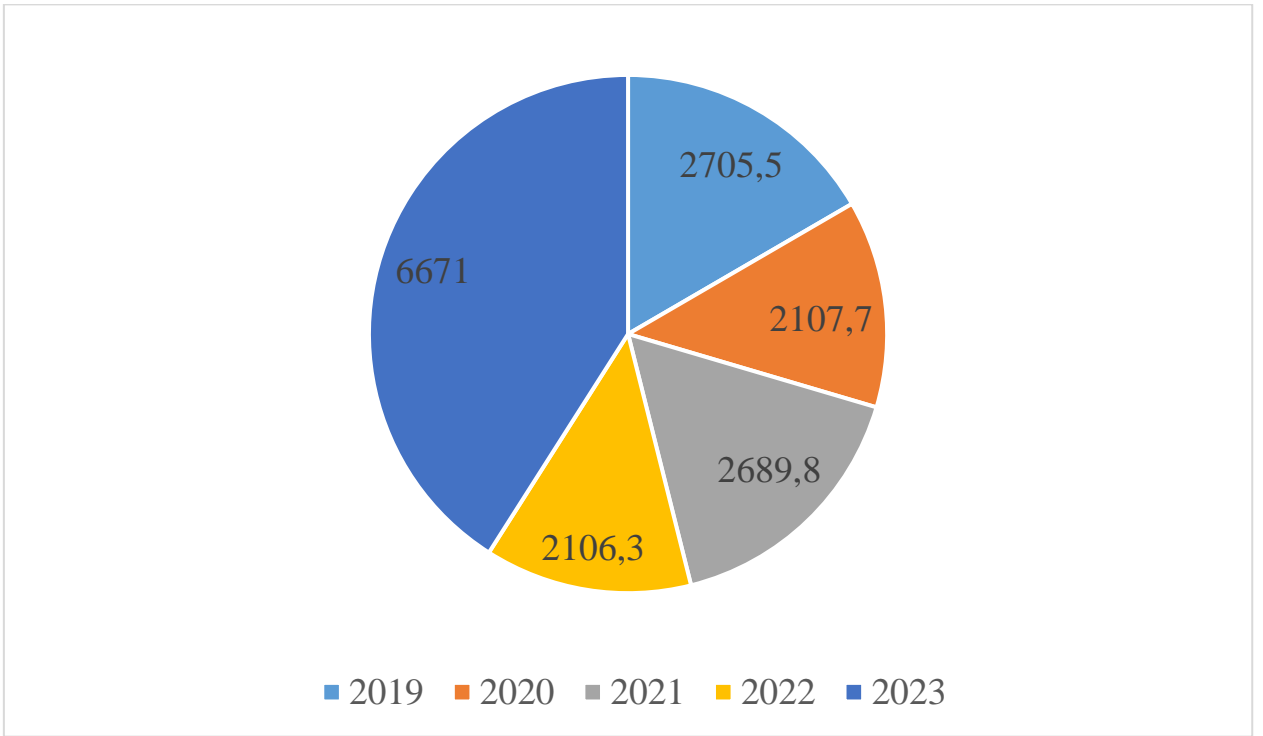


Рис. 2.5. Динаміка чистого доходу від реалізації продукції ТОВ "Реал-М" за перший квартал 2019-2023, (тис. грн.)

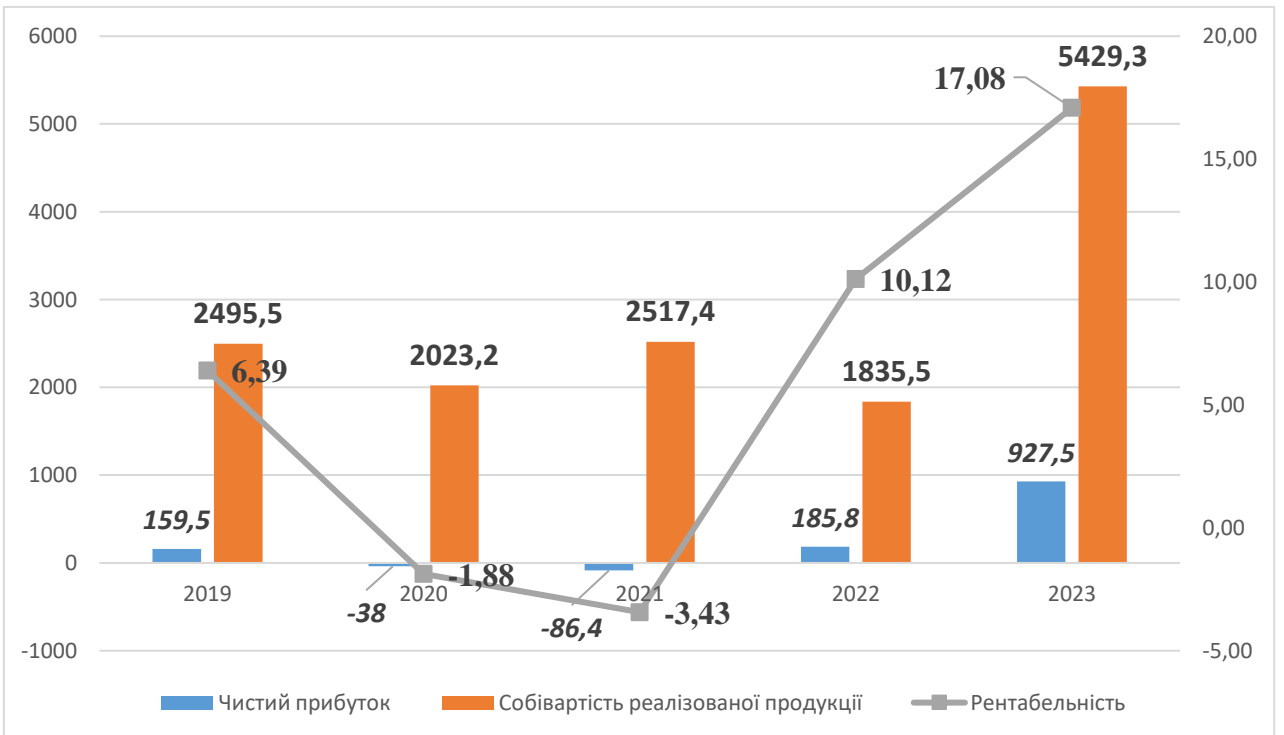


Рис. 2.6. Динаміка чистого прибутку, собівартості наданих послуг та рентабельності перевезень ТОВ "Реал-М" за перший квартал 2019-2023, (тис. грн., %)

В першому кварталі 2023 року зафіксовано рекордне значення чистого прибутку за останні п'ять років, у розмірі 927,5 тис. грн. (рис. 2.6). Після понесених збитків 38 тис. грн. у 2020 році і 86,4 тис. грн. у 2021 році, вихід на прибутковість позитивно характеризує сучасний фінансовий стан досліджуваного Товариства. Більше ніж у 2,7 рази зросла рентабельність перевезень у 2023 році, порівняно з аналогічним показником 2019 року і склала 17,08%.

Таблиця 2.3.

Показники фінансової звітності ТОВ «Реал-М» за перший квартал 2019-2022 рр. (тис. грн.)

Показники	роки				відхилення (2022/2019)	
	2019	2020	2021	2022	абс.	відносне
1	2	3	4	5	6	7
Чистий дохід від реалізації продукції	10490,1	9815,1	10529,9	20956,5	10466,4	99,77
Інші операційні доходи	413,2	160,3	135,9	270,2	-143	-34,6
Разом доходи	10903,3	9975,4	10665,8	21226,7	10323,4	94,7
Собівартість реалізованої продукції	-9536,9	-8545,8	-8846,2	-15734,4	6197,5	64,9
Інші операційні витрати	-482	-639,6	-1170,8	-971	489	101,5
Разом витрати	-10018,9	-9185,4	-10017	-16705,4	6686,5	66,7
Фінансовий результат до оподаткування	884,4	790	648,8	4521,3	3636,9	411,2
Податок на прибуток	-159,2	-142,2	-116,8	-813,8	654,6	411,2
Чистий прибуток	725,2	647,8	532	3707,5	2982,3	411,2

Якщо аналізувати доступні дані звітності ТОВ «Реал-М» за повні фінансові роки, то можна спостерігати, що навіть у складних умовах, спричинених зовнішніми впливами, Товариству вдалося зберігати прибутковість та поступово підвищувати рентабельність перевезень (табл. 2.3, рис. 2.7). У 2022 році чистий прибуток становив 3707,5 тис. грн., що майже у п'ять разів перевищує аналогічний показник 2019 року. Рентабельність перевезень Товариства у 2022 склала 23,56%, що у 3 рази більше аналогічного показника 2019 року більше і майже у 4 рази більше показника 2021 року.

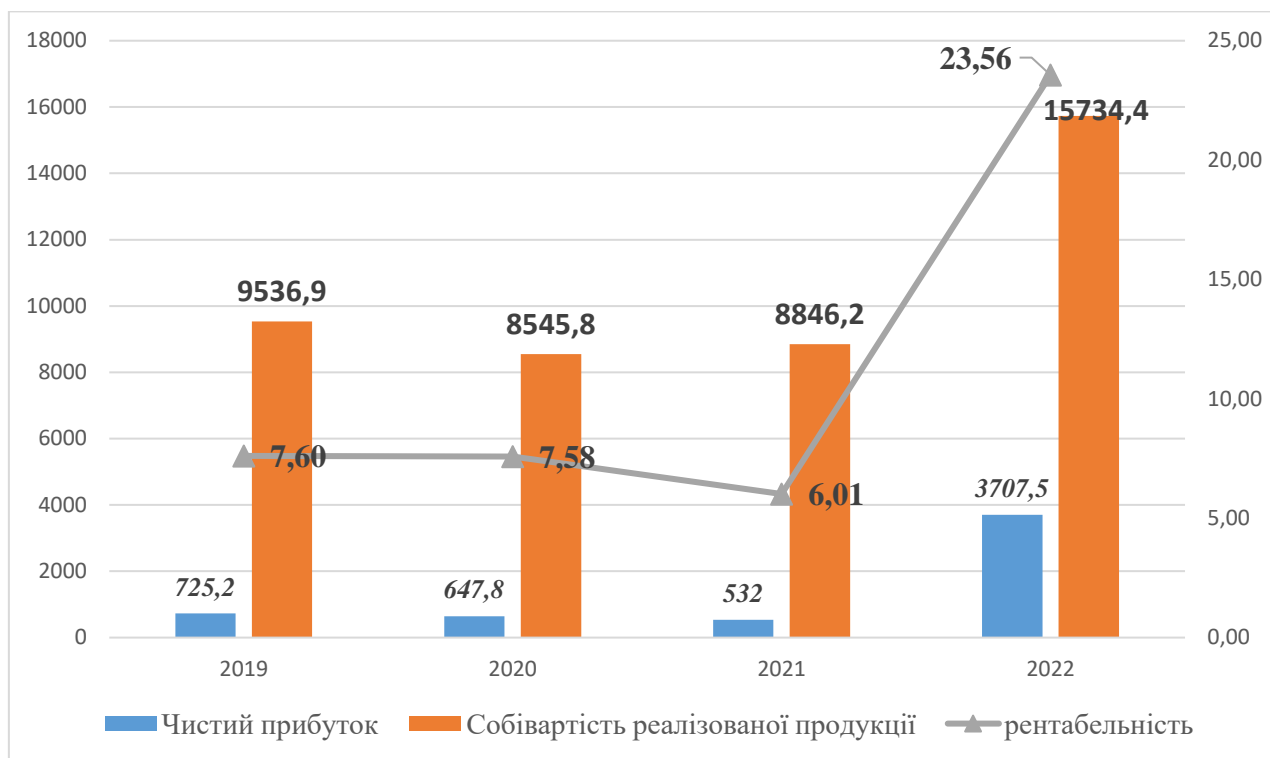


Рис. 2.7. Динаміка чистого прибутку, собівартості наданих послуг та рентабельності перевезень ТОВ "Реал-М" за 2019-2023, (тис. грн., %)

Проведений аналіз динаміки фінансово-економічних показників діяльності ТОВ «Реал-М», продемонстрував їх позитивні тенденції загалом, однак їх зміна протягом досліджуваного періоду відбувалась незакономірно, що унеможлиблює побудову адекватної прогностичної моделі прибутковості. Крім того, неможливо передбачити потенційні ризики, обумовлені триваючою війною, які однозначно, будуть суттєво впливати на ефективність діяльності досліджуваного Товариства. Відсутність закономірностей у зміні фінансово-економічних показників, в основному, обумовлена впливом зовнішніх факторів, які було неможливо спрогнозувати, а тому компанія під час пандемії коронавірусу і у перші місяці війни практично призупиняла свою господарську діяльність і сфокусувалась на перевезенні озброєння і гуманітарних вантажів. Разом з тим, за даними фінансової звітності, протягом 2019-2022 років, ТОВ «Реал-М» залишалось прибутковим і зараз зафіксовано стабілізацію фінансово-економічної ситуації. Можна стверджувати, що ТОВ «Реал-М» станом на перший квартал 2023 року має позитивну динаміку фінансових показників і

перебуває у стані стабілізації свого основного виду діяльності – міжнародних перевезень вантажів.

