

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Кафедра Організації авіаційних перевезень

ДОПУСТИТИ ДО ЗАХИСТУ

Завідувач кафедри ОАП

_____/Д.О.Шевчук/

«_____» _____ 2020 р.

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА
(ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА)

ВИПУСКНИКА ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ
“МАГІСТР”

Тема: «Організація змішаних вантажних перевезень»

Виконавець: Русанов Віталій Валерійович

Керівник: к.е.н., доцент, Висоцька Ірина Іванівна

Консультанти з окремих розділів пояснювальної записки:

1. Теретична частина: к.е.н., доцент, Висоцька Ірина Іванівна

2. Аналітична частина: к.е.н., доцент, Висоцька Ірина Іванівна

3. Проектна частина: к.е.н., доцент, Висоцька Ірина Іванівна

Нормоконтролер: к.е.н., доцент, Дерев'янка Тамара Антонівна

Київ 2020

НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Факультет транспорту, менеджменту і логістики

Кафедра організації авіаційних перевезень

Спеціальність 275 «Транспортні технології», спеціалізація: на повітряному транспорті ОПП «Організація перевезень і управління на транспорті (повітряному)»

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри ОАП

_____ /

Д.О.Шевчук /

« ____ » _____ 2020 р.

ЗАВДАННЯ

на виконання кваліфікаційної роботи

Русанова Віталія Валерійовича

(прізвище, ім'я, по батькові випускника в родовому відмінку)

1. Тема кваліфікаційної роботи «Організація змішаних вантажних перевезень затверджена наказом ректора від «16» жовтня 2020 р. № 2027
2. Термін виконання роботи: з 05 жовтня 2020 р. по 31 грудня 2020 р.
3. Вихідні дані до роботи: статистичні дані IATA, аналітичні матеріали компанії «IMTREK»
4. Зміст пояснювальної записки: Теоретичні положення оцінки ефективності діяльності транспортно-експедиційної компанії. Дослідження технології доставки вантажів за участю авіаційного транспорту. Оцінка сучасного стану та перспектив розвитку світового ринку авіаційних вантажних перевезень. Характеристика транспортно-експедиційної компанії «IMTREK». Аналіз показників діяльності компанії «IMTREK». Дослідження ефективних напрямків розвитку авіакомпанії «IMTREK». Розробка та обґрунтування проектних пропозицій щодо створення відділу доставки вантажів з/в аеропорт «Бориспіль» у співробітництві з компанією «IMTREK».
5. Перелік обов'язкового графічного (ілюстративного) матеріалу: динаміка та структура виробничо-фінансових показників авіакомпанії «IMTREK»; динаміка структури вантажопотоків аеропорту «Бориспіль» за 2017-2019 роки; оцінка середнього терміну зберігання вантажу, що прибув у 2019 році у ДМА «Бориспіль» Фінансові результати проектних пропозицій використання автотранспорту.

6. Календарний план-графік

№ пор.	Завдання	Термін виконання	Відмітка про виконання
1.	Дослідження методичних положень забезпечення ефективного розвитку авіакомпанії	05.10.2020 – 11.10.2020	виконано
2.	Написання та оформлення теоретичної частини дипломної роботи	12.10.2020 – 18.10.2020	виконано
3.	Збір та аналіз статистичних даних щодо виробничо-фінансової діяльності компанії «ІМТРЕК»	19.10. 2020 – 25.10.2020	виконано
4.	Написання та оформлення аналітичної частини дипломної роботи	26.10.2020 – 08.11.2020	виконано
5.	Розробка проектних пропозицій щодо підвищення ефективності діяльності компанії «ІМТРЕК» на ринку вантажних перевезень	09.11.2020 – 15.11.2020	виконано
6.	Написання та оформлення проектної частини дипломної роботи	16.11.2020 – 29.11.2020	виконано
7.	Написання та оформлення вступу та висновків дипломної роботи	30.11.2020 – 01.12.2020	виконано
8.	Оформлення пояснювальної записки та роздаткового матеріалу	02.12.2020 – 03.12.2020	виконано

7. Консультанти з окремих розділів

Розділ	Консультант (посада, П.І.Б.)	Дата, підпис	
		Завдання видав	Завдання прийняв
1. Теоретична частина	доцент, Висоцька І.І.	05.10.2020	05.10.2020
2. Аналітична частина	доцент, Висоцька І.І.	19.12.2020	19.10.2020
3. Проектна частина	доцент, Висоцька І.І.	09.11.2020	09.11.2020

8. Дата видачі завдання: «05» жовтня 2020 р.

Керівник кваліфікаційної роботи _____
(підпис керівника)

/Висоцька І.І./
(П.І.Б.)

Завдання прийняв до виконання _____
(підпис випускника)

/ Русанов В.В./
(П.І.Б.)

РЕФЕРАТ

Пояснювальна записка до кваліфікаційної роботи: «Організація змішаних вантажних перевезень»: 99 сторінок, 14 рисунків, 9 таблиць, 29 використаних джерел.

ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИЦІЙНЕ ПІДПРИЄМСТВО, ДІЯЛЬНІСТЬ, ЕФЕКТИВНІСТЬ, ВАНТАЖНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ, АЕРОПОРТ, ДОСТАВКА ВАНТАЖІВ.

Об'єктом дослідження є діяльність компанії «ІМТРЕК».

Предметом дослідження є теоретичні положення проведення оцінки ефективності діяльності транспортно-експедиційної компанії та визначення перспективних напрямків її розвитку на ринку вантажних перевезень.

Мета кваліфікаційної роботи: дослідження методичних положень забезпечення ефективного розвитку компанії; аналіз статистичних даних виробничо-фінансової діяльності авіакомпанії «ІМТРЕК» та розробка проектних пропозицій щодо підвищення ефективності її діяльності на ринку вантажних перевезень.

Актуальність кваліфікаційної роботи базується на необхідності забезпечення конкурентоспроможності та підвищення ефективності діяльності транспортно-експедиційних компаній, збільшення обсягів вантажних перевезень.

Методи дослідження: методи експертної оцінки, техніко-економічного обґрунтування, статистичного аналізу.

У теоретичній частині роботи досліджено теоретичні положення оцінки ефективності діяльності транспортно-експедиційної компанії; визначені особливості діяльності як ключового інструменту її ефективного розвитку; досліджено технологію доставки вантажів за участю авіаційного транспорту.

Аналітична частина роботи присвячена проведенню аналізу ринку вантажних перевезень, а також показників виробничо-фінансової діяльності авіакомпанії «ІМТРЕК».

У проектній частині проведено дослідження ефективних напрямків розвитку компанії «ІМТРЕК»; розроблені проектні пропозиції щодо створення відділу доставки з/в аеропорт «Бориспіль».

ЗМІСТ

	Стор.
ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ, СКОРОЧЕНЬ, ТЕРМІНІВ	6
ВСТУП	7
1. ТЕОРЕТИЧНА ЧАСТИНА	11
1.1. Теоретичні основи процесу перевезень вантажів	12
1.2. Логістична система вибору технології перевезення вантажу	20
1.3. Характеристика змішаних перевезень вантажів за участю авіаційного транспорту	24
2. АНАЛІТИЧНА ЧАСТИНА	35
2.1. Загальна характеристика транспортно-експедиційної компанії «ІМТРЕК»	36
2.2. Аналіз виробничо-господарської діяльності компанії «ІМТРЕК»	47
2.2.1. Показники фінансової діяльності українського представництва «ІМТРЕК»	50
3. ПРОЄКТНА ЧАСТИНА	59
3.1. Обґрунтування створення відділу доставки вантажів в/з аеропорту «Бориспіль»	60
3.2. Техніко-економічні розрахунки доставки вантажів з/в аеропорт «Бориспіль»	68
3.2.1. Розрахунок економічної ефективності запропонованого проекту	74
3.3. Організація і документальне оформлення перевезень вантажів з/в аеропорт «Бориспіль»	85
ВИСНОВКИ	93
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	97

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ, СКОРОЧЕНЬ, ТЕРМІНІВ

ТОВ – товариство з обмеженою відповідальністю

ПС – повітряне судно

ДП – Державне підприємство

ТЕП – транспортно-експедиційне підприємство

ТТН – товарно-транспортна накладна

ДМА – Державний міжнародний аеропорт

ТО – технічне обслуговування

ДПП – державно-приватне партнерство

ВСТУП

Кафедра організації авіаційних перевезень				НАУ. 20. 10. 75. 001 ПЗ				
Виконав	Русанов В.В.			ВСТУП	Літера	Арк.	Аркушів	
Керівник	Висоцька І.І.					Д	7	4
Консульт.	Висоцька І.І.				ФТМЛ 275 ОП-201Мз			
Н. контр.	Дерев'янка Т.А.							
Зав. каф.	Шевчук Д.О.							

Доставка вантажів – це поняття, що описує широке коло операцій, що виконуються після виготовлення продукції і для отримання її кінцевими споживачами, або на наступній стадії виробництва. Коло операції включає складування та зберігання, упакування і агрегування, перевезення будь-яким видом транспорту. Сюди входять також сполучені операції: вибір маршруту, вибір перевізника, розробка графіків руху транспортних засобів, вибір системи складування, технічне обслуговування транспортних засобів і т.п. Мета доставки вантажів – ліквідація територіального розриву між виробництвом і споживанням, забезпечення надійної доставки вантажів до місця споживання, перевезення їх у гарному стані та в те місце, де вони потрібні, і тоді, коли вони потрібні. Вантажі повинні поступити до споживача не тільки у необхідному обсязі, але і за підходящу ціну. Тому основною задачею доставки вантажів є вибір оптимальної та ефективної схеми доставки.

Вартість перевезень і зберігання вантажів взаємозв'язані і розглядаються як взаємодоповнюючі елементи. Підвищення ефективності перевезення знижує витрати на зберігання (дрібні та часті відправки), а підвищення ефективності зберігання на складах забезпечує високу схоронність вантажів у процесі чекання перевезення.

При організації доставки вантажів зважуються усі аспекти діяльності від початкової до кінцевої операції, розробляється система заходів, схеми взаємодії різних видів транспорту, що забезпечує досягнення кінцевого результату з мінімальними витратами.

Однією із сучасних тенденцій є інтеграція транспортних і товаророзподільчих процесів. Інтеграція об'єктивно обумовлена вимогами ефективності виробництва і використання ресурсів і нерозривно зв'язана з глобалізацією сучасного виробництва і розподілу товарів.

Інтеграція виробництва і транспорту веде до високої взаємної залежності виробничо-транспортного процесу. З одного боку, вона сприяє гармонізації виробничих зв'язків і розвитку економіки; по оцінках європейських транспортних аналітиків реалізація ідеї інтеграції забезпечує зниження

собівартості доставки на 20-30% у порівнянні з нинішнім рівнем. З іншого боку, інтеграція висуває особливі вимоги до транспортних процесів.

Це неминуче веде до технологічного удосконалювання товарообміну, структурної реконструкції всіх елементів товаророзподільчих і транспортних мереж, до розвитку транспортних процесів на більш якісному рівні, до інтеграційних процесів.

Основні форми інтеграції в системі транспортного обслуговування:

1) проста система доставки: прямі контрактні відносини між вантажовласником і перевізником;

2) змішана система доставки: доставка здійснюється звичайно двома видами транспорту, наприклад: залізнично-автомобільна, морська і залізнична і т.п.;

3) комбінована система доставки: доставка виконується декількома перевізниками.

4) інтегральна система доставки: організатором процесу доставки є посередник — транспортний організатор (звичайно цю роль виконує експедитор).

Результати дослідження ринку міжнародних перевезень вантажів показали, що найбільш високою формою організації перевезень, що задовольняє вимогам споживачів, є інтегральні технології. Вони дозволяють організаторам перевезень використовувати переваги кожного виду транспорту і запропонувати споживачам обслуговування високого рівня якості і прийнятних цін

Доставка вантажів пов'язана із задоволенням потреб. Тому її основна мета – скорочення часу між отриманням замовлення та його фактичним виконанням. Для скорочення цього інтервалу часу, що називається циклом реалізації, оптимізуються операції, що пов'язані з документуванням замовлення та його обробкою, підбором товару, його упакуванням, завантаженням і транспортуванням до споживача. При цьому обов'язково враховується прийнята компанією політика запасів – можлива ступінь

задоволення замовлення. Будь-яке замовлення, що не може бути виконане із наявних запасів, знижує рівень обслуговування. Прагнення виконати замовлення повністю – ознака вдосконалення системи, але по мірі наближення до такого вдосконалення значно ростуть витрати системи зберігання товарів.

Організація доставки вантажів можлива при застосуванні сучасних інтегрованих схем доставки за участю декількох видів транспорту, логістичних систем, методів оптимізації транспортних процесів, вибору оптимальної стратегії запасів.

Організація вантажних перевезень за схемою від дверей до дверей («door-to-door») є найбільш конкурентною та ефективною у організації логістичного ланцюга за участі авіаційного транспорту. На даному етапі аеропорт «Бориспіль» не має можливості організувати такий сервіс власними силами, оскільки відсутній автотранспорт, що міг би обслуговувати клієнтів за цією схемою. Тому актуальним для компанії «IMTРЕК» є створення в аеропорту «Бориспіль» відділу доставки вантажів з/в аеропорт.

1.ТЕОРЕТИЧНА ЧАСТИНА

Кафедра організації авіаційних перевезень				НАУ. 20. 1. 75. 100 ПЗ				
Виконав	Русанов В.В.			1.ТЕОРЕТИЧНА ЧАСТИНА	Літера	Арк.	Аркушів	
Керівник	Висоцька І.І.					Д	11	24
Консульт.	Висоцька І.І.				ФТМЛ 275 ОП-201Мз			
Н. контр.	Дерев'янка Т.А.							
Зав. каф.	Шевчук Д.О.							

1.1. Теоретичні основи процесу перевезень вантажів

Для ефективного планування та координації виробничих процесів потрібні точні прогнози, які дають можливість заздалегідь розподіляти ресурси, замість того, щоб у відповідь на вже настали зміни здійснювати дорогі зміни у завантаженні потужностей або використанні запасів. Прогнозування підвищує ефективність логістики, оскільки створює можливість для обміну інформацією, а не запасами. Використовуючи сучасні технології інтеграції прогнозів, що відповідають інформаційним потребам логістики, може бути визначена процедура складання ефективних кількісних прогнозів, в кінцевому результаті, фактична оцінка складається з шести елементів: базової величини ресурсу, сезонного фактора, тенденцій змін у часі, циклічного фактора, ефекту стимулювання і випадкових коливань. Базова оцінка - середня величина, а інші елементи надають собою поправочні коефіцієнти.

Підвищення ефективності перевезень пов'язано з технічним удосконаленням рухомого складу транспорту і вантажно-розвантажувальних засобів, впровадженням прогресивної технології, вдосконаленням організації перевезення вантажів. Технічні вдосконалення дозволяють збільшити швидкість руху рухомого складу, скоротити простої під вантажно-розвантажувальними операціями, збільшити обсяг партії перевезеного вантажу і т. д. Завдання технології - скоротити тривалість і трудомісткість перевезення вантажу за рахунок зменшення кількості виконуваних операцій та етапів процесу перевезення [1].

Під технологією процесу перевезення вантажу розуміється спосіб реалізації конкретного перевізного процесу шляхом розчленування його на систему послідовних взаємопов'язаних етапів і операцій, які виконуються більш або менш однозначно і мають на меті досягнення високої ефективності перевезень.

Завдання технології полягає у тому, щоб очистити процес перевезення від непотрібних операцій, зробити його цілеспрямованішим. Сутність технології перевезення вантажів виявляється через два основних поняття-етап і операція.

Етап – це набір операцій, за допомогою яких здійснюється той чи інший процес перевезення.

Операція – це однорідна, логістично неподільна частина процесу перевезення, спрямована на досягнення певної мети, що виконується одним або декількома виконавцями.

Технологію будь-якого процесу перевезення вантажу характеризують три ознаки: розчленування процесу перевезення, координація і поетапність та однозначність дій. Розчленування процесу перевезення на етапи являє собою визначення меж вимог до суб'єкта, який буде працювати за даною технологією. Будь-яка операція повинна забезпечувати наближення об'єкта управління до поставленої мети і забезпечувати перехід від однієї операції до іншої. Остання операція етапу повинна бути своєрідним вступом до першої операції наступного етапу. Чим точніше опис процесу перевезення вантажів буде відповідати його суб'єктивною логікою, тим більше ймовірність досягнення найвищого ефекту діяльності людей, зайнятих в ньому. Розробляються технології повинні враховувати вимоги основних економічних законів і, в першу чергу, закону підвищення продуктивності суспільної праці.

Координованість і поетапність дій, спрямованих на досягнення поставленої конкретної мети, повинні базуватися на внутрішній логіці функціонування і розвитку певного перевізного процесу. Технологія, що діє сьогодні, повинна базуватися на принципах, які дозволяли б легко перетворювати її в технологію майбутнього.

Кожна технологія має передбачати однозначність дій при виконанні включених в неї етапів і операцій. Відхилення виконання однієї операції відбивається на всьому технологічному ланцюжку. Чим значніші відхилення параметрів від запроектованих технологій, тим більше небезпека порушити

весь процес перевезення вантажу і одержати результат, що не відповідає проекту.

Спочатку розробляється технологія всього процесу перевезення вантажів, а потім окремих етапів. Після розробки технологій етапів їх необхідно розглянути з позиції технологічної єдності. Між технікою і технологією існує причинно-наслідковий зв'язок, проте вирішальне значення належить техніці.

Перевізний процес можна уявити у вигляді певної підмережі. Політика контролю і управління в такій системі моделюється синхронізацією позицій на кожній стадії (в кожній ланці). У свою чергу, складові елементи перевезення характеризуються певними, властивими тільки їм закономірностями. Операції, з яких складається процес перевезення, неоднорідні і сильно відрізняються своєю тривалістю. Деякі операції, об'єднуючись, створюють певні етапи цього процесу, кожен з яких виконує свої завдання. Як окремі операції, так і етапи процесу перевезення знаходяться в певній залежності один від одного (перш ніж транспортувати вантаж, його треба занурити тощо). Таким чином, даний процес є багатоетапним і багатоопераційним, з великою технологічною, експлуатаційною та економічною різноманітністю операцій. Окремі етапи процесу перевезення вантажу часто розглядаються як самостійні.

Схеми процесу перевезення вантажів, що мають циклічний характер. Це означає, що переміщення вантажів здійснюється повторюваними виробничими циклами, наступними один за іншим. Ритм цих циклів визначається їх частотою, яка, в свою чергу, залежить від середньої тривалості одного циклу. Кожен цикл характеризується високим ступенем динамізму, безперервною зміною стану і зміною складу елементів. Цикли окремих процесів перевезення коливаються у часі. Однак вони завжди мають початок і кінець. Кожен повторюваний цикл перевезення складається з багатьох окремих етапів, що знаходяться в тісному взаємозв'язку і однаково спрямованих, оскільки їх кінцева мета - досягнення просторової зміни

положення вантажів. Комплекс цих циклів, складає повний цикл перевезення, створюючи перевізний процес.

Аналіз схем процесу показує, що в будь-якому процесі перевезення є етапи, властиві тільки вантажу (підготовка вантажу до відправлення, зберігання вантажу в пункті виробництва і проміжних пунктах, складування, експедиторські операції), етапи тільки рухомого складу (подача рухомого складу під навантаження), але є і спільні етапи. До останніх належать етапи навантаження, транспортування, розвантаження і т. д. Таке положення ускладнює однозначність поняття процесу перевезення. З позиції автотранспортних підприємств, коли на перший план висуваються питання поліпшення використання рухомого складу, скорочення часу обороту рухомого складу і т. д. для виконання процесу перевезення вантажу необхідно, крім його транспортування, зробити навантаження і вивантаження, а також подати рухомий склад під навантаження, тобто виконати транспортний процес.

Процес перевезення – це сукупність операцій від моменту підготовки вантажу до відправлення до моменту його одержання, пов'язаних з переміщенням вантажу в просторі без зміни його геометричних форм, розмірів і фізико-хімічних властивостей.

Процес переміщення – це сукупність навантажувальних операцій в пункті навантаження, перевантажувальних операцій у пунктах передачі вантажу з одного виду транспорту на інший, проміжного його збереження, транспортування і розвантажувальних операцій у пункті розвантаження.

Транспортний процес – це сукупність операцій завантаження в завантажувальному і перевантажувальному пунктах, транспортування, розвантажувальних операцій у пунктах передачі вантажу з одного виду транспорту на інший та пункті розвантаження і подачі рухомого складу під навантаження.

Цикл транспортного процесу – виробничий процес з перевезення вантажу, коли виконуються етапи подачі рухомого складу під навантаження,

транспортування і розвантаження. Закінчений цикл транспортного процесу називається також їздкою.

Схема здійснення робіт з навантаження на різні засоби транспорту приведено на рисунку 1.1.

