

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
Кафедра організації авіаційних робіт та послуг

ДОПУСТИТИ ДО ЗАХИСТУ

Завідувач кафедри

_____ / Разумова К.М /

«_____» _____ 2020 р.

ДИПЛОМНА РОБОТА

(ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА)

ВИПУСКНИКА ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ

«МАГІСТР»

Тема: «Проектування об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури в системі мультимодальних перевезень»

Виконавець: Пльонкін Дмитро Олександрович

Керівник: Ільїн Валерій Юрійович

Консультант: Ільїн Валерій Юрійович

Нормоконтролер: Герасименко Ірина Миколаївна

Київ 2020

НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Факультет транспорту менеджменту і логістики

Кафедра організації авіаційних робіт та послуг

Спеціальність 275 «Транспортні технології (на повітряному транспорті)»

Спеціалізація 275.04 «Транспортні технології (на повітряному транспорті)»

Освітньо-професійна програма «Мультимодальний транспорт і логістика»

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри

_____/Разумова К.М./

«05» жовтня 2020 р.

ЗАВДАННЯ

на виконання дипломної роботи (проекту)

Пльонкіна Дмитра Олександровича

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

1. Тема дипломної роботи (проекту) «Проектування об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури в системі мультимодальних перевезень»

затверджена наказом ректора від «06» жовтня 2020 р. № 1913/ст

2. Термін виконання роботи (проекту): з «05» жовтня 2020 р. по «31» грудня 2020 р.

3. Вихідні дані до роботи (проекту): виробничі та фінансово-економічні показники діяльності транспортно-експедиторського підприємства ТОВ «УП логістична компанія»

4. Зміст пояснювальної записки: стан ринку перевезень вантажів в мультимодальному сполученні в Україні, загальна характеристика ТОВ «УП логістична компанія», аналіз основних виробничих та фінансових показників діяльності ТОВ «УП логістична компанія», проектування складської системи для вдосконалення управління логістичними потоками в транспортно-експедиторській компанії

5. Перелік обов'язкового графічного (ілюстративного) матеріалу: Приклади вантажних перевезень через транзитний склад, рух логістичних потоків в існуючій системі складування та у пропонованій системі складування.

6. Календарний план-графік

№ пор.	Завдання	Термін виконання	Відмітка про виконання
1.	Збір та вивчення літературних джерел щодо теоретичних основ поняття ефективності	05.10.20 – 15.10.20	виконано
2.	Написання та оформлення теоретичної частини дипломної роботи	16.10.20 – 25.10.20	виконано
3.	Аналіз транспортно-експедиторської діяльності ТОВ «УП логістична компанія»	26.10.20 – 31.10.20	виконано
4.	Написання та оформлення аналітичної частини дипломної роботи	01.11.20 – 12.11.20	виконано
5.	Проектування складу ТОВ «УП логістична компанія» та розгляд можливих перевезень через склад	13.11.20 – 18.11.20	виконано
6.	Написання та оформлення проектної частини дипломної роботи	19.11.20 – 30.11.20	виконано
7.	Оформлення пояснювальної записки та підготовка презентації до захисту	01.12.20 – 10.12.20	виконано

7. Консультанти з окремих розділів

Розділ	Консультант (посада, П.І.Б.)	Дата, підпис	
		Завдання видав	Завдання прийняв
1. Теоретична частина	Ільїн В.Ю.	15.10.2020	25.10.2020
2. Аналітична частина	Ільїн В.Ю.	31.10.2020	12.11.2020
3. Проектна частина	Ільїн В.Ю.	18.11.2020	30.11.2020

8. Дата видачі завдання: 05 жовтня 2020 року.

Керівник дипломної роботи (проекту) _____ / Ільїн В.Ю./
(підпис керівника) (П.І.Б.)

Завдання прийняв до виконання _____ / Пльонкін Д.О./
(підпис випускника) (П.І.Б.)

РЕФЕРАТ

Пояснювальна записка до дипломної роботи: «Проектування об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури в системі мультимодальних перевезень»: 101 сторінок, 21 рисуноків, 20 таблиць, 30 використаних джерел.

КЛЮЧОВІ СЛОВА:

Об'єктом дослідження транспортно-логістична інфраструктура при здійсненні мультимодальних перевезень в Україні

Предметом дослідження є модель організації мультимодальних перевезень, на прикладі експедиторської компанії ТОВ «УП логістична компанія».

Мета дипломної роботи проведення аналізу діяльності транспортно-експедиторської компанії та розробка проектних пропозицій щодо вдосконалення управління логістичними потоками при мультимодальних перевезеннях

Методи дослідження: методи статистичного аналізу, економічного аналізу, закономірності економічного розвитку підприємств, загальнонаукові методи дослідження.

У теоретичній частині дипломної роботи проаналізовано стан перевезень вантажів у мультимодальному сполученні та аналіз ринку перевезень.

Аналітична частина дипломної роботи присвячена проведенню аналізу виробничих і фінансових показників діяльності ТОВ «УП логістична компанія»

В проектній частині дипломної роботи пропонується нове рішення для вдосконалення управління логістичними потоками в складській системі, представлено приклади перевезень з використанням складського приміщення, визначено суму заощадження компанії шляхом управління логістичними потоками в складській системі та розраховано період окупності використання рамп в складській системі

ЗМІСТ

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ, СКОРОЧЕНЬ, ТЕРМІНІВ.....	6
ВСТУП.....	7
1.ТЕОРЕТИЧНА ЧАСТИНА.....	13
1.1. Стан перевезень вантажів у мультимодальному сполученні.....	14
1.2.Аналізринку перевезень у мультимодальному сполученні в Україну.....	19
1.3.Суб'єкти при перевезенні вантажів у мультимодальному сполученні.....	31
2.АНАЛІТИЧНА ЧАСТИНА.....	39
2.1.Загальна характеристика ТОВ «УП логістична компанія».....	40
2.2. Комплексний аналіз транспортно-експедиційної діяльності ТОВ «УП логістична компанія».....	48
2.3.Аналіз фінансових показників діяльності ТОВ «УП логістична компанія».....	53
3.ПРОЕКТНА ЧАСТИНА.....	61
3.1. Розрахунок вартості перевезення вантажу шляхом впровадження передових технології, що застосовуються в сфері міжнародної доставки вантажів у мультимодальному сполученні.....	62
3.2.Розрахунок митних платежів залежно від умов поставки Incoterms.....	70
3.3. Проектування складської системи для вдосконалення управління логістичними потоками в транспортно-експедиторської компанії ТОВ «УП логістична компанія».....	80
3.4. Визначення суми заощадження компанії шляхом управління логістичними потоками в складській системі.....	90
3.5. Розрахунок періоду окупності використання рамп в складській системі.....	92
ВИСНОВКИ.....	94
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	98

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ, СКОРОЧЕНЬ, ТЕРМІНІВ

TEU (англ. twenty-foot equivalent unit) — умовна одиниця вимірювання місткості вантажних транспортних засобів

LTL (Less than Truckload) – перевезення вантажів у збірному авто

LCL (Less container load) – перевезення вантажів у збірному контейнері

FTL(Full truck Load) – повне завантаження автомобіля

FCL(Full container load) – повне завантаження контейнеру

FIATA - міжнародна федерація експедиторських асоціацій.