2.4. Аналіз проблем та перспектив ТОВ «Реал-М» в умовах воєнного стану

Більшу частку ринку міжнародних автомобільних перевезень вантажів в Україні займають транспортні компанії з чисельністю автопарку, що складає 10-20 вантажівок. Тому від ефективності функціонування таких компаній істотно залежать обсяги експортно-імпорتنих операцій України і відповідно надходження валютної виручки до бюджету країни. В умовах повномасштабної війни з Російською Федерацією, забезпечення ефективної роботи транспортних компаній є одним із пріоритетних завдань, зокрема в контексті забезпечення української армії необхідними ресурсами.

Автопарк ТОВ «Реал-М» на момент заснування становили три автомобілі, що відповідали вимогам ЄВРО1. Вантажівки компанії здійснювали внутрішні та міжнародні рейси, зокрема, до Австрії, Польщі, Німеччини та Росії. Більшу частину перевезень здійснювали завдяки співпраці з німецькою компанією LKW Walter і з австрійською компанією Condor Speditions-Transport GmbH&Co. На сьогодні автопарк компанії складають 17 вантажівок марок Volvo FH, Renault Magnum, Renault Premium і Renault T, з яких 12 відповідають вимогам ЄВРО5 і 5 вантажівок відповідають вимогам ЄВРО 6. До війни в автопарку було 18 вантажівок, але одну вантажівку було безоплатно передано на потреби армії і зараз вона обслуговує одну з українських військових частин.

На початку війни, основне завдання ТОВ «Реал-М» розглядалося в максимальному сприянні українській армії. Рейси, які здійснювали вантажівки компанії в перші місяці війни, були пов'язані з перевезенням військової та гуманітарної допомоги, яку наші партнери передавали на потреби збройних сил України. Загалом, компанія здійснила близько сотні рейсів, що забезпечило доставку в Україну тисяч тонн вантажів, необхідних для нашої армії. Перевезення здійснювалися за рахунок компанії, за винятком заправки вантажівок, яку забезпечували партнери України!

Після понесених збитків у 2020-2021 роках, через запроваджені обмеження, пов'язані із запобіганням поширенню коронавірусної інфекції COVID-19, з 2022 року компанія стала прибутковою. Це пов'язано з тим, що з початку повномасштабної війни, іноземні перевізники повністю відмовилися від рейсів в Україну, і цю нішу зайняли виключно українські перевізники, зокрема й компанія «Реал-М». Крім того, з квітня по жовтень 2022 року, ставки на перевезення вантажів в Україну збільшилися в кілька разів. На сьогоднішній день ситуація сильно погіршилася, у зв'язку з обмеженнями на експорт сільськогосподарської продукції з України, які впровадили Польща, Угорщина, Румунія та інші сусідні з Україною країни, що в підсумку призвело до істотного падіння обсягів перевезень автомобільним транспортом. Крім того, страйки польських перевізників, які блокують пункти пропуску, призводять до повної зупинки міжнародного вантажного сполучення з України до Європи. Сподіваємося, що надалі, цю ситуацію вирішать на міжурядовому рівні.

У середньому, добові витрати, пов'язані з непередбаченими простоями вантажівок у пункті пропуску, обходиться ТОВ «Реал-М» в 200-250 євро на одну машину. Цю суму складають витрати на зарплату водія, амортизацію, паливо та інші збитки. Також необхідно враховувати можливі штрафи з боку замовників у разі порушення термінів поставки вантажу, які складають 400 Євро за добу запізнення. За твердженнями директора ТОВ «Реал-М», досі замовники з розумінням ставилися до окремих випадків затримок у доставці вантажів, які відбувалися не з вини компанії і не накладали штрафних санкцій.

На сьогодні основна проблема пов'язана з практично повною зупинкою експорту і не лише сільськогосподарської продукції. До війни компанія перевозила великі обсяги металопродукції зі східної частини України до Європи, а через агресію російської федерації виробництво металу практично повністю припинилося. Ще одна проблема пов'язана з вимушеною еміграцією мільйонів українців, що призвело до падіння імпорту і відповідно падіння обсягів перевезень автомобільним транспортом в Україну. Усі названі чинники призвели до того, що річний пробіг вантажівок ТОВ «Реал-М» скоротився до 50-55 тисяч кілометрів, тоді як середньорічний пробіг вантажівок у Європейському Союзі

становить 200-220 тисяч кілометрів, а це, відповідно, призводить до падіння прибутковості компанії.

Цього року фірма придбала чотири уживані вантажівки марки Renault, що дасть змогу збільшити обсяги перевезень, а отже і прибутковість компанії в майбутньому. Компанія закупає уживану техніку, оскільки її фінансові можливості не дають змоги купувати сучасні вантажівки вартістю 120-130 тисяч Євро, на сьогоднішній день, це ціна трьох уживаних вантажних автомобілів. У сучасних умовах економічної невизначеності в Україні та обмеженості фінансових ресурсів досліджуваної фірми, прискорена окупність вантажівок (в середньому, уживана вантажівка окупається за 4 роки), забезпечує незаперечну перевагу на користь рішення щодо придбання саме уживаної техніки.

На початку діяльності ТОВ «Реал-М», було укладено лізинговий договір на придбання вантажівок. На жаль, за 4 роки, зафіксовані за договором, не вдалося виплатити суму за лізингом, тож вантажівки довелося повернути. Надалі, практика діяльності показала, що оптимальний термін окупності вантажівок за договором лізингу становив 7-8 років, а таких лізингових програм для українських перевізників ніхто не пропонував.

З дня заснування, ТОВ «Реал-М» використовувало вантажівки Вольво, які зарекомендували себе дуже добре. Але вони дорожчі від вантажівок Рено, які значною мірою конструктивно і технічно уніфіковані зі шведськими вантажівками. Тому зараз перевага на боці бюджетних вантажівок французької компанії.

За всю історію компанії, водії неодноразово стикалися з крадіжками пального і вантажів. Найчастіше крадіжки відбувалися під час нічних стоянок, але було кілька випадків, крадіжки вантажів під час руху вантажівки, також, в нічний час доби. Спеціалізація компанії - це перевезення вантажів у тентованих напівпричепах, експлуатаційні можливості щодо запобігання несанкціонованому доступу до вантажу яких нижчі, ніж у разі перевезень контейнером або рефрежиратором.

Що стосується використання потенціалу «митного безвізу», то за процедурою 1 транспорт - 1 декларація - 1 гарантія, виконано кілька рейсів, які

підтвердили доцільність приєднання країни до Конвенції. «Транспортний безвіз», безсумнівно, має великий позитивний вплив на підвищення ефективності роботи ТОВ «Реал-М», це стосується як ліквідації бюрократичних процедур, так і корупційних проявів, пов'язаних з оформленням дозвільних документів.

Водії ТОВ «Реал-М» відзначили позитивний ефект від впровадження електронної черги. Після реєстрації в електронній черзі, водій точно знає час, на який він повинен прибути на прикордонний пункт пропуску. І замість того, щоб стояти в живій черзі, він може використовувати цей час на перебування зі своєю сім'єю. А це для водія далекобійника незаперечна перевага. Для компанії використання потенціалу електронної черги дає змогу проводити більш чітке планування графіків доставки вантажів і, відповідно, більш ретельне планування всієї діяльності.

На жаль, останні події, пов'язані з перекриттям пунктів пропуску польськими перевізниками, не дають підстав стверджувати, що фірма перебуває в рівних умовах конкурентної боротьби з колегами з європейських країн.

Проведений аналіз проблем та перспектив ТОВ «Реал-М» дав змогу зробити наступні висновки:

а) позитивно на діяльність компанії впливають:

- підписання угоди з ЄС, щодо ліберизації міжнародних перевезень вантажів українськими перевізниками - «транспортний безвіз»;
- вступ України до Конвенції спрощення митних процедур - «митний безвіз»;
- вихід з ринку міжнародних перевезень в Україну більшості іноземних конкурентів, у зв'язку з ризиками воєнних дій;
- підвищення ставок на перевезення вантажів в Україну;
- збільшення пропускної спроможності окремих пунктів пропуску;
- запровадження електронної системи «еЧерга»;
- перспективи можливого вступу України до ЄС.

б) негативно на діяльність Товариства впливають:

- систематичні обстріли України російськими окупаційними військами;

- падіння престижу професії водія-далекобійника;
- фізичне блокування прикордонних пунктів пропуску з Польщею;
- масовий виїзд українців за кордон, що призвело до значного падіння імпорту;
- блокування експорту сільськогосподарської продукції з боку Угорщини, Словаччини та Польщі;
- висока вартість нових вантажівок, які відповідають екологічним вимогам Євро – 5 та Євро -6;
- загроза післявоєнної міграції водіїв у зв'язку з пошуком високооплачуваної роботи.

ПРОЄКТНО-РЕКОМЕНДАЦІЙНИЙ РОЗДІЛ

3.1. Порівняльна характеристика методичних підходів оцінки ефективності лізингу в контексті підвищення прибутковості лізингоодержувача

Одним з висновків проведеного аналізу функціонування ТОВ «Реал-М», який відноситься до проблем, є неможливість закуповувати нові вантажівки, які відповідають вимогам екологічних стандартів Євро 5 і Євро 6, через їх високу вартість. Тому, свій автопарк ТОВ «Реал-М» поповнює виключно за рахунок уживаних автомобілів. Хоча на початку своєї діяльності, компанія підписала лізингову угоду на придбання нових вантажівок, але вчасно не змогла розрахуватись, і техніку довелось повернути. За словами директора компанії, запропонована на той час лізингова програма розрахована на 4 роки погашення, не відповідала реальним фінансовим можливостям компанії, однак, в перспективі можна спробувати лізинг, якщо будуть сприятливі фінансові умови.

Сьогоднішні економічні реалії і військовий стан в Україні, вимагають дотримання ряду вимог з мінімізації ризиків на лізингових операцій. Зокрема лізингоодержувач як юридична особа, повинен не менше року займатись беззбитковим бізнесом перевезень з стабільним оборотом на розрахунковому рахунку та позитивним власним капіталом. Якщо лізингоодержувач не відповідає якійсь з перерахованих вимог, то угоду він може підписати або під поручительство іншої фірми або першого внеску лізингового платежу у розмірі 35-45%.

З лізингоодержувачами – фізичними особами ситуація складніша, оскільки банківських лізингових програм з придбання нової вантажівки для фізичних осіб не має, а споживчого кредиту, який необхідно погасити за рік не вистачить, щоб придбати нову машину. У цій ситуації, лізинговий договір можна укласти з лізинговою компанією, як правило на 5 років, за умови пояснення джерел формування лізингових платежів, наприклад пред'явлення укладеного договору на здійснення перевезень за допомогою придбаної у лізинг техніки.

Засадними умовами укладання лізингового договору на придбання вантажівки, які пропонують лізингові компанії є:

- залежно від платоспроможності лізингоодержувача перший внесок повинен складати від 10 до 45%;
- термін дії лізингової угоди від 1 до 5 років (у більшості випадків 3 роки);
- можливе подорожчання від 6-8% в рік.

Ефективність та доцільність лізингу, особливо в умовах воєнного стану, необхідно піддати економічному обґрунтуванню. У науковій літературі описані різні методичні підходи, щодо доцільності лізингу та оцінки ефективності лізингових операцій. Різноманітність методичних підходів до оцінки доцільності придбання техніки у лізинг обумовлена різними трактуваннями науковцями, ефективності лізингових платежів, галузевими особливостями використання лізингової техніки та економічними стратегіями розвитку господарюючих суб'єктів (табл. 3.1).