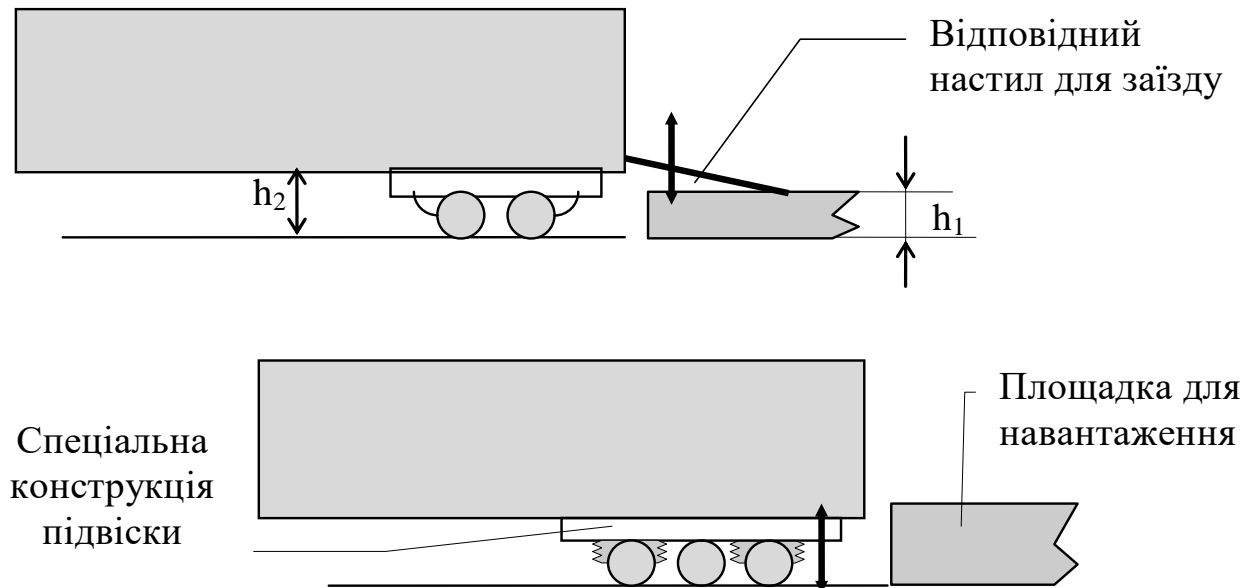


Рис. 1.1. Організація навантаження на транспортні засоби

Операція переміщення – частина процесу переміщення, що виконується за допомогою одного або системи спільно діючих механізмів або вручну.

Транспортування – це операція переміщення вантажу за визначеним маршрутом від місця завантаження до місця розвантаження або перевантаження.

Компанія, яка надає послуги в сфері обслуговування, має на меті задовольняти потреби клієнтів, отримувати прибуток і бути конкурентоспроможною як на внутрішньому, так і на міжнародному ринках [2].

На рисунку 1.2 зображено схему-ланцюг доставки, яка може бути реалізована.

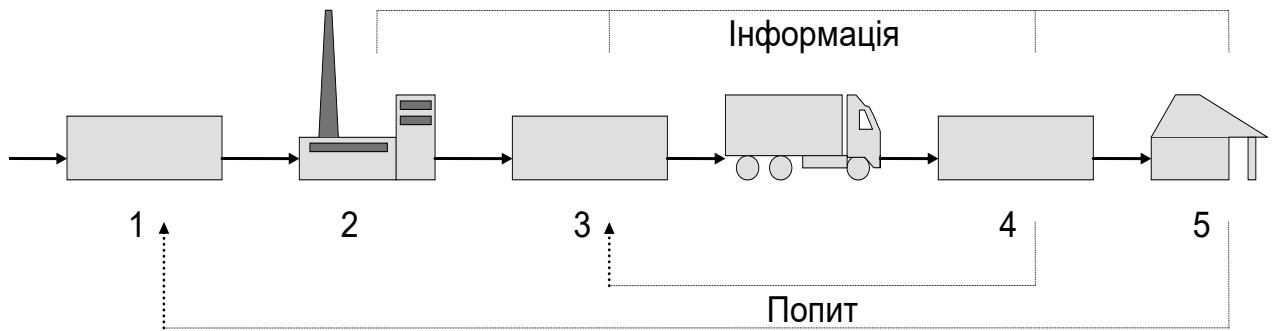


Рис. 1.2. Схема-ланцюг доставки за потреби надання експедиційних послуг при організації обслуговування тих чи інших потоків, де:

1 - склад сировини, 2 - виробничі потужності, 3 - склад, на якому зберігається готова продукція, 4 - склад вантажоодержувача, 5 - кінцевий ринок збуту.

Транспортна продукція – маса вантажу в натуральному вираженні, доставлена від місця виробництва до місця споживання. Досвід з організації перевезень показує, що не весь вантаж, завантажений у пункті виробництва на рухомий склад, доставляється до місця його споживання. Причина полягає в тому, що відбувається втрата вантажу, псування, природний убуток і ін..

Логістичний підхід до організації змішаних перевезень обумовлює новий методологічний зміст, що полягає в тому, що основною складовою частиною перевезень має стати проектування оптимального (раціонального) перевізного процесу. Під цим розуміється пошук найкращих організаційних і технічно можливих рішень, що забезпечують максимальну ефективність перевезення вантажів від місця їх виробництва до місця споживання. Слід зазначити, що поняття «проектування», що означає дослівно вибір задуманого приречення, представляється правомірним відносити його до процесу створення не тільки технічних засобів, але й транспортної продукції.

Під вантажоутворюючими пунктами розуміються підприємства та організації всіх галузей народного господарства, з яких вивозяться їх продукція і відходи.

Під вантажопоглинаючими пунктами розуміються підприємства та організації всіх галузей народного господарства, на які завозяться сировина,

паливо, матеріали, готова продукція та інші вантажі, необхідні для їх нормальної виробничої діяльності.

Розташування вантажоутворюючих та вантажопоглинаючих пунктів визначається, з одного боку, природними умовами, а з іншого - більш або менш випадковими факторами.

Одне й те ж саме підприємство може одночасно бути вантажоутворюючим та вантажопоглинаючим пунктом. Так, підприємство, яке вивозить готову продукцію, є вантажоутворюючим пунктом, а коли ввозить сировину, матеріали, комплектуючі вироби, напівфабрикати, запчастини стає вантажопоглинаючим.

У цій принциповій схемі можна виділити два аспекти. У відповідності з першим кількість вантажу, доставленого вантажоодержувачу Wq , повинно відповідати вантажопотоку перевізного комплексу $W(t)$. Різниця між входом і виходом $AW = W(t) - Wq$ подається по ланцюгу зворотного зв'язку на вантажоутворюючий пункт і через оператора змінює планову величину провізної спроможності перевізного комплексу, приводить у відповідність зв'язок між вантажопотоком і провізної спроможності перевізного комплексу.

Другий аспект відображає зміни в обсязі перевезень, пов'язані з попитом одержувача на дану продукцію (вантаж).

Свої потреби він подає у вигляді замовлень через інший ланцюг зв'язку та вантажоутворюючий пункт і перевізний комплекс. Зміна потреби одержувача в даному вантажі впливає на дійсну провізну спроможність, що позначається, насамперед, на виході системи. Незалежними змінними будуть продуктивність вантажоутворюючого пункту і потреба одержувача, які можуть приймати довільні значення.

Як видно, транспортна логістика не охоплює всі проблеми транспортування. Так, організація переміщення вантажів внутрішнім промисловим транспортом є предметом вивчення внутрішньовиробничої логістики, а завдання вибору каналів товароруку вирішується в області розподільчої логістики.

Предметом транспортної логістики є комплекс завдань, пов'язаних з організацією переміщення вантажів транспортом загального призначення. При цьому слід виділити наступні завдання транспортної логістики:

- вибір виду транспортного засобу;
- вибір типу транспортного засобу;
- спільне планування транспортного процесу зі складським та виробничим процесами;
- спільне планування транспортних процесів на різних видах транспорту (у разі змішаних перевезень);
- забезпечення технологічної єдності транспортно-складського процесу;
- визначення раціональних маршрутів доставки.

У процесі здійснення закупівель і доставки матеріальних ресурсів, а також дистрибуції готової продукції споживачам фірма-виробник може використовувати різні варіанти транспортування, види транспорту, а також різних логістичних партнерів (посередників) в організації доставки продукції до конкретних пунктів логістичного ланцюга. Насамперед, логістичний менеджмент фірми має вирішити питання, створюючи власний парк транспортних засобів або використовувати найманий (загального користування або приватний). При виборі альтернативи зазвичай виходять з певної системи критеріїв, до яких відносяться:

- витрати на створення й експлуатацію власного парку транспортних засобів (оренду, лізинг рухомого складу);
- витрати на оплату послуг транспортних, транспортно-експедиційних фірм та інших логістичних посередників у транспортуванні;
- швидкість (час) транспортування;
- якість транспортування (надійність доставки, збереження вантажу тощо).

Створення власного парку пов'язане з великими капітальними вкладеннями в рухомий склад, виробничо-технічну базу для обслуговування і ремонту транспортних засобів та транспортну інфраструктуру. Зрештою, воно

може бути виправдано у разі отримання значного виграшу в якості, надійності та собівартості перевезень при великих сталих обсягах перевезених вантажів. Як правило, це відноситься до парку автомобільних транспортних засобів. Однак у будь-якому разі оцінка альтернативних способів перевезень повинна проводитися комплексно з урахуванням можливо більшого числа критеріїв. В більшості випадків фірми-виробники вдаються до послуг спеціалізованих транспортних фірм, і ця альтернатива є досить перспективною.

1.2. Логістична система вибору технології перевезення вантажу

Основна мета комерційної логістики полягає в адаптації до запитів споживача, що означає гарантію швидкого виконання їх замовлень і точне дотримання умов поставки [3]. Ця мета конкретизується в наступних завданнях:

- гарантія оптимальної системи організації потоків матеріалів, вантажів і товарів, що забезпечує надійність постачання при мінімальних витратах і максимальному використанні існуючих потужностей;
- створення системи контролю, вскриваючої неоптимізованих процеси і формує нові цілі підприємства на основі актуальних порівнянь доходів і витрат;
- формування функціональної узгодженої організаційної структури підприємства.

Ефективність логістичної системи може характеризуватися набором показників роботи даної системи при заданому рівні логістичних витрат. З точки зору споживача, є кінцевим ланкою логістичної цінує, ефективність може характеризуватися двома показниками - якістю й ціною обслуговування, що відображають логістичні витрати.

Окремі види функціонального менеджменту можуть виникати незалежно один від одного, але незалежно від навколишнього середовища. Згодом вони вступають в різноманітні контакти один з одним, і ці контакти є необхідною умовою їх подальшого розвитку. Без таких контактів, без взаємного обміну конкурентний розвиток стає вельми проблематичним.

Особливо доводиться зупинитися на процесі зміни однієї логістичної концепції на іншу. Відбуваються закономірні процеси час від часу досягають точки біфуркації, коли подальший розвиток може йти за двома або більше різними напрямками, а реальний вибір визначається нерідко незначними і випадковими факторами. Але коли вибір здійснено подальший розвиток до нової точки біфуркації в загальному і цілому йде з чіткою закономірністю. Виявити точки біфуркації і релевантні фактори вибору конкретного напрямку, як правило, надзвичайно складно, і тільки іноді вони очевидні.

Логістичне управління значною мірою впливає на стан фінансово-економічного та правового забезпечення форм взаємодії в ринкових умовах; і навпаки, виникають нові вимоги до комунікаційного забезпечення господарських зв'язків, до ринку транспортних послуг, організації і функціонування складського господарства, розвитку транспортних служб в посередницьких організаціях і на підприємствах. При цьому комплексно розглядаються, оцінюються і вибираються економічні способи доставки вантажів, застосовуються прогресивні комерційно-правові норми і правила, тарифи і перевізні документація [4].

Ефективність логістичної системи може характеризуватися набором показників роботи даної системи при заданому рівні логістичних витрат. З точки зору споживача, є кінцевим ланкою логістичної ціни, ефективність може характеризуватися двома показниками - якістю й ціною обслуговування, що відображають логістичні витрати.

Підвищення організаційно-економічної стійкості фірми реалізується межфункціональним логістичним менеджментом, дозволяє усунути конфлікти між функціональними підрозділами фірми і забезпечити

інтегроване взаємодія з логістичними партнерами по бізнесу. Взаємодія фірми-виробника з партнерами і логістичними посередниками в постачанні і збуті становить предмет логістичного менеджменту, що має пріоритетне значення для досягнення стратегічних цілей фірми на ринку. Якщо політика фірми, що діє в дистрибутивному каналі, зачіпає інтереси інших фірм і впливає на їхній прибуток, то логістичний менеджмент дозволяє сформулювати компромісне рішення, спрямоване на досягнення певних вигод усіма членами дистрибутивного каналу, що розглядається як єдине ціле.

Реалії першого десятиліття XXI ст. внесли значні зміни в трактування логістики як в цілому, так і комерційної логістики, зокрема. Розвиток концепції управління ланцюгами поставок (Supply Chain Management), що передбачає інтегрування ключових бізнес-процесів, що починаються від кінцевого користувача і охоплюють всіх постачальників товарів, послуг та інформації, що додають цінність для споживачів і інших зацікавлених осіб, змусило переглянути багато основоположні позиції. Це не могло не позначитися на змісті як наукових робіт, так і навчальних курсів.

Так, при формуванні загальної інтегрованої логістичної стратегії серед найбільш важливих напрямів взаємодії та співробітництва учасників формується логістичного ланцюга поставок потрібно рішення наступних основних питань:

- визначення оптимального рівня (ступеня) логістичної інтеграції від торгового партнерства до формування альянсів як вищої ступені логістичної інтеграції та створення логістичних центрів;
- здійснення стандартизації та проектування товарів, визначення їх ціни в кінцевому ланці товароруху;
- узгоджене розвиток учасників логістичного ланцюга;
- розробка системи вимірювання сукупних витрат учасників інтеграції;
- виконання логістичного проектування як продовження виробничого проектування, що позначає спрощення конструкцій продукції, що полегшує їх

виробництво і складання, розробку упаковки, способів і засобів транспортування, складування і зберігання;

- глобальне позиціонування розміщення логістичної інфраструктури;
- формування єдиної політики управління запасами з метою мінімізації їхнього сукупного розміру по всьому логістичному ланцюгу;
- синхронізацію витрат але фазам життєвого циклу товару, розробку заходів логістичного рециклінгу;
- визначення узгодженої ступеня глобальної інформаційної прозорості та спільне проектування інформаційних систем і програмних продуктів.

Еколого-соціально-економічний феномен «Supply Chain Management» (SCM) можна детермінувати у трьох проявах:

- SCM - як нова підприємницька парадигма, що стимулює розвиток нового етапу конкурентної політики фірми;
- SCM - як одна з сучасних концепцій логістичної парадигми поряд з такими логістичними концепціями, як Time-based logistics (логістика в реальному масштабі часу), Value added logistics (логістика доданої вартості), E-logistics (електронна логістика), Virtual logistics (віртуальна логістика);
- SCM - як логістична технологія управління ланцюгом поставок в прямому, а не переносному (символічному) значенні; це прояв реалізується в "SCM-модулі" таких логістичних технологічних систем, як ERP (система планування ресурсів підприємства) і CSRP (система планування ресурсів, синхронізована з споживачами).

Для подальшого успішного розвитку логістичної системи необхідно значно розширити спектр послуг в напрямку сервісу з доданою вартістю та послуг логістичних провайдерів, що повинно було знайти втілення у наступних сферах:

- зворотний (реверсивна) логістика;
- дистрибуція і крос-докінг;
- управління запасами;

- обробка замовлень;
- логістика, пов'язана з післяпродажним обслуговуванням;
- виконання логістики для складних промислових проєктів;
- розробка спеціальних логістичних рішень під замовлення клієнтів різних галузей;
- управління ланцюгами поставок (внутрішня, внутрішньовиробничих, зовнішня логістика);
- логістичний консалтинг.

Транспортний експедитор та транспортно-логістичний оператор також можуть здійснювати обслуговування не лише з підготовки вантажів, а й забезпечувати складування, перевезення та доставку вантажів вантажотримувачу, а також виконувати документальне оформлення та реалізувати заходи щодо спрощення формальностей.

1.3. Характеристика змішаних перевезень вантажів за участю авіаційного транспорту

Авіаперевезення вантажів відрізняються від перевезень іншими видами транспорту, перш за все, швидкістю доставки. Крім того, авіаперевезення вантажів незамінні в багатьох географічних ситуаціях, коли місце відправлення та призначення відокремлюють гори або океан. У деяких випадках перевезення вантажу авіаційним транспортом може виявитися єдиним доступним способом транспортування.

Авіаційні вантажні перевезення можна класифікувати за наступними видами: за типом перевезення – внутрішні, міжнародні; за регулярністю перевезення – регулярні, чартерні

Характеристики цих перевезень наведено у таблиці 1.1

Таблиця 1.1

Характеристика авіаційних перевезень за їх видами

Вид перевезень	Характеристика
Внутрішні	Тип перевезення, при якому місце відправлення та місце призначення знаходяться у межах певної держави. Ці перевезення регулюються виключно внутрішнім законодавством держави.
Міжнародні	Будь-яке перевезення, при якому місце відправлення та місце призначення (незалежно від того, чи була зупинка під час перевезення або перевантаження) розташовані: а) на території двох держав; б) на території однієї держави, якщо передбачена зупинка на території іншої держави.
Регулярні	Регулярні рейси - це рейси, що виконуються відповідно до опублікованого розкладу за договірними авіалініями. Зміна цих умов виконання регулярних міжнародних рейсів може бути зроблено тільки за взаємною згодою Договірних Держав.
Чартерні	Чартерні рейси - це рейси, що виконуються на основі договору фрахтування ПС між замовником та перевізником. Чартерні перевезення здійснюються у терміни та за умовами вказаними в договорі.

Також, авіаційний транспорт активно залучається для виконання змішаних схем доставки вантажів. Операції з вивезення та доставки вантажів, які здійснюються на виконання договору перевезення тільки одним видом транспорту, як визначено в такому договорі, не вважаються міжнародним змішаним перевезенням. Далі наведено характеристику змішаних схем доставки вантажів за участю авіаційного транспорту:

1. Комбіноване перевезення – це перевезення вантажу на одній та тій же транспортній одиниці від вантажовідправника до вантажоодержувача з використанням на проміжному етапі інших видів транспорту (наприклад, вагони або автомашини на морських поромках), що здійснюється за особливою технологією.

2. Сегментне перевезення – це перевезення, в якому перевізник, який організовує всю схему перевезення вантажу «від дверей до дверей» (D2D) приймає на себе відповідальність тільки за ту частину перевезення, яку здійснює він самостійно.

3. Інтермодальне перевезення – це перевезення вантажу декількома видами транспорту, де один з перевізників зобов'язується організувати все перевезення вантажу «від дверей до дверей» з одного пункту призначення або порту (аеропорту) через один або кілька пунктів в кінцевий пункт призначення. Залежно від того, як розподілена відповідальність між включеними в таке перевезення перевізниками, видаються різні транспортні документи.

4. Мультимодальне перевезення – це перевезення, в якому використовується декілька видів транспорту, а перевізник (оператор), що організовує всю схему доставки вантажу «від дверей до дверей», приймає на себе відповідальність за весь її хід від початку до кінця. У цьому випадку він може видавати відправнику документ на мультимодальне перевезення, який покриває весь шлях прямування вантажу. Такі перевезення найчастіше здійснюються тоді, коли потрібно доставити товар з будь-якого далекого краю або з іншого континенту. Мультимодальне перевезення вимагає максимальної чіткості та злагодженості дій всіх учасників її процесу. Тільки тоді вона буде надійною та ефективною.

Відзначимо, авіаційні вантажні перевезення здійснюються на підставі укладення договору між авіаперевізником та вантажовідправником.

Авіаперевізником є експлуатант, який має ліцензію на здійснення повітряного перевезення пасажирів, багажу, вантажів або пошти на підставі договорів повітряного перевезення.

Отже, глобальна система транспортування вантажів АТ являє собою складну та багатоаспектну мережу, що забезпечує доставку великооб'ємних вантажів, упаковок та пошти з використанням не тільки пасажирських, але й суцільно вантажних літаків [5].

На сьогодні, спостерігається зростання попиту на вантажні авіаперевезення та економічної ефективності від цього напряму діяльності, що свідчить про актуальність проблем, які виникають в процесі їх реалізації та потребують більш детального вивчення для їх рішення.

Виявлено, що ланцюг транспортування вантажів за участю АТ являє собою інтеграцію всіх учасників перевізного процесу, населених пунктів, процедур та інформаційного обміну для створення всіх необхідних умов щодо забезпечення перевезення вантажів АТ від пункту відправлення до пункту свого призначення. Відзначимо, що всі учасники процесу доставки відповідають за надійність та безпеку руху вантажу упродовж повного ланцюга транспортування.

Також, відзначимо, що юридичною або приватною особою, що виступає ініціатором просування або доставки вантажів є вантажовідправник, або відправник вантажу. Так як поняття «відправник» використовується відносно підприємства або особи, що є ініціатором вантажобмінного процесу, то «вантажовідправник» та «відправник» розуміються по різному, хоча звичайно говориться про одні й ті ж суб'єкти [5].

Технологічна схема транспортування вантажів за участю АТ представлена на рис. 1.3.