IATA - міжнародна асоціація повітряного транспорту.

CMR - міжнародна автомобільна накладна.

ТЕО – транспортно-експедиторське обслуговування.

ТЕП - транспортно-експедиторське підприємство.

ТОВ – товариство з обмеженою відповідальністю.

УКТЗЕД - українська класифікація товарів зовнішньоекономічної діяльності.

СОР - Світова організація торгівлі

ТМТМ - Транскаспійського міжнародного транспортного маршруту

ВСТУП

КАФЕДРА ОАРП				НАУ. 20.05.23. 001 ПЗ				
Виконав	Пльонкін Д.О.			ВСТУП	Літера	Аркуш	Аркушів	
Керівник	Льїн В.Ю.					Д	7	6
Консульт.	Льїн В.Ю.				ФТМЛІ 275 МТ-203м			
Н. контр.	Герасименко І.М.							
Зав. каф.	Разумова К.М.							

Транспорт — одна з найбільш важливих галузей народного господарства України. Він забезпечує виробничі і невиробничі потреби матеріального виробництва, невиробничої сфери, а також населення в усіх видах перевезень. Транспорт виступає необхідною передумовою функціонування як матеріального виробництва, так і сфери обслуговування, в тому числі пасажирських перевезень.

Виробниче значення транспорту визначається об'єктивною необхідністю переміщення вантажів від місця виробництва до місць споживання. Головною задачею транспорту являється своєчасне, якісне і повне задоволення народного господарства і населення в перевезеннях. Для ефективного її рішення необхідно:

- забезпечити розвиток єдиної транспортної системи країни, її взаємодію з іншими галузями народного господарства, удосконалювати координацію всіх видів транспорту, зменшувати нераціональні перевезення, скорочувати строки доставки вантажів і забезпечувати їх збереження;

- прискорити створення та запровадження сучасної техніки та технологій, підвищити темпи оновлення рухомого складу;

- ширше застосовувати прогресивні методи перевезення вантажів, збільшити об'єм перевезень в контейнерах і в пакетному вигляді;

- розвивати і вдосконалювати централізовані автомобільні перевезення, підвищити ефективність використання автотранспортних засобів, в першу чергу за рахунок широкого використання причепів і напівпричепів, скорочення невиробничих простоїв, порожніх пробігів автомобілів і нераціональних перевезень.

Транспорт є необхідною умовою спеціалізації і комплексного розвитку народногосподарських комплексів регіонів, формування ТВК як локального, так і районного значення. Він сприяє суспільному територіальному поділу праці, формуванню зв'язків між населеними пунктами та всередині їх. Без транспорту неможлива інтеграція України у загальносвітову економічну

систему. Це потребує модернізації старих та будівництва нових транспортних магістралей міждержавного значення.

Він забезпечує на ряду з іншими видами транспорту раціональне виробництво і оборот продукції промисловості та сільського господарства, задовольняє потреби населення в перевезеннях.

Транспорт повинен сприяти як найшвидшій інтеграції України в загальноєвропейську економічну систему, що потребує створення залізничних та автомобільних шляхів з центральних частин Західної Європи – у країни СНД, з півночі Західної Європи – у країни Близького Сходу.

Наслідком роботи транспорту є не новий продукт, а певний корисний ефект, що полягає в переміщенні вантажів і людей. На транспорті використовується не сировина, а лише засоби виробництва й допоміжні матеріали. Своєю діяльністю транспорт продовжує виробничий процес промисловості й сільського господарства у сфері обігу. Для нього характерні лінійне розміщення та універсальність виробничих зв'язків з іншими галузями господарства.

Продукція транспорту не може нагромаджуватись, а ефективність його розвитку залежить від формування вантажопотоків та пасажиропотоків. Внаслідок цього відбувається взаємодія розміщення транспорту й продуктивних сил. Завдяки обслуговуванню різних форм суспільної організації виробництва (спеціалізація, концентрація, кооперування й комбінування) він впливає на підвищення ефективності розміщення різних галузей виробництва.

Транспорт відіграє надзвичайно важливу роль у формування зовнішньоекономічних зв'язків України. Без транспорту неможлива інтеграція України у загальносвітову економічну систему. Він формує економічні, культурні, рекреаційні та інші зв'язки, а також прискорює соціально-економічний розвиток суспільства.

Вантажний транспорт — галузь виробничої інфраструктури. Не виробляючи безпосередньо матеріальної продукції, вантажний транспорт є

четвертою галуззю матеріального виробництва після видобувної, переробної промисловості і сільського господарства. Жодна з названих трьох основних галузей матеріального виробництва не здатна функціонувати без транспортного забезпечення. Продукт тільки тоді готовий до споживання, коли він доставлений до споживача.

Сучасні міста з розвинутою промисловістю, наявністю різних адміністративних, суспільних, культурних і навчальних закладів мають свої специфічні транспортні проблеми.

Потреби у переміщенні вантажів постійно зростають.

На сьогоднішній день є недостатня кількість терміналів мультимодальних перевезень та їх недосконале нормативно-правове регулювання. Державна підтримка мультимодальних перевезень та розбудови об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури незначна, а наявні обмеження ринку залізничних контейнерних перевезень та відсутній інвестиційно сприятливий клімат гальмують їхній розвиток.

Забезпечення належного обсягу мультимодальних перевезень наша транспортна система просто не витягує через недостатній рівень розвитку логістичної інфраструктури. Це одночасно знижує її конкурентоспроможність та гальмує вихід української продукції на світовий ринок. Крім того, через відсутність мультимодальних терміналів на більшій частині території України, 80% контейнерів перевозиться автомобільним транспортом.

Досвід країн, які є експортно орієнтованими та вступили в ЄС, показав істотне зростання контейнеризації перевезень. В той час, як середній рівень контейнеризації в ЄС становить 45%, галузь контейнерних перевезень в Україні знаходиться на початковому етапі розвитку і становить менше 1%.

Економіка України довгий час була спрямована на роботу з країнами СНД, і, як наслідок, у нас майже відсутня необхідна інфраструктура контейнерних перевезень.

Об'єктом дослідження є транспортна логістична інфраструктура компанії ТОВ «УП Логістична Компанія», яка для здійснення мультимодальних перевезень використовує транзитний склад за допомогою якого консолідується вантажі з різних точок країн світу, і таким шляхом доставляються до України.