Таблиця 3.1

Методичні підходи до оцінки ефективності лізингових операцій

Автор, джерело	Показник	Змінні
1	2	3
Годованець О.В. [12]	Лізинговий платіж $LPI_t = C_1(t) + C_2(t) + C_3(t) + C_4 + C_5 + C_6$	$C_1(t)$ – витрати на страхування на t-ому кроці розрахунку $C_2(t)$ – витрати на технічне обслуговування $C_3(t)$ – відсоток на кредит на t-ому кроці розрахунку C_4 – загальноадміністративні витрати C_5 – інші накладні витрати C_6 – сума відшкодовапної вартості лізингового майна
Кулиняк І.Я. [32]	Сума лізингових платежів $LPI = V_{LPI} + V_{PI} + V_K + V_{in}$	V_{LPI} – суму, яка відшкодовує частину вартості предмета лізингу V_{PI} – платіж як винагороду лізингодавцю за отримане у лізинг майно V_K – компенсацію лізингодавцю відсотків за кредитом V_{in} - інші витрати лізингодавця
Лук'янова О.М. [33]	Лізинговий платіж $LPI = f(PB, n, T, LB)$	PB – первісна вартість активу без ПДВ n – частота виплат T – строк лізингу LB – лізинговий відсоток
Басва О.І. [4]	Дисконтний множник $DM = 1/(1 + CT)$	C - ставка дисконту T – відсотковий період

1	2	3
Перетяцько Ю.М. [42]	Лізинговий платіж $ЛП_t = A_t + B_t$	A_t – нарахована сума амортизації B_t – нараховані відсотки за користування лізинговим майном
Закревська Л.М. [25]	Загальна сума лізингових платежів $Л_n = A + П_k + П_{ком} + П_n + ПДВ$	A – розмір амортизаційних відрахувань, що належить лізингодавцю; $П_k$ – плата за кредитні ресурси; $П_{ком}$ – розмір комісійних виплат; $П_n$ – плата за додаткові послуги лізингодавця; $ПДВ$ – податок на додану вартість за ставкою 20%
Кишакевич Б.Ю. [28]	Мінімальний лізинговий платіж у вигляді анuitету $A = TBA / [1 + (1 - (1/(1+i)^{n-1})/i]$	TBA - теперішня вартість мінімальних орендних платежів; n - кількість періодів сплати лізингових платежів та нарахування відсотків згідно із лізинговою угодою; i - відсотки згідно із лізинговою угодою

В праці [25] на прикладі підприємства харчової галузі, доведено, що лізингові платежі вигідніші ніж банківські кредити. Доцільність оновлення матеріально-технічної бази за допомогою лізингу для машинобудівних підприємств досліджено в праці [32]. Розмір лізингових платежів залежить від різноманітних факторів, що детально описано в роботі [4]. У праці [42], автором проведено ретельне порівняння існуючих методик обчислення лізингових платежів та зроблено висновок, що найефективнішою методикою є визначення лізингового платежу методом нарахування амортизації.

Переваги методики, яка ґрунтується на оцінці ефективності лізингу подібно до оцінки ефективності банківського кредиту досліджено в праці [28]. Авторське бачення використання математичного моделювання для оцінки ефективності лізингових платежів запропоновано у статті [33].

Порівняння методик оцінки ефективності лізингу, дозволяє зробити висновок щодо актуальності подальших досліджень та розробки практичних рекомендацій для діючих суб'єктів господарювання та зокрема досліджуваного в даній роботі ТОВ «Реал-М».

3.2. Моделювання економічних стратегій підвищення прибутковості ТОВ «Реал-М» засобами Microsoft Excel

З огляду на стратегію розвитку та оновлення матеріально-технічної бази, досліджуваному Товариству доцільно розглянути можливість перспектив укладання лізингових договорів на придбання нових вантажівок.

Проведемо моделювання, яке полягає у виборі оптимального варіанту стратегії між купівлею і лізингом сучасних вантажних автомобілів для досліджуваного ТОВ «Реал-М». Відмінність у запропонованих до обрання варіантах стратегій, у першу чергу, обумовлене різними ставками та умовами лізингових платежів, які пропонують лізингові компанії «Best Leasing», «ТЕКОМ Лізинг» та «Альфа Лізинг». Розглядаємо придбання у лізинг вантажівки Renault моделі T High T4X2 Maxispace в офіційного дилера компанії Renault за ціною 120000 у.о. = 4788000 грн. Відповідно, для придбання вантажівки обрано три лізингові компанії які встановили наступні розміри лізингових платежів відповідно: «Best Leasing» 30% = 1436400 грн., «ТЕКОМ Лізинг» 32% = 1532160 грн. та «Альфа Лізинг» 34% = 1627920 грн.

ТОВ «Реал-М» необхідно обрати оптимальну стратегію щодо оренди або придбання у власність нової вантажівки з трьох запропонованих лізингових програм компаній «Best Leasing», «ТЕКОМ Лізинг» та «Альфа Лізинг». Відповідно, запропоновано шість стратегій, із яких слід обрати оптимальну за критерієм мінімуму загальних витрат. Вихідні дані наведені в таблиці 3.2, яка містить перелік i - статей постійних (d_{ik}) і j статей питомих змінних (c_{jk}) витрат для k -го із чотирьох варіантів стратегій ТОВ «Реал-М».

Таблиця 3.2

Перелік статей постійних і питомих змінних витрат для кожного із шести варіантів стратегій ТОВ «Реал-М» (Вихідні дані)

Статті витрат	“Best Leasing”		“ТЕКОМ Лізинг”		Альфа Лізинг	
	Покупка	Лізинг	Покупка	Лізинг	Покупка	Лізинг
	Варіант 1	Варіант 2	Варіант 3	Варіант 4	Варіант 5	Варіант 6
1	2	3	4	5	6	7
Постійні витрати (страховка, податки), грн.	430920	1436400	215460	215460	430920	430920
Річна орендна плата, грн.		1436400		1532160		1627920

1	2	3	4	5	6	7
Сума амортизаційних відрахувань	861840		861840		861840	
Разом постійних витрат	1292760	2872800	1077300	1747620	1292760	2058840
Змінні витрати (дизельне пальне, масло і т. д.), грн/год	1100	1100	1050	1050	1000	1000
Орендна плата за 1 км автопробігу		1		1,3		
Амортизаційна плата за 1 км автопробігу	1,6		1,8		2	
Разом змінних витрат на 1 км	1101,6	1101	1051,8	1051,3	1002	1000

Вихідні дані щодо обрання стратегії придбання у лізинг чи оренди вантажівки для ТОВ «Реал-М», як то суму амортизаційних відрахувань, вартість дизельного пального, орендну плату за 1 км автопробігу, амортизаційну плату за 1 км автопробігу тощо вносимо у таблицю MsExcel (рис. 3.1 -3.2).

	A	B	C	D	E	F	G
1	Стратегії покупки чи оренди автомобілів						
2							
3		“Best Leasing”		“ТЕКОМ Лізинг”		Альфа Лізинг	
4		Покупка	Лізинг	Покупка	Лізинг	Покупка	Лізинг
5		Варіант 1	Варіант 2	Варіант 3	Варіант 4	Варіант 5	Варіант 6
6	Постійні витрати (страховка, податки), грн.	430920	1436400	215460	215460	430920	430920
7	Річна орендна плата, грн.		1436400		1532160		1627920
8	Сума амортизаційних відрахувань	861840		861840		861840	
9	Разом постійних витрат	1292760	2872800	1077300	1747620	1292760	2058840
10	Змінні витрати (дизельне паливо, масло і т. д.), грн/год	1100	1100	1050	1050	1000	1000
11	Орендна плата за 1 км автопробігу		1		1,3		
12	Амортизаційна плата за 1 км автопробігу	1,6		1,8		2	
13	Разом змінних витрат на 1 км	1101,6	1101	1051,8	1051,3	1002	1000

Рис. 3.1. Робочий лист Ms Excel: постійні і змінні витрат для кожного із шести варіантів стратегій ТОВ «Реал-М»

	A	B	C	D	E	F	G
1	Стратегії покупки чи оренди автомобілів						
2		"Best Leasing"		"ТЕКОМ Лізинг"		Альфа Лізинг	
3		Покупка	Лізинг	Покупка	Лізинг	Покупка	Лізинг
4		Варіант 1	Варіант 2	Варіант 3	Варіант 4	Варіант 5	Варіант 6
5							
6	Постійні витрати (страховка, податки), грн.	430920	1436400	215460	215460	430920	430920
7	Річна орендна плата, грн.		1436400		1532160		1627920
8	Сума амортизаційних відрахувань	861840		861840		861840	
9	Разом постійних витрат	=SUM(B6:B8)	=SUM(C6:C8)	=SUM(D6:D8)	=SUM(E6:E8)	=SUM(F6:F8)	=SUM(G6:G8)
10	Змінні витрати (дизельне паливо, масло і т. д.), грн/год	1100	1100	1050	1050	1000	1000
11	Орендна плата за 1 км автопробігу		1		1,3		
12	Амортизаційна плата за 1 км автопробігу	1,6		1,8		2	
13	Разом змінних витрат на 1 км	=SUM(B10:B12)	=SUM(C10:C12)	=SUM(D10:D12)	=SUM(E10:E12)	=SUM(F10:F12)	=SUM(G10:G12)

Рис. 3.2. Робочий лист Ms Excel: постійні і змінні витрати для кожного із шести варіантів стратегій ТОВ «Реал-М» у режимі відображення формул

Обчислимо загальні витрати для кожної із шести стратегій ТОВ «Реал-М» при одній і тій же множині значень річного пробігу вантажівок: {0; 5000; 10000; 15000; 20000; 25000; 30000; 35000; 40000} км. та побудуємо відповідні графіки для всіх стратегій (рис. 3.3).