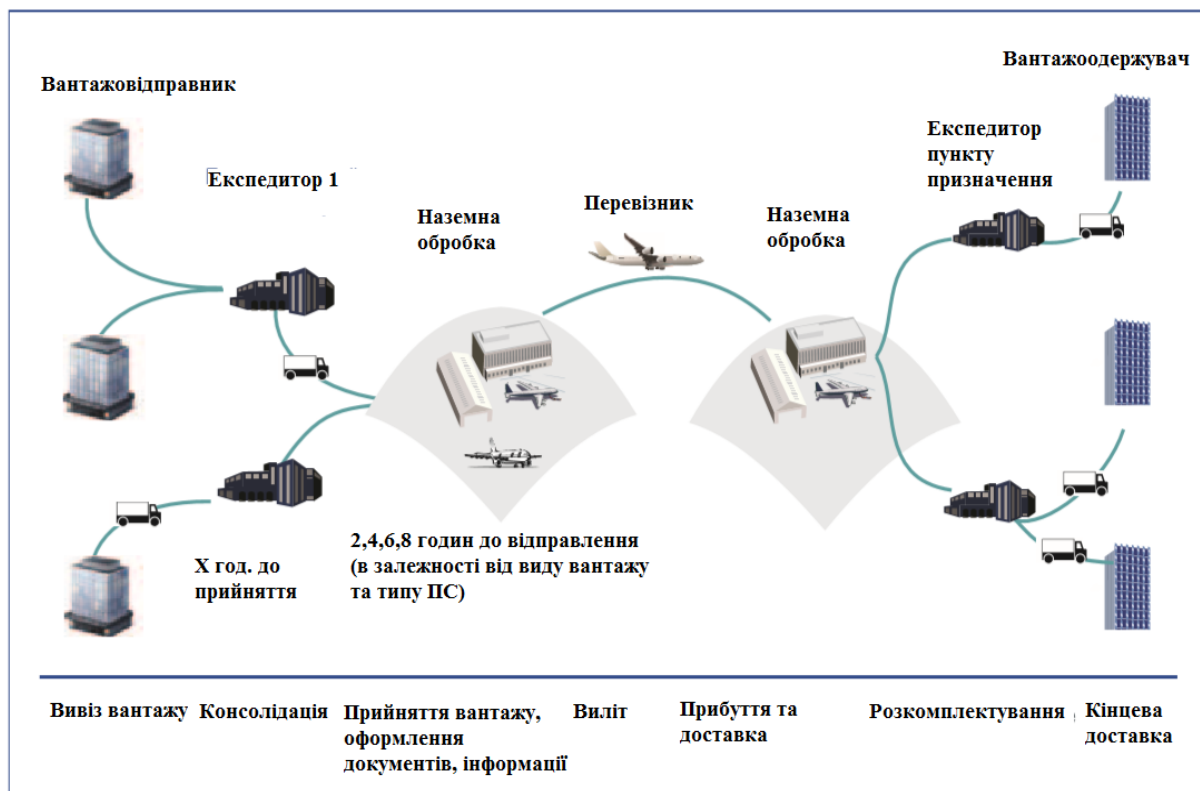


Рис. 1.3. Технологічна схема транспортування вантажів за участю АТ

Вантажоотримувачем є юридична або фізична особа, яка вказана в накладній або в пакувальному реєстрі в якості отримувача вантажу, що доставляється до місця призначення. Важливо звернути увагу, що як і у випадку з початком доставки вантажу, потрібно розрізнити функції та завдання вантажоотримувача та покупця. Діяльність вантажоотримувача спрямована на доставку вантажів, у той момент як завдання покупця пов'язані з торговими аспектами [5].

Ключовою функцією вантажного експедитора, в рамках ланцюга доставки, який також приймає активну участь у перевізному процесі, є організація підготовки та доставки вантажів експлуатанту ПС (авіаперевізнику). За потребою такі завдання можуть враховувати й консолідавання вантажів. В рамках ланцюга доставки транспортний експедитор не часто виконує функції перевізника. Звичайно, він займається організацією багатокрокового просування вантажів різними видами транспорту та надає супутні послуги, які створюють повний ланцюг

постачань. Аналогічна доставка може здійснюватися при унімодальних або за допомогою інтер- та мультимодальних перевезень [5].

Перевезення вантажів АТ може виконуватися як на пасажирських та й на вантажних ПС. В окремих випадках, коли вантаж необхідно доставити на невелику відстань, авіакомпанії можуть забезпечувати транспортування авіавантажів наземним транспортом. Але, в цьому випадку авіавантажна накладна продовжує дію договору перевезення, а наземна ділянка вважається частиною авіарейсу та має свій власний номер. Така доставка має назву «дорожнє фідерне перевезення».

Також, до основних учасників ланцюга доставки авіавантажів належать, експрес-перевізники, які інтегрують в рамках однієї компанії або групи організацій функції брокера, автоперевізника, транспортного експедитора, агента з наземного обслуговування. Експрес-перевезення, на сучасному етапі, відокремлені в авіації в окремий вид комерційної діяльності [5].

Експрес-перевізники здійснюють управління ланцюгами змішаних перевезень, застосовують у свої діяльності новітні інформаційні системи та технології, що надають можливість відстежувати рух вантажопотоків, та дозволяють «супроводжувати» окрему партію вантажу від часу її відправлення до часу отримання. Як правило, такі авіаперевізники займаються перевезенням цінного та швидкопсувних вантажів.

Авіаперевезення - невід'ємна частина глобального ланцюга постачань, відмінною рисою якого, нарівні з морським транспортом, є пристосованість до міжконтинентальних перевезень. На обсяг вантажних авіаперевезень в фізичному вираженні припадає менше 1% загального світового вантажообігу, в той час як вартісний обсяг вантажів, що доставляються авіаційним транспортом, перевищує 35%. Це не дивно, так як вантажі, що транспортуються повітряним транспортом, складаються в основному з товарів з високою доданою вартістю. Авіаперевезення є дорогим видом перевезень, але в умовах глобалізації повітряний транспорт продовжує залишатися головною складовою світового логістичного ринку.

За даними Міжнародної асоціації повітряного транспорту (ІАТА), світовий попит на вантажні авіап перевезення в тонно-кілометрах (ФТК) за підсумками 2019 р. скоротився на 3,9% у порівнянні з 2018 р., а середнє завантаження літаків зменшилося на 2,6%, незважаючи на збільшення вантажопідйомності літаків на 2,1%. Це був перший рік скорочення обсягів вантажоперевезень з 2012 року

Причиною падіння обсягів авіап перевезень в 2019 р. стало слабке зростання світової торгівлі (всього на 0,9%). Очікується, що 2020 рік стане ще одним складним роком для авіап перевізників через наслідки довгострокових обмежень, пов'язаних зі спалахом коронавірусу в Китаї на початку 2020 р., зокрема з введеними карантинними заходами.

Однією з особливостей функціонування транспортно-логістичного ринку - схильність до впливу фактора сезонності. Зокрема, динаміка обсягу вантажних авіап перевезень характеризується економічними циклами «зростання - спад – зростання», що виникають через новорічні свята. У грудні 2019 р. світової обсяг вантажоперевезень в тонно-км скоротився на 2,7% по відношенню до грудня 2018 р. Однак аналіз щомісячного обсягу вантажоперевезень з поправкою на сезонність свідчить про помірне зростання показника упродовж останніх чотирьох років, в т.ч. і на протязі усього 2019 р.

Удосконалення організації вантажних перевезень можна здійснювати різними шляхами, найактуальнішими з яких є наступні заходи, пов'язані з:

- впровадженням логістичного управління;
- автоматизацією виробничих процесів;
- удосконаленням системи підготовки персоналу.

Усі ці заходи в кінцевому рахунку спрямовуються на підвищення ефективності роботи підприємства, що може включати впровадження більш високого рівня якості обслуговування клієнтури або збільшення прибутків авіакомпанії.

Якість вантажних перевезень може оцінюватися за різними параметрами:

- швидкістю та регулярністю перевезення;

- кількістю пошкодженого вантажу;
- наявністю додаткових послуг.

Під додатковими послугами як правило розуміють:

- організацію доставки вантажу в аеропорт відправлення, або з аеропорту призначення (транспортно-експедиційні послуги);
- організацію схеми доставки від дверей до дверей;
- послуги пов'язані з митним оформленням вантажу або його пакуванням.

Організація перевезення вантажу починається з моменту організації продажу. Продаж перевезень може проходити через агента або безпосередньо через авіакомпанію (офісний продаж). Як правило більш розповсюдженим є продаж через агента. Після запиту з боку агента або клієнта про можливість перевезення вантажу співробітник відділу бронювання має в'яснити необхідну інформацію. Ця інформація включає наступні дані: тип вантажу, аеропорт призначення, дата вильоту, попередня кількість місць, вага та розміри.

Крім, цього, перевіряється, чи потребує цей вантаж особливих правил для організації перевезення, чи можуть бути якісь заборони, обмеження при процедурах транспортування, завантаження та зберігання.

До перевезення приймаються вантажі:

- упаковані і замаркіровані відповідно до правил IATA;
- оформлені в митному відношенні;
- допущені до перевезення Службою Авіаційної Безпеки авіакомпанії.

Вантажі підрозділяються на дві групи: перша група — це звичайні вантажі, які не потребують особливих умов транспортування; друга група - це вантажі, які їх потребують.

Вантажі, які потребують особливого догляду, позначаються стандартизованими кодами. Систему цих кодів наведено у таблиці 1.2.

Таблиця 1.2

Коди нестандартних вантажів, які застосовуються в цивільній авіації

Назва вантажу	Стандартний код вантажу
Живі тварини	AVI
Коштовні вантажі	VAL
Швидкопсувні	PER
Небезпечні	DGR
Важкі	HEA
Габаритні	OHG
Дипломатичні вантажі	DIP

Джерело: узагальнено автором

Як правило, максимальний термін бронювання вантажного місця складає 14 діб, тільки для живих тварин місце можна забронювати значно раніше. Мінімальний термін бронювання відрізняється для вантажів, які потребують спеціальної обробки та для тих, які її не потребують, а саме звичайні та дипломатичні. Для останніх мінімальний час складає 2,5 годин, для усіх інших—24 години, у зв'язку з необхідністю підготуватися до їх прийому.

Доставка вантажу до аеропорту відправлення здійснюється силами відправника. У подальшому вантажем займається представник оперативного відділу, який перевіряє відповідність вантажу накладній, наглядає за правильністю завантаження повітряного судна. Інформація про вантаж вноситься у базу даних авіакомпанії.

Після проведення перевезення агент надсилає авіакомпанії звіт про продаж перевезення. Представник відділу взаєморозрахунків перевіряє цей звіт на правильність виданого тарифу та приймає його.

Транспортно-технологічний процес складається з послідовності виконання перерахованих операцій і є єдиною системою доставки вантажів, основною метою якої є задоволення вимог, що пред'являються клієнтам до системи доставки. При здійсненні конкретного замовлення на доставку оператори фірми повинні визначити схему доставки, список необхідних

транспортних і нетранспортних операцій і список підрядних підприємств-учасників системи доставки. В процесі доставки кожний учасник системи виконує лише декілька операцій відповідно до їх можливості (ліцензія, вид і місце діяльності). На практиці основними учасниками системи доставки є експедитори, перевізники, склади і т.д. Розглянемо особливості їх роботи і функції.

Беручи участь в перевізному процесі, різні види транспорту взаємодіють і доповнюють один одного. Виконання перевізного процесу повинне базуватися на злагодженій роботі всіх учасників перевізного процесу, включаючи як транспортні організації, так і вантажовідправників і вантажоодержувачів, і забезпечувати скорочення часу простою рухомого складу в пунктах перевалювання. Транспортний процес включає не тільки переміщення вантажів від відправника до одержувача, але і виконання вантажно-розвантажувальних робіт і експедиційне обслуговування. При цьому експедитор виступає як фізична або юридична особа, яка за дорученням інших фізичних або юридичних осіб здійснює посередницьку діяльність при транспортуванні вантажів як усередині країни, так і за її межами або за дорученням вищезгаданих осіб здійснює транспортування від свого імені і виконує всі необхідні допоміжні операції. Транспортно-експедиційне обслуговування є складовою частиною єдиного процесу руху вантажу від виробника до споживача.

Експедитори можуть стати головним організатором перевізного процесу і забезпечити своєчасне перевезення вантажів з якнайменшими витратами за принципом «від дверей до дверей», тобто від складу відправника до пункту споживання товару, без участі продавця і покупця, сприяючи за рахунок цього прискоренню оборотності капіталу промислових або торгових підприємств, а також раціональному використуванню засобів транспорту. Правильна організація експедиторської діяльності підвищує продуктивність роботи транспорту на 20-30%.

Транспортно-експедиційні підприємства повинні представляти споживачам комплекс додаткових і допоміжних транспортних операцій, без яких основний процес перевезення не може ні початися, оскільки вантаж повинен бути доставлений від відправника до місця вантаження і занурений, ні завершитися, оскільки вантаж повинен бути вивантажений або переобтяжений і доставлений до одержувача.

Таким чином, в результаті проведенного дослідження можна стверджувати, що у сучасних ринкових умовах, зокрема в умовах існування глобальної пандемії COVID-19, попит на вантажні авіап перевезення буде зростати, оскільки швидку доставку медичних вантажів в різні точки світу можна забезпечити лише повітрям. Саме тому, авіаперевізники, що змогли швидко адаптуватися до цих обставин будуть продовжувати стійко та ефективно розвиватися.

2. АНАЛІТИЧНА ЧАСТИНА

Кафедра організації авіаційних перевезень				НАУ. 20. 10. 75. 200 ПЗ			
Виконав	Русанов В.В.			1. АНАЛІТИЧНА ЧАСТИНА	Літера	Арк.	Аркушів
Керівник	Висоцька І.І.					Д 35	24
Консульт.	Висоцька І.І.				ФТМЛ 275 ОП-201Мз		
Н. контр.	Дерев'яно Т.А.						
Зав. каф.	Шевчук Д.О.						

2.1. Загальна характеристика транспортно-експедиційної компанії «ІМТРЕК»

Транспортно - експедиторська компанія «ІМТРЕК» надає послуги з митного оформлення і експедирування вантажів, автомобільним, морським, залізничним і авіаційним перевезенням, виконує повний комплекс складських послуг, включаючи перевалку вантажів, їх сертифікацію і фумігацію.

Дотримуючись місії компанії - відповідати очікуванням кожного клієнта - її керівництву вдалося сформувати основу проекту Імтрек. Це його команда досвідчених фахівців, які поважають свою компанію, її клієнтів і один одного.

Базовий принцип компанії - раціональність у всьому - дозволив забезпечити найвищі стандарти якості послуг, що надаються в стратегічних напрямках діяльності і вивести компанію на новий рівень розвитку. Зараз ми вдосконалюємо свої навички та вміння в галузі управління системами поставок наших клієнтів, аутсорсингу їх зовнішньоекономічної діяльності, управління логістичними проектами будь-якого ступеня складності.

Відкритість і клієнтоорієнтованість компанії сприяли формуванню широкої партнерської мережі. Ця обставина привела до значного поліпшення якості сервісу, скорочення переліку «важко здійснених» завдань і розширення меж присутності компанії не тільки в Україні, але і в інших регіонах світу [6].

Компанія «ІМТРЕК» надає широкий спектр транспортно-експедиційних послуг:

- експедиція вантажів;
- експедиторські послуги;
- внутрішньопортове експедирування;
- перевезення вантажів під митним контролем;
- послуга митного брокера;
- розмитнення вантажів;

- затаможка вантажів;
- розмитнення авто;
- розмитнення малогабаритних вантажів;
- митне оформлення особистих речей;
- морські перевезення;
- авіаперевезення;
- доставка збірних вантажів з Азії;
- розмитнення збірних вантажів;
- перевезення збірних вантажів;
- перевалочний комплекс;
- складські послуги;
- стафіровка вантажів;
- перевалка лісу;
- перевалка шроту.

Партнери Компанії «IMTРЕК»:



Маючи по всьому світу розгалужену мережу партнерів, компанія здатна організувати перевезення майже без територіальних обмежень. Головний офіс компанії в Україні розташований в Одесі.

Організаційна структура компанії проста. Така структура легко піддається керуванню. Вершиною системи є президент компанії, якому чітко підкоряються нижчі ланки. Менеджери організації перевезень звітують про зроблену роботу та проблеми напряму керівнику підприємства.

До завдань директорату належать важливі та стратегічні напрямки з управління та економічного прогнозування, а саме розробка перспективних напрямків розвитку підприємства; удосконалення операційної діяльності

підприємства; координація роботи підрозділів із питань забезпечення життєдіяльності компанії [6].

Схема управління товариством представлена на рис. 2.1.

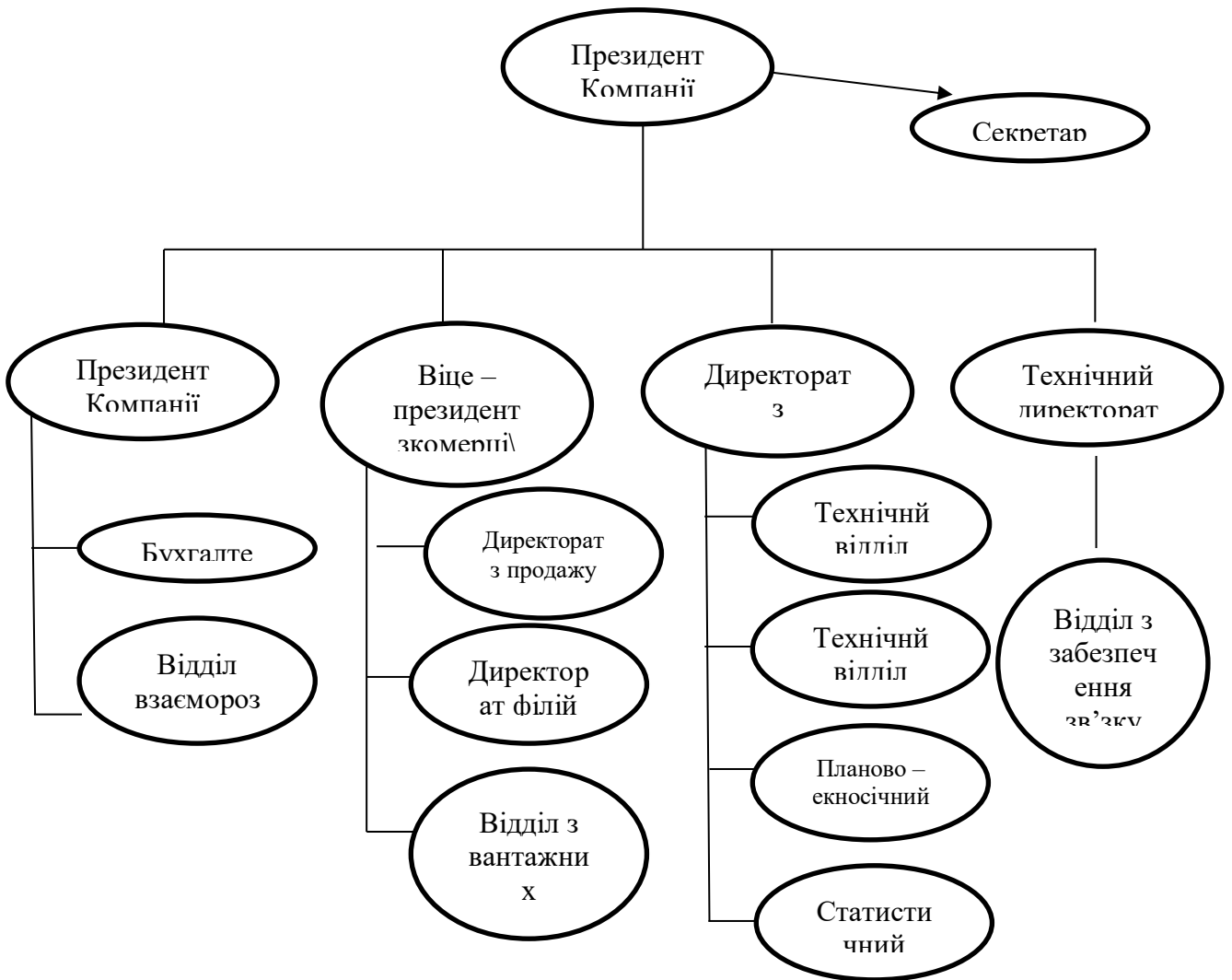


Рис. 2.1. Схема управління компанії IMTREK

Така схема роботи дозволяє економити час і кошти, в штаті компанії не має зайвих працівників. Стосунки в компанії доброзичливі, товариські, керівник компанії ставиться до людей з повагою та розумінням, створюються всі умови для комфортного клімату в колективі та, ефективної праці.

Експортний відділ займається виключно експортними операціями і виконує маркетингові функції, так як підприємство невелике: безпосередня робота з клієнтурою та продажу перевезень хендлінг - обробка та підготовка вантажів до транспортування, оформлення митних формальностей та всіх

належних товаросупроводжувальних документів при експортних операціях. Доставка товаросупроводжувальної документації на борт літака для подальшого слідування з вантажем до місця призначення та контроль за процесом завантаження при транспортуванні деяких видів вантажу, що потребує особливої уваги для запобігання пошкодженню та псування вантажу, теж входить до ряду обов'язків виконуваних відділом по обслуговуванню імпорту.

Імпортний відділ веде всі справи пов'язані з імпортом - прибувши вантажем, що потребує оформлення митних формальностей для подальшої доставки вантажу до отримувача, тобто для процесу експедирування вантажу після авіаперевезення. Також імпортний відділ несе відповідальність за зв'язки з імпортерами (електронна пошта, SITA), що необхідно для контролю і реєстрації прибулих вантажів та оформлення маніфестів на вантаж. Експортний та імпортні відділи мають безпосередній зв'язок при виконанні своїх задач зі службами аеропорту, зокрема із службами вантажного терміналу.