Предметом дослідження є теоретичні та практичні засади що до підвищення пропускної спроможності транзитного складу у Польщі.

Мета дослідження є проведення аналізу та розробка проектних пропозиції для поліпшення матеріальних потоків що прямують через склад, а саме ефективне застосування складського приміщення компанії.

Для досягнення мети поставлено наступні завдання

- Аналіз організації транспортно експедиційного обслуговування ТОВ «УП Логістична Компанія»
- Проведення розрахунків доставки вантажів у мультимодальному сполученні які доставляються транзитом через склад
- Проектування складської системи для вдосконалення управління логістичними потоками в транспортно-експедиторській компанії
- Визначення суми заощадження компанії шляхом управління логістичними потоками в складській системі
- Розрахунок періоду окупності використання рамп в складській системі

У ході роботи використано методи статистичного та економічного аналізу, закономірності економічного розвитку підприємств, загальнонаукові методи досліджень.

У теоретичній частині дипломної роботи проаналізовано стан українського ринку мультимодальних перевезень, виявлено основні проблеми логістичних потоків та впроваджено шляхи їх вирішення , розглянуті теоретичні засади формування моделі організації логістичних потоків .

Аналітична частина дипломної роботи присвячена проведенню аналізу виробничих і фінансових показників діяльності ТОВ «УП Логістична Компанія»

У проектній частині представлено варіанти доставки вантажів через транзитний склад, розрахунки митних платежів в залежності від умов доставки вантажів, а також запропоновано варіант поліпшення матеріальних потоків що проходять через склад, та проведенні розрахунки ефективності використання рамп для матеріальних потоків, період їх окупності.

На ринку транспортно-експедиторського обслуговування наявною є необхідність дослідження способів підвищення якості послуг вітчизняних транспортно-експедиторських підприємств. Для цього мають проводитися регулярні роботи з оцінки рівня якості ТЕО на підприємствах та, на основі отриманих даних, розроблені схеми покращення організації надання послуг, що, у свою чергу, сприяє підвищенню ефективності транспортно-експедиторського обслуговування.

Якість надання послуг є одним з найважливіших засобів конкурентної боротьби, завоювання й утримання позицій на ринку. Тому ТЕП приділяють особливу увагу забезпеченню високої якості продукції, встановлюючи контроль на всіх стадіях процесу перевезення

Тому компанія впроваджує нові проекти, задля покращення сервісів у всіх напрямках, адже важливо розробляти нові варіанти доставки вантажів, щоб збільшити імпорт на територію нашої країни.

1. ТЕОРЕТИЧНА ЧАСТИНА

КАФЕДРА ОАРП				НАУ. 20.05.23. 100 ПЗ				
Виконав	Пльонкін Д.О.			ТЕОРЕТИЧНА ЧАСТИНА	Літера	Аркуш	Аркушів	
Керівник	Ільїн В.Ю.					Д	13	25
Консульт.	Ільїн В.Ю.				ФТМЛ 275 МТ-203м			
Н. контр.	Герасименко І.М.							
Зав. каф.	Разумова К.М.							

1.1. Стан перевезень вантажів в мультимодальному сполученні

Розвиток мультимодальних (комбінованих) перевезень є перспективним напрямом розбудови транспортної системи України, оскільки дозволяє значно збільшити обсяги перевезень її територією за участю національних транспортних компаній, сприяючи підвищенню конкурентоспроможності країни на світовому ринку транспортних послуг, розвитку мережі існуючих транспортних коридорів, інтеграції транспортної інфраструктури України до світової транспортної системи [29].

Мультимодальні (змішані, або ті, що виконуються не менш ніж двома різними видами транспорту з укладанням одного договору) перевезення вантажів передбачають комбінування різних видів транспорту (наземного, водного, повітряного), які мають узгоджуватись як з наявністю потужностей з транспортування, так й у часі перевезень. Якщо перевезення вантажу здійснюється з перетином кордону держави, використовують поняття “інтермодальне” перевезення.

В Україні найбільш активно використовуються мультимодальні перевезення вантажів з використанням автомобільного, залізничного та морського видів транспорту. Набуває поступового поширення практика залучення до зазначених вантажних перевезень повітряного флоту [4].

На сьогодні пріоритетним завданням для України є реалізація її транспортного потенціалу та створення транзитного транспортного мосту, що поєднуватиме країни Європи, Азії та Сходу. Найбільш залежними від транспорту галузями є сільське господарство, металургійне виробництво, вугільна промисловість, видобуток нафти і газу, роздрібна торгівля, зв'язок і поштові послуги та оборона. Низький рівень транспортно-логістичних технологій і мультимодальних перевезень знижує конкурентоспроможність транспортного середовища [1].

Основними причинами, що стримують розвиток мультимодальних перевезень в Україні, є:

- 1) недосконалість нормативно-правового врегулювання питань мультимодальних перевезень;
- 2) низький рівень надання транспортних послуг;
- 3) відсутність системного підходу до розвитку всіх видів транспорту;
- 4) недостатній рівень конкуренції на ринку надання транспортних послуг;
- 5) неефективне впровадження систем управління якістю та моніторингу їх дотримання;
- 6) високий рівень зношеності основних засобів;
- 7) недостатня кількість рухомого складу;
- 8) втрата традиційних транзитних вантажопотоків;
- 9) відсутність комплексного підходу до розвитку мультимодальних перевезень, низький рівень контейнеризації;
- 10) недостатній рівень впровадження інтегрованих інформаційних систем для пасажирів та вантажовласників;
- 11) недостатній рівень координації та планування видів транспорту, відсутність розвинутої мережі транспортно-логістичних центрів, а також інституту мультимодальних операторів;
- 12) низький рівень впровадження сучасних технологій та реалізації інноваційної політики в галузі транспорту;
- 13) низький рівень впровадження енергозберігаючих технологій;
- 14) тенденція до зниження ефективності використання пропускнуої спроможності залізничної інфраструктури;
- 15) відсутність ефективної системи габаритно-вагового контролю та належного рівня відповідальності за порушення вимог щодо габаритно-вагового контролю;

16) недостатній рівень та невідповідність глибин в окремих морських портах та на окремих ділянках внутрішніх водних шляхів паспортним характеристикам;

17) низька економічна привабливість використання судновласниками українського прапора;

18) неоптимальна структура парку автобусів та вантажних автомобілів;

19) недостовірні статистика автомобільних перевезень;

20) диспропорція між рівнями розвитку потужностей портів по переробці вантажів та залізничної інфраструктури;

21) високі ризики мультимодальних операторів при організації таких перевезень на значні відстані за участю двох і більше видів транспорту тощо.

Для подолання існуючих проблем можна запропонувати таку низку заходів, яка представлена на рис 1.1.



Рис. 1.1. Напрями розвитку мультимодальних перевезень

Мультимодальні перевезення в Україні не набули необхідного розвитку через низку причин, серед яких наступні.