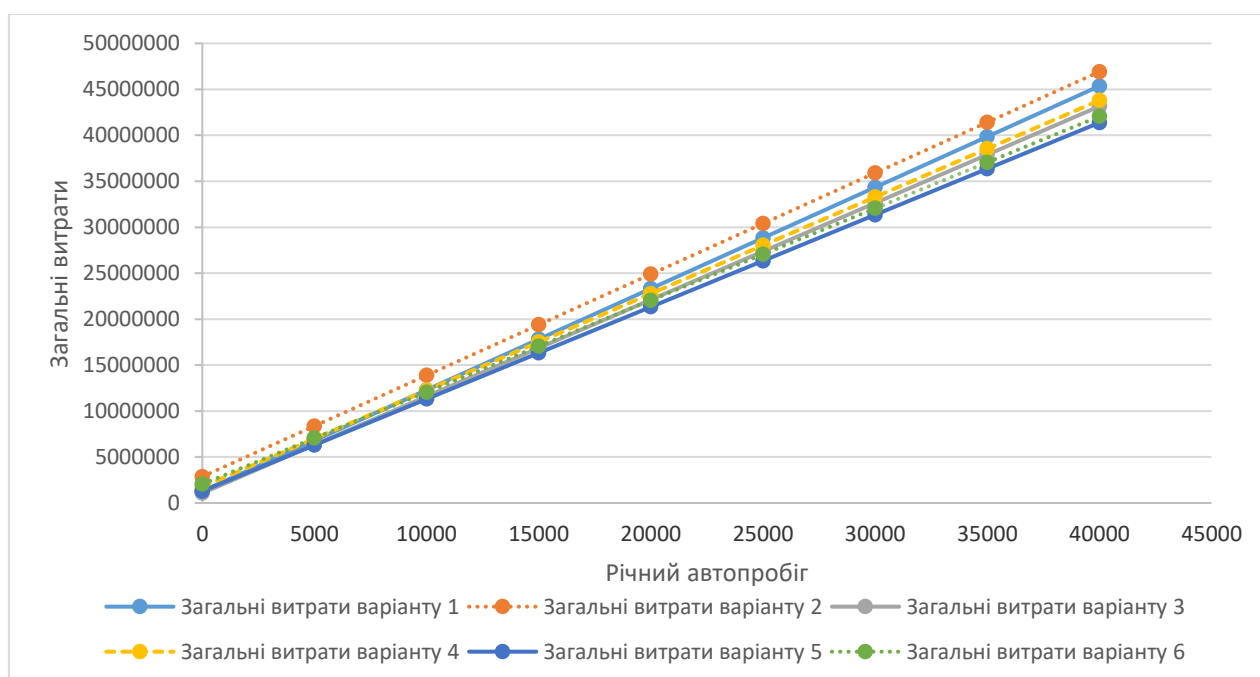


Рис. 3.3. Порівняння шести стратегій ТОВ «Реал-М» за загальними витратами

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
1										
2	Варіант 1									
3	Постійні витрати варіанту 1	1292760	1292760	1292760	1292760	1292760	1292760	1292760	1292760	1292760
4	Об'єм продаж послуг	0	5000	10000	15000	20000	25000	30000	35000	40000
5	Змінні витрати варіанту 1	0	5508000	11016000	16524000	22032000	27540000	33048000	38556000	44064000
6	Загальні витрати варіанту 1	1292760	6800760	12308760	17816760	23324760	28832760	34340760	39848760	45356760
7										
8	Варіант 2									
9	Постійні витрати варіанту 2	2872800	2872800	2872800	2872800	2872800	2872800	2872800	2872800	2872800
10	Об'єм продаж послуг	0	5000	10000	15000	20000	25000	30000	35000	40000
11	Змінні витрати варіанту 2	0	5505000	11010000	16515000	22020000	27525000	33030000	38535000	44040000
12	Загальні витрати варіанту 2	2872800	8377800	13882800	19387800	24892800	30397800	35902800	41407800	46912800
13										
14	Варіант 3									
15	Постійні витрати варіанту 3	1077300	1077300	1077300	1077300	1077300	1077300	1077300	1077300	1077300
16	Об'єм продаж послуг	0	5000	10000	15000	20000	25000	30000	35000	40000
17	Змінні витрати варіанту 3	0	5259000	10518000	15777000	21036000	26295000	31554000	36813000	42072000
18	Загальні витрати варіанту 3	1077300	6336300	11595300	16854300	22113300	27372300	32631300	37890300	43149300
19										
20	Варіант 4									
21	Постійні витрати варіанту 4	1747620	1747620	1747620	1747620	1747620	1747620	1747620	1747620	1747620
22	Об'єм продаж послуг	0	5000	10000	15000	20000	25000	30000	35000	40000
23	Змінні витрати варіанту 4	0	5256500	10513000	15769500	21026000	26282500	31539000	36795500	42052000
24	Загальні витрати варіанту 4	1747620	7004120	12260620	17517120	22773620	28030120	33286620	38543120	43799620
25										
26	Варіант 5									
27	Постійні витрати варіанту 5	1292760	1292760	1292760	1292760	1292760	1292760	1292760	1292760	1292760
28	Об'єм продаж послуг	0	5000	10000	15000	20000	25000	30000	35000	40000
29	Змінні витрати варіанту 5	0	5010000	10020000	15030000	20040000	25050000	30060000	35070000	40080000
30	Загальні витрати варіанту 5	1292760	6302760	11312760	16322760	21332760	26342760	31352760	36362760	41372760
31										
32	Варіант 6									
33	Постійні витрати варіанту 6	2058840	2058840	2058840	2058840	2058840	2058840	2058840	2058840	2058840
34	Об'єм продаж послуг	0	5000	10000	15000	20000	25000	30000	35000	40000
35	Змінні витрати варіанту 6	0	5000000	10000000	15000000	20000000	25000000	30000000	35000000	40000000
36	Загальні витрати варіанту 6	2058840	7058840	12058840	17058840	22058840	27058840	32058840	37058840	42058840
37	Мінімальне значення загальних витрат по чотирьох варіантах для відповідних значень річного пробігу вантажівок	1077300	6302760	11312760	16322760	21332760	26342760	31352760	36362760	41372760
38										

Рис. 3.4. Визначення постійних, змінних і загальних витрат по кожному із шести варіантів можливих стратегій ТОВ «Реал-М» у MS Excel

Застосуємо функцію MIN табличного процесора MS Excel для обчислення мінімального значення загальних витрат для всіх шести варіантів стратегій за фіксованого значення річного пробігу вантажівок (рис. 3.5). На рис 3.5 представлені обчислення значень постійних, змінних і загальних витрат по кожному із шести варіантів: 1. Покупка «Best Leasing», 2. Оренда (лізинг) «Best Leasing» 3. Покупка «ТЕКОМ Лізинг», 4. Оренда (лізинг) «ТЕКОМ Лізинг», 5. Покупка «Альфа Лізинг», 6. Оренда (лізинг) «Альфа Лізинг». Це дозволить ТОВ «Реал-М» обрати оптимальну стратегію за критерієм мінімуму загальних витрат.

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	
1											
2	Варіант 1										
3	Постійні витрати варіанту 1	=Лист1!B9	1292760	1292760	1292760	1292760	1292760	1292760	1292760	1292760	
4	Об'єм продаж послуг	0	5000	10000	15000	20000	25000	30000	35000	40000	
5	Змінні витрати варіанту 1	=B4*Лист1!B13	=C4*Лист1!B13	=D4*Лист1!B13	=E4*Лист1!B13	=F4*Лист1!B13	=G4*Лист1!B13	=H4*Лист1!B13	=I4*Лист1!B13	=J4*Лист1!B13	
6	Загальні витрати варіанту 1	=B3+B5	=C3+C5	=D3+D5	=E3+E5	=F3+F5	=G3+G5	=H3+H5	=I3+I5	=J3+J5	
7											
8	Варіант 2										
9	Постійні витрати варіанту 2	=Лист1!C9	2872800	2872800	2872800	2872800	2872800	2872800	2872800	2872800	
10	Об'єм продаж послуг	0	5000	10000	15000	20000	25000	30000	35000	40000	
11	Змінні витрати варіанту 2	=B10*Лист1!C13	=C10*Лист1!C13	=D10*Лист1!C13	=E10*Лист1!C13	=F10*Лист1!C13	=G10*Лист1!C13	=H10*Лист1!C13	=I10*Лист1!C13	=J10*Лист1!C13	
12	Загальні витрати варіанту 2	=B9+B11	=C9+C11	=D9+D11	=E9+E11	=F9+F11	=G9+G11	=H9+H11	=I9+I11	=J9+J11	
13											
14	Варіант 3										
15	Постійні витрати варіанту 3	=Лист1!D9	1077300	1077300	1077300	1077300	1077300	1077300	1077300	1077300	
16	Об'єм продаж послуг	0	5000	10000	15000	20000	25000	30000	35000	40000	
17	Змінні витрати варіанту 3	=B16*Лист1!D13	=C16*Лист1!D13	=D16*Лист1!D13	=E16*Лист1!D13	=F16*Лист1!D13	=G16*Лист1!D13	=H16*Лист1!D13	=I16*Лист1!D13	=J16*Лист1!D13	
18	Загальні витрати варіанту 3	=B15+B17	=C15+C17	=D15+D17	=E15+E17	=F15+F17	=G15+G17	=H15+H17	=I15+I17	=J15+J17	
19											
20	Варіант 4										
21	Постійні витрати варіанту 4	=Лист1!E9	1747620	1747620	1747620	1747620	1747620	1747620	1747620	1747620	
22	Об'єм продаж послуг	0	5000	10000	15000	20000	25000	30000	35000	40000	
23	Змінні витрати варіанту 4	=B22*Лист1!E13	=C22*Лист1!E13	=D22*Лист1!E13	=E22*Лист1!E13	=F22*Лист1!E13	=G22*Лист1!E13	=H22*Лист1!E13	=I22*Лист1!E13	=J22*Лист1!E13	
24	Загальні витрати варіанту 4	=B21+B23	=C21+C23	=D21+D23	=E21+E23	=F21+F23	=G21+G23	=H21+H23	=I21+I23	=J21+J23	
25											
26	Варіант 5										
27	Постійні витрати варіанту 5	=Лист1!F9	1292760	1292760	1292760	1292760	1292760	1292760	1292760	1292760	
28	Об'єм продаж послуг	0	5000	10000	15000	20000	25000	30000	35000	40000	
29	Змінні витрати варіанту 5	=B28*Лист1!F13	=C28*Лист1!F13	=D28*Лист1!F13	=E28*Лист1!F13	=F28*Лист1!F13	=G28*Лист1!F13	=H28*Лист1!F13	=I28*Лист1!F13	=J28*Лист1!F13	
30	Загальні витрати варіанту 5	=B27+B29	=C27+C29	=D27+D29	=E27+E29	=F27+F29	=G27+G29	=H27+H29	=I27+I29	=J27+J29	
31											
32	Варіант 6										
33	Постійні витрати варіанту 6	=Лист1!G9	2058840	2058840	2058840	2058840	2058840	2058840	2058840	2058840	
34	Об'єм продаж послуг	0	5000	10000	15000	20000	25000	30000	35000	40000	
35	Змінні витрати варіанту 6	=B34*Лист1!G13	=C34*Лист1!G13	=D34*Лист1!G13	=E34*Лист1!G13	=F34*Лист1!G13	=G34*Лист1!G13	=H34*Лист1!G13	=I34*Лист1!G13	=J34*Лист1!G13	
36	Загальні витрати варіанту 6	=B33+B35	=C33+C35	=D33+D35	=E33+E35	=F33+F35	=G33+G35	=H33+H35	=I33+I35	=J33+J35	
37	Мінімальне значення загальних витрат по чотирьох варіантах для відповідних значень										
38	річного пробігу вантажок	=MIN(B6;B12;B18;B24;B30;B36)	=MIN(C6;C12;C18;C24;C30;C36)	=MIN(D6;D12;D18;D24;D30;D36)	=MIN(E6;E12;E18;E24;E30;E36)	=MIN(F6;F12;F18;F24;F30;F36)	=MIN(G6;G12;G18;G24;G30;G36)	=MIN(H6;H12;H18;H24;H30;H36)	=MIN(I6;I12;I18;I24;I30;I36)	=MIN(J6;J12;J18;J24;J30;J36)	

Рис. 3.5. Обчислення витрат по кожному із шести варіантів можливих стратегій ТОВ «Реал-М» за фіксованого значення річного пробігу вантажівок у режимі відображення формул

За результатами проведених обчислень, робимо висновок, що за критерієм мінімуму загальних витрат для вантажопробігу до 5 тис. км оптимальною стратегією є варіант 3, тобто придбання вантажівки компанією «ТЕКОМ Лізинг». Для вантажопробігу більше 5 тис. км, оптимальною стратегією є варіант 5, тобто придбання вантажівки за умовами компанії «Альфа Лізинг».

Розглянемо випадок, коли крім шести стратегій покупки чи оренди вантажівок запропоновано ще й шість маршрутних стратегій {А, В, С, D, E, F} доставки. Особливістю функціонування досліджуваної компанії є різноманітність виконуваних маршрутів, як всередині країни так і поза її межі. Припускаємо, що маршрути протяжністю більше 2500 кілометрів обслуговують кілька вантажівок. Завдання полягає у виборі найкращої із запропонованих множин маршрутних стратегій.

Вихідними даними, щодо вибору оптимальної стратегії за критерієм мінімуму загальних витрат є: річний пробіг по кожному з досліджуваних маршрутів; умовна кількість вантажівок, які працюватимуть за кожним з маршрутів; постійні та змінні витрати на кожну вантажівку для будь-якого варіанту маршруту (табл. 3.3).

Вихідні дані щодо річного пробігу за шістьма маршрутами

Стратегія доставки	Річний пробіг, км	Необхідна кількість вантажівок
A	25000	1
B	65000	2
C	70000	3
D	100000	4
E	85000	3
F	75000	3

Значення постійних і змінних витрат на кожну вантажівку для будь-якого варіанту вибору її використання на прикладі обчислення параметрів стратегії «А» наведені на рис. 3.6 – 3.7.

	A	B			
1	Варіант 1		13	Варіант 3	
2	Постійні витрати варіанту 1	3878280	14	Постійні витрати варіанту 3	3231900
3	Об'єм продаж послуг	25000	15	Об'єм продаж послуг	25000
4	Змінні витрати варіанту 1	27540000	16	Змінні витрати варіанту 3	26295000
5	Загальні витрати варіанту 1	31418280	17	Загальні витрати варіанту 3	29526900
6			18		
7	Варіант 2		19	Варіант 4	
8	Постійні витрати варіанту 2	8618400	20	Постійні витрати варіанту 4	5242860
9	Об'єм продаж послуг	25000	21	Об'єм продаж послуг	25000
10	Змінні витрати варіанту 2	27525000	22	Змінні витрати варіанту 4	26282500
11	Загальні витрати варіанту 2	36143400	23	Загальні витрати варіанту 4	31525360
12			24		
			25	Варіант 5	
			26	Постійні витрати варіанту 5	3878280
			27	Об'єм продаж послуг	25000
			28	Змінні витрати варіанту 5	25050000
			29	Загальні витрати варіанту 5	28928280
			30		
			31	Варіант 6	
			32	Постійні витрати варіанту 6	6176520
			33	Об'єм продаж послуг	25000
			34	Змінні витрати варіанту 6	25000000
			35	Загальні витрати варіанту 6	31176520
			36		
			37	Мінімальні загальні витрати	28928280

Рис. 3.6. Визначення загальних витрат на доставку стратегії «А» для шести варіантів використання вантажівок, у табличному редакторі Ms Excel

	A	B
1	Варіант 1	
2	Постійні витрати варіанту 1	=Лист1!B9*3
3	Об'єм продаж послуг	25000
4	Змінні витрати варіанту 1	=B3*Лист1!B13
5	Загальні витрати варіанту 1	=B2+B4
6		
7	Варіант 2	
8	Постійні витрати варіанту 2	=Лист1!C9*3
9	Об'єм продаж послуг	25000
10	Змінні витрати варіанту 2	=B9*Лист1!C13
11	Загальні витрати варіанту 2	=B8+B10
12		
13	Варіант 3	
14	Постійні витрати варіанту 3	=Лист1!D9*3
15	Об'єм продаж послуг	25000
16	Змінні витрати варіанту 3	=B15*Лист1!D13
17	Загальні витрати варіанту 3	=B14+B16
18		
19	Варіант 4	
20	Постійні витрати варіанту 4	=Лист1!E9*3
21	Об'єм продаж послуг	25000
22	Змінні витрати варіанту 4	=B21*Лист1!E13
23	Загальні витрати варіанту 4	=B20+B22
24		
25	Варіант 5	
26	Постійні витрати варіанту 5	=Лист1!F9*3
27	Об'єм продаж послуг	25000
28	Змінні витрати варіанту 5	=B27*Лист1!F13
29	Загальні витрати варіанту 5	=B26+B28
30		
31	Варіант 6	
32	Постійні витрати варіанту 6	=Лист1!G9*3
33	Об'єм продаж послуг	25000
34	Змінні витрати варіанту 6	=B33*Лист1!G13
35	Загальні витрати варіанту 6	=B32+B34
36		
37	Мінімальні загальні витрати	=MIN(B5;B11;B17;B23;B29;B35)

Рис. 3.7. Обчислення загальних витрат на перевезення на прикладі стратегії «А» для шести варіантів використання вантажівок у режимі відображення формул в Ms Excel

Вибір найкращої з множин досліджуваних стратегій можна реалізувати шляхом послідовних попарних порівнянь значень загальних витрат 36 стратегій (6 стратегій придбання чи оренди вантажівки × 6 стратегій доставки = 36 варіантів). З метою наочності сформуємо матрицю значень загальних витрат, рядки якої характеризують стратегії перевезень, а стовпці – варіанти використання вантажівок (рис. 3.8).