Для забезпечення організації перевезень різними видами транспорту в компанії створені спеціалізовані відділи за видами транспорту, а саме відділення автомобільного транспорту, залізничного, авіаційного та морського транспортів. Компанія проводить жорстку політику найму працівників з періодичним підтвердженням кваліфікації. Завдяки цьому, компанія здійснює транспортування вантажів і забезпечує надійне та безперебійне обслуговування клієнтів різних галузей промисловості. Сучасні технології та висококваліфікований штат працівників гарантують обробку в індивідуальному порядку кожної партії вантажу, мінімізуючи при цьому ризики, час та витрати і максимізуючи ефективність перевезень.

Компанія здійснює таку діяльність:

- міжнародні авіаперевезення вантажу;
- транспортно-експедиторське обслуговування;

- перевезення вантажу авіатранспортом або комбінованим видом транспорту;

- транзит вантажу через аеропорт Бориспіль;

- роботу за схемою «аеропорт – аеропорт» чи «двері – двері»;

- перевезення вантажу авіатранспортом під митним контролем з/до аеропорту Бориспіль та на інші летовища;

- митне оформлення будь-якого вантажу;

- розміщення на складах;

Компанія здійснює авіаперевезення таких категорій вантажу:

- генеральні;

- небезпечні;

- цінні;

- продукти, що швидко псуються;

- вантажі з великою вагою та/або габаритами;

- що вимагають негайної доставки за короткий проміжок часу;

- тварини без супроводу.

Вантажні авіаперевезення – це найшвидший спосіб доправити будь-який вантаж на інші континенти чи транспортувати вантаж до України із-за кордону. Проте ціна цієї послуги є вищою, аніж вартість аналогічних послуг іншими видами транспорту. На вартість вантажних авіаперевезень впливає багато факторів. Основними є:

- тип вантажу, вага, габарити та його об'єм;

- маршрут доставки;

- терміновість виконання замовлення;

- супровід вантажу на усіх етапах перевезення;

- страхування вантажу, пакування вантажу;

- інші фактори, пов'язані з особливостями вантажу, що транспортується.

Окрім надання послуг з перевезення, компанія також пропонує клієнтам ряд додаткових: митне оформлення, зберігання на комерційних складах, складська обробка (сортування, упаковка і т. п.), підготовка та розсилання

документів, доставка від «дверей до дверей», страхування відповідальності експедитора, страхування вантажу, охорона вантажу, контроль переміщення вантажу. В розпорядженні компанії також є консолідований склад.

До компетенції компанії входить перевезення наступних видів вантажу: сухі, температурні, насипні, негабаритні та спеціалізовані, а також небезпечні вантажі.

«IMTREK» успішно співпрацює з багатьма провідними морськими перевізниками. Дуже вигідним є розташування центрального офісу в Одесі, великому портовому місті. Це дозволяє керувати процесом безпосередньо з місця подій, а також компанія надає послуги з пакування та складування вантажів. Це дозволяє перевозити великі вантажні об'єми та пропонувати клієнтам знижені тарифи. Вантаж, призначений для відправлення через порт, спочатку завантажуються в спеціальні контейнери (що дозволяють перевантажувати їх з одного виду транспорту на інший) у пункті, віддаленому від моря, а потім відправляється до місця призначення практично без якихось затримок. Судові компанії, які здійснюють перевезення між портами балтійського узбережжя Європи і Чорномор'я, часто переконуються, що дешевше розвантажити свій вантаж, який перебуває в контейнерах, в портах Балтики і відправити його залізницею через Польщу, Германію, Україну чи Балкани. Судова компанія платить за перевезення вантажу залізничним транспортом, але проте заощаджує на тривалій подорожі навкруг Європи. Вантажовідправник або вантажоодержувач оплачує перевезення за єдиним тарифом, але одержує переваги, оскільки час на транзит вантажу зменшується. Такого роду послуги називають операціями із сухопутним мостом.

Автомобільні перевезення також швидко розвиваються. «IMTREK» пропонує своїм клієнтам наступні послуги: місцеві перевезення по країні, перевезення окремих та консолідованих вантажів, перевезення небезпечних вантажів та вантажів, які потребують температурного режиму. Розвитку автомобільних перевезень сприяє наявність свого автопарку, в якому присутні автомобілі різної вантажопідйомності, що дозволяє гнучко підходити до

запитів клієнтури. До того ж це постійний прямий зв'язок з водієм, а не через посередників. Повний сервіс включає також митне оформлення та обробку документів.

«IMTРЕК», як і всі експедитори, спеціалізуються на відправленні вантажів, що перевозяться морем або повітрям, оскільки ці операції в основному однакові. Розглянемо докладно послуги, які надаються професіоналами при відправленні вантажів за кордон:

1. Бронювання місця у перевізника. Через різні причини отримати місце у міжнародних перевізників вантажів часто набагато складніше, ніж у внутрішніх. Морські або авіарейси не настільки часті, а місткість літаків і морських суден жорстко обмежена. Зв'язки з іншими перевізниками встановити складніше, і позиція будь-якого вантажовідправника у переговорах із міжнародним експедиційним агентством звичайно слабша, ніж при переговорах із внутрішніми перевізниками. Міжнародні експедиційні агентства мають великий досвід ведення обліку вільних для перевезення місць, бо постійно мають справу із перевізниками і, на відміну від окремих вантажовідправників, частіше знаходять і бронюють необхідне місце.

2. Підготовка експортної декларації. Деякі уряди вимагають подання експортної декларації для статистичних і контрольних цілей. Експортну декларацію треба готувати і заповнювати майже на кожний вантаж, тому в експедиційних агентствах завжди вистачає роботи.

3. Підготовка авіавантажної накладної та коносаменту. Міжнародна авіавантажна накладна є універсальним і однотипним для всіх авіаперевезень документом на противагу товарно-транспортній накладній для океанських перевезень, яку називають коносаментом. Форма і зміст останнього можуть розрізнятися для різних морських ліній, районів узбережжя, уздовж яких рухаються судна, і з низки інших причин. Коносамент для океанських перевезень часто стає предметом переговорів, бо він визначає юридичне право перевізника прийняти на себе відправлення вантажу. Майже кожна океанська

лінія має свій власний коносамент, тому для його правильного оформлення необхідна допомога перевізника.

4. Одержання консульських документів. До консульських документів належать дозволи від імпортуючої країни на ввезення товарів. Підготовлені документи імпортуюча країна використовує для визначення митних зборів, якими обкладається вантаж на митниці.

5. Страхування перевезень. На відміну від внутрішніх перевезень, міжнародні перевезення обов'язково мають бути застраховані. При цьому або повинен бути застрахований кожний вантаж, або вантажовідправник, або перевізник повинен мати генеральний поліс на страхування всіх вантажів. Міжнародні авіалінії пропонують страхування за номінальними ставками. Ставки страхування на перевезення морськими суднами вищі і весь процес складніший через певну практику страхування, прийняту саме для морських перевезень. Наприклад, якщо морському судну загрожує небезпека затонути, то капітан має право викинути вантаж, який вони перевозять, за борт для того, щоб підтримати судно на плаву. Власники вантажу, який залишився, і власник судна повинні потім розділити витрати на відшкодування втрат вантажовідправнику, вантаж якого був викинутий за борт.

6. Підготовка і пересилання вантажних документів і повідомлень про відправлення вантажів. Фінансові операції, що передбачаються при продажі товарів, мають ретельно координуватися із фізичним переміщенням товару. Для цього треба досконально опрацювати митні процедури, щоб гарантувати оплату товару при його доставці. Експортний вантажний перевізник бере на себе підготовку документів, необхідних для пред'явлення при перетині вантажем державного кордону, і обмін валюти. Таким чином, експедитор стає координатором каналів документообігу, належності, фінансування й логістичного каналу.

7. Консультація з експортних справ. В умовах ринкових чинників, що безперервно змінюються (поява нових продуктів і ринків, зміна умов продажу), у правовому регулюванні постійно виникають питання. В

експедиційному агентстві або знають відповіді на такі питання, або знають, де їх знайти. Перевізник може також консультувати вантажовідправника щодо виконання певних процедур, наприклад, поставки однакових вантажів на один і той же ринок. Знання експортних процедур дозволяє вантажовідправнику виконувати їх силами власного експортного відділу, що значно дешевше, ніж залучати професіонала. Тому експедиційні агентства часто виступають в ролі головних консультантів вантажовідправників.

За бажанням клієнтів експедитори беруть на себе ще одну важливу функцію – митне оформлення вантажів. Це може здійснюватись як силами штатних брокерів так і в тісній співпраці з брокерськими фірмами [7].

Взагалі, митний брокер (посередник) - це підприємство, що здійснює декларування товарів і транспортних засобів, які переміщуються через митний кордон України, і має ліцензію на право здійснення митної брокерської діяльності, видану спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади в галузі митної справи. Митним брокером може бути тільки підприємство-резидент. Від імені цього підприємства декларування товарів і транспортних засобів, що переміщуються через митний кордон України, може здійснювати його відокремлений структурний підрозділ (філія, представництво тощо).

Митний брокер здійснює брокерську діяльність відповідно до норм Кодексу та ліцензійних умов, що затверджуються спеціально уповноваженим органом з питань ліцензування та органом ліцензування.

Ліцензування діяльності митного брокера здійснюється відповідно до Закону України «Про ліцензування певних видів господарської діяльності».

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

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

Вчиняючи дії, митний брокер виконує всі обов'язки і несе відповідальність, встановлену законом.

Спеціально уповноважений центральний орган виконавчої влади в галузі митної справи веде реєстр митних брокерів і забезпечує його періодичну публікацію.

Інформація, отримана митним брокером та його працівниками від особи, яку вони представляють у процесі здійснення митних процедур, може використовуватися виключно для цілей цих процедур. За розголошення інформації, що становить комерційну таємницю або є конфіденційною, митний брокер несе відповідальність відповідно до закону.

Склад. Значення складів останнім часом значно зростає як з погляду торгових, так і технологічних задач. Це пояснюється тим, що витрати на складування стають все більш значущими в загальному ланцюжку утворення вартості товарів.

Основними причинами, що примушують підприємства вдаватися до складування є:

- координація і вирівнювання попиту і пропозиції за рахунок створення складських запасів страховок і сезонних готової продукції в розподільній сіті;
- зменшення логістичних витрат у виробництві і транспортуванні за рахунок кращого використання виробничих потужностей, технологічного устаткування, перевезень вантажів економічними партіями;
- задоволення потреб управління операціями, оскільки складування може бути частиною виробничого процесу;
- поліпшення споживацького попиту за рахунок більш швидкого реагування на попит;
- створення умов для упровадження ефективних стратегій збуту готової продукції;
- досягнення економії на попередніх закупівлях за більш низькими цінами і складуванні запасів матеріальних ресурсів, необхідних для забезпечення виробничого процесу;

- більш широке покриття певної географічної території ринку;
- гнучкість в освоєнні нових секторів ринку.

Перевізник. При здійсненні перевезення вантажів перевізники виконують наступні операції:

- отримання замовлення від вантажовласника або організатора системи доставки;
- висновок договорів з вантажовласником або організатором системи доставки;
- складання маршруту доставки і режиму руху;
- вибір типу рухомого складу і визначення оптимальної кількості транспортних засобів;
- виконання початкових операцій у вантажовідправників (прийом вантажу у вантажовідправника: зважування, пломбування);
- укладання вантажів за призначенням, прийом за якістю і кількістю і т.п.;
- завантаження вантажу на рухомий склад в пунктах відправлення або перечеплення напівпричепа з вантажем (очікування завантаження вантажу, маневрування рухомого складу в пунктах завантаження, виконання завантаження на рухомий склад);
- митне оформлення і огляд при виїзді з країни (очікування огляду, огляд вантажів, що перевозяться, митними органами, проставляння штампу «Вантаж митний, підлягає доставці в митницю», відмітка про накладені пломби, проставляння штампу «Випуск дозволений»);
- митне оформлення і огляд при в'їзді в країну призначення (вантажі повністю оформляються на внутрішній митниці, огляд вантажів здійснюється митними органами країни призначення);
- переміщення вантажів рухомим складом від пунктів відправлення до пунктів призначення;
- забезпечення безпеки руху на лінії;
- забезпечення якості перевезень вантажів: збереження і своєчасність доставки;

- інформування вантажовласника або організатора системи доставки про хід здійснення перевезення і про непередбачені ситуації;
- вивантаження вантажів з рухомого складу в пунктах призначення або відчеплення напівпричепа з вантажем (очікування вивантаження вантажу, маневрування автомобільного транспорту в пункті вивантаження, виконання вивантаження вантажу з рухомого складу);
- виконання кінцевих операцій у вантажоодержувачів (здача вантажу вантажоодержувачам за якістю і кількістю, внутрішньоскладське транспортування вантажу).

2.2. Аналіз виробничо-господарської діяльності компанії «IMTREK»

Компанія «IMTREK» пропонує своїм замовникам весь спектр експедиторських послуг і спеціалізується на обслуговуванні великої кількості галузей промисловості. «IMTREK» має багато надійних партнерів по всьому світу, що дозволяє компанії організувати свою роботу в глобальному масштабі без територіальних обмежень.

Фармацевтика.

«IMTREK» має міцні позиції на ринку перевезень медикаментів та біологічних зразків та є офіційним партнером MARKEN Time Critical Express (Велика Британія), який є лідером в цій галузі. Основна маса цих вантажів перевозяться авіаційним транспортом. Спеціалісти компанії розробляють спільно з замовниками логістичні схеми матеріально-технічного забезпечення та несуть повну відповідальність за доставку вантажу «від дверей до дверей». Також «IMTREK» надає послуги по упакуванню товарів. Це дозволяє консолідувати та упаковувати товари окремо від великої партії та доставляти до кінцевого споживача, забезпечувати маркування товарів від імені клієнта.

Для певних фармацевтичних компаній «Маркен» сумісно з «ІМТРЕК» розробили ефективну логістичну схему доставки вантажів.

Електроніка та новітні технології.

Перевезення вантажів даної галузі промисловості відіграє важливу роль в роботі «ІМТРЕК». Перевезення здійснюється усіма видами транспорту, але авіаційний має особливу вагу в цій галузі при перевезеннях орієнтованих в часі вантажів. Крім того, «ІМТРЕК» пропонує ефективні схеми взаємодії різних видів транспорту при організації перевезень для кожного відправлення вантажу окремо.

Легка промисловість.

Важливу роль тут відіграє автомобільні перевезення в регіоні країн Балтії, Білорусі, України та Росії завдяки регулярним рейсам автомобілів. Багато перевезень з країн Балтії йдуть як транзитні, із портів, але море дає ще дуже великий об'єм вантажів – рибу. Із України в зворотньому напрямку перевозяться предмети деревообробної та харчової галузі.

У всій Європі та на інших континентах наші спеціалісти по проведенню ярмарок можуть організувати безпроблемне проведення виставок. Вони знають особливості регіонів і володіють глобальним досвідом в цій області, гарантуючи відмінні результати усіх виставочних проєктів. Компанія надає послуги по пакуванню та виконує всі формальності, в тому числі митне оформлення.

Компанія «ІМТРЕК» також надає послуги з перевезення власних речей фізичних осіб.

Послугами компанії «ІМТРЕК» користується багато відомих компаній світу. Це свідчить про довіру компанії у всьому світі. Вчасно доставлений вантаж відіграє велику роль в досягненні комерційного успіху компаній, тому дуже важливо і престижно заслужити довіру клієнтів.

Обсяги перевезень вантажів компанії «ІМТРЕК» за останні роки представлено у таблиці 2.1.

Таблиця 2.1

**Динамика перевезень вантажів компанії «ІМТРЕК»
за 2015-2019 роки**

Роки	Тоннаж, тон	Приріст, %
2015	5508	--
2016	5621	1,8
2017	6040	7,1
2018	6120	1,7
2019	6405	4,9

Джерело: узагальнено автором

Як видно з таблиці 2.1 обсяги перевезень щорічно зростають, навіть у кризовий для компанії 2018 рік приріст склав 1,7%. У 2019 році компанія почала набирати оберти після свого кризового періоду і приріст склав уже 4,9%.

На рисунку 2.2 показано динаміку обсягів перевезених вантажів за 2015-2019 роки. Приріст даного показника пояснюється як і розвитком самої компанії «ІМТРЕК», так і збільшенням обсягів перевезень в загально українському та світовому масштабі. Об'єми перевезених вантажів Київського філіалу України мають тенденцію до постійного зростання і першість тут утримують повітряні перевезення.

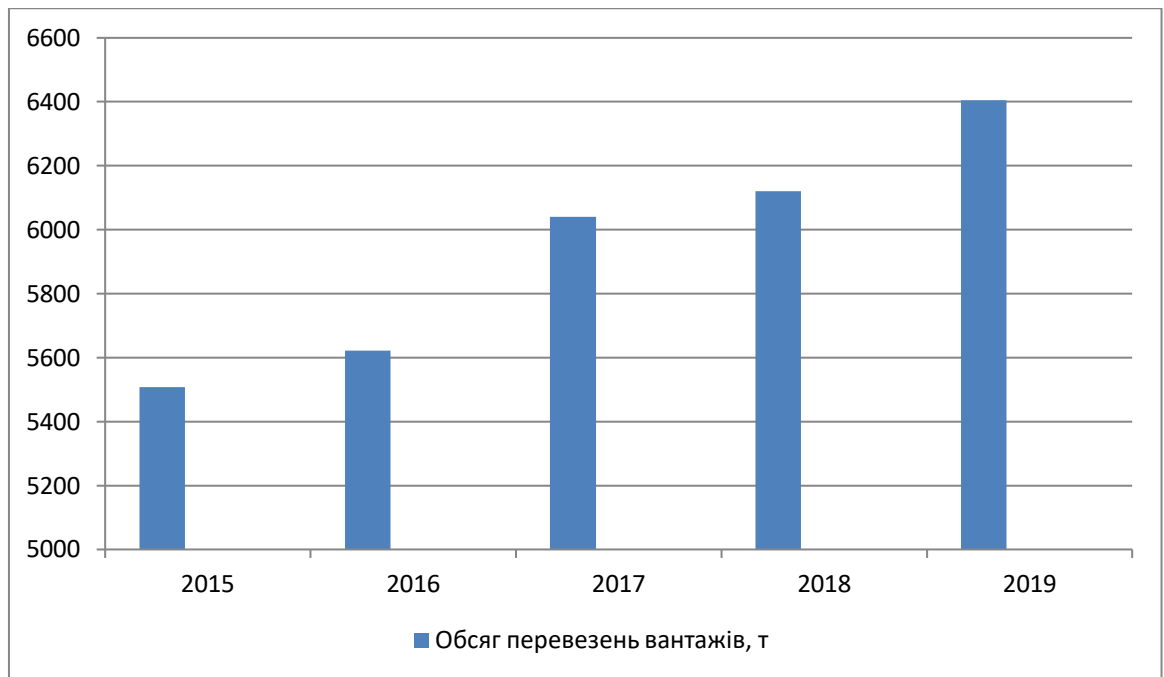


Рис.2.2. Динаміка зміни обсягів перевезених вантажів компанією «ІМТРЕК» за 2015-2019 роки

Обсяги перевезених вантажів «ІМТРЕК», як і загальносвітові обсяги, мають тенденцію до зростання. Про це свідчить приріст у майже 5% за останній рік, не зважаючи на світову кризу. Отже, компанія розвивається, збільшує обсяги своєї роботи, а відповідно і покращує своє фінансове становище.

2.2.1. Показники фінансової діяльності українського представництва «ІМТРЕК»

Діяльність будь-якого підприємства характеризується його фінансовими показниками, такими як дохід, витрати, прибуток. Головним серед них безумовно є прибуток. Він показує ефективність діяльності організації, доцільність її функціонування. Дохід відображає масштаби діяльності компанії, фінансові потоки. Витрати прямо пропорційно залежать від об'ємів

робіт, виконуваних компанією. Чим більші масштаби діяльності, тим більші витрати несе підприємство на її організацію та здійснення.

В таблиці 2.2 зображено, як змінюються доходи, витрати, прибутки та рентабельність українського представництва «IMTРЕК». Як видно з таблиці, за останні два роки доходи як і прибуток значно зросли, що свідчить про успішну діяльність компанії на українському ринку транспортно-експедиційного обслуговування. Це насамперед пов'язано з розвитком зовнішньоекономічних зв'язків України, міжнародної торгівлі, ефективною, якісною та надійною роботою компанії, високою кваліфікацією персоналу.

Для отримання будь-якого доходу підприємство несе певні витрати. У «IMTРЕК» основними статтями витрат є витрати на персонал, витрати на амортизацію основних фондів та експлуатаційні витрати. Зі збільшенням останніми роками об'ємів перевезень, збільшилися і витрати компанії по всіх основних її статтях, а це: додаткові об'єми роботи, додаткові робочі місця, додаткові відрахування до бюджету та ін. Це пояснюється зміною в законодавстві, великим потоком інвестицій в українську економіку, розвитком національної промисловості та економіки.

Таблиця 2.2

**Динаміка фінансових показників компанії «IMTРЕК»
за 2015-2019 роки (тис. дол.)**

Роки	Доходи	Витрати	Прибуток	Рентабельність, %
2015 рік	720,55	626,51	94,04	12,76
2016 рік	790,36	677,34	113,02	14,18
2017 рік	836,72	709,02	127,7	15,31
2018 рік	842,41	713,09	129,32	15,41
2019 рік	874,4	729,33	145,07	16,91

Джерело: узагальнено автором

Більш наглядно дані з таблиці можна проаналізувати за допомогою діаграми (рисунок 2.3).