- Недосконалість нормативно–правового врегулювання питань змішаних перевезень, невизначеність стратегічних засад їх розвитку. Так, у

Транспортній стратегії України на період до 2020 р. (Схвалена розпорядженням КМУ від 20.10.2010 № 2174-р) питання розвитку мультимодальних перевезень у країні не знайшли належного висвітлення. Немає згадки про взаємодію різних видів транспорту й у Повітряному кодексі України від 19 травня 2011 р [19].

- Диспропорції між рівнями розвитку потужностей портів з перероблення вантажів та залізничної інфраструктури, що до них примикає, що гальмує розвиток контейнерних і контрейлерних перевезень.

- Високі ризики мультимодальних операторів при організації мультимодальних перевезень на значні відстані за участю двох і більше видів транспорту. Проблемним аспектом тут є необхідність для експедитора (оператора) брати на себе відповідальність за дії третіх сторін у міжнародному сполученні і нести високі ризики, забезпечуючи комунікацію та синергію в рамках мереж логістичних центрів міжнародних транспортних коридорів.

- Відсутність в Україні розвинутої мережі транспортно-логістичних центрів, а також інституту мультимодальних (логістичних) операторів. Нині транспортно-логістична мережа лише створюється.

- Недостатність високопрофесійних і досвідчених спеціалістів з питань мультимодальних перевезень, які б на достатньому рівні володіли декількома іноземними мовами, знаннями національного і міжнародного права, практичним досвідом використання особливостей ведення переговорного процесу щодо укладання та реалізації договорів, сучасними відомостями стосовно стану ринку транспортних послуг у країнах-партнерах та актуальної тарифної політики представників партнерської мережі, ефективними методами контролю за пересуванням товарів на значні відстані з використанням двох і більше видів транспорту в режимі реального часу (онлайн), досвідом у процедурних питаннях розгляду судових справ та міжнародного арбітражного правочину тощо [26].

- Відсутність представницької мережі національних експедиторських компаній за кордоном, яка б забезпечувала високий ступень узгодженості дій усіх учасників транспортування вантажу та захисту інтересів держави за межами України.

Подолання вказаних проблем та розвиток мультимодальних перевезень є одним з пріоритетних напрямків «Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року», проект якої у 2017 р. представило Міністерство інфраструктури України [13].

Стратегія, зокрема, передбачає наступні кроки:

– збільшення частки контейнерних та контрейлерних перевезень, широке впровадження мультимодальних та інтермодальних технологій у перевізний процес, інтероперабельність транспортних систем у складі ланцюгів поставок;

– удосконалення технології організації мультимодальних перевезень, зокрема, шляхом формування мультимодальних транспортно-логістичних систем та відповідних інфраструктурних комплексів (портових комплексів, логістичних центрів, «сухих» портів, перевантажувальних комплексів);

– формування нормативно-правової бази розвитку інтермодальних, мультимодальних перевезень, транспортної логістики;

– стимулювання розвитку мультимодальних перевезень шляхом створення сприятливих умов для вантажовласників та перевізників, зокрема й на законодавчому рівні;

– створення мережі маршрутів регулярних контейнерних та контрейлерних вантажних поїздів, в першу чергу, на міжнародних напрямках; У результаті виконання цих кроків передбачається досягнення таких цілей:

– входження морських портів України до ТОП-100 найбільших контейнерних портів світу;

– збільшення транзиту контейнерів через територію України до 1 млн TEU/на рік у 2025 р., та до 2 млн TEU/на рік у 2030 р.

– досягнення рівня контейнеризації перевезень 10 % у 2025 р., та 20 % у 2030 р.

– входження у 2025 р. у ТОП-50, а у 2030 р. – у ТОП-20 світового рейтингу за індексом логістичної ефективності.

1.2. Аналіз ринку перевезень у мультимодальному сполученні в Україну

Ринок мультимодальних, зокрема, контейнерних перевезень є однією з тих галузей економіки, що найбільш динамічно розвиваються у світі. З 80-х років ХХ століття обсяги перевезення вантажів у контейнерах демонструють стійку тенденцію до зростання.

Україна, завдяки своєму географічному положенню та розвиненій транспортній інфраструктурі, має значний потенціал у розвитку мультимодальних перевезень, в першу чергу, у міжнародному сполученні, зокрема як країна-транзитер у логістичному ланцюгу товарообміну між Азією та Європою[21]. За оцінками Британського інституту з проблем транспорту коефіцієнт транзитності України становить 3,75 (при максимумі 5); це найкращий показник серед країн Європи (для порівняння, у Польщі, що посідає другу сходинку, цей показник становить 2,92) . Територією України проходить 5 міжнародних транспортних коридорів; розгорнута довжина цих маршрутів близько 6,5 тис. км, з яких 3,5 тис – це залізничні колії. У 2016 р. Україна приєдналась до Координаційної ради з розвитку Транскаспійського міжнародного транспортного маршруту (ТМТМ) в Китай в обхід Російської Федерації через Грузію, Азербайджан та Казахстан [30].

Разом з тим, обсяги транзиту територією України катастрофічно зменшуються. В табл. 1.1. наведено динаміку зміни обсягів транзитних перевезень різними видами транспорту (без врахування трубопровідного та

перевалки транзитних вантажів у портах) З аналізу табл. 1.1. видно, що після економічної кризи 2008-2009 р., коли обсяги транзиту зменшились у 2 рази, Україна так і не змогла відновити втрачені позиції; більше того щороку транзитні перевезення скорочувались на 10-15 %, в першу чергу, за рахунок залізничного транспорту. Однією з причин такого стану є, безумовно, загальна політична та економічна ситуація в країні (військовий конфлікт на сході, блокада перевезень з України Російською Федерацією, загальноекономічна криза в країні тощо) [9].

Таблиця 1.1.

Обсяги транзитних перевезень, млн т

Рік	Залізничні	Автомобільні	Морські	Разом
2014	44,5	4,6	3,7	52,8
2015	48,7	5	3,9	57,6
2016	40,9	4,9	1,6	47,4
2017	33	5,6	1,5	40,1
2018	29,4	5,9	0,8	36,1
2019	22,1	5,2	1,8	29,1
2020	16,9	4,9	2,4	24,2

За допомогою графіку обсягів транзитних перевезень (Рис 1.2) можна побачити чітку картину, щодо падіння з кожним роком обсягів перевезень, через Україну, логістична складова, а саме її низька ефективність, суттєво зменшують привабливість мультимодальних маршрутів через українські порти для потенційних перевізників.