	A	B	C	D	E	F	G	H
1	Вибір стратегії доставки							
2	Загальні витрати на вантажівки для всіх варіантів							
3	Стратегія доставки	Варіант 1	Варіант 2	Варіант 3	Варіант 4	Варіант 5	Варіант 6	Мінімум по рядках
4	A	31418280	36143400	29526900	31525360	28928280	31176520	28928280
5	B	75482280	80183400	71598900	73577360	69008280	71176520	69008280
6	C	80990280	85688400	76857900	78833860	74018280	76176520	74018280
7	D	114038280	118718400	108411900	110372860	104078280	106176520	104078280
8	E	97514280	102203400	92634900	94603360	89048280	91176520	89048280
9	F	86498280	91193400	82116900	84090360	79028280	81176520	79028280
10	Мінімум по стовпцях	31418280	36143400	29526900	31525360	28928280	31176520	28928280

Рис. 3.8. Розв'язок матриці стратегій

За результатами обчислень (рис. 3.8), робимо висновок, що оптимальною за критерієм мінімуму загальних витрат є стратегія «А» у поєднанні з варіантом 5 - придбання вантажівки лізинговою компанією «Альфа Лізинг».

Проведемо обчислення щодо обрання оптимальної стратегії за критерієм максимуму маржинального прибутку. Вихідні дані для проведення обчислень це: можливий оборот чотирьма напрямками перевезень (Польща, Італія, Німеччина, Австрія); шість схем стратегій перевезень; пробіг вантажівок, за великим та скороченому маршрутах по всіх чотирьох напрямках перевезень; оборот складів (табл. 3.5). Схеми стратегій перевезень відповідно до протяжності маршрутів наведені у таблиці 3.6.

Таблиця 3.5.

Вихідні дані можливих оборотів за чотирьох напрямках перевезень

Показник	Можливий оборот				
	Австрія	Польща	Німеччина	Італія	Разом
Оборот при великому маршруті	80000	65000	85000	70000	300000
Оборот при скороченому маршруті	45000	50000	38000	35000	168000
	Категорії розмірів партій				
Оборот	0-80000	80001-100000	100001-200000	200001-300000	>300001
Закупівельні ціни у % від обороту	0,65	0,64	0,62	0,61	0,55

Схеми стратегій перевезень відповідно до протяжності (в км / год)

Стратегія доставки	Австрія		Польща		Німеччина		Італія	
	Великий маршрут	Короткий маршрут	Великий маршрут	Короткий маршрут	Великий маршрут	Короткий маршрут	Великий маршрут	Короткий маршрут
A	25000							
B	25000		30000					
C	25000		30000		15000			
D	25000		30000		15000		35000	
E	25000		30000			10000		15000
F		10000		20000		10000		15000

Для будь-якої із шести стратегій перевезень можна визначити загальну виручку, додаючи значення обороту (таблиця 3.5) тих маршрутів, які включені у відповідну маршрутну схему (таблиця 3.6). У діапазоні комірок B5:B10 (рис. 3.9) наведено результати сумування загального обороту для 6 стратегій. Додаючи дані про оборот за маршрутом, який включено в маршрутну схему відповідної стратегії перевезень, можна визначити прогнозовані значення обороту для конкретної стратегії перевезень. Віднімаючи від абсолютних значень витрат на придбання, мінімальні транспортні витрати на оренду або закупівлю вантажівок по кожній із шести стратегій перевезень, можна отримати величини маржинального прибутку для кожної із шести стратегій перевезень.

	A	B	C	D	E	F
1	Калькуляція витрат по доставці					
2						
3			Витрати на закупівлю			
4	Стратегія доставки	Оборот для доставки	Відсотки, %	Абсолютні величини (тис. грн.)	Мінім. витрати на вантажівки	Маржинальний прибуток
5	A	80000	65	52000	28928280	23071720
6	B	145000	62	89900	69008280	20891720
7	C	230000	61	140300	74018280	66281720
8	D	300000	61	183000	104078280	78921720
9	E	218000	61	132980	89048280	43931720
10	F	168000	62	104160	79028280	25131720
11	Максимальне значення "проміжного" маржинального прибутку:					
						78921720

Рис.3.9. Схеми стратегій доставки з протяжністю маршрутів

Проведені обчислення показали, що максимальне значення маржинального прибутку отримано для стратегії перевезень «D».

3.3. Економічне обґрунтування методу нарахування амортизації

З метою вибору оптимального оптимального методу нарахування амортизаційних відрахувань для ТОВ «Реал-М» застосуємо апарат математичного моделювання. Проведемо порівняння трьох методів розрахунку амортизаційних відрахувань, а саме: прямолінійним, кумулятивним і методом прискореного зменшення залишкової вартості. Обчислення амортизаційних відрахувань будемо проводити за допомогою відповідних методів амортизації, фінансових функцій SLN, SYB, DDB середовища MsExcel для вантажівки Renault T High, вартість якої в офіційного дилера складає 120000 у.о. Припускаємо, що перевізник прогнозує використовувати вантажівку на протязі 5 років та реалізує її у підсумку за 32000 у.о. За загальновідомою методикою бухгалтерського обліку, послідовність обчислення зношування та остаточної вартості за трьома обраними методами визначення сум амортизаційних відрахувань має наступний вигляд:

$$B_A(1) = A(1); \quad (3.1)$$

$$B_A(t) = A(t) + B_K(t-1), \text{ для } t > 1; \quad (3.2)$$

$$B_A(t) = B_A(0) - B_K(t), \quad (3.3)$$

де $B_A(0)$ – початкова вартість активу;

$B_A(t)$ – кінцева вартість активу на кінець t -го року;

$B_K(t)$ – накопичене зношування на кінець t -го року.

За умови використання прямолінійного методу річні суми амортизаційних відрахувань розраховуються за залежністю:

$$A(t) = [B_A(0) - B_{Л}] / T_{СЛ}, \quad (3.4)$$

де $B_{Л}$ – ліквідаційна вартість активу,

$T_{СЛ}$ – термін служби активу.

Використовуючи фінансовою функцією SLN табличного процесора Ms Excel, обчислимо щорічні суми амортизаційних відрахувань нараховані методом рівномірної амортизації (Рис. 3.10).

Аргументи функції

SLN

Поч_вартість \$B\$6 = 120000

Зал_вартість \$B\$13 = 32000

Термін_експлуатації \$B\$15 = 5

= 17600

Повертає величину амортизації активу за один період із використанням лінійного методу.

Поч_вартість початкова вартість активу.

Значення: 17600

[Довідка з цієї функції](#)

Рис. 3.10. Діалогове вікно фінансової функції SLN для розрахунку амортизації вантажівки прямолінійним методом для ТОВ «Реал-М»

Обчислення зносу і остаточної вартості вантажівки прямолінійним методом амортизації, за формулою (3.4) з використанням функції SLN, підтвердили правильність попередньо розрахунку річної амортизації (рис 3.11 – рис. 3.12).

	A	B	C	D	E	F
1	Метод прямолінійної амортизації					
2						
3		Початкова вартість	Річна сума амортизації	Накопичене зношування	Остаточна вартість	Річна сума амортизації розрахунок за функцією A(k)
4		$V_a(0)$	$A(k)$	$V_k(k)$	$V_a(k+1)$	$A(k)$
5						
6	Дата покупки	120000			120000	17600
7	Кінець 1-го року	120000	17600	17600	102400	17600
8	Кінець 2-го року	120000	17600	35200	84800	17600
9	Кінець 3-го року	120000	17600	52800	67200	17600
10	Кінець 4-го року	120000	17600	70400	49600	17600
11	Кінець 5-го року	120000	17600	88000	32000	17600
12						
13	Ліквідаційна вартість	32000				
14						
15	Термін служби активу	5				

Рис. 3.11. Обчислення зносу і остаточної вартості вантажівки методом рівномірної амортизації з використанням функції SLN

	A	B	C	D	E	F
1				Метод прямолінійної амортизації		
2						
3		Початкова вартість	Річна сума амортизації	Накопичене зношення	Остаточна вартість	Річна сума амортизації розрахунок за функцією A(k)
4		Ba(0)	A(k)	Bk(k)	Ba(k+1)	A(k)
5						
6	Дата покупки	120000			=B6	=(E6-B6)/B\$15
7	Кінець 1-го року	120000	=SLN(\$B\$6,\$B\$13,\$B\$15)	=C7	=E6-D7	=(E6-B6)/B\$15
8	Кінець 2-го року	120000	=SLN(\$B\$6,\$B\$13,\$B\$15)	=C8+D7	=E6-D8	=(E6-B6)/B\$15
9	Кінець 3-го року	120000	=SLN(\$B\$6,\$B\$13,\$B\$15)	=C9+D8	=E6-D9	=(E6-B6)/B\$15
10	Кінець 4-го року	120000	=SLN(\$B\$6,\$B\$13,\$B\$15)	=C10+D9	=E6-D10	=(E6-B6)/B\$15
11	Кінець 5-го року	120000	=SLN(\$B\$6,\$B\$13,\$B\$15)	=C11+D10	=E6-D11	=(E6-B6)/B\$15
12						
13	Ліквідаційна вартість	32000				
14						
15	Термін служби активу	5				

Рис. 3.12. Обчислення зносу і остаточної вартості вантажівки прямолінійним методом амортизації у режимі відображення формул

Річні амортизаційні відрахування за умови використання кумулятивного методу визначаємо:

$$A(t) = [C_B(0) - L_B] (T_{СЛ} - t + 1) / T_{sum}, \quad (3.5)$$

де T_{sum} – сумарний термін служби вантажівки.

Річні амортизаційні відрахування обчислимо за допомогою фінансової функції SYD табличного процесора Ms Excel (Рис. 3.13).

Аргументи функції ? ×

SYD

Поч_вартість	\$B\$6	↑	= 120000
Зал_вартість	\$B\$13	↑	= 32000
Термін_експлуатації	\$B\$19	↑	= 5
Період	B15	↑	= 1

= 29333,33333

Повертає величину амортизації активу за вказаний період із використанням методу підсумовування річних чисел.

Поч_вартість початкова вартість активу.

Значення: 29 333

[Довідка з цієї функції](#) OK Скасувати

Рис. 3.13. Діалогове вікно фінансової функції SYD розрахунку амортизації вантажівки кумулятивним методом для ТОВ «Реал-М»

На відміну від прямолінійного методу амортизації, річна сума амортизаційних відрахувань за кумулятивним методом залежать від номера періоду (рис. 3.14 - рис. 3.15).