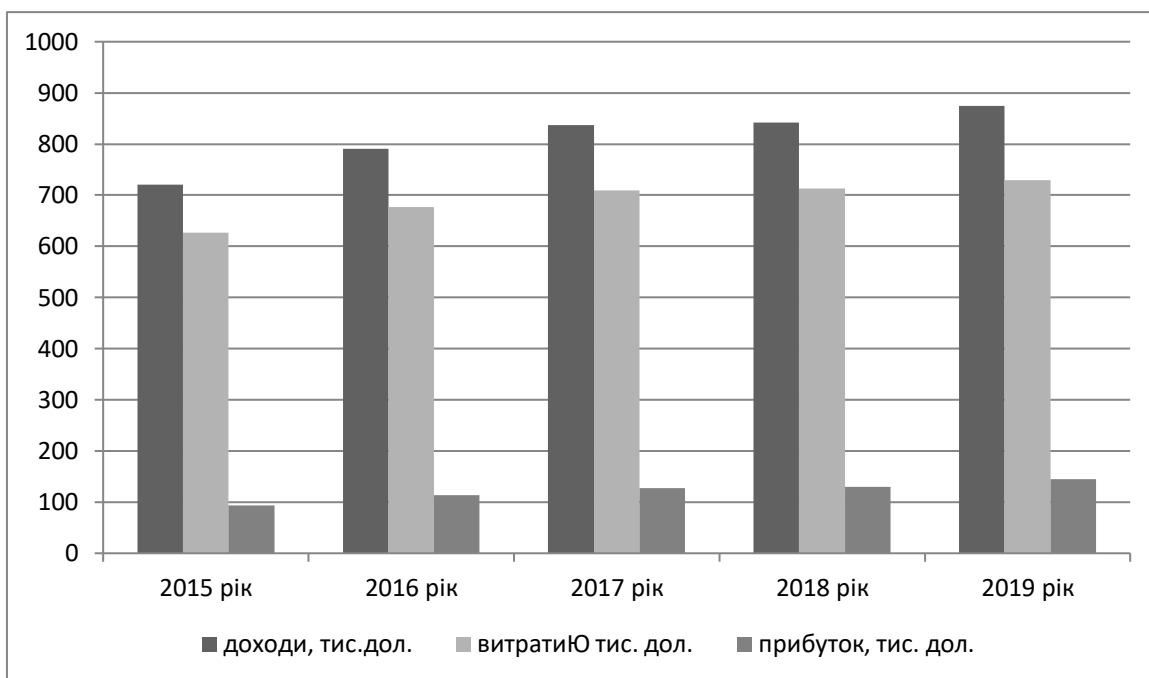


Рис.2.3. Динаміка фінансових показників компанії «IMTREK»

Як видно з рисунка доходи «IMTREK» постійно зростають. Це свідчить про успішну експедиційну діяльність та стабільне зростання об'ємів перевезень. І цей стабільний приріст доходів є результатом діяльності відділу повітряних перевезень.

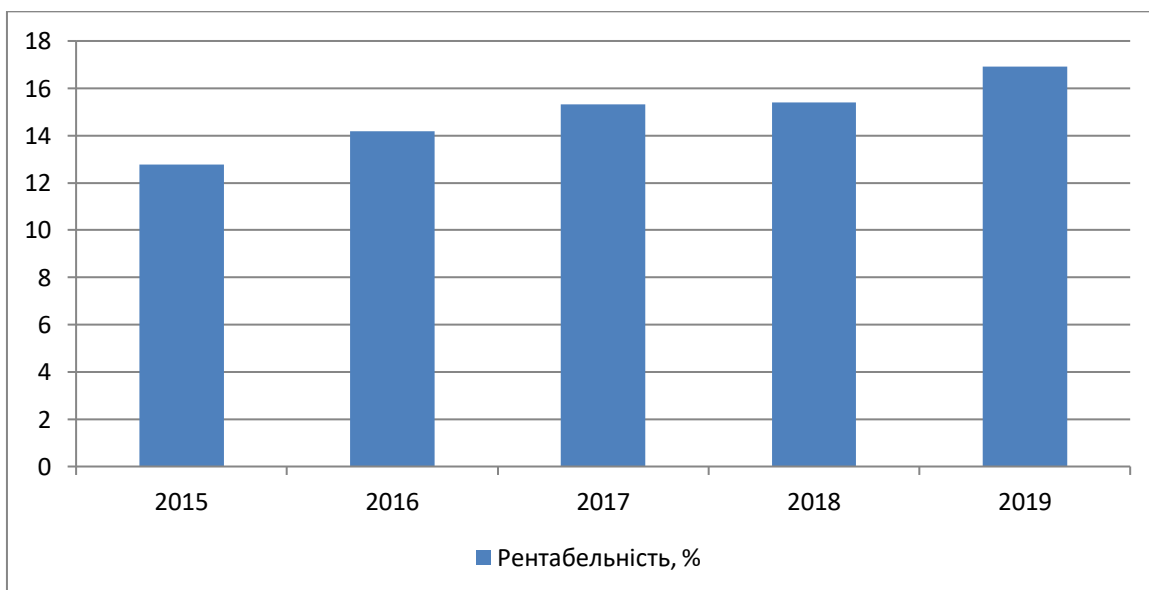


Рис.2.4. Динаміка рентабельності українського представництва компанії «IMTREK»

Відповідно до рисунку 2.4 рентабельність в 2020 році очікується в межах 17-18%.

Як уже зазначалося раніше доходи компанії «ІМТРЕК» зростають. Вони складаються з доходів від організації авіаційних перевезень, не дивлячись на їх невеликий об'єм перевезень. Така вага доходів від авіаційних перевезень пояснюється їхньою великою вартістю в порівнянні з іншими видами транспорту

Витрати на ведення виробничо-господарської діяльності складають витрати на персонал, на амортизацію основних фондів та експлуатаційні витрати. З розширенням компанії, збільшується кількість персоналу, а відповідно і витрати на їх утримання, вони складають близько 35,3 %. Амортизація основних фондів займає близько 22% витрат компанії і за досліджений період збільшилась в два рази. Експлуатаційні витрати складають 43% (Табл. 2.3).

Таблиця 2.3

Витрати компанії у 2015-2019 роки на ведення виробничо-господарської діяльності

Роки	2018	2019
Витрати на персонал, тис. дол	253,9	257,5
Доля в загальних витратах у %	35,6	35,3
Амортизація основних фондів, тис. дол	154,7	155,3
Доля в загальних витратах у %	21,7	21,3
Експлуатаційні витрати, тис. дол	304,5	316,5
Доля в загальних витратах у %	42,7	43,4

Джерело: узагальнено автором

Спробуємо проаналізувати динаміку витрат на ведення господарської діяльності «IMTРЕК» за 2015-2019 роки за допомогою діаграми, яка зображена на рисунку 2.5.

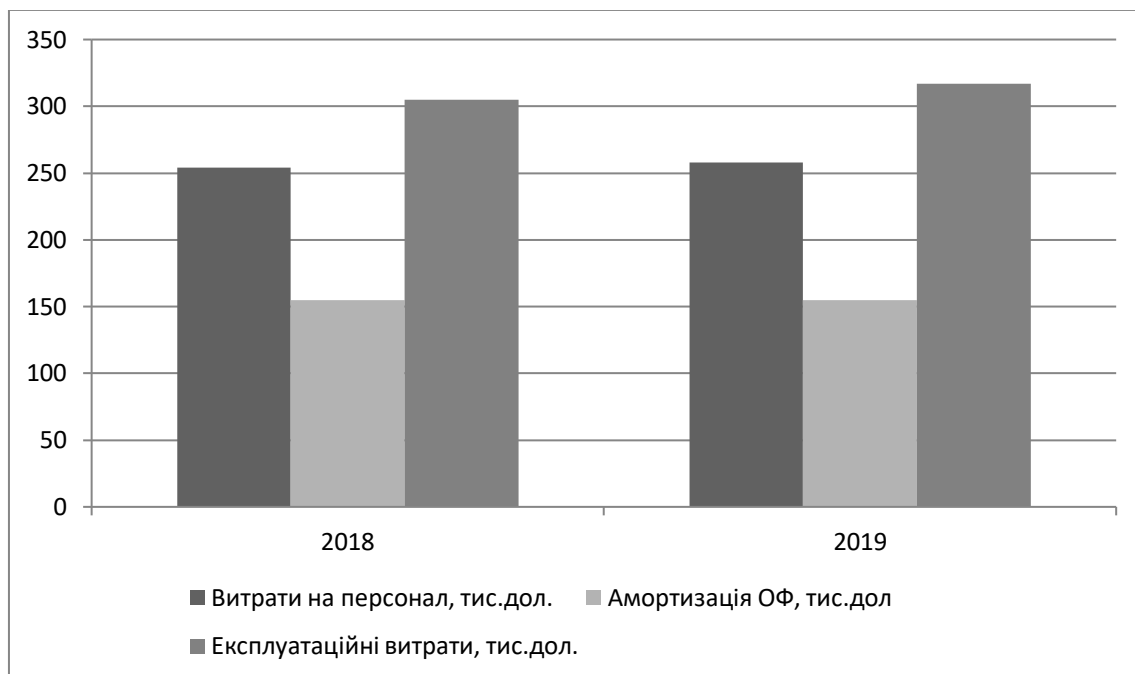


Рис.2.5. Динаміка витрат компанії за 2018-2019 роки на ведення виробничо-господарської діяльності

Структура витрат за 2018 рік представлена на рисунку 2.6

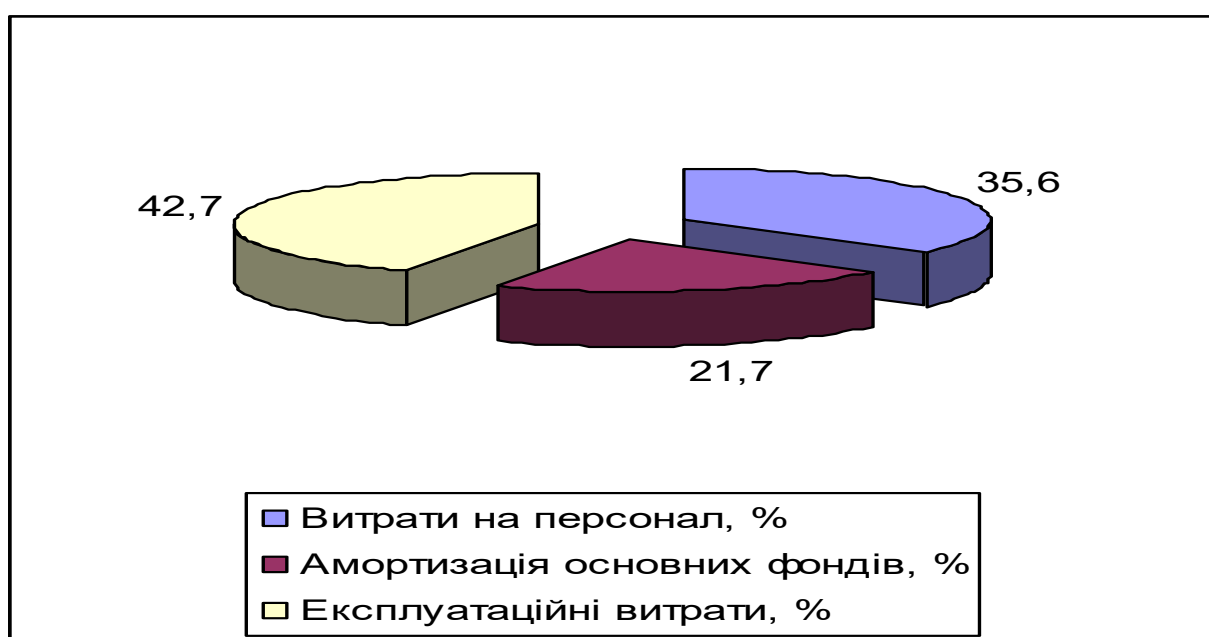


Рис. 2.6. Структура витрат компанії «IMTРЕК» у 2018 році

Структура витрат за 2019 рік представлена на рисунку 2.7

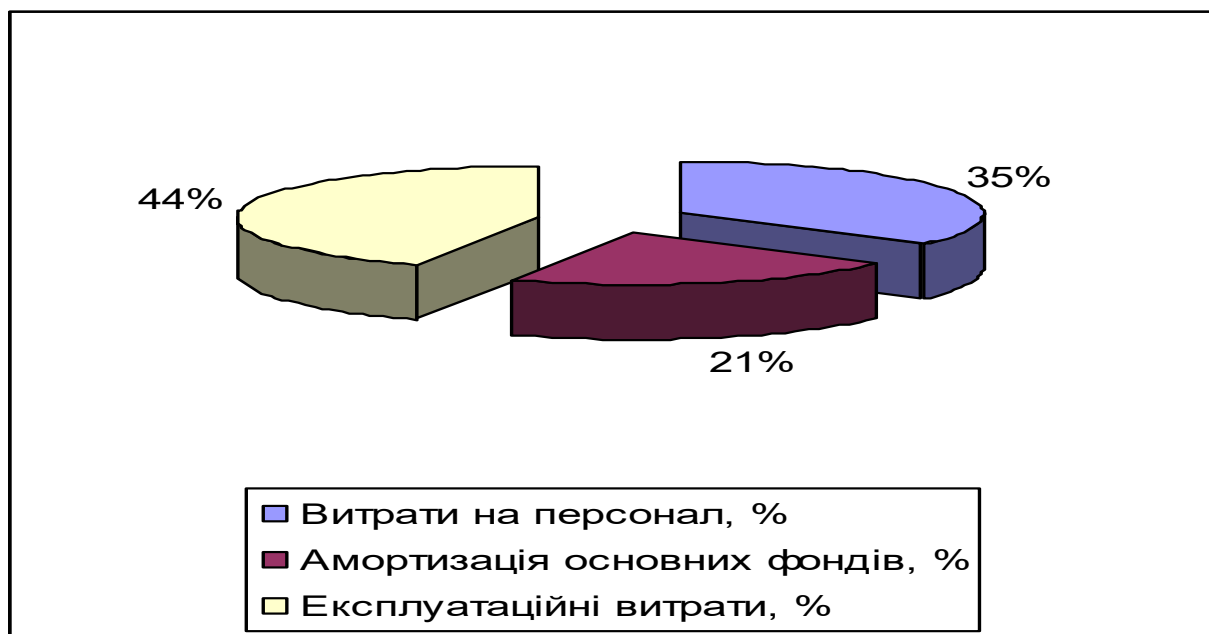


Рис. 2.7. Структура витрат компанії «ІМТРЕК» у 2019 році

Як видно з рисунків 2.6 та 2.7, витрати компанії зростають, що пов'язано зі зростанням обсягів виробничо-господарської діяльності українського відділення «ІМТРЕК». У відсотковому відношенні до загальних витрат вони залишаються майже незмінними.

Щодо прибутків компанії, то в період 2015-2019 років вони мають постійну, хоч і незначну тенденцію до зростання..

Проаналізувавши діяльність компанії «ІМТРЕК», можна помітити певні недоліки в організації обслуговування клієнтури. Одним з головних серед цих недоліків є залежність компанії від підрядників, виконавців певних стадій обслуговування процесу доставки вантажу. Компанія залежить від перевізників, митних брокерів тощо.

Одним з таких процесів є процес доставки вантажів до/з аеропорту від/до клієнта. Важливою останнім часом стала проблема знаходження і стабільності автоперевізників. Їх сервіс не задовольняє вимогам сучасного ринку. Отже треба розглянути варіант доставки вантажів до вантажоодержувачів власним транспортом, і окреслити позитивні і негативні моменти такого обслуговування.

Транспортне обслуговування визначається як діяльність транспортно-експедиційних підприємств, пов'язана з процесом переміщення вантажів у просторі та часі із наданням перевізних, навантажувально-розвантажувальних послуг і послуг зберігання.

Експедиційне обслуговування є складовою частиною процесу руху товару від виробника до споживача, воно охоплює виконання додаткових робіт та операцій, без яких не можна розпочати процес перевезення у пункті відправлення, продовжити і завершити його у пункті призначення.

Досить складною проблемою є оцінка якості транспортно-експедиційних послуг. Згідно зі стандартом ISO 8402–86 якість послуг визначається як “сукупність властивостей та характеристик послуги, які надають їй здатність задовольняти зумовлені або передбачувані потреби”. Отже, вимоги, які висувають щодо поставки товарів, безпосередньо впливають з потреб, які достатньо чітко зумовлюються у підписаних договорах. В інших випадках передбачувані потреби повинні бути встановлені та визначені за допомогою маркетингових досліджень.

Потреба в послугах транспорту повинна бути задоволена швидко, а інколи й терміново. У багатьох випадках незадоволена у відповідний час потреба стає потім вже непотрібною для споживача, тобто має змінний характер.

В умовах ринку якість визначається як той рівень споживчих властивостей та надійність послуг, який потрібен ринку (споживачу) та який виробники здатні забезпечити за певну ціну.

Особливою проблемою є визначення якості доставки вантажів. У вигляді малопартійних відправлень транспортуються, як правило, коштовні товари та швидкопсувні вантажі, і тому час (термін) доставки вантажів розглядають як один із найсуттєвіших параметрів якості обслуговування споживачів.

Якість доставки передбачає також швидкість і регулярність поставки вантажів, збереження вантажів при перевезеннях, а також ліквідацію зайвих

перевантажувальних операцій. Перші два параметри впливають на своєчасне реагування на зміни кон'юнктури ринку та скорочення товарних запасів.

При транспортуванні, як правило, приймають такі основні управлінські рішення:

- власний транспорт чи транспорт загального користування;
- вибір виду транспорту;
- вибір перевізника;
- керування маршрутами;

Аргументи на користь власних транспортних засобів.

- порівняльні витрати власного і найманого транспорту;
- наймані перевізники прямо не відповідають вимогам спеціалізованих перевезень;

- ні загальні, ні контрактні перевезення не забезпечують належного адміністративного контролю за розкладом руху та якістю обслуговування;

- можливість задоволення різних потреб та забезпечення спеціалізованого обслуговування.

Основні витратні статті власного транспорту:

- інвестування в обладнання, що містить у собі вартість втрачених можливостей, ризик фізичних втрат і зношення майна;

- прямі експлуатаційні витрати на водіїв, обслуговування і пальне;

- видатки на пальне і використання доріг, а також оплата реєстрації;

- інвестування у приміщення і витрати на їх технічне обслуговування, зберігання обладнання і пального;

- витрати на працюючий персонал, який займається відправкою, обслуговуванням і наглядом;

- витрати на керування і керівництво.

Іншою проблемою є занадто високі витрати на митні послуги. Навіть зважаючи на швидкість роботи і надійність партнерів. Аргументи на користь митного оформлення силами штатного брокера:

- значно менші витрати в порівнянні з витратами на співпрацю з брокерськими фірмами;

- контроль за процесом та якістю обслуговування;

- збільшується швидкість реагування на запити і потреби клієнтів.

З проведеного аналізу господарської діяльності українського представництва «ІМТРЕК» видно, що більша частина перевезень припадає на авіаційні перевезення. Зважаючи на те, що підвезення вантажів з/до аеропорту відбувається переважно автомобільним транспортом, то компанії необхідно подумати про розширення автоперевезень.

3. ПРОЄКТНА ЧАСТИНА

Кафедра організації авіаційних перевезень				НАУ. 20. 10. 75. 300 ПЗ			
Виконав	Русанов В.В.			3. ПРОЄКТНА ЧАСТИНА	Літера	Арк.	Аркушів
Керівник	Висоцька І.І.					Д 59	32
Консульт.	Висоцька І.І.				ФТМЛ 275 ОП-201Мз		
Н. контр.	Дерев'янка Т.А.						
Зав. каф.	Шевчук Д.О.						

3.1. Обґрунтування створення відділу доставки вантажів в/з аеропорту «Бориспіль»

Зважаючи на те, що підвезення вантажів з/до аеропорту відбувається переважно автомобільним транспортом, то компанії необхідно подумати про розширення автоперевезень.

Створення відділу доставки в аеропорту «Бориспіль» спільно з компанією «IMTРЕК» пропонується на умовах державно-приватного партнерства (ДПП), при якому прибуток від діяльності відділу буде розподілено у рівних долях.

Розглянемо схеми доставки експортних та імпорتنих вантажів. Від вантажовідправника вантаж їде автотранспортом в аеропорт «Бориспіль» по товарно-транспортній накладній (ТТН). В аеропорту «Бориспіль» оформлюється авіа накладна на дану партію вантажу, та, якщо необхідна, декларація безпеки та інші документи. Після митниці вантаж завантажується в автотранспорт та по документу СМР слідує до одержувача вантажу (рисунок 3.1).