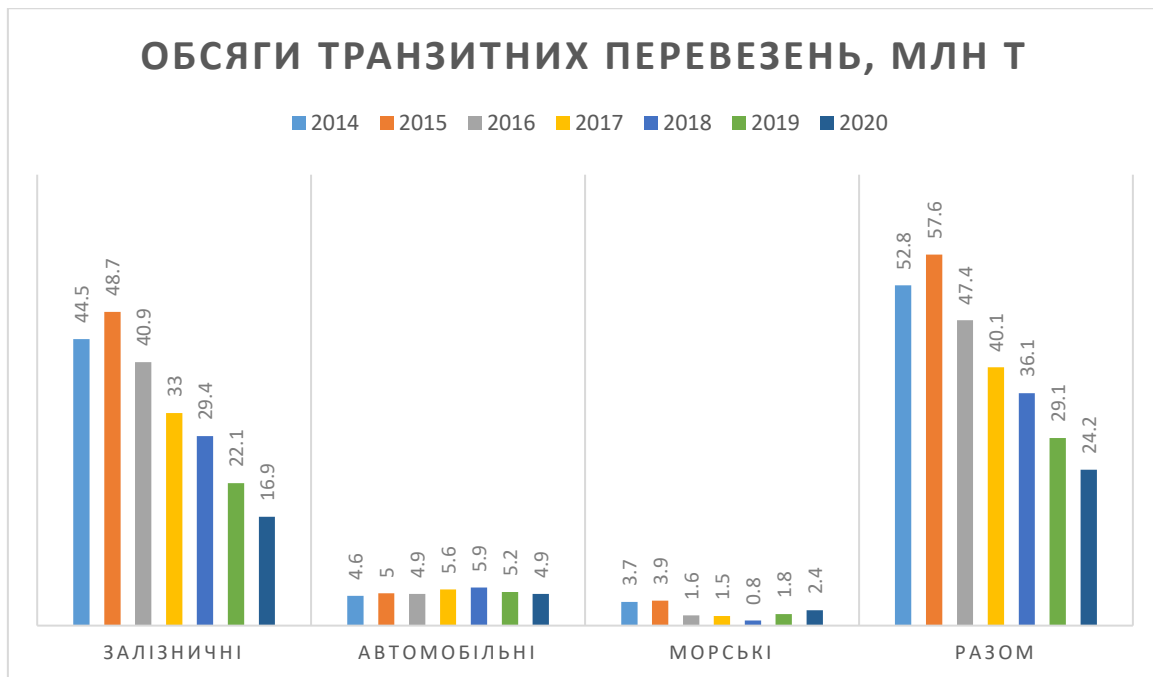


Рис. 1.2. Графік обсягів транзитних перевезень

Однак існує ціла низка інших негативних факторів, що перешкоджають тому, щоб наша держава повноцінно та ефективно використовувала свій транзитний потенціал, зокрема на ринку мультимодальних перевезень. Ці проблеми лежать як і у суто, технічній площині (зношеність транспортної інфраструктури та рухомого складу, дефіцит пропускної спроможності основних транспортних магістралей, нерозвиненість мультимодальних терміналів усередині країни та на сухопутних кордонах, різниця у ширині з європейською залізничною системою тощо), так і у законодавчій (високий рівень портових зборів, забюрократизованість та зарегульованість митних процедур, відсутність гнучкої тарифної політики для перевізників тощо).

В останні роки у світі спостерігається стійка тенденція до глобалізації ринку товарів та послуг. Це призводить до необхідності використання ефективних технологій транспортування продукції від виробників до споживачів. Найбільш поширеною серед таких технологій є технологія мультимодальних перевезень. Найчастіше до мультимодальних перевезень відносять перевезення вантажів в універсальних контейнерах. Контейнеризація перевезень є прогресивним напрямом в організації доставки

вантажів, що дозволяє скоротити терміни доставки вантажів, зменшити втрати вантажів під час транспортування, знизити логістичні витрати та в цілому підвищити ефективність перевізного процесу. Універсальність та економічність контейнерних перевезень, а також широка номенклатура вантажів, що наразі може перевозитись у контейнерах призвели до суттєвого зростання популярності цього виду доставки вантажів[7].

Світовий ринок мультимодальних перевезень активно розвивається, зокрема, щороку зростають обсяги перевезень вантажів між Азією та Європою. В цих умовах, особливої актуальності набувають питання розвитку та ефективного використання транзитного потенціалу України, що, завдяки своєму географічному положенню та розвиненій транспортній системі, є важливим транспортним мостом на шляху між країнами Азії та Європейського Союзу (ЄС). Так, одним зі стратегічних напрямків «Національної транспортної стратегії України до 2030 року» є розбудова ефективної конкурентоспроможної мультимодальної національної транспортної системи та зміцнення транзитного потенціалу транспортної галузі з метою перетворення України на сучасний міжнародний транспортний хаб між Європою та Азією[15]

За допомогою мультимодальних перевезень є змога перевозити вантажі на великі відстані з кільком транспортними компаніями з різними агентами цих фірм. Транспортна фірма доставляє вантаж в Україну з будь якої точки світу.

Недоліки даного виду - формування декількох комплектів супроводжуючої документації, складна організація перевезення, великі матеріальні витрати.

Відносини у сфері мультимодальних перевезень регулюються Законом України, міжнародними договорами, іншими нормативно-правовими актами.

Державне регулювання мультимодальних перевезень здійснюється Кабінетом Міністрів України, центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у галузі транспорту,

іншими центральними органами виконавчої влади в межах їх повноважень для:

1) забезпечення реалізації єдиної політики формування ринку послуг у сфері мультимодальних перевезень через реалізацію єдиної економічної, інвестиційної, науково-технічної та інноваційної політики;

2) заохочення конкуренції, створення рівних можливостей для суб'єктів господарювання у сфері мультимодальних перевезень, сприяння залученню інвестицій у розвиток мультимодальних перевезень;

3) сприяння міжнародному співробітництву у сфері мультимодальних перевезень;

4) захисту економічних та законних інтересів суб'єктів господарювання у сфері мультимодальних перевезень;

5) сприяння розвитку мультимодальних перевезень, транспортно логістичної інфраструктури;

6) створення умов для скорочення впливу шкідливих речовин на навколишнє середовище та підвищення рівня безпеки на транспорті.

Державна підтримка мультимодальних перевезень формується і здійснюється відповідно до загальнодержавних програм економічного розвитку в галузі транспорту і передбачає:

- розвиток транспортно-логістичної інфраструктури для мультимодальних перевезень ;
- розвиток сектору мультимодальних перевезень та створення умов для залучення інвестицій;
- впровадження податкових пільг, спеціальних податкових режимів для операторів мультимодальних перевезень;
- надання державних дотацій, субвенцій для будівництва та облаштування терміналів мультимодальних перевезень,
- організації та здійснення мультимодальних перевезень;
- створення умов для розвитку державно- приватного партнерства;

- створення умов для зростання транзитних перевезень та залучення додаткових вантажних потоків;
- вдосконалення механізму державного контролю мультимодальних перевезень при перетині державного кордону України;
- створення рівних умов на ринку мультимодальних перевезень та недопущення будь-якої дискримінації щодо учасників ринку.