	A	B	C	D	E	F
1				Кумулятивний метод амортизації		
2						
3		Початкова вартість	Річна сума амортизації	Накопичене зношування	Остаточна вартість	Річна сума амортизації розрахунок за функцією A(k)
4		$V_a(0)$	$A(k)$	$V_k(k)$	$V_a(k+1)$	$A(k)$
5						
6	Дата покупки	120000			120000	
7	Кінець 1-го року	120000	29333	29333	90667	29 333
8	Кінець 2-го року	120000	23467	52800	67200	23 467
9	Кінець 3-го року	120000	17600	70400	49600	17 600
10	Кінець 4-го року	120000	11733	82133	37867	11 733
11	Кінець 5-го року	120000	5867	88000	32000	5 867
12						
13	Ліквідаційна вартість	32000				
14			$T_a - t + 1$			
15	Термін служби активу	1	5			
16		2	4			
17		3	3			
18		4	2			
19		5	1			
20						
21			15			

Рис. 3.14. Обчислення зносу і остаточної вартості вантажівки кумулятивним методом амортизації з використанням функції SYD

	A	B	C	D	E	F
1				Кумулятивний метод амортизації		
2						
3		Початкова вартість	Річна сума амортизації	Накопичене зношування	Остаточна вартість	Річна сума амортизації розрахунок за функцією A(k)
4		$V_a(0)$	$A(k)$	$V_k(k)$	$V_a(k+1)$	$A(k)$
5						
6	Дата покупки	120000			=B6	
7	Кінець 1-го року	120000	=(B6-\$B\$13)*C15/\$C\$21	=C7	=E6-D7	=SYD(\$B\$6,\$B\$13,\$B\$19,B15)
8	Кінець 2-го року	120000	=(B7-\$B\$13)*C16/\$C\$21	=C8+D7	=E6-D8	=SYD(\$B\$6,\$B\$13,\$B\$19,B16)
9	Кінець 3-го року	120000	=(B8-\$B\$13)*C17/\$C\$21	=C9+D8	=E6-D9	=SYD(\$B\$6,\$B\$13,\$B\$19,B17)
10	Кінець 4-го року	120000	=(B9-\$B\$13)*C18/\$C\$21	=C10+D9	=E6-D10	=SYD(\$B\$6,\$B\$13,\$B\$19,B18)
11	Кінець 5-го року	120000	=(B10-\$B\$13)*C19/\$C\$21	=C11+D10	=E6-D11	=SYD(\$B\$6,\$B\$13,\$B\$19,B19)
12						
13	Ліквідаційна вартість	32000				
14			$T_a - t + 1$			
15	Термін служби активу	1	5			
16		2	4			
17		3	3			
18		4	2			
19		5	1			
20						
21			=SUM(C15:C20)			

Рис. 3.15. Обчислення зносу і остаточної вартості вантажівки кумулятивним методом амортизації у режимі відображення формул

За умов використання методу прискореного зменшення залишкової вартості, річні суми амортизаційних відрахувань:

$$A(t) = B_A(t-1) (K_A / T_{СЛ}), \quad (3.6)$$

де $1 \leq K_A \leq 2$ – коефіцієнт прискорення відсоткового зношування активу.

Слід врахувати, що залежність (3.6) можна коректно застосовувати, поки поточна остаточно вартість активу $B_A(t-1)$ більша чи рівна від його ліквідаційної вартості B_L . Якщо $B_A(t-1) < B_L$, то

$$A(t) = B_A(t-1) - B_L. \quad (3.7)$$

Аналогічно як і у попередніх двох випадках, проведемо обчислення річної суми амортизаційних відрахувань методом прискореної амортизації у табличному процесорі Ms Excel (рис. 3.16. – рис. 3.18).

Аргументи функції

DDB

Поч_вартість	\$B\$6	↑	= 120000
Зал_вартість	\$B\$13	↑	= 32000
Термін_експлуатації	\$B\$15	↑	= 5
Період	C15	↑	= 1
Коефіцієнт	\$B\$16	↑	= 2

= 48000

Повертає величину амортизації активу за вказаний період із використанням методу подвійного зменшення залишку або іншого вказаного методу.

Поч_вартість початкова вартість активу.

Значення: 48000

[Довідка з цієї функції](#)

OK Скасувати

Рис. 3.16. Діалогове вікно фінансової функції DDB для розрахунку амортизації вантажівки методом прискореного зменшення залишкової вартості для ТОВ «Реал-М»

	A	B	C	D	E	F	G
1		Метод прискореного зменшення залишкової вартості					
2							
3		Початкова вартість	Річна сума амортизації початкова	Річна сума амортизації коректована	Накопичене зношування	Остаточна вартість	Річна сума амортизації розрахунок за функцією Am(k)
4		Ba(0)	A(k)	A(k)	Bk(k)	Ba(k+1)	A(k)
5							
6	Дата покупки	120000				120000	
7	Кінець 1-го року	120000	48000	48000	48000	72000	48000
8	Кінець 2-го року	120000	28800	28800	76800	43200	28800
9	Кінець 3-го року	120000	17280	11200	88000	32000	11200
10	Кінець 4-го року	120000	12800	0	88000	32000	0
11	Кінець 5-го року	120000	12800	0	88000	32000	0
12							
13	Ліквідаційна вартість	32000	Період				
14							
15	Термін служби активу	5	1				
16	Коефіцієнт прискорення % зношування (Ka)	2	2				
17	Норма амортизації Na=Ka/Тсл	0,4	3				
18			4				
19			5				

Рис. 3.17. Обчислення зносу і остаточної вартості вантажівки методом прискореного зменшення залишкової вартості

	A	B	C	D	E	F	G
1		Метод прискореного зменшення залишкової вартості					
2							
3		Початкова вартість	Річна сума амортизації початкова	Річна сума амортизації коректована	Накопичене зношування	Остаточна вартість	Річна сума амортизації розрахунок за функцією Am(k)
4		Ba(0)	A(k)	A(k)	Bk(k)	Ba(k+1)	A(k)
5							
6	Дата покупки	120000				=B6	
7	Кінець 1-го року	120000	=F6*\$B\$17	=IF(B7-SUM(C\$7:C7)>\$B\$13=D7		=F6-E7	=DDB(\$B\$6,\$B\$13,\$B\$15,C16,\$B\$17
8	Кінець 2-го року	120000	=F7*\$B\$17	=IF(B8-SUM(C\$7:C8)>\$B\$13=D8+E7		=F6-E8	=DDB(\$B\$6,\$B\$13,\$B\$15,C16,\$B\$17
9	Кінець 3-го року	120000	=F8*\$B\$17	=IF(B9-SUM(C\$7:C9)>\$B\$13=D9+E8		=F6-E9	=DDB(\$B\$6,\$B\$13,\$B\$15,C17,\$B\$17
10	Кінець 4-го року	120000	=F9*\$B\$17	=IF(B10-SUM(C\$7:C10)>\$B\$13=D10+E9		=F6-E10	=DDB(\$B\$6,\$B\$13,\$B\$15,C18,\$B\$17
11	Кінець 5-го року	120000	=F10*\$B\$17	=IF(B11-SUM(C\$7:C11)>\$B\$13=D11+E10		=F6-E11	=DDB(\$B\$6,\$B\$13,\$B\$15,C19,\$B\$17
12							
13	Ліквідаційна вартість	32000	Період				
14							
15	Термін служби активу	5	1				
16	Коефіцієнт прискорення % зношування (Ka)	2	2				
17	Норма амортизації Na=Ka/Тсл	=B16/5	3				
18			4				
19			5				

Рис. 3.18. Обчислення зносу і остаточної вартості вантажівки методом прискореного зменшення залишкової вартості з використанням функції DDB у режимі відображення формул

Побудуємо графіки динаміки суми річних амортизаційних відрахувань обчислених трьома методами розрахунку амортизації (рис. 3.19). Як впливає з побудованих графіків, погашення зносу методом прискореної амортизації відбувається швидше ніж у двох інших методах, а саме у перші три роки, що є актуальним в сучасних умовах коли в країні війна, інляція і кризові явища в економіці.

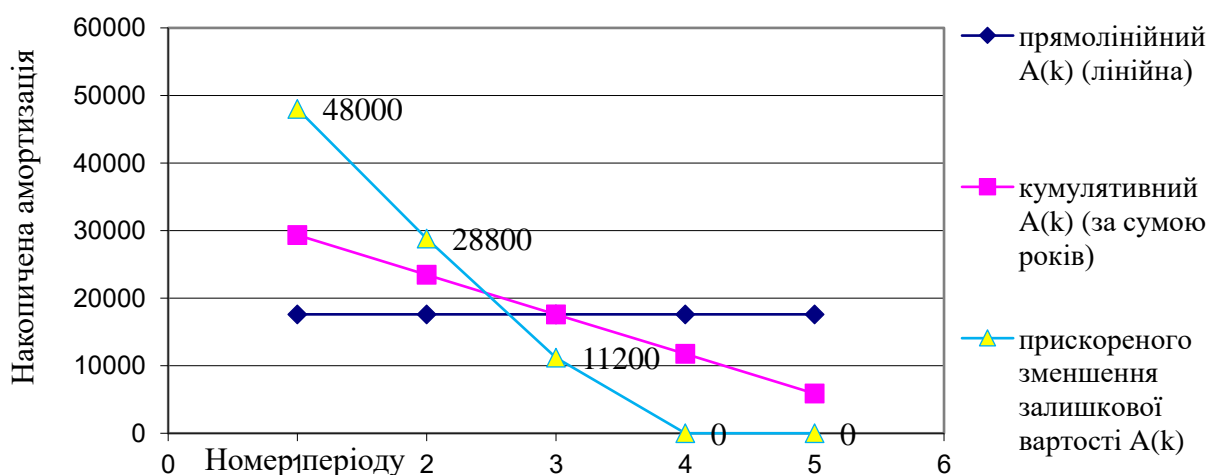


Рис. 3.19. Динаміка річних сум амортизаційних відрахувань обчислених трьома методами розрахунку амортизації

Отже, проведене порівняння трьох методів нарахування амортизаційних відрахувань у зв'язку із відшкодуванням вартості зношування вантажівки Renault T для ТОВ «Реал-М», здійсненого за допомогою фінансових функцій табличного процесору MS Excel дало можливість зробити наступні висновки:

- за умов стабільних доходів Товариства, отриманих від безпосередньої діяльності з перевезень вантажів, найбільш доцільним є метод рівномірної амортизації, тобто коли сума річних амортизаційних відрахувань нараховується рівномірно без різких перепадів витрат;

- за сучасних умов функціонування ТОВ «Реал-М», яке знаходиться під значним впливами зовнішнього середовища, як то триваюча війна, кризові явища в економіці, блокування пунктів пропуску польськими перевізниками, інфляційні процеси, для розрахунку річної суми амортизаційних відрахувань доцільно використовувати метод прискореної амортизації.

ОХОРОНА ПРАЦІ ТА БЕЗПЕКА У НАДЗВИЧАЙНИХ СИТУАЦІЯХ

4.1. Охорона праці на ТОВ «Реал-М»

За виконання правил безпечної праці на ТОВ «Реал-М» відповідає директор підприємства. Тих, хто влаштовується на роботу, допускають до праці тільки після того, як їх проінструктують за правилами безпечної праці. Учні після отримання інструктажу з правил безпечної праці розписуються в спеціальному журналі.

Автомобілі в приміщенні і на відкритій стоянці встановлюють, дотримуючись відстані, що забезпечують вільний доступ до кожного автомобіля. У приміщенні забороняється регулювати працюючий двигун. Всі приміщення повинні добре вентилюватися і опалюватися.

Розлиті паливо і мастильні матеріали негайно прибирають, застосовуючи пісок або тирсу. Використані обтиральні матеріали збирають в металеві ящики, встановлені поза приміщеннями. Робочі місця ремонтників повинні бути добре освітлені та обладнані огороженнями, що оберігають від випадкових наїздів автомобілів. Для робіт під автомобілем приміщення повинні бути обладнані підйомниками, оглядовими канавами або естакадами. У оглядових канав і естакад повинні бути направляючі запобіжні реборди.

Перед виїздом на лінію водій повинен переконатися в справності автомобіля. Забороняється працювати в дорозі під автомобілем, піднятому на домкраті без упорів, встановлених під його колесами. Працюючи під автомобілем лежачи, водій повинен розташовуватися уздовж нього або з боку, протилежного проїжджій частини вулиці або дороги.

Перед початком роботи під автомобілем, встановленим на посту технічного обслуговування, на видному місці вивісити табличку з написом «Двигун не пускати, працюю» і переконатися, що немає витoku масла, палива і електроліту. Під час роботи не класти інструмент і деталі на раму, підніжки та інші частини автомобіля, звідки вони можуть впасти на працюючого. Перебуваючи під автомобілем, не курити і не запалювати вогню. Гальмівну систему перевіряти на спеціально відведеному майданчику.

Шиномонтажні роботи необхідно виконувати тільки у встановлених місцях, суворо дотримуючись правил безпечної праці. Накачують змонтовану шину повітрям обов'язково в огорожі, що оберігає від удару при можливому зриві замкового кільця.

Тиск повітря в шинах слід перевіряти манометром. Перед монтажем шин необхідно контролювати стан бортів покришки, замкового кільця і виїмки для нього на обід колеса. Демонтувати шини, які щільно пристали до обода колеса, необхідно спеціальними знімачами. При підкачуванні шини знятого з автомобіля колеса в дорозі, колесо необхідно положити замковим кільцем униз.

Бензин - вогненебезпечна речовина, що викликає роздратування при попаданні на шкіру. Особливу обережність слід дотримуватися при поводженні з тарою, в якій містився бензин, оскільки, у випадку контакту з відкритим вогнем, наявні в тарі пари бензину вибухають.