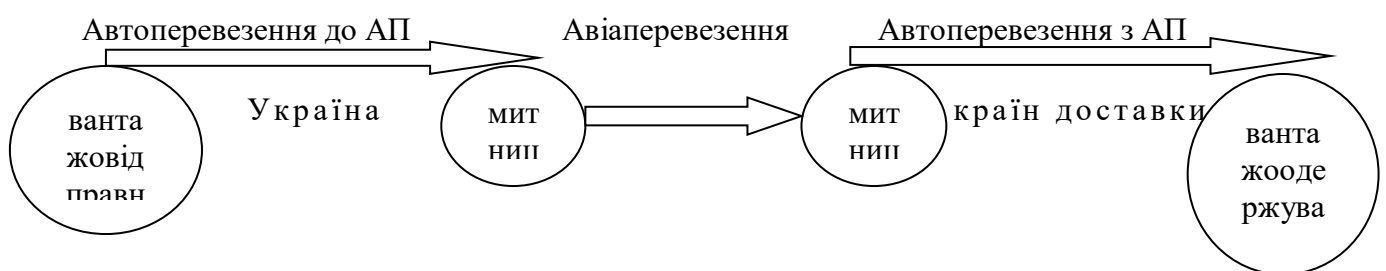


Рис. 3.1. Схема організації експортного вантажоперевезення

до аеропорту відправлення вантаж доставляється автотранспортом по СМР. У аеропорті відправлення на вантаж оформлюються авіа вантажна накладна також з вантажем повинні йти супровідні документи INVOICE, PAKING-List та ін.

Щодо відправлення імпортного вантажу, то по прибутті в країну призначення вантажоодержувач вибирає вид транспорту та згідно цього оформлюються наступні документи. Авіатранспорт - вантажна авіа накладна. Автотранспорт – товарно-транспортна накладна та слідує до одержувача вантажу (рисунок 3.2).

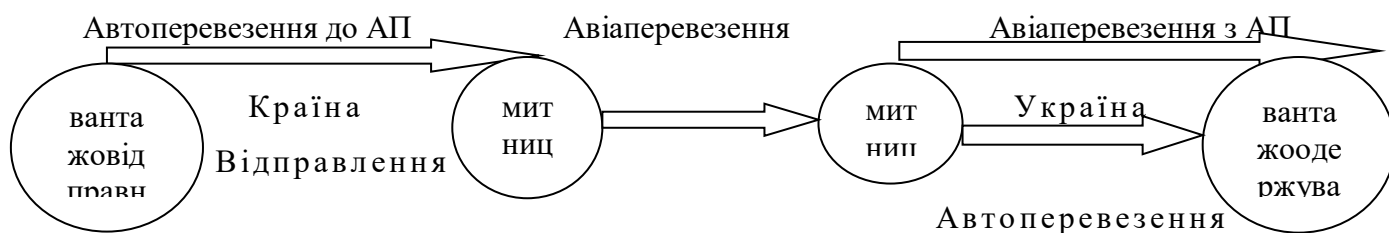


Рис. 3.2. Схема організації відправлення імпортного вантажу

У своїй діяльності служба доставки вантажу ДМА «Бориспіль» керується нормами та стандартами ІАТА.

Однією з цілей ІАТА є сприяння розвитку повітряної комерції в усьому світі. Ця мета йде нога в ногу із зобов'язанням підвищити безпеку, регулярність і економічність повітряних перевезень. Співробітництво між авіакомпаніями, що є членами ІАТА, протягом багатьох років привело до розвитку загальної мережі стандартів і угод, що формує базис, на основі якого здійснюється діяльність галузі повітряних вантажоперевезень.

Існує ряд галузевих стандартів і угод, які управляють роботою системи вантажних перевезень. До них ставляться документація, процедури обслуговування, контроль засобів пакування, автоматична розробка й специфікація вантажів. Цією діяльністю управляє конференція по обслуговуванню вантажів ІАТА - тимчасова й автономна організація, що щорічно зустрічається й працює за підтримкою комітету спеціалізованих індустріальних груп.

Навіть ті авіакомпанії, які не є членами ІАТА. діють на основі більшості стандартів, установлених для вантажоперевезень. Членство в ІАТА нараховує

більше 200 авіакомпаній, а також більше 60 інших авіакомпаній, що підписала угоди по міжнародних перевезеннях, які входять у стандарти IATA.

Більшість стандартів і угод записане в довідниках IATA, які IATA випускає для авіакомпаній - своїх членів. Вони також можуть бути куплені іншими організаціями, що не є членами IATA. До таких публікацій відноситься «Збірник резолюцій конференцій по вантажних перевезеннях»

Дане керівництво містить процедури, розроблені протягом багатьох лет, прийняті авіакомпаніями для обробки вантажів у світі. Сюди ставляться специфікації авіа накладних і процедури їхньої виписки, так само як і опис форм, використовуваних при обробці вантажів. Це можуть бути форми впізнання вантажів (різні етикетки), передатний маніфест, а також етикетки і ярлики спеціальних вантажів. Сюди також входять багатосторонні угоди по перевезеннях "Інтерлайн" і інші процедури, пов'язані з вантажами. Перевезення небезпечних вантажів повітряним транспортом стає невід'ємною частиною авіа вантажного бізнесу. Це привело до розробки й опублікування технічних інструкцій з безпечних перевезень небезпечних вантажів повітряним транспортом організацією ICAO. ICAO є організацією Об'єднаних націй, і тому даного правила прийняті більшістю країн як національний закон.

IATA EDIFACT по вантажних авіаперевезеннях і стосовні до справи розділи UN/EDIFACT, елементи даних і комплекти кодів. Вони описані досить докладно, щоб дозволити розробку програмного забезпечення для обміну інформацією при повітряних вантажоперевезеннях, використовуючи стандарти повідомлень EDIFACT.

Авіакомпанії приймають вантажі безпосередньо у відправника вантажу, у вантажного експедитора й через вантажних агентів IATA. Важливо, щоб процедура приймання вантажів проходила правильно, щоб вантаж досяг свого аеропорту призначення в цілості й схоронності. Особлива увага повинне бути приділене правильному заповненню документів, упакувань і ярликів, відповідно до урядових вимог.

При відправленні вантажу компанія керується Інструкцією щодо відправки вантажу. Інструкція має всю необхідну інформацію для заповнення вантажної авіа накладної від імені вантажовідправника.

Організація вантажних перевезень за схемою від дверей до дверей («door-to-door») є найбільш конкурентною та ефективною у організації логістичного ланцюга за участі авіаційного транспорту. На даному етапі аеропорт «Бориспіль» не має можливості організувати такий сервіс власними силами, оскільки відсутній автотранспорт, що міг би обслуговувати клієнтів за цією схемою. Хоча такий сервіс реалізується за сприяння компаній посередників та вже здійснюється власними силами представництв компанії в інших країнах.

Для обґрунтування необхідності створення відділу доставки в аеропорту «Бориспіль» необхідно провести дослідження відправлених та прибувчих вантажопотоків з/в аеропорт. Динаміку структури вантажопотоків за 2017-2019 роки представлено у таблиці 3.1.

Таблиця 3.1.

**Динаміка структури вантажопотоків
аеропорту «Бориспіль» за 2017-2019 роки**

Вантажопотоки аеропорту «Бориспіль»	Роки		
	2017	2018	2019
експорт, тис.т.	9,15	10,22	7,34
експорт,%	27,3%	28,3%	27,0%
імпорт, тис. т.	24,35	25,88	19,86
імпорт,%	72,7%	71,7%	73,0%
усього, тис. т.	33,50	36,10	27,20

Джерело: узагальнено автором

Показово динаміку співвідношення імпортних та експортних вантажопотоків аеропорту «Бориспіль» за 2017-2019 роки представлено на рисунку 3.3.

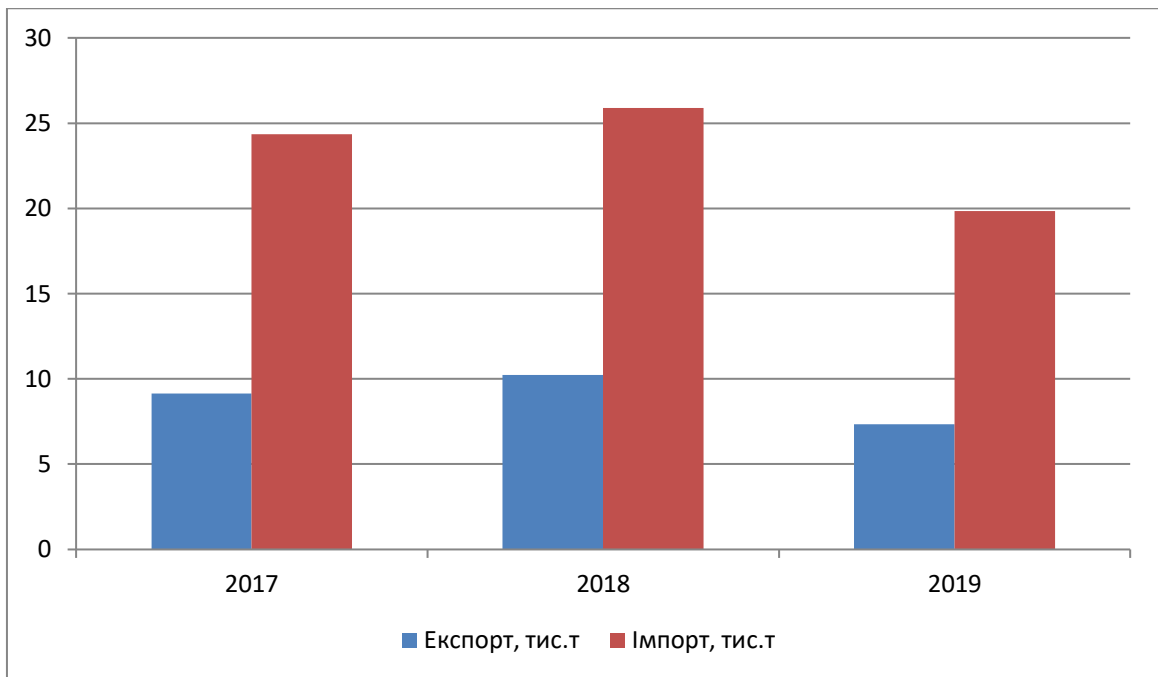
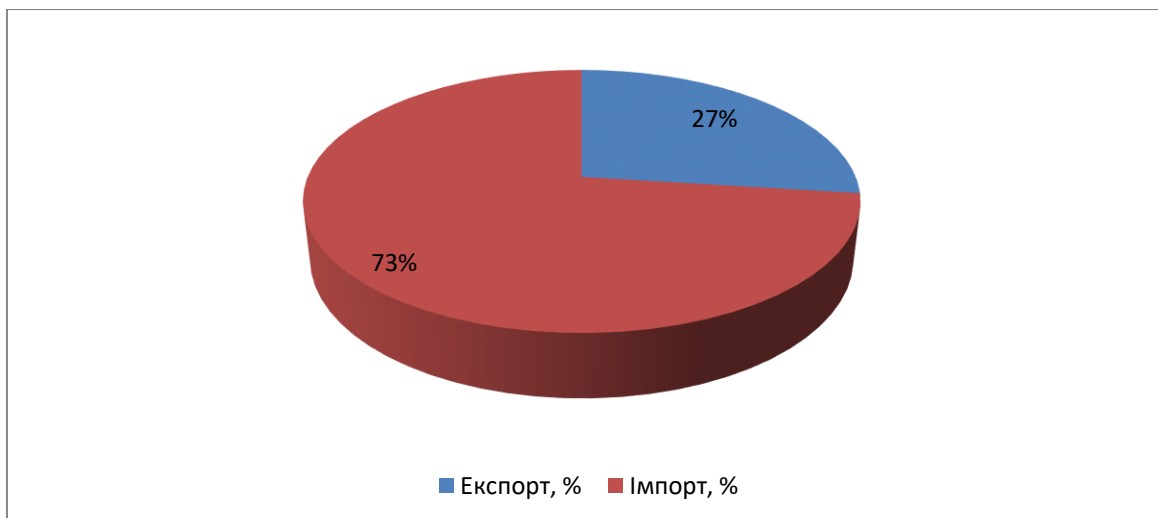


Рис. 3.3. Динаміка співвідношення імпортих та експортних вантажопотоків аеропорту «Бориспіль» за 2017-2019 роки

Структура експортних та імпортих відправлень з/в аеропорт «Бориспіль» у відсотках за 2019 рік представлені на рисунку 3.4.



3.4. Структура експортних та імпортих відправлень з/в аеропорт «Бориспіль» у 2019 році

Аналізуючи співвідношення експортних та імпортих вантажопотоків ми бачимо, що імпортині вантажопотоки складають понад 70% у загальному обсязі. Така перевага імпорту свідчить про те, що більшість вантажу саме

прибуває в аеропорт. Тому стає проблема своєчасного вивозу цих партій вантажів зі складу аеропорту.

У таблиці 3.2. наведено оцінку середнього терміну зберігання вантажу, що прибув у 2019 році у ДМА «Бориспіль».

Таблиця 3.2

**Оцінка середнього терміну зберігання вантажу,
що прибув у 2019 році у ДМА «Бориспіль»**

	Вага вантажу, тис.т.	Відсотки від загальної суми тоннажу, %
Загальна кількість вантажу, що прибув, тис. т.	27,2	100%
Вантаж, який забирає отримувач відносно прильоту ПС, тис. т.		
В день прильоту	5,59	20,6%
На 2-й день після прильоту	4,22	15,5%
На 3-й день після прильоту	3,52	12,9%
На 4-й день після прильоту	2,99	11,0%
На 5-й день після прильоту	2,43	8,9%
На 6-й день після прильоту	1,83	6,7%
На 7-й день після прильоту	1,26	4,6%
На 8-й день після прильоту	0,99	3,6%
На 9-й день після прильоту	0,66	2,4%
На 10-й день після прильоту	0,45	1,7%
З 11 по 20-й день після прильоту	2,13	7,8%
З 21 по 30-й день після прильоту	0,45	1,7%
Більше ніж 30 днів	0,68	2,5%

Джерело: узагальнено автором

Зважаючи на оцінку середнього терміну зберігання вантажу, що прибув у 2019 році, яка представлена у таблиці 3.2., ми бачимо, що у день прильоту забирають тільки понад 20% вантажу, на другий день – понад 15%, на третій-четвертий день – 11-12%.

Аналізуючи термін зберігання вантажів на складі, ми бачимо, що він залежить від того, на який день після прильоту повітряного судна вантаж забирає отримувач.

У свою чергу, від середнього терміну зберігання вантажів залежить пропускна спроможність вантажного складу: вона тим більша, чим менший середній термін зберігання вантажу на складі. Зважаючи на вищевикладене, створення відділу доставки вантажів в аеропорту «Бориспіль» дозволить зменшити термін зберігання вантажу на складі.

Вартість послуг вантажного терміналу ДП МА «Бориспіль» стосовно тарифів на зберігання вантажів збільшуються в залежності від збільшення терміну зберігання. Цей факт буде сприяти збільшенню попиту на послуги відділу доставки вантажів.

Для організації надання такої послуги можна піти двома шляхам: створення відділу доставки за схемою від дверей до дверей у структурі аеропорту або організувати дочірню компанію, що перебрала б на себе таку функцію. Особливо важливим створення такого підрозділу є для організації повітряних вантажних перевезень, в якому ланцюг постачання вантажів неодмінно пов'язаний з доставкою вантажу від вантажовідправника до аеропорту і навпаки – з аеропорту до вантажоодержувача.

Розглянемо перспективи створення служби з організації доставки вантажів за схемою від дверей до дверей у структурі аеропорту «Бориспіль».

До компетенції даного відділу входили б наступні питання:

- а) розробка графіку руху транспорту для забору та доставки вантажу з/в аеропорт;
- б) розробка оптимального маршруту для доставки вантажу з/в аеропорт;
- в) здійснення інформаційної підтримки з приводу послуг, що надаються;

г) координація учасників перевізного процесу;

д) розрахунок тарифів за здійснення доставки та облік витратних матеріалів;

е) контроль за виконанням доставки.

Створення такої служби надасть значну перевагу при забезпеченні ефективної та надійної роботи ланцюга постачання вантажів, адже відпаде необхідність в послугах посередницької компанії з подібних перевезень.

Створення такої служби пов'язане з певними особливостями автотранспорту, що використовується для доставки вантажів. До головної з таких особливостей відноситься те, що процес виробництва проходить за межами підприємства і пов'язаний з рухом транспортного засобу за визначеним маршрутом та пов'язане з цим технічне обслуговування транспортного засобу. Ця діяльність вимагає чіткої координації підрозділів, що займаються технічним обслуговуванням транспортних засобів, організацією перевезення та ін.

Така особливість автотранспорту становить головну складність в організації роботи відділу доставки вантажів, адже взаємодія всіх цих служб впливає на раціональність роботи такого відділу. Ефективність використання автотранспорту для доставки вантажів залежить від організації обслуговування та ремонту рухомого складу.

Для забезпечення необхідного технічного стану транспортного засобу необхідно створювати службу з експлуатації транспортних засобів. До обов'язків такої служби входить безпосередня робота з транспортним засобом – здійснення перевезення вантажу та технічна підтримка.

Оптимізація роботи служби з експлуатації транспортних засобів значною мірою залежить від чіткості поставлених задач та планування перевізного процесу.

Вміла організація використання транспортного засобу дозволить зменшити кількість порожніх прогонів транспортного засобу та скоротити час

простою транспортного засобу, що в свою чергу призводить до зменшення витрат компанією на утримання автотранспорту.

Експлуатаційна служба автотранспорту передбачає роботу водіїв та персоналу з технічного обслуговування.

Раціональність роботи транспортного засобу та технічна справність багато в чому залежить від водія автотранспорту. Тому при організації роботи служби доставки необхідно уважно ставитись до підбору обслуговуючого персоналу з відповідними навичками та досвідом роботи. Праця досвідченого водія дозволить збільшити довговічність та справність роботи транспорту.

Підвищення ефективності використання автотранспорту напряму залежить від технічних характеристик автотранспорту: вантажопідйомності, дальності пробігу, швидкість руху, економічність роботи двигуна, габаритних розмірів та ін. Також ефективність залежить від додаткових засобів механізації: автономні перевантажувальні засоби, порталні крани, борти кузова з можливістю їхнього опускання та відокремлення та ін.

При виборі транспортного засобу необхідно в першу чергу керуватись масою та габаритами вантажів, що перевозяться. Як показує досвід роботи при організації вантажних авіаційних перевезень надходять замовлення на перевезення вантажу маса якого коливається від 10 кг до 1500 т. Тому при виборі автотранспорту, що буде обслуговувати доставку вантажів за схемою від дверей до дверей при основному транспортуванні повітряним транспортом необхідно орієнтуватись на транспортний засіб з вантажопідйомністю до 1,5т.

Для розрахунку економічної доцільності використання власного автотранспорту для доставки вантажів з/в аеропорт проведемо відповідні розрахунки для обраної марки та моделі автомобілів.

3.2. Техніко-економічні розрахунки доставки вантажів з/в аеропорт «Бориспіль»

Для дослідження ефективності та раціональності використання власного транспорту визначимо та проаналізуємо показники, що впливають на роботу автотранспорту.

Теорія визначає дві категорії витрат, що присутні при здійсненні транспортного процесу:

- змінні витрати;
- постійні витрати.

Постійні витрати включають ті затрати на перевезення, що присутні постійно та у визначеному розмірі. До змінних витрат відносяться затрати, що можуть бути присутніми або відсутніми в залежності від поставленої задачі, та коливатись у своєму розмірі.

Так до постійних витрат можна віднести затрати на експлуатацію транспортних засобів. Ці показники значною мірою впливають на продуктивність використання транспортного засобу та собівартість виробленої ним продукції.

Продуктивність транспортного засобу залежить також від таких показників, як середня швидкість руху автомобіля на маршруті, час простою при завантаженні та розвантаженні, часова тривалість виконання перевезення. Для збільшення продуктивності використання транспортний засіб повинен перебувати в стані виробництва транспортної продукції як можна більше часу. Від тривалості перебування транспорту в наряді залежить собівартість виконаної роботи, при збільшенні тривалості наряду зменшується собівартість, адже зменшуються постійні витрати. Підвищення середньої швидкості руху автотранспорту та зменшення часу простоїв дозволяє скоротити кількість застосовуваних транспортних засобів, а отже зменшує розмір змінних витрат.

Важливими показниками технічної характеристики автотранспорту, що впливає на продуктивність його роботи є максимальна вантажопідйомність, коефіцієнти використання вантажопідйомності та використання кілометражу.

За цими показниками можна визначити продуктивність та собівартість використання транспортного засобу. Ці величини обчислюються за формулами.

- собівартість використання автотранспорту

$$C_n = \frac{l_p}{V_m * \mu * \alpha} \left(C_{км} + \frac{B_n}{V_c} \right) + \frac{C_{год} * T_{пр}}{V_m * \alpha}, \quad (3.1)$$

де C_n – собівартість перевезення однієї тони вантажу;

$C_{год}$ – постійні затрати на 1 год. роботи автомобіля, що складається з заробітної плати водія та накладних витрат;

$T_{пр}$ – час простою автомобіля під завантаженням та розвантаженням, год.;

V_c – середня швидкість автомобіля на маршруті, км/год;

μ - коефіцієнт використання вантажопідйомності;

α – коефіцієнт використання пробігу автомобіля;

V_m – вантажопідйомність автомобіля;

З отриманого рівняння видно, що собівартість перевезення в основному включає витрати на ПММ, виробничі та матеріальні ресурси.

- продуктивність використання транспортного засобу

$$P_{тр} = \frac{T_n * V_m * \mu * V * \alpha}{L_n + V_c * \alpha * T_{пр}}, \quad (3.2)$$

де $P_{тр}$ – продуктивність транспортного засобу, т;

L_n – довжина маршруту перевезення, км.