Функціонування мультимодальної системи ґрунтується на таких принципах:

- 1) однаковий комерційно-правовий режим;
- 2) комплексне рішення фінансово-економічних аспектів функціонування системи;
- 3) використання систем електронного обміну даними (ЕОД), що забезпечують спостереження за пересуванням вантажу, передачу інформації і зв'язок;
- 4) єдність всіх ланок транспортного ланцюга в організаційно-технологічному аспекті, єдина форма взаємодії і координація всіх ланок транспортного ланцюга, що забезпечують цю єдність;
- 5) кооперація всіх учасників транспортної системи;
- 6) комплексний розвиток транспортної інфраструктури різних видів транспорту.

Останніми роками навколо теми мультимодальних перевезень розгорнулося багато дискусій, адже нинішня система має як багато переваг, так і недоліків [18].

До основних переваг мультимодальних перевезень можна віднести наступні:

- доставка вантажу в якомога коротші терміни «від дверей до дверей»;
- прискорення митних та інших бюрократичних процедур;
- надійне збереження перевезених вантажів;
- єдиний відповідальний за доставку вантажу;
- відслідковування та контроль прямування вантажу;

- ефективне використання технічних можливостей морських та залізничних терміналів;
- визначення найбільш оптимального маршруту прямування вантажу;
- більша конкурентоспроможність порівняно з альтернативними видами транспорту у вартості перевезення;
- більша конкурентоспроможність за рахунок об'ємних знижок, мінімізації штрафів, строків та вартості зберігання;
- гнучке реагування на будь-які зміни ринку вантажоперевезень, дотримуючись інтересів замовників тощо .

Таким чином, аналіз переваг мультимодальних перевезень дозволяє зробити висновки, що використання мультимодальних систем транспортування несе значну користь та сприяє соціально-економічному розвитку не лише окремих регіонів, але й держави в цілому.

Проте, крім вище визначених переваг, мультимодальні перевезення мають й декілька недоліків, до основних з яких відносять наступні:

- необхідність формування декількох комплектів супроводжуючої документації – по числу учасників вантажоперевезення;
- складна логістика перевезень робить їх більш дорогими, ніж інтермодальні перевезення ;
- необхідність роботи з великою кількістю посередників, від кожного з яких залежить швидкість і якість доставки;
- велика кількість перевантажень, що викликає можливість пошкодження, або втрати товару;
- спосіб доставки вантажу, який передбачає неминучі ризики, нехай і невисокі.

Частка контейнерних та комбінованих перевезень у загальному обсязі експорту та імпорту товарів є незначною (табл. 1.2.).

Рівень контейнеризації українського експорту у 2019 р. становив 3,6 % (у контейнерах на морських суднах відправлялось 3,0 % загального обсягу експорту товарів, у контейнерах на залізничному транспорті – 0,3 %,

вантажних автомобілях – 0,3 %). Частка контрейлерних перевезень товарів у залізничних вагонах на морському судні склала 0,9 % від загального обсягу експорту, у вантажних автомобілях на морському судні - 0,7 %. Рівень контейнеризації імпорту в Україну у 2019 р. становив 9,9 % (у контейнерах на морських суднах відправлялось 9,3 % загального обсягу експорту товарів, у контейнерах на залізничному транспорті – 0,3 %, вантажних автомобілях – 0,3 %). Частка контрейлерних перевезень товарів у залізничних вагонах на морському судні склала 0,2 % від загального обсягу імпорту, у вантажних автомобілях на морському судні - 0,4 %.

Таблиця 1.2.

Частка контейнерних та комбінованих перевезень у загальному обсязі експорту та імпорту товарів

Вид транспортування	Експорт			Імпорт		
	Млн дол. США	У % до 2019	У % до загального обсягу	Млн дол. США	У % до 2019	У % до загального обсягу
Усього,	51430,5	129,6	100,0	60739,9	133,7	100,0
Морське судно	22374,4	126,9	43,5	3199,4	157,2	5,3
Контейнер на морському судні	1546,2	125,6	3,0	5618,5	149,2	9,3
Контейнер на залізничному Вагоні	148,7	161,5	0,3	194,0	131,1	0,3
Вантажний автомобіль	11320,5	124,7	22,0	20703,1	130,5	34,1
Контейнер на вантажному автомобілі	138,8	95,7	0,3	178,8	115,1	0,3
Повітряне судно	787,2	103,8	1,5	1498,9	116,7	2,5

Різниця між показниками експорту та імпорту обумовлена диспропорціями у зовнішній торгівлі товарами, коли імпортується переважно

готова продукція з високим ступенем обробки (яка підлягає контейнеризації), а експортуються сировинні низько технологічні види товарів.

У вартісному виразі контейнеризований експорт з України у 2020 р. склав 1833,7 млн дол. США і по відношенню до відповідного показника 2019 р. зріс на 24,9 %. Збільшення рівня контейнеризації експорту пов'язане з відкриттям нових поромних ліній внаслідок зростання кількості рейсів залізнично-поромних та автомобільно-поромних сполучень, а також із зростанням традиційних контейнерних перевезень залізничним транспортом [11].

Експорт контрейлерних перевезень товарів у 2020 р. становив 826,5 млн дол. США і зріс на 33,4 % порівняно з 2019 р.

Контейнеризований імпорт в Україну склав 5991,3 млн дол. США, що на 47,2 % більше відповідного показника 2019 р.

Зростання імпорту контрейлерних перевезень товарів у 2020 р. становило 308,1 млн дол. США, що на 21,6 % більше відповідного показника 2019 р.

Транзитний потенціал України не використовується в повній мірі. Світовий ринок мультимодальних перевезень наразі динамічно розвивається, зокрема, зростають обсяги контейнеропотоків між Китаєм та ЄС. В цих умовах розвиток мультимодальних перевезень може стати для України необхідною базою для залучення додаткових обсягів транзитних вантажів, і, відповідно, збільшення надходжень до державного бюджету[3].

Стратегічним напрямком розвитку транзитних, зокрема, мультимодальних перевезень, є Чорноморський регіон, що є частиною «нового шовкового шляху» з Азії в Європу. Існують суттєві проблеми як у портовій логістиці, так і в законодавчій сфері, зокрема, у системі портових зборів. Подолання цих проблем є необхідною умовою для підвищення конкурентоздатності українських портів у регіоні.