Розпорядженням директора автотранспортного підприємства призначаються особи з адміністративно-технічного персоналу, відповідальні за пожежну безпеку і ЦО. Крім того, всі автотранспортні підприємства зобов'язані виконувати розпорядження органів державного пожежного нагляду та вказівки місцевої пожежної охорони щодо дотримання заходів пожежної безпеки під час експлуатації, проведення ремонтно-будівельних робіт та реконструкції автотранспортних підприємств.

У кожному приміщенні автотранспортного підприємства повинні бути вивішені на видному місці виписки з правил щодо заходів пожежної безпеки, яких необхідно дотримуватися в даному приміщенні, а також табличка із зазначенням прізвища особи, відповідальної за пожежну безпеку.

З метою забезпечення робіт з гасіння пожежі при його виникненні категорично забороняється захаращувати проходи, запасні ворота і проїзди до вододжерел, місць розташування пожежного інвентарю, обладнання та пожежної електричної сигналізації; порушувати спосіб розстановки автомобілів і їх кількість. У приміщеннях для зберігання автомобілів забороняється користуватися відкритим вогнем, палити, зберігати паливо, за винятком бензину, що знаходиться в паливних баках автомобілів; тримати паливні баки з

відкритими корками, мити або протирати бензином або гасом кузови й деталі автомобілів, а також руки і одяг.

У приміщеннях з ремонту автомобілів і в підсобних приміщеннях забороняється палити, користуватися відкритим вогнем, паяльними лампами; зберігати легкозаймисті рідини, порожню тару з-під палива і мастильних матеріалів. Забороняється зберігати фарби, кислоти, карбід кальцію та інші легкозаймисті матеріали в загальних приміщеннях. Фарби необхідно тримати окремо від кислот і карбіду кальцію.

4.2. Забезпечення інженерним захистом персоналу автотранспортного підприємства у разі виникнення надзвичайних ситуацій

Інженерний захист територій – це комплекс організаційних та інженерно-технічних заходів, спрямованих на запобігання виникненню надзвичайних ситуацій, забезпечення захисту територій, населених пунктів та суб'єктів господарювання від їх наслідків та небезпеки, що може виникнути під час воєнних (бойових) дій або внаслідок таких дій, а також створення умов для забезпечення сталого функціонування суб'єктів господарювання і територій в особливий період [48].

Всі працівники ТОВ «Реал-М» повинні бути навчені діям, чітко знати свої обов'язки та неухильно їх виконувати. Це також стосується адміністрації Товариства, яка в екстремальній обстановці не може приймати помилкові рішення або віддавати необґрунтовані розпорядження.

Порядок оповіщення адміністрації та персоналу про загрозу виникнення надзвичайних ситуацій здійснюється в такій послідовності:

- оповіщення адміністрації, робітників та службовців підприємства щодо надзвичайних ситуацій проводиться за заздалегідь розробленою схемою;
- адміністрація у неробочий час оповіщується телефоном. Залежно від обстановки оповіщаються й решта персоналу;
- у робочий час персонал підприємств оповіщується про надзвичайну ситуацію (вказується яким способом);

- після отримання інформації про надзвичайну подію вмикають сирени, що буде означати подання попереджувального сигналу «Увага всім», після чого негайно приводяться у готовність засоби зв'язку для прийняття повідомлення;

- кожний працівник підприємства повинен знати сигнали оповіщення цивільного захисту та вміти правильно діяти в умовах загрози та виникнення надзвичайних ситуацій.

Порядок укриття персоналу в захисних спорудах цивільного захисту:

- на випадок виникнення надзвичайної ситуації, пов'язаної із загрозою або початком забруднення повітря хімічно небезпечною чи радіоактивною речовиною всі працівники підприємства підлягають укриттю в захисній споруді цивільного захисту (вказується адреса та приналежність споруди);

- з метою термінового укриття працівників у разі забруднення хімічно небезпечною речовиною використовуються загерметизовані приміщення (вказується адреса), забезпечується перебування у них без подачі повітря протягом визначених годин;

- після отримання інформації про радіоактивну небезпеку працівники укриваються в приміщенні (вказується приміщення, адреса), яке забезпечує захист осіб, що переховуються від ураження іонізуючим випромінюванням при радіоактивному зараженні.

Порядок видачі персоналу засобів індивідуального захисту:

- засоби індивідуального захисту (вказується які) видаються після отримання відповідного розпорядження або за рішенням керівника підприємства (вказується місце видачі);

- працівники, які отримали такі засоби, повинні перевірити їх стан, провести підбір та мати постійно при собі або на робочому місці;

- протигази переводяться у бойовий стан за командою або самостійно, при наявності небезпеки забруднення повітря.

Інженерний захист територій передбачає:

1) проведення зонування територій за наявністю об'єктів підвищеної небезпеки і небезпечних геологічних, гідрогеологічних та метеорологічних явищ і процесів, ризику виникнення надзвичайних ситуацій, пов'язаних з ними, а

також інших небезпечних зон, визначених відповідно до державних будівельних норм;

2) віднесення території та населених пунктів до відповідних груп цивільного захисту та віднесення суб'єктів господарювання до відповідних категорій цивільного захисту;

3) розроблення та включення вимог інженерно-технічних заходів цивільного захисту, у тому числі заходів світлового та інших видів маскування, до відповідних видів містобудівної і проектної документації та реалізація їх під час будівництва і експлуатації;

4) урахування можливих проявів небезпечних геологічних, гідрогеологічних та метеорологічних явищ і процесів та негативних наслідків аварій під час розроблення генеральних планів населених пунктів і ведення містобудування;

5) розміщення об'єктів підвищеної небезпеки з урахуванням наслідків аварій, що можуть статися на таких об'єктах;

6) розроблення і здійснення заходів щодо безаварійного функціонування об'єктів підвищеної небезпеки;

7) будівництво споруд, будівель, інженерних мереж і транспортних комунікацій із заданими рівнями безпеки та надійності;

8) будівництво протизсувних, протиповеневих, протиселевих, протилавинних, протиерозійних та інших інженерних споруд спеціального призначення, їх утримання у функціональному стані;

9) обстеження будівель, споруд, інженерних мереж і транспортних комунікацій, розроблення та здійснення заходів щодо їх безпечної експлуатації;

10) інші заходи інженерного захисту територій залежно від ситуації, що склалася.

Здійснення заходів інженерного захисту територій покладається на суб'єктів забезпечення цивільного захисту.

Вимоги інженерно-технічних заходів цивільного захисту, дотримання яких обов'язкове під час розроблення інженерного захисту, визначаються відповідно до Закону України «Про будівельні норми».

ВИСНОВКИ

Воєнний стан в Україні змушує господарюючі суб'єкти шукати нові підходи щодо збереження прибутковості та ефективного функціонування в умовах високих ризиків. Не є виключенням і досліджуване ТОВ «Реал-М», яке займається перевезенням вантажів зокрема і в міжнародному сполученні. З метою пошуку шляхів підвищення прибутковості досліджуваного автотранспортного підприємства, проведені відповідні поетапні дослідження.

У теоретико-методологічному розділі кваліфікаційної роботи розкрито сутність організації міжнародних вантажних автомобільних перевезень, вивчено сучасний стан та загрози вітчизняних автотранспортників, задіяних в галузі міжнародних перевезень вантажів та розглянуті потенційні можливості вітчизняних АТП в умовах воєнного стану. В результаті теоретичних досліджень вдалося окреслити ряд заходів, які сприятимуть розвитку міжнародних вантажних автомобільних перевезень в Україні в сучасних умовах:

- систематизувати кількісні показники, що характеризують динаміку міжнародних вантажних автомобільних перевезень;
- збільшити пропускну спроможність митних пунктів пропуску вантажівок;
- збільшити місткість обладнаних стоянок для вантажівок перед митними пунктами пропуску;
- оперативно здійснювати ремонт дорожнього полотна на трасах міжнародного значення;
- організувати логістичні хаби в прикордонних областях західної України;
- забезпечити прозорість роботи митних служб за рахунок впровадження інформаційних систем;
- сприяти налагодженню роботи сервісних служб, пов'язаних з підготовкою супровідних документів на міжнародні вантажі;
- систематично підвищувати рівень знань перевізників щодо чинних процедур перетину митних пунктів пропуску.

За підсумками теоретичних досліджень в аналітично-розрахунковому розділі подана загальна характеристика ТОВ «Реал-М», проаналізовано його економічну діяльність та динаміку показників прибутковості, сформовано перелік проблем та можливостей ТОВ «Реал-М» в умовах воєнного стану. Слід відзначити, що в першому кварталі 2023 року зафіксовано рекордне значення чистого прибутку за останні п'ять років, у розмірі 927,5 тис. грн., після понесених збитків 38 тис. грн. у 2020 році і 86,4 тис. грн. у 2021 році. Більше ніж у 2,7 рази зросла рентабельність перевезень у 2023 році, порівняно з аналогічним показником 2019 року і склала 17,08%. За повні фінансові роки, досліджуваного періоду, Товариству вдалося зберігати прибутковість та поступово підвищувати рентабельність перевезень. У 2022 році чистий прибуток становив 3707,5 тис. грн., що майже у п'ять разів перевищує аналогічний показник 2019 року. Рентабельність перевезень Товариства у 2022 склала 23,56%, що у 3 рази більше аналогічного показника 2019 року більше і майже у 4 рази більше показника 2021 року.

Проведений аналіз діяльності ТОВ «Реал-М» дав змогу зробити наступні висновки:

а) позитивно на діяльність компанії впливають:

- підписання угоди з ЄС, щодо ліберизації міжнародних перевезень вантажів українськими перевізниками - «транспортний безвіз»;
- вступ України до Конвенції спрощення митних процедур - «митний безвіз»;
- вихід з ринку міжнародних перевезень в Україну більшості іноземних конкурентів, у зв'язку з ризиками воєнних дій;
- підвищення ставок на перевезення вантажів в Україну;
- збільшення пропускної спроможності окремих пунктів пропуску;
- запровадження електронної системи «Черга»;
- перспективи можливого вступу України до ЄС.

б) негативно на діяльність Товариства впливають:

- систематичні обстріли України російськими окупаційними військами;
- падіння престижу професії водія-далекобійника;

- фізичне блокування прикордонних пунктів пропуску з Польщею;
- масовий виїзд українців за кордон, що призвело до значного падіння імпорту;
- блокування експорту сільськогосподарської продукції з боку Угорщини, Словаччини та Польщі;
- висока вартість нових вантажівок, які відповідають екологічним вимогам Євро – 5 та Євро -6;
- загроза післявоєнної міграції водіїв у зв'язку з пошуком високооплачуваної роботи.

Проведений у другому розділі роботи аналіз, і виокремлення на підставі нього ключових проблем досліджуваного АТП, дозволив у проєктно-рекомендаційному розділі запропонувати та економічно обґрунтувати заходи підвищення його прибутковості. Зокрема, аналіз проблем компанії показав, її неспроможність закуповувати нові вантажівки, які відповідають вимогам екологічних стандартів, через їх високу вартість. Тому в роботі запропоновано проводити оновлення автопарку за рахунок придбання вантажівок в лізинг. З цією метою проведено порівняння методичних підходів оцінки ефективності лізингу в контексті підвищення прибутковості лізингоодержувача. За критерієм мінімуму загальних витрат залежно від вантажообігу та маршрутів, а також за критерієм максимізації маржинального прибутку проведено обґрунтування вибору відповідних економічних стратегій з використанням фінансових функцій табличного редактора MsExcel. Проведено обґрунтування вибору найефективнішого методу нарахування амортизаційних відрахувань для придбаної вантажівки в сучасних умовах, зокрема доведено доцільність використовувати метод прискореної амортизації у зв'язку з значними негативними впливами зовнішнього середовища на діяльність ТОВ «Реал-М».

У четвертому розділі розкриті питання охорони праці на ТОВ «Реал-М» та необхідності забезпечення інженерним захистом персоналу досліджуваного автотранспортного підприємства у разі виникнення надзвичайних ситуацій.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Ананко І.М. Оцінка ефективності функціонування логістичних систем на АТП / І.М. Ананко // Економіка транспортного комплексу. - 2014. - №24. - с. 125-138
2. Антощишина Н.І. Інтеграційні процеси транспортної системи України в ЄС / Н.І. Антощишина // Ефективна економіка. - 2013. - № 10. URL: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=2423>.
3. Асоціація міжнародних автомобільних перевізників України: веб-сайт. URL: <http://www.asmap.org.ua>.
4. Баєва О.І. Економічне обґрунтування лізингових платежів / О. І. Баєва // Наукові праці Кіровоградського національного технічного університету. Економічні науки. - 2011. - Вип. 20(1). - С. 193-199.
5. Бондарєв С.І., Котяй Б.В. Планування транспортних витрат на міжнародних автомобільних перевезення / С.І. Бондарєв, Б.В. Котяй // Науковий вісник Національного університету біоресурсів і природокористування України. Серія: Техніка та енергетика АПК.-2017.-Вип. 262.-С. 190-202.-Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/nvnau_tech_2017_262_19
6. Болдовська К.П., Цубера Р.С. Проблеми розвитку міжнародних перевезень автомобільним транспортом України і шляхи їх вирішення. URL: <https://conf.ztu.edu.ua/wp-content/uploads/2018/09/105.pdf>
7. Болквадзе Н., Мигаль О. Вантажні перевезення автомобільним транспортом в міжнародному бізнесі - Економіка та суспільство, Вип. 46. 2022. Режим доступу <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/2030/1959> (дата звернення: 8.10.2023)
8. Вовк В.М., Нефьодова Ю.М. Особливості формування собівартості вантажних перевезень транспортом перевізників за базисних умов поставок Інкотермс. Вісник Національного університету водного господарства та природокористування. Серія «Економіка». 2016. № 1 (73). С. 28–35.