В залежності від показників можна проаналізувати їхній вплив на розмір собівартості перевезення. Зростання продуктивності за певний період часу (добу, рік) призводить до зниження постійних витрат, а збільшення відстані перевезення призводить до зростання змінних затрат. Отже можна спостерігати деяку залежність у співвідношенні постійних та перемінних

витрат в структурі собівартості перевезення, що залежать від часу використання та довжини пробігу. При транспортуванні на відносно не значні відстані головним собівартісним чинником будуть постійні витрати, а при транспортуванні на значні відстані – змінні витрати. Зменшення цих витрат у конкретному випадку можна здійснити шляхом скорочення часу простою транспортних засобів та збільшенням показників використання вантажопідйомності та пробігу автомобілів.

Отже ми бачимо, що розмір собівартості можна регулювати, якщо виявити закономірність співвідношення умов транспортування та витрат, що від них залежать.

Демо визначення собівартості: собівартість – це частина витрат процесу виробництва, що складається з витрат на матеріальні та нематеріальні засоби виробництва. Собівартість покривається вартістю на послуги або товари, що пропонує підприємство.

Зважаючи на умови, що склались на ринку ПММ та зростання конкуренції, головним завданням є зниження собівартості транспортування, що можливе за рахунок вдосконалення технологій організації транспортування та схем перевезення, підвищення ефективності роботи транспортних та допоміжних засобів.

Собівартість виражається у грошовій формі і є основою для побудови вартості послуги, що надає підприємство. Для більш точної та раціональної побудови тарифу на перевезення необхідно з'ясувати всі складові собівартості – як постійні так і змінні затрати.

Таким чином визначимо які витрати входять до постійних, а які до змінних:

- постійні витрати:

1. витрати на ПММ та інші матеріали для експлуатації транспортного засобу;
2. технічне та ремонтне обслуговування транспорту;
3. зарплата водіїв.

- змінні витрати:

1. амортизація транспортних засобів;
2. капітальний ремонт транспортних засобів;

Для оцінки доцільності використання обраного автомобіля користуються поняттям рентабельності, тобто показника, що відображує отриманий прибуток, який містить 1 гривню виручки від наданих послуг. Рентабельність розраховується за формулою:

$$P = \frac{Дб}{Внп - ПДВ} * 100 \quad (3.3)$$

де P – рентабельність;

$Внп$ – виручка за надані послуги;

$ПДВ$ – розмір податку на додану вартість.

Для розрахунку вартості перевезення застосовують тариф на перевезення однієї тонни вантажу певною маркою автомобіля. При практичному застосуванні використання договірних тарифів за транспортних засобів і відстанню маршруту є досить складним, тому на практиці можуть використовувати тариф на доставку однієї тонни вантажу:

$$T_T = d_{KM} \times L_T \times d_T, \quad (3.4)$$

де d_{KM} – тариф перевезення 1 тонни на 1 кілометр, який використовується із залежності розрахунку тарифу за 1 тонну перевезеного вантажу:

$$d_{KM} = \frac{\left(\frac{S_{KM} + S_{ГОД}}{V_T}\right) \times \left(\frac{1 + R}{100}\right)}{K_D \times Q_H \times \gamma \times \beta}, \quad (3.5)$$

де d_T – тариф на перевезення 1 тонни в частині постійних витрат, який розраховується за формулою:

$$d_T = \frac{S_{\text{ГОД}} \times t_{\text{ПР}} \times \left(\frac{1+R}{100}\right)}{K_D \times Q_H \times \gamma} \quad (3.6)$$

Таким чином диференційний тариф доцільно формувати за видами автомобілів для відстані перевезень на один кілометр, тобто:

$$T_{\text{ТР}} = d_T + d_{\text{км}} \quad (3.7)$$

При використанні диференційних договірних тарифів розрахунок доходу від транспортування проводиться за таким рівнянням:

$$D = Q_T (d_{\text{км}} \times L_T \times d_T) \times \gamma \quad (2.8)$$

де D – дохід від транспортування вантажів по одній ходці, виконаній одним автомобілем, грн.;

Q_T – кількість перевезеного вантажу в тоннах.

Для характеристики використання транспортного засобу також застосовують показник продуктивності праці. Цей показник вказує на ступінь ефективності використання транспортного засобу та комплекс заходів, що можна використати для підвищення ефективності. Продуктивність праці за своїм економічним змістом відноситься до складного узагальнюючого показника, в якому знаходять відображення результати праці всіх учасників автотранспортного процесу (перевезення вантажів та пасажирів, технічного обслуговування тощо). Продуктивність праці на автомобільному транспорті визначається в робочих часах, затрачених на її виробництво. Загальна формула для розрахунку продуктивності праці виглядає наступним чином:

$$P_{\text{П}} = \frac{P_{\text{ПЛ}}}{T_{\text{ПЛ}}} \quad , \quad (3.9)$$

де P_{II} – продуктивність праці за певний час;

R_{III} – обсяг виробленої продукції за плановий період (тонн, тонно - кілометрів, грн., пас, пас/км.);

T_{III} – час, витрачений на виробництво автотранспортної продукції за планом, годин.

$$T_{III} = \Phi_{III} + N_{III} \quad , \quad (3.10)$$

де Φ_{III} – фонд робочого часу 1-го працівника в плановому періоді (рік, місяць, доба, зміна, година);

N_{III} – кількість працівників у періоді.

Поняття продуктивності праці ґрунтується на ефективності робочої діяльності персоналу, і вищою є ефективність їх роботи тим вищою є продуктивність.

3.2.1. Розрахунок економічної ефективності запропонованого проекту

Для початку роботи власного відділу доставки вантажів за схемою «door-to-door» необхідно придбати власний транспортний засіб. Як було сказано вище, головними критеріями при виборі транспортного засобу є його вантажопідйомність та вантажомісткість. Спираючись на практику організації повітряних вантажних перевезень, вага вантажів, що перевозиться повітряним транспортом коливається в межах від 10 до 1500 кг за одну відправку. Зважаючи на це обраний автомобіль повинен забезпечувати можливість перевезення вантажів такого діапазону ваги. Для прикладу такі вимоги може забезпечити автомобіль ГАЗ 3302 «Газель». Вартість автомобіля складає порядку 336000 грн.

Для розрахунків скористаємось даними щодо експлуатації автомобіля ГАЗ 3302 «Газель».

Технічні характеристики автомобіля ГАЗ 3302:

- тип автомобіля – бортова вантажівка;
- колісна формула – 4*2;
- кабіна – на три місця;
- підвіска – залежна ресорна спереду та ззаду, амортизатори;
- вантажопідйомність – 1500 кг;
- платформа – бортова платформа з тентом або кузов-фургон;
- гума, тип та розмір – радіальна 175/80 R16 або 175/70 R16;
- задні колеса – подвійна ошиновка на задніх ведучих колесах;
- кількість циліндрів – 4 в ряд;
- тип протектору – шосейний;
- двигун – карбюраторний або з подачею палива;
- потужність двигуна – 98 або 150 к.с;
- екологічний норматив – EURO – 1;
- коробка передач – 5-ти ступінчата з підвищеною п'ятою;
- ємність паливного баку 70 л.
- розхід палива – 14 л/100 км;
- висота – 2570 мм;
- довжина 5470 мм;
- ширина – 2098 мм;
- колісна база – 2900 мм;
- споряджена маса – 1850 кг;
- повна маса – 3750 кг.

Для розрахунків беремо середню відстань виходячи з географічного розташування клієнтів. За основу розрахунку витрат беремо витрати на один кілометр пробігу транспортного засобу. Поняття рейс включає в себе виїзд з місця відстою, навантаження, доставка в/з аеропорту, розвантаження та повернення до місця стоянки. Також необхідно передбачити можливість

зворотного завантаження. Витрати на перевезення розраховуємо в національній валюті.

Для розрахунку собівартості перевезення вантажу автомобілем ГАЗ 3302 необхідно з'ясувати нормативні показники витратних матеріалів. На практиці застосовується розрахунок вартості перевезення виходячи з собівартості перевезення вантажу, яка припадає на 1 км, тому розрахунки здійснюватимемо з урахуванням відстані перевезення на 1 км.

Для обчислення собівартості перевезення скористаємось нормативними показниками норм розходу витратних матеріалів для обраної марки транспортного засобу. Показники норм витрат вказані у таблиці 3.3.

Таблиця 3.3

Нормативи розходу мастильних матеріалів

Статті нормативів	Значення
Витрата палива, л/100 км	14
Норма розходу моторного мастила на 100 л палива, л	1.8
Норма розходу трансмісійного мастила на 100 л палива, л	0,15
Норма розходу спеціального мастила на 100 л палива, л	0,5
Норма розходу пластичної змазки на 100 л палива, л	0,1

Джерело: узагальнено автором

Використовуючи вищенаведені показники та враховуючи ціну матеріалів розрахуємо вартісну частку кожного з них, що припадають на 1 км перевезення.

Загальну вартість витратних матеріалів знайдемо за наступною формулою:

$$B_{pm} = B_n + B_{zm} + B_{mo} + B_{vsh} , \quad (3.11)$$

де B_{pm} – витрати на розхідні матеріали;

B_n – витрати на паливо, грн./км;

$B_{зм}$ – витрати на мастильні матеріали, грн./км;

$B_{то}$ – витрати на технічне обслуговування автомобілів, грн./км;

$B_{вш}$ – витрати на відновлення та заміну автомобільної гуми, грн./км;

Витрати на паливо розраховуються з урахуванням технічних характеристик автомобіля. Для даної марки автомобіля нормою використання палива є 14 л на 100 км пробігу, зважаючи на це, вартість палива для пробігу 100 км ділянки становитиме:

$$B_{II} = (\kappa_3 + \kappa - 1) * (\lambda + \lambda_n * q + q * M_{сп}) * C_{II}, \quad (3.12)$$

де λ - використання палива, л/100 км;

λ_n - норматив витрати палива на вантажні роботи, л/100ткм;

C_{II} - вартість 1 літра палива (28,00 грн);

κ_3 - коефіцієнт, що враховує надбавку у витраті палива на зимовий період, $\kappa_3 = 1,2$;

κ - коефіцієнт, що враховує зниження витрати палива залежно від виду перевезень ($\kappa = 0,9$);

q - вантажопідйомність автомобіля, т;

$M_{сп}$ - споряджена маса автомобіля, т;

У випадку використання обраної нами марки автомобіля, цей показник буде становити:

$$B_n = (1,2 + 0,9 - 1) * (14 + 1,5 * 1,2 + 1,2 * 1,85) * 28,00 = 555,00 \text{ грн./100км.}$$

Відповідно розрахуємо вартість палива на 1 км пробігу:

$$B_n = 555,00 / 100 = 5,55 \text{ грн./км.}$$

Для обчислення витрат на мастильні матеріали, розрахуємо складові статті таких витрат:

1. Витрати на моторне мастило:

$$Z_{MM} = H_m * C_m \quad (3.13)$$

де Z_{MM} - витрати на моторне мастило що припадають на 100 л палива, грн.;

H_m - норма розходу мастила на 100 л палива, л;

C_m - ціна 1 л моторного мастила, грн.

$$Z_{MM} = 1,8 * 170,00 = 306,00 \text{ грн.}$$

Розрахуємо вартість моторного мастила, що витрачається на 1 км пробігу. Оскільки норма витрати палива для нашого автомобіля становить

14 л/100км, то кількість палива, що витрачається на 1 км пробігу становитиме 0,14 л/1км. Виходячи з цього, вартість моторного мастила на 1 км пробігу становитиме:

$$Z_{MM} = (306,00 * 0,14) / 100 = 0,43 \text{ грн./км.}$$

2. Витрати на трансмісійне мастило:

$$Z_{TM} = H_{TM} * C_{TM} , \quad (3.14)$$

де Z_{TM} - витрати на трансмісійне мастило що припадають на 100л палива, грн;

H_{TM} - норма витрати трансмісійного мастила, л;

C_{TM} - ціна мастила, грн./л;

$$Z_{TM} = 0,15 * 350,00 = 52,50 \text{ грн.}$$

Вартість трансмісійного мастила з розрахунку пробігу на відстань 1 км становитиме:

$$Z_{TM} = (52,50 * 0,14) / 100 = 0,071 \text{ грн./км.}$$

3. Витрати на спеціальне мастило:

$$Z_{CM} = H_{CM} * C_{CM}, \quad (3.15)$$

де Z_{CM} - витрати на спеціальне мастило що припадають на 100л палива, грн.;

H_{CM} - норма розходу мастила, л;

C_{CM} - ціна мастила, грн./л;

$$Z_{CM} = 0,5 * 320,00 = 160,00 \text{ грн.}$$

Вартість спеціального мастила з розрахунку пробігу на відстань 1 км становитиме:

$$Z_{CM} = (160,00 * 0,14) / 100 = 0,22 \text{ грн./км.}$$

4. Витрати на пластичну змазку:

$$Z_{ПЗ} = H_{ПЗ} * C_{ПЗ} \quad (3.16)$$

де $Z_{ПЗ}$ - витрати на пластичну змазку що припадають на 100л палива, грн.;

$H_{ПЗ}$ - норма розходу пластичної змазки, л;

$C_{ПЗ}$ - ціна пластичної змазки, грн./л;

$$З_{ПЗ} = 0,1 * 200,00 = 20,00 \text{ грн.}$$

Вартість пластичної змазки з розрахунку пробігу на відстань 1 км становитиме:

$$З_{ПЗ} = (20,00 * 0,14) / 100 = 0,003 \text{ грн./км.}$$

Отже витрати на мастильні матеріали за 1 км становитиме:

$$B_{ЗМ} = З_{ММ} + З_{ТМ} + З_{СМ} + З_{ПЗ} \quad (3.17)$$

$$B_{ЗМ} = 0,43 + 0,07 + 0,22 + 0,03 = 0,75 \text{ грн./км.}$$

Витрати на технічне обслуговування (ТО) та ремонт визначаються виходячи з паспортних даних автомобіля щодо періоду проведення технічного обслуговування. При експлуатації обраної марки автомобіля, технічне обслуговування здійснюється з інтервалом у 5000 км пробігу. Відповідно вартість такого обслуговування на сьогоднішній день знаходиться в межах 800 грн. Отже вартість ТО, що припадає на 1 км пробігу становитиме:

$$B_{ТО} = \frac{1 * C_{ТО}}{L_{ПР}} , \quad (3.18)$$

де $C_{ТО}$ - вартість технічного обслуговування, грн.;

$L_{ПР}$ - пробіг автомобіля до здійснення ТО;

Для автомобіля ГАЗ 3302:

$$B_{TO} = \frac{1 * 800}{5000} = 0,16 \text{ (грн./км)},$$

Витрати на відновлення зносу і ремонт шин. Оновлення автомобільної гуми за нормативом для цього автомобіля становить 1 раз на кожні 40 000км пробігу. Вартість гуми залежить від виробника і в середньому становить 3000,00 грн./шт. Вартість гуми у розрахунку на 1 км пробігу становитиме:

$$B_{ви} = \frac{n * Ц_{г}}{40000}, \quad (3.19)$$

де n - кількість комплектів гуми, шт. (6 шт.);

$Ц_{г}$ - вартість одного комплекту гуми, грн./шт.;

$$B_{ви} = \frac{6 * 3000,00}{40000} = 0,45 \text{ (грн/км)},$$

Таким чином затрати на паливо, мастильні матеріали та ТО становитимуть:

$$B_{PM} = 5,55 + 0,75 + 0,16 + 0,45 = 6,91 \text{ грн/км}$$

Окрім витрат на витратні матеріали, до собівартості також входить заробітна плата водія та амортизаційні відрахування.

Частка вартості, що відраховується на заробітну плату водія включає в себе власне відрахування на зарплату, оплачувану відпустку, надбавку до зарплати, відрахування єдиного соціального внеску (ЄСВ) та податок дорожньо-транспортного збору (ДТЗ). За даними діяльності автопідприємств частка вартості що становить зарплату водія становить $B_{зпв} = 0,85$ грн. за кілометр пробігу (при середній відстані перевезень 100 км).

Окрім вищенаведених статей витрат до собівартості перевезення входять також амортизаційні відрахування. Для розрахунку амортизаційних відрахувань застосуємо метод рівномірної амортизації, що досягається за допомогою прямолінійного списання.

При використанні методу прямолінійного списання вартість об'єкту основних засобів списується рівними частинами протягом всього періоду його експлуатації.

Отже, розрахуємо суму щорічних амортизаційних відрахувань, що здійснюється за формулою:

$$Z_{AM} = (B_{П} - B_{Л}) / T , \quad (3.20)$$

де Z_{AM} - розмір амортизаційних відрахувань, грн./рік;

$B_{П}$ - початкова балансова вартість автомобіля, грн.;

$B_{Л}$ - ліквідаційна вартість автомобіля, грн.;

T - період експлуатації до списання основного фонду, років.

Зважаючи на те, що норма пробігу автомобіля до списання складає 300000 км, або 10 років експлуатації, маємо:

$$Z_{AM} = (336000 - 33600) / 10 = 30240 \text{ грн./рік}$$

Використовуючи досвід експлуатації автомобіля марки ГАЗ 3302 автотранспортними підприємствами, маємо розмір амортизаційних відрахувань у частці собівартості перевезень на рівні $B_{AM} = 1,01$ грн./км.

Таким чином, повна собівартість перевезення вантажу автомобілем марки ГАЗ 3302 становитиме:

$$C_{П} = B_{рм} + B_{ам} + B_{зпв} = 6,91 + 1,01 + 0,85 = 8,77 \text{ грн./км.}$$

Отриманий результат собівартості перевезень у розмірі 8,77 грн/км дає можливість стверджувати про доцільність його використання, оскільки середня вартість перевезення вантажів таким транспортом у місті Києві становить 12,00 грн/км, що дає можливість встановити конкурентоспроможну ціну.

Таким чином, врахувавши надбавку за надані послуги компанії у розмірі 25 відсотків, ми можемо підрахувати тарифну ставку за 1 км, яка складе 11,00 грн./км. Тоді дохід від використання транспортного засобу буде визначатись за формулою:

$$D = B_n * L , \quad (3.21)$$

де B_n - вартість послуг, грн./км;

L - відстань перевезень, (для прикладу візьмемо 100 км);

$$D = 11,00 * 100 = 1100,00 \text{ (грн.)}$$

- прибуток:

$$P_{гр} = D - C_{п100} , \quad (3.22)$$

де $C_{п100}$ - собівартість перевезення на відстань 100 км, грн.;

$$P_{гр} = 1100 - 877 = 223 \text{ (грн.)}$$

Отримані результати зведемо до таблиці 3.4.

Таблиця 3.4

**Фінансові результати проектних пропозицій використання
автотранспорту**

Показники	Фінансові показники	
	За 100 км	За 30000 км

Собівартість перевезення 1 км, грн.	8,77	263100
Тариф за 1 км, грн./км	11	11
Рентабельність, %	25%	25%
Дохід, грн./100км	1100	330000
Прибуток, грн./100км	223	66900

Джерело: узагальнено автором

Проаналізувавши отримані результати можна стверджувати, що організація доставки вантажів за схемою «door-to-door» власними силами є досить рентабельним, зважаючи на переваги, які аеропорт «Бориспіль» та компанія отримує від впровадження такого сервісу.

Зважаючи на отримані результати собівартості перевезення (8,77 грн./км), ми маємо досить значний запас для нарахування свого інтересу, оскільки середня ціна доставки по м. Києву на сьогоднішній день складає близько 12,00 грн./км.

До головних переваг можна віднести наступні:

- отримання додаткових прибутків;
- збільшення швидкості реагування на замовлення доставки вантажу;
- утворення конкурентоздатної ціни на пропоновані послуги;
- підвищення рівня координації дій учасників перевізного процесу.

Оскільки прибуток від перевезення вантажу на 1 км складає 2,23 грн., а річний пробіг автомобіля «Газель» - 30 000 км, то річний прибуток складе 66900 грн. Отже, автомобіль окупиться менше ніж за три роки.

3.3. Організація і документальне оформлення перевезень вантажів з/в аеропорт «Бориспіль»

Перевезення вантажів починається з запиту. Запит надходить через електронну пошту, або за допомогою телефону. Потім іде обробка запиту, знаходження оптимального тарифу по даному запиту у різних авіакомпаніях. Далі йде пропозиція клієнту щодо запиту та виставлення рахунку. Після його погодження на умови компанії бронюється місце у авіакомпанії на конкретну дату, рейс та іде узгодження щодо можливості відправлення.

Якщо це відправлення експортного вантажу то за цим слідує оформлення товаротransпортної накладної щоб здійснити доставку вантажу клієнта до аеропорту відправлення, автотранспортом.

У аеропорту відправлення здійснюється оформлення митних формальностей та супровідних вантажних документів таких як авіа вантажна накладна – AWB, якщо треба то оформляється декларація на небезпечні вантажі та ін.. Потім вантаж здається на митний термінал з якого його співробітники аеропорту доставляють на заданий рейс авіакомпанії та відправляється у заданому напрямку на протязі всього слідування вантаж відслідковується по системі cargo partner on-Line.

На протязі доставки вантажу відправник інформується про всі етапи його знаходження.

Аеропорт має власне складське приміщення, надає комплекс складських послуг.