Досвід провідних країн (США, ЄС, Китай) показує, що саме залізничний транспорт є основним перевізником, який може забезпечити

значні обсяги транзитних перевезень, зокрема, за мультимодальними технологіями. В Україні залізниці виконують близько 35 % обсягів контейнерних перевезень, і ця частка демонструє тенденцію до зростання. В останні роки активно запроваджується технологія перевезення контейнерними поїздами як у внутрішньому, так і у міжнародному сполученні. В цьому напрямку є позитивні результати співпраці держави та приватного бізнесу. Аналіз показує, що використання контейнерних поїздів дозволяє вантажовласникам економити на транспортуванні 30-50 %, у порівнянні з автоперевезеннями. Для збільшення обсягів залізничних перевезень контейнерів Укрзалізниця, за прикладом США та ЄС, має впроваджувати гнучку тарифну політику, що буде стимулювати потенційних відправників, зокрема, й іноземних [20].

В останні роки дві третини міжнародних перевезень вантажів здійснюється за участю двох і більше видів транспорту у змішаному сполученні (в різних комбінаціях) за принципом «від дверей до дверей», на умовах, визначених міжнародними угодами, підготовленими Робочою групою з інтермодальних перевезень і логістики, утвореною спільно ЄКМТ і СЕК ООН [27]:

- Конвенцією ООН з міжнародних мультимодальних перевезень вантажів (1980 р.), до якої приєдналося 7 учасників - Чилі, Малаві, Мексика, Марокко, Норвегія, Руанда, Сенегал, Венесуела, Замбія;

- Європейською Угодою про міжнародні магістральні залізничні лінії (УМЗЛ) від 31 травня 1985 р., до якої приєдналася Українська РСР 27 серпня 1986 р. (чинна для України з 27 квітня 1989 р.);

- Європейською угодою про важливі лінії міжнародних комбінованих перевезень та відповідні об'єкти (УЛКП/AGTC) від 1.02.1991 р. з переліком стандартів і параметрів, під назвою «Жовта книга», до якої приєдналися 32 країни, включаючи Україну (приєдналася 11 липня 2005 р. із застереженнями до ст. 13, угода набула чинності для України з 23.03.2006 р.);

- Європейською угодою щодо важливіших внутрішніх водних шляхів міжнародного значення (УМВШ/AGN) від 19 січня 1996 р. (набула чинності 26 липня 1999 р), до якої приєдналися 16 країн: Білорусія, Болгарія, Боснія та Герцеговина, Італія, Литва, Люксембург, Молдова, Нідерланди, Росія, Румунія, Словаччина, Угорщина, Україна (чинна з 5 квітня 2010 р.), Хорватія, Чехія, Швейцарія. Підписали, але не ратифікували 5 країн: Австрія, Греція, Німеччина, Фінляндія, Франція;

- Протоколом про комбіновані перевезення по внутрішнім водним шляхам до вищевказаної Європейської Угоди (УЛКП/AGTC) від 17 січня 1997 р., до якого Україна не приєдналася. Протокол підписали 15 країн-членів СЕК ООН (Австрія, Болгарія, Греція, Данія, Італія, Люксембург, Німеччина, Нідерланди, Португалія, Румунія, Словаччина, Угорщина, Франція, Чеська Республіка, Швейцарія).

Таким чином, в Україні частка контейнерних та комбінованих перевезень у загальному обсязі експорту та імпорту товарів є незначною; контейнерні та контрейлерні перевезення у внутрішньому сполученні водними шляхами мають випадковий характер і майже не здійснюються; товарна номенклатура вантажів, що перероблюються у морських і річкових портах (причалах) України, не сприяє нарощуванню контейнерних і контрейлерних перевезень.

Нині Україна демонструє перші ознаки виходу із кризового стану основних галузей реального сектору економіки, що дає підстави сподіватися на подальші позитивні результати розвитку економіки в цілому та, зокрема, її дорожньо-транспортної інфраструктури. Завдання прискорення економічного розвитку України можна виконати лише шляхом ефективного використання транспортної інфраструктури та її динамічного розвитку, особливо в умовах реалізації потенціалу членства нашої країни в СОТ, прийняття Урядом України фінансових зобов'язань перед Міжнародним валютним фондом, Світовим банком, Європейським банком реконструкції та розвитку, і

підготовки Угоди про вільну торгівлю з Європейською асоціацією вільної торгівлі (ЄАВТ) [24].

У зв'язку з цим останнім часом широке розповсюдження отримали транспортні технології, що поєднують у собі декілька видів транспорту. На ринку транспортних послуг отримали розвиток такі технології доставки вантажів як контрейлерна, інтермодальна, мультимодальна та бімодальна. На конференції UNCTAD (United Nation Conference on Trade and Development) з мультимодальних перевезень 1996 р. були вироблені поняття для кожного з видів перевезень різними видами транспорту.

Мультимодальні перевезення – це перевезення, в яких перевізник, що організовує все перевезення вантажу (від дверей до дверей), приймає на себе відповідальність за все перевезення в цілому. В цьому випадку він може видавати відправникові документ на мультимодальне перевезення, який покриває весь шлях проходження вантажу. Ключовою ознакою мультимодального перевезення є транспортування товару двома або більше видами транспорту за одним контрактом, з одним документом, і однією стороною, відповідальною за все перевезення. Однак, якщо перевезення при залученні двох або більше видів транспорту здійснюється не на основі єдиного договору, то таке перевезення не є мультимодальним[2].

Необхідною умовою зростання транзитних перевезень є також створення сучасних мультимодальних центрів на західному кордоні країни. З цією метою держава має залучати як українських, так і закордонних інвесторів, надаючи їм відповідні умови та гарантії для розвитку бізнесу.

Побудова ефективної конкурентоспроможної мультимодальної транспортної системи дозволить реалізувати та зміцнити транзитний потенціал України, перетворивши її на сучасний міжнародний транспортний хаб між Європою та Азією.

Важливим фактором забезпечення ефективного розвитку мультимодальних перевезень є наявність інфраструктури для прийому-

видачі, зберігання, перевантаження, сортування контейнерів тощо, тобто сучасних мультимодальних транспортно-логістичних центрів.

Як вже зазначалось, контейнерні термінали в морських портах України наразі повністю забезпечують існуючі та перспективні обсяги перевезень. Разом з тим, для забезпечення перевезень, зокрема, транзитних, з країнами ЄС необхідно мати відповідну транспортно-логістичну інфраструктуру на західному кордоні, насамперед, для перевантаження контейнерів з «широкої» колії на «вузьку» та навпаки.

Як показує аналіз, вантажі, що прямують у Європу, перевантажуються на терміналах країн ЄС, а вантажі з Європи – на українських потужностях.

1.3. Суб'єкти при перевезенні вантажів у мультимодальному сполученні

Суб'єктами відносин перевезення вантажів у мультимодальному сполученні визнаються учасники господарських відносин, які організовують вантажні перевезення. Відповідно до цього визначають прямих (сторони договору перевезення вантажу) і непрямих (експедитори, аеропорти, залізничні станції, автовокзали, морські порти тощо) учасників процесу перевезення вантажів[6].