9. Вовк О.М. Стратегічні напрямки розвитку ринку транспортних послуг в Україні. / О.М. Вовк, І.М. Аверічев // Економіка. Менеджмент. Бізнес. - 2015. - № 2 (12). - С. 131-135.

10. Воскресенська Т.І., Теслюк М.В. Особливості формування собівартості послуг з перевезення вантажу. Електронний журнал Економіка та суспільство. Розділ «Облік і оподаткування». 2021. № 32. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2021-32-75>.

11. Волинець Л.М. Лібералізація міжнародних автомобільних перевезень – новий імпульс розвитку транспортної галузі. Економіка транспортного комплексу. 2021. Вип. 37. С. 161–176. DOI: <https://doi.org/10.30977/ЕТК.2225-2304.2021.37.161>

12. Годованець О.В. Облік та аналіз фінансового лізингу як форми інвестування [Текст]: дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук: спец. 08.06.04 - бухгалтерський облік, аналіз та аудит / Олександр Віталійович Годованець. – Тернопіль: ТДЕУ, 2005. – 189 с.

13. Горбачов П.Ф. Визначення закону розподілу критерію ефективності перевезень вантажів у міжнародному сполученні / П.Ф. Горбачов, О.В. Макарічев, Т.В. Немна, С.В. Свічинський // Комунальне господарство міст. Серія : Технічні науки та архітектура. - 2018. - Вип. 144. - С. 15-23. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/kgm_tech_2018_144_5

14. Горбачов П.Ф. Експериментальне дослідження прибутковості міжнародних автомобільних перевезень вантажів за разовими заявками [Електронний ресурс] / П.Ф. Горбачов, О.В. Макарічев, Т.В. Немна, С.В. Свічинський // Системи управління, навігації та зв'язку. - 2018. - Вип. 4. - С. 50-56. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/suntz_2018_4_12

15. Даньків Й.Я., Остап'юк М.Я. Особливості діяльності автотранспортних підприємств та їх вплив на організацію обліку витрат і формування собівартості автотранспортних перевезень. Науковий вісник Мукачівського державного університету. 2014. № 1. С. 133–139. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/nvmdue_2014_1_28

16. Дзуліт З. Тенденції розвитку світового ринку транспортних послуг. Збірник наукових праць ДЕГУТ. Серія «Економіка і управління». 2019. № 23–24. С. 24–29.

17. Дмитрів Д. Підвищення економічної ефективності міжнародних вантажних автомобільних перевезень (на прикладі підприємств Тернопільської області) [Електронний ресурс] / Дмитро Дмитрів, Олена Дмитрів, Ярослав Гавриляк // Соціально- економічні проблеми і держава. — 2021. — Вип. 2 (25). — С. 184-192.

18. Дмитрів Д.В., Дмитрів О.Р., Денкевич М-М.М. Підвищення конкурентоспроможності вітчизняних підприємств сегменту міжнародних вантажних автоперевезень // Економіка, фінанси, менеджмент: Актуальні питання науки і практики - Вінниця: 2021. - № 2. – С. 138-151.

19. Дмитрів Д.В., Рогатинська О.Р. Інформаційні системи транспортної логістики. Теоретична і прикладна економіка: задачі та перспективи: матеріали першої міжнародної науково-практичної конференції молодих учених. м. Тернопіль, 16-17 жовтня 2008. С. 106 – 108.

20. Дмитрів Д.В, Рогатинська О.Р. Логістика та моделювання міжнародних автомобільних вантажних перевезень. Теорія і практика економіки та розвитку підприємництва в Україні: вибрані аспекти: колективна монографія / за ред. проф. Р.М. Рогатинського. Тернопіль: Астон, 2013. 189-208 с.

21. Донченко О.О. Організація міжнародних перевезень: Навч. посіб. К.: Київ. нац. торг.-екон. ун-т, 2008. 307с.

22. Дорош А.С., Демченко Є.Б., Маркуль Р.В., Бердичевська Т.М. Аналіз ризиків при здійсненні міжнародних автомобільних перевезень вантажів. Транспортні системи і технології перевезень. Дніпро, 2020. Вип. 20. С. 12–19. DOI: 10.15802/tstt2020/217388

23. Дуна Н., Матвієнко А. Перспективи розвитку українського ринку автомобільних вантажоперевезень: євроінтеграційний аспект. Науковий вісник Ужгородського національного університету. 2022. Випуск 44. С. 21–29.

24. Жураковська І.В. Алгоритм обліку собівартості міжнародних вантажних перевезень: фактори впливу та інформаційне забезпечення / І.В.

Жураковська, Н.В. Тлучкевич, Ю.Ю. Тлучкевич // Галицький економічний вісник. — Т.: ТНТУ, 2023. — Том 82. — № 3. — С. 52–61.

25. Закревська, Л.М. Лізинг як альтернативне джерело оновлення матеріально-технічної бази підприємств харчової промисловості України / Л.М. Закревська // Східна Європа: економіка, бізнес та управління. – 2020. – Вип. 2 (25). – С. 209-215.

26. Зелена книга «Ринок міжнародних вантажних автомобільних перевезень». Офіс ефективного регулювання. 2020. 98 с. URL: https://cdn.regulation.gov.ua/dd/ea/a1/34/regulation.gov.ua_GREEN%20PAPER%20'On%20International%20Freight%20Road%20Transport'.pdf

27. Іщенко Н.М. Маркетинг транспортних послуг: [навч. посіб. Для студ. спеціальності «Економіка підприємства»] / Н.М. Іщенко. – Миколаєв: ЧДУ ім. Петра Могили, 2013. – 272 с.

28. Кишакевич Б.Ю., Мігулка О.О. Методи оцінки ефективності лізингових операцій / Б.Ю. Кишакевич, О.О. Мігулка // Вісник Хмельницького національного університету. Економічні науки. – 2022. - № 1. – С. 220- 227.

29. Ковальова М. Транспортне забезпечення зовнішньоторговельних операцій: принципи та критерії вибору. Економіка та суспільство, (38). <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-38-42>

30. Ковальчук С.Я., Цуркан А.О. Особливості обліку та оподаткування операцій по міжнародних автотранспортних перевезеннях. Агросвіт. 2018. № 7. URL: http://www.agrosvit.info/pdf/7_2018/6.pdf

31. Козіна К.Г. Оцінювання стану та розвиток регіональних ринків вантажних автотранспортних перевезень: дис. ... канд. екон. наук : 08.00.05. Харків, 2020. 240 с.

32. Кулиняк, І.Я. Методика економічного аналізу лізингових платежів машинобудівних підприємств [Текст] / І.Я. Кулиняк // Науковий вісник Національного лісотехнічного університету України : зб. наук.-техн. пр. - Львів : НЛТУ України, 2009. - Вип. 19.13. - С. 269-274

33. Лук'янова О.М. Методика оцінки економічної ефективності лізингу рухомого складу залізничного транспорту / О. М. Лук'янова // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2010. – № 30. – С. 45-50.

34. Македон В.В., Дзяд О.В. Ринок автомобільних вантажних перевезень країн ЄС: порівняльна макроекономічна оцінка і ключові напрями розвитку/ Македон В.В., Дзяд О.В. // Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія: Право. – Випуск 41.– 2022. – С. 65-74.

35. Міжнародні перевезення: теорія та практика : навч. посібник : у 2 кн. / Харків: ХНУМГ ім. О.М. Бекетова, 2018 – . Кн. 1 / А.С. Галкін, В.П. Левада, Ю.А. Давідіч, Н.В. Давідіч, К.Є. Вакуленко. – 2018. – 182 с.

36. 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 Даля. - 2015. - № 1. - С. 293-296. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/VSUNU_2015_1_65

37. Науменко А.П Розвиток міжнародних автомобільних перевезень в рамках транспортних коридорів Європи та України / А.П. Науменко, Д.О. Макаревич [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://pgpjournal.kiev.ua/archive/2016/07/14.pdf>

38. Обсяги перевезених вантажів за видами транспорту. Офіційний сайт Державної служби статистики України. URL: <https://ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 2.10.2023).

39. Огляд досьє контрагента ТОВ “Реал-М» YouControl: вебсайт. URL: https://youcontrol.com.ua/catalog/company_details/30937992 (дата звернення: 2.10.2023)

40. Остапенко Т.Г., Гращенко І.С., Прищепя Н.П. Транспортна система України як елемент глобальної транспортної системи. Економіка і суспільство. Випуск 15. 2018. С.177-185.

41. Охота В.І. Підвищення ефективності управління міжнародними перевезеннями / В. Охота // Галицький економічний вісник — Тернопіль : ТНТУ, 2014. — Том 44. — № 1. — С. 35-41.

42. Перетятко Ю. М. Порівняльний аналіз методів розрахунку лізингових платежів / Ю.М. Перетятко // Економіка та держава. - 2013. - № 8. - С. 25-27.

43. Планування діяльності автотранспортного підприємства : підручник / М.О. Турченко, М.Д. Швець, О.Г. Кірічок, М.Є. Кристопчук. – 2-ге вид., переробл. і доповн. – Рівне : НУВГП, 2017. – 367 с.

44. Посонський С.Ф. Проблеми організації міжнародних автомобільних перевезень в Україні / С.Ф. Посонський, О.П. Бабак // Підвищення надійності машин і обладнання: міжнар. наук.-практ. конф., 15-17 квіт. 2020 р., м. Кропивницький: матеріали конф. / М-во освіти і науки України, Центральноукраїн. нац. техн. ун-т, каф. експлуатації та ремонту машин. - Кропивницький: ЦНТУ, 2020. – С. 214-216.

45. Прокудін Г.С., Чупайленко О.А., Прокудін О.Г., Хоботня Т.Г., Ремех І.О. Розв'язання мережевих транспортних задач у середовищі EXCEL. Вчені записки Таврійського національного університету імені В.І. Вернадського. Серія: «Технічні науки». 2020. Том 31(70) № 5. С. 214-219. DOI: <https://doi.org/10.32838/2663-5941/2020.5/35>

46. Проблеми організації, управління та підвищення ефективності транспортних перевезень / за ред. Л.М. Савчук, Г.С. Прокудіна. – Дніпро: Пороги, 2021. –300 с.

47. Стасюк О. М., Чмирьова Л. Ю., Федяй Н. О. Ринки вантажних та пасажирських перевезень в Україні: проблеми та тенденції. Ефективна економіка. 2020. № 9. С. 1–19.

48. Стручок В.С. Безпека в надзвичайних ситуаціях. Методичний посібник для здобувачів освітнього ступеня «магістр» всіх спеціальностей денної та заочної (дистанційної) форм навчання / В.С. Стручок. — Тернопіль: ФОП Паляниця В.А., 2022. — 156 с.

49. Харчук О.Г., Безносько М.О. Критерії вибору перевізника для підприємства. Електронне наукове фахове видання «Глобальні та національні проблеми економіки». 2017. Випуск 20, Миколаїв, С. 611-615.

50. Чернецька О.В., Дубина О.Л., Чепець О.Г. Облікове забезпечення процесу надання послуг в автотранспортних підприємствах. Електронний науково-практичний журнал «Інфраструктура ринку». 2020. Випуск 49. С.334-339.

51. Швець В.Я., Бойченко М.В. Аутсорсинг в логістиці автомобільних вантажоперевезень в Україні: стан, проблеми та перспективи. Економічний вісник Донбасу. 2019. № 3(57). С. 103–108. DOI: [https://doi.org/10.12958/1817-3772-2019-3\(57\)-103-108](https://doi.org/10.12958/1817-3772-2019-3(57)-103-108)

52. Функціонування ринку вантажних перевезень в Україні: фактори впливу та пріоритети розвитку: науково-аналітична доповідь (електронне видання) / наук. ред. Х.М. Притула; ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М.І. Долишнього НАН України». Львів, 2021. 94 с. (Серія «Транскордонне співробітництво»).

53. Якайтис І.Б. Стратегічні вектори розвитку міжнародних перевезень в Україні. Інвестиції: практика та досвід. № 21-22, 2020. С. 124-128.