Імпортування вантажів в Україну здійснюється за такою схемою. Перевезення імпортованих вантажів також починається з запиту. Запит надходить, такою самою схемою, через електронну пошту, або за допомогою телефону. Потім іде обробка запиту, знаходження оптимального тарифу по даному запиту у різних авіакомпаніях. Далі йде пропозиція клієнту щодо запиту та виставлення рахунку. Після його погодження на умови компанії бронюється місце у авіакомпанії на конкретну дату, рейс та іде узгодження щодо можливості відправлення. У випадку з імпортованим вантажем за цим слідує оформлення документів зі сторони відправника на автомобіль щоб доставити вантаж до аеропорту відправлення CMR, чи TIR-CORNET якщо

вантаж доставлятиметься автотранспортом, з вантажем повинні бути такі документи як INVOICE, PAKING-List, щоб його пропустили через митний кордон. Після пересічення митного кордону, при перевезенні літаком. Вантаж відвантажується на вантажний термінал. Вантажоодержувач вибирає вид транспорту який йому підходить по строкам та ціні. При подальшому перевезенні вантажу авіаційним транспортом оформляється AWB і доставка виконується до аеропорту призначення. При виборі автотранспорту доставка може здійснюватись „до дверей”. На автотранспорт оформлюється ТТН. На протязі доставки вантажу відправник інформується про всі етапи.

Необхідно, щоб інструкції відправника вантажу містили докладну інформацію для складання авіа вантажної накладної.

Зокрема :

ВІДПРАВНИК ВАНТАЖУ

Потрібно повне найменування й адресу відправника вантажу.

ВАНТАЖООДЕРЖУВАЧ

Потрібно повне найменування й адресу вантажоодержувача. Сюди повинне входити назва міста й країни, а також номер телефону, телекса й/або факсу. Номер телефону обов'язково вказується, якщо партія вантажу містить швидкопсувний товар.

АЕРОПОРТ ВІДПРАВЛЕННЯ

Варто вказати назва міста або аеропорту відправлення

АЕРОПОРТ ПРИЗНАЧЕННЯ

Треба вказати назва міста або аеропорту призначення

ЗАПИТУВАНИЙ МАРШРУТ

Відправник вантажу із зі спеціальний маршрут для перевезення. На. це можуть бути особливі з, тому маршрут не може бути змінений без консультації з відправником вантажу.

ЗАПИТУВАНИЙ РЕЙС

Відправник вантажу може просити відправлення вантажу певним рейсом

ОЦІНКИ Й НОМЕРИ

Відправник вантажу може вказати будь-які оцінки й номери, показані на впакуваннях

КІЛЬКІСТЬ МІСЦЬ І ВИД УПАКУВАННЯ ВАНТАЖУ

Варто вказати число місць або кількість упакувань вантажу. Якщо партія вантажів містить різні товари, відправник вантажу може представити кількість упакувань кожного товару окремо.

ОПИС ВАНТАЖУ

Такий опис повинне досить точно відбивати зміст вантажу (для митниці, що служить). Опис типу "Зразки", "Запасні частини" і т.д. без подальшої розшифровки не приймаються.

Спеціальна інформація необхідна у випадку перевезення небезпечних вантажів, живих тварин, консолідованих і інших вантажів, що вимагають особливих позначок в авіаційної накладної.

Відправник вантажу також може вказати країну виготовлювача товарів і Погоджений опис товарів, а також номер системи кодувань.

ЗАГАЛЬНА ВАГА

Відправник вантажу повинен указати вагу вантажу, відзначаючи його в кілограмах (kg) або у фунтах (lb). Якщо вказується вага кожної окремої з вантажу, то повинен бути зазначений і загальна вага партії. Вага, зазначена відправником вантажу, завжди повинен бути перевірений вантажоперевізником.

РОЗМІРИ потрібні максимальні розміри довжини, з і висоти вантажу або ж відправник вантажу може вказати загальний обсяг вантажу. У кожному разі одиниці виміри повинні з точно позначені й перевірені вантажоперевізником.

ОПЛАТА. Відправник вантажу повинен указати, чи буде перевезення вантажу повітряним транспортом і інші види послуг оплачені попередньо в аеропорті навантаження, або ж, за домовленістю, оплата буде вироблятися в аеропорті призначення.

ОГОЛОШЕНА ЦІННІСТЬ ДЛЯ ВАНТАЖУ "Перевізник" відправник вантажу може вказати в декларації цінність перевезеного вантажу. Якщо така не вказується, варто використати термін "Цінність вантажу не задекларована", скорочуючи його "NVD".

ДЕКЛАРУВАННЯ ЦІННОСТІ ВАНТАЖУ ДЛЯ МИТНИЦІ

Відправник вантажу може вказати в декларації цінність перевезеного вантажу для митного огляду, але тут може бути позначка "Не представляє комерційної цінності". У цьому випадку використовується аббревіатура "NCV". В інтересах відправника вантажу вказати власну цінність, оскільки, якщо вона оголошена, те це може бути використано митницею при просвічуванні, оцінці для суми обкладання й з метою митного очищення.

ЗАЯВЛЕНА СУМА СТРАХУВАННЯ. Страхова сума з бути зазначена відправником вантажу, але тільки якщо авіакомпанія пропонує можливість страхування.

СЛУЖБОВА ІНФОРМАЦІЯ Й ПРИМІТКИ. Така інформація може обмежуватися подробицями, необхідними авіакомпанією. Однак, відправник вантажу може поставити найменування й повна адреса будь-якої особи, крім вантажоодержувача, що повинен бути сповіщений про прибуття вантажу, а також назва документів, що супроводжують авіа вантажну накладну.

ДАТА І ПІДПИС. Відправник вантажу зобов'язаний підписати і постави дату такими діями він надає право авіакомпаніям заповнити авіа вантажну накладну від свого імені й підтверджує прийняття умов договору на звороті авіа вантажної накладної. Вони, у свою чергу, відповідають загальним умовам вантажоперевезень авіакомпанії.

Якщо партія товарів містить небезпечні вантажі, спеціальний документ "Декларація відправника вантажу на небезпечні вантажі" повинен супроводжувати інструкції відправника вантажу. Якщо перевозяться живі тварини, спеціальний документ "Сертифікат відправника вантажу на перевезення живих тварин" повинен прикладатися до інструкцій відправника вантажу.

Автовантажна накладна є ключовим документом, що засвідчує укладання договору на перевезення вантажу між відправником вантажу й вантажоперевізником. Вона містить всі відомості про перевезення й оплату вантажу при його русі з аеропорту відправлення в аеропорт призначення.

Авіа вантажна накладна також підтверджує приймання вантажу для перевезення й використовується митною владою для обробки й огляду експортованих і імпортованих товарів.

Авіа вантажна накладна потрібно для перевезення повітряним транспортом кожного місця й партії вантажу.

Авіа вантажна накладна - це документ, що складається з 9 - 14 екземплярів. Три з них є "оригіналами" (вимога Варшавської Конвенції). Умови договору на перевезення друкуються на звороті цих трьох "оригіналів". Інші екземпляри є копіями оригіналів або призначаються для спеціального використання авіакомпаніями.

Авіа вантажна накладна повинна бути виписана одночасно з одержанням вантажу від відправника вантажу.

На кожну партію вантажу може бути виписана тільки одна авіа вантажна накладна, і вона винна містити опис всіх частин партії вантажів. Ніяка партія вантажу або його частина не може бути перевезена без виписки й оформлення авіа вантажної накладної.

Авіа накладна може бути заповнена як авіакомпанією, відправником вантажу або вантажним агентом IATA, так і агентом відправника вантажу.

Експорт вантажів. Відправник вантажу зобов'язаний врегулювати всі урядові формальності при вивозі вантажу. Сюди відносяться одержання ліцензій, дозволів, сертифікатів і інших документів, що передбачені національним законом. У деяких випадках потрібно, щоб авіакомпанія або агент передали копії цих документів владі до відправлення повітряного судна, або в момент підготовки, реєстрації чи передачі вантажного маніфесту й інших рапортів у митницю.

Транзит та імпорт. Відправник вантажу зобов'язаний гарантувати виконання усіх урядових вимог під час його перевезення. Сюди входять урядові вимоги на ввіз вантажу в аеропорт призначення, також як і дотримання правил транзиту й навантаження на інші повітряні судна в країнах, через які проходить маршрут руху. Оскільки випадки накладення арешту на майно, затримка або невручення вантажу викликають незручності й фінансові втрати всіх сторін, що випускають авіакомпанії й агенти повинні спробувати переконатися, що відправником вантажу усвідомлені всі урядові вимоги.

Оформлення вантажу на замовлення більшість авіакомпаній пропонують послуги із бронювання при вантажоперевезеннях. Якщо таке має місце, може бути використане посилення на бронювання. Графа авіа накладній "рейс/дата" призначається для заповнення тільки авіакомпанією.

Вантажі, перевезені по "Інтерлайну", можуть бути заброньовані на кожному секторі, що бере участь, авіакомпаній. При запиті й підтвердженні наявності місця, при обслуговуванні авіакомпаній, що є членами IATA й ATA, варто використати стандартні повідомлення Cargo-iMP:

FFR - Запит на бронювання місця

FFA - Відповідь про бронювання місця

FFC - Зміна заброньованого місця

FUR - Запит про бронювання місця для засобу пакування

FUA - Відповідь про бронювання місця для засобу пакування.

Однак, треба помітити, що індустрія авіаперевезень переходить на систему EDIFACT і незабаром, можливо, у деяких частинах світа будуть відправляти й одержувати повідомлення EDIFACT на бронювання вантажного місця.

Очевидно, що замовленим вантажам віддається перевага в порівнянні зі звичайними вантажами. Вони не можуть бути не відвантажені, за винятком особливих причин. Якщо замовлений вантаж не відправлений номінальним рейсом, відправникові вантажу варто повідомити про затримку

вантажодержувача, а вантаж повинен бути відправлений наступною наявністю, що є в наявності.

Швидка обробка замовлених вантажів є істотним питанням, тому що може бути заплямована репутація авіакомпаній і всієї індустрії в цілому, якщо замовлені вантажі не обробляються належним чином. Звичайно, той факт, що авіакомпанія прийняла замовлення на бронювання вантажного місця, не є юридичною гарантією наявності такого місця.

Відправник вантажу є відповідальним за чітке маркування всіх упакувань повним ім'ям і адресою вантажодержувача. З упакувань багаторазового використання повинні бути видалені або викреслені старі етикетки й подробиці вантажоперевезення. Спеціальні етикетки застосовуються для швидкопсувних і небезпечних вантажів, живих тварин, тендітних найменувань. Інші етикетки, такі як "THE WAY UP" ("Напрямок нагору"), також повинні бути використані належним чином.

По можливості, етикетки на вантаж повинні бути прикріплені до упакувань поруч із ім'ям і адресою вантажодержувача. Більші або важкі одиниці вантажу повинні мати дві або більше етикетки, прикріплених таким чином, щоб їх можна було ідентифікувати з будь-якої видимої сторони й поверхні.

Коли вантаж упакований в засоби пакування, то на засіб пакування також повинен бути прикріплений ярлик або етикетка.

ВИСНОВКИ

Кафедра організації авіаційних перевезень				НАУ. 20. 10. 75. 002 ПЗ				
Виконав	Русанов В.В.			ВИСНОВКИ	Літера	Арк.	Аркушів	
Керівник	Висоцька І.І.					Д	93	4
Консульт.	Висоцька І.І.				ФТМЛ 275 ОП-201Мз			
Н. контр.	Дерев'янка Т.А.							
Зав. каф.	Шевчук Д.О.							

Визначення економічної ефективності функціонування авіапідприємства має важливе як наукове, так і практичне значення. В дипломній роботі досліджені методичні положення оцінки ефективності діяльності авіакомпанії. Виявлено, що використання будь-якого з розглянутих методів передбачає розробку великої кількості різноманітних показників, що потребує значних витрат часу та коштів.

У кваліфікаційній роботі встановлено, що забезпечення ефективності функціонування авіаперевізників в умовах сучасного авіатранспортного ринку обумовлює необхідність адаптації бізнес-моделі авіакомпанії, тобто практичної організації її діяльності, для використання в якості ключового інструменту реалізації її конкурентної стратегії. Це, перш за все, пояснюється тим, що спеціалізація бізнесу надає можливість суттєво оптимізувати експлуатаційні витрати авіакомпанії та збільшити свою частку саме на тому сегменті конкурентного ринку, де вона реалізує свою діяльність.

Ланцюг транспортування вантажів за участю авіаційного транспорту являє собою інтеграцію всіх учасників перевізного процесу, населених пунктів, процедур та інформаційного обміну для створення всіх необхідних умов щодо забезпечення перевезення вантажів авіаційного транспорту від пункту відправлення до пункту свого призначення. Відзначимо, що всі учасники процесу доставки відповідають за надійність та безпеку руху вантажу упродовж повного ланцюга транспортування.

В аналітичній частині кваліфікаційної роботи проаналізований стан Транспортно - експедиторської компанії «IMTРЕК», яка надає послуги з митного оформлення і експедирування вантажів, автомобільним, морським, залізничним і авіаційним перевезенням, виконує повний комплекс складських послуг, включаючи перевалку вантажів, їх сертифікацію і фумігацію.

В результаті аналізу виявлено, що обсяги перевезених вантажів «IMTРЕК», як і загальносвітові обсяги, мають тенденцію до зростання. Про це свідчить приріст у майже 5% за останній рік, не зважаючи на світову кризу.

Отже, компанія розвивається, збільшує обсяги своєї роботи, а відповідно і покращує своє фінансове становище.

Проаналізувавши діяльність компанії «IMTРЕК», було визначено певні недоліки в організації обслуговування клієнтури. Одним з головних серед цих недоліків є залежність компанії від підрядників, виконавців певних стадій обслуговування процесу доставки вантажу. Компанія залежить від перевізників, митних брокерів тощо.

Одним з таких процесів є процес доставки вантажів до/з аеропорту від/до клієнта. Важливою останнім часом стала проблема знаходження і стабільності автоперевізників. Їх сервіс не задовольняє вимогам сучасного ринку. Отже треба розглянути варіант доставки вантажів до вантажоодержувачів власним транспортом, і окреслити позитивні і негативні моменти такого обслуговування.

З проведеного аналізу господарської діяльності українського представництва «IMTРЕК» зроблено висновки, що більша частина перевезень припадає на авіаційні перевезення. Зважаючи на те, що підвезення вантажів з/до аеропорту відбувається переважно автомобільним транспортом, то компанії необхідно подумати про розширення автоперевезень.

Тому в проектній частині було запропоновано створення відділу доставки в аеропорту «Бориспіль» спільно з компанією «IMTРЕК» на умовах державно-приватного партнерства (ДПП), при якому прибуток від діяльності відділу буде розподілено у рівних долях.

Досліджуючи діяльність аеропорту «Бориспіль», було запропоновано підвищення ефективності його діяльності за рахунок організації доставки вантажу з/в аеропорт «Бориспіль» за схемою «door-to-door» власними силами.

Для забезпечення роботи відділу доставки було запропоновано придбати автомобіль ГАЗ 3302, та розраховано доцільність такого вкладення капіталу.

Для розрахунків було прийнято відстань доставки в межах міста Києва та по ближніх регіонах. Отримані результати дають можливість стверджувати, що використання власного транспортного засобу є виправданим, оскільки

сприяє встановленню конкурентоспроможної ціни на транспортування та підвищенню загальної якості пропонованих послуг.

Проаналізувавши отримані результати можна стверджувати, що організація доставки вантажів за схемою від дверей до дверей власними силами є досить рентабельною, зважаючи на переваги, які партнери отримують від впровадження такого сервісу.

Таким чином було запропоновано 25% рентабельності при використанні власного автомобіля для доставки вантажів по місту Києву та ближніх регіонів, тоді собівартість перевезень склала 8,77 грн./км, а тариф з урахуванням рентабельності – 11,0 грн./км, що дає можливість утворити конкурентоспроможну ціну на дану послугу, оскільки середня ціна на такі послуги складає близько 12,0 грн./км.

Оскільки прибуток від перевезення вантажу на 1 км складає 2,23 грн./км, а річний пробіг автомобіля «Газель» - 30 000 км, то річний прибуток складе 26700 грн. Отже, автомобіль окупиться менше ніж за два роки.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. *Богданович О.Г.* Аналіз ефективності діяльності підприємства на засадах узгодження інтересів груп економічного впливу / О.Г. Богданович // Маркетинг і менеджмент інновацій. – 2015. – № 1.
2. *Шишков В.И.* Экспедиционное обслуживание предприятий и организаций автомобильным транспортом / В.И. Шишков, С.У. Пиньковецкий, Ю.В. Калашников. – М.: Транспорт, 1986. – 222 с.
3. Вибір технології перевезення вантажу [Електронний ресурс]: – Режим доступу: https://studme.com.ua/1739091915010/logistika/vybor_tehnologii_perevozki_gruza.htm.
4. *Плужников К.И.* Транспортное экспедирование: учебник / К.И. Плужников. – М. : РосКонсульт, 1999. – 576 с. – 106.
5. Многофакторная модель Дюпона анализа эффективности деятельности компании. – [Електронний ресурс]: – Режим доступу: http://www.cfin.ru/press/afa/97_3_219-232.pdf.
6. Сайт компанії «ІМТРЕК» [Електронний ресурс]: – Режим доступу: <https://www.imtrek.com.ua>.
7. Транспортная логистика/Под общей редакцией Л.Б.Миротина.- М.: Издательство «Экзамен», 2003-512 с.
8. *Говорушко Т.А.* Управління ефективністю діяльності підприємств на основі вартісно-орієнтованого підходу: [монографія] / Т.А. Говорушко, Н.І. Клімаш. – К. : Логос, 2015.
9. *Голубєва Т.С.* Методологічні підходи до оцінки ефективності діяльності підприємства/ Т.С.Голубєва, І.В. Колос// Актуальні проблеми економіки №5 (59), 2011. – 321 с. Іслямова Е. Р. Методи визначення вартості компанії / Є. Р. Іслямова // Науковий вісник НГУ. – 2016. – № 1.
10. *Ищенко И.И.* Оцінка економічної ефективності виробництва та затрат / І.І.Ищенко, С.П. Терещенко– К.: Вища школа, 2014. – 187 с.
11. *Погребняк А.Ю.* Напрями удосконалення методичних підходів до оцінки

ефективність механізму антикризового управління на підприємствах машинобудування/ А. Ю. Погребняк// Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія «Економічні науки». – 2014. – Випуск 7. – Частина 3. – С. 162-167.

12. *Ткаченко О.В.* Методичні підходи до оцінки майна / О.В.Ткаченко, Н.А. Романова, В.О. Слабодич// III Міжнародна науково-практична конференція "Проблеми формування нової економіки XXI століття" – 2015 р.

13. *Тульчинська С.О.* Формування ефективної товарно-цінової політики підприємства /Я.В. Шемет, С.О. Тульчинська // Актуальні проблеми економіки та управління. Зб. наук. пр. молодих вчених. Вип. 7. – 2013 р.

14. *Тюленєва Ю.В., Ліннік І.М.* Вибір та обґрунтування системи показників для оцінки ефективності діяльності / Тюленєва Ю.В., Ліннік І.М. // Розвиток підприємництва як фактор росту національної економіки: Матеріали XV Міжнародної науково-практичної конференції 16 листопада 2016 року. – Київ: ІВЦ Видавництво «Політехніка», 2016. – С.232.

15. УГОДА «Про партнерство та співробітництво між Україною і Європейськими співтовариствами та їх державами-членами МТЗУ», від 14 червня 1994 р.

16. УКАЗ Президента України “Про державну службу України з наглядом за забезпеченням безпеки авіації”, від 17 серпня 2005 р., № 234.

17. *ЯЩЕНКО Л.А.* “ Воздушный транспорт в единой транспортной системе”, К.: КИИГА, 1978 – 38 с.

18. Офіційний сайт Міжнародної асоціації повітряного транспорту (IATA). – [Електронний ресурс]: – Режим доступу: <http://www.iata.org/index.htm>.

19. Режим доступу: <https://www.marketscreener.com/quote/stock/ASIANA-AIRLINES-INC-6492361/financials/>.

20. *Беренс В.* Руководство по оценке эффективности инвестиций/ В. Беренс, П.М. Хавранек. - М: ИНФРА-М, 1995. – 320 с.

21. *Верба В.А.* Проектний аналіз: підручник / В.А.Верба, О.А. Загородніх. – К.: КНЕУ, 2000. – 322 с.

22. *Майорова Т.В.* Інвестиційна діяльність: навч. посіб. / Т.В. Майорова. – К.: Центр навч. л-ри, 2004. – 376 с.
23. Режим доступу: <https://korea.mfa.gov.ua/spivrobotnictvo/400-torgovelyno-jekonomichne-spivrobotnictvo-mizh-ukrajinoju-ta-korejeju/torgovelyno-ekonomichne-spivrobotnictvo>.
24. Режим доступу: <https://me.gov.ua/News/Detail?lang=uk-UA&id=ac525295-ccc0-407d-9707-c87516f8f1b9&title=VSeuliZavershilosia4-teZasidanniaMizhuriadovoiUkrainskokoreiskoiKomisiiZPitanTorgovelynoekonomichnogoSpivrobotnitsva>.
25. Державна служба статистики України. – [Електронний ресурс]: – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
26. Головне управління статистики в м. Київ. – [Електронний ресурс]: – Режим доступу: <http://kiev.ukrstat.gov.ua/>.
27. Головне управління статистики в Київській області. – [Електронний ресурс]: – Режим доступу: <http://kyivobl.ukrstat.gov.ua/>.
28. Головне управління статистики у Харківській області. – [Електронний ресурс]: – Режим доступу: <http://kh.ukrstat.gov.ua/>
29. Режим доступу: http://strategy.kharkiv.ua/docs/kharkiv_region_strategy_project.pdf.