До суб'єктів господарювання, що безпосередньо здійснюють перевезення вантажів, належать сторони договору перевезення вантажу: перевізник, вантажовідправник та вантажоодержувач. Вони є прямими учасниками процесу перевезення вантажу, які реалізують свою господарську компетенцію у цій сфері.

Перевізник є таким учасником процесу перевезення вантажів, функціональне призначення якого полягає у наданні транспортної послуги -

переміщення продукції виробничо-технічного призначення та виробів народного споживання.

Правовий статус перевізника характеризує те, що він є суб'єктом господарювання, який на виконання умов договору перевезення вантажу зобов'язується доставити ввірений йому вантажовідправником вантаж до пункту призначення в установленій законодавством чи договором строк та видати його уповноваженій на одержання вантажу особі - вантажоодержувачу. Перевізник є стороною договору перевезення вантажу і зазначається як такий у відповідних транспортних документах.

Правовий статус вантажовідправника характеризується такими ознаками: по-перше, він вступає у договір перевезення вантажу від свого імені; по-друге, предметом зобов'язань вантажовідправника є надання вантажу разом з перевізними документами перевізнику; по-третє, вантажовідправник повинен бути зазначений як такий у перевізних документах.

Юридичним фактом, з яким пов'язано виникнення правовідносин між вантажовідправником і перевізником, є передача вантажу останньому. Вантажовідправниками можуть бути суб'єкти господарювання, яким вантаж належить на праві власності або інших законних підставах.

Вантажовідправник є стороною договору перевезення вантажу, функціональне призначення якого полягає у тому, що він зобов'язаний ввірити перевізнику вантаж для його перевезення.

Таким чином, вантажовідправником є такий суб'єкт господарювання, який вступає у договір перевезення вантажу від свого імені, зобов'язується надати перевізнику для перевезення вантаж разом з перевізними документами, в яких він значиться як такий.

Поряд з перевізником та вантажовідправником, суб'єктом відносин з перевезення вантажу є вантажоодержувач - особа, уповноважена на одержання вантажу.

Експедирування в сучасному світі стало визначальною частиною процесу перевезення, а експедитор – організатором перевезення.

Експедитор – суб'єкт господарювання, який за дорученням клієнта і за його рахунок виконує або організує виконання транспортно-експедиторських послуг, визначених договором транспортного експедирування.

Транспортно-експедиторське обслуговування (ТЕО) – комплексна система доставки, що включає перевезення вантажів від виробника до споживача та виконання пов'язаних з нею вантажно-розвантажувальних робіт, пакування, складування, зберігання, страхування, ведення розрахунків тощо. Транспортно-експедиторська діяльність

(ТЕД) – підприємницька діяльність із надання транспортно-експедиторських послуг з організації та забезпечення перевезення експортних, імпорتنних, транзитних або інших вантажів.

Протягом останніх 15-20 років відбуваються зміни частки експедиторського капіталу в транспортному підприємстві та експедиторських послуг в організації процесу перевезень вантажів. Вони є наслідком науково-технічної революції на транспорті, що виявилася, зокрема, у контейнеризації вантажної маси і переході на мультимодальні (змішані) технології організації перевезень, без яких рідко обходиться дуже популярна у клієнтів схема доставки «від дверей до дверей».

На сьогодні експедитори організують дві третини перевезень вантажів у світі, під час яких вони виконують усі необхідні для здійснення перевезення операції. Відбулися суттєві зміни експедиторського обслуговування, особливо в країнах з колишньою плановою економікою.

За даними Міжнародної федерації експедиторських асоціацій (FIATA), на сьогодні 75-80 % відправлень генеральних і контейнеризованих зовнішньоторговельних вантажів оформляється не вантажовідправниками, а за їх дорученням експедиторськими або агентськими підприємствами [10].

В усьому світі спостерігається зміна вимог до кваліфікації сучасного експедитора, яка вимагає від фахівця уміння сконструювати оптимальну

логістичну схему доставки вантажу від виробника до споживача, товару – від продавця до покупця за участю декількох видів транспорту, найчастіше з використанням спеціальних експедиторських документів.

Тенденція до спеціалізації багатьох видів підприємницької діяльності, зокрема транспортного процесу, зумовлює необхідність існування єдиного організатора перевезення, який професійно направляє, контролює і, головне, гарантує якість і успішне завершення перевезення, заощаджуючи час і гроші вантажовласника [5].

Кожен вид транспорту має низку як позитивних, так і негативних якостей, як і різні маршрути перевезень мають свої переваги і недоліки. Крім того, для розроблення оптимальної логістичної схеми важливі характер і параметри вантажу, знання правил, законів, звичаїв, що існують у різних державах. Питання щодо того, яким видом транспорту найкраще направити вантаж і за яким маршрутом, не повинні хвилювати вантажовласників. Усе це – сфера дослідження і діяльності експедитора.

Якщо вантажовласник знає, куди йому потрібно доставити вантаж, а перевізник – як його доставити, то експедитор організує це перевезення найоптимальніше і з найменшими витратами.

Експедиторські підприємства, що зарекомендували себе на ринку експедиторських послуг, зазвичай працюють зі своїми клієнтами на підставі Генерального договору транспортного експедирування, у якому визначаються загальні умови організації перевезення, права, обов'язки і відповідальність сторін, і наступних домовленостей (у формі заявок або угод) на конкретні перевезення. При цьому замовник, повністю знімаючи з себе всі турботи за організацію перевезення, як правило, перераховує на рахунок експедитора суми оплати за всі операції для того, щоб експедитор від його імені оплатив увесь комплекс послуг перевізника, вантажно-розвантажувальних робіт, зберігання вантажу, митне оформлення тощо [28].

Певна частина цієї суми є оплатою за роботу самого експедитора. Розміри експедиторської винагороди залежать від багатьох факторів, які на

ринку організації перевезень надзвичайно динамічні. Проте будь-який замовник за бажанням може одержати від експедитора вичерпну інформацію, будь-які дані щодо організації конкретного перевезення [23].

Питання частіше полягає в тому, як знайти надійного експедитора, де, як і за якими критеріями слід його вибирати.

На сьогодні дедалі більшого розвитку у світі набувають перевезення за формулою «від дверей до дверей» або змішані перевезення, за яких усі проблеми, пов'язані з доставкою вантажу з пункту відправлення до пункту призначення, бере на себе одна особа – найчастіше експедитор. Причому експедитор працює не як агент вантажовідправника або перевізника, а як самостійно діюча особа («договірний перевізник»), що видає єдиний транспортний документ на все перевезення – коносамент на змішане перевезення [22].

Видаючи коносамент на змішане перевезення, експедитор приймає вантаж під свою відповідальність на весь час перевезення. Це означає, що вантажовласникові в разі пошкодження вантажу не доведеться звертатися до перевізників, що здійснювали окремі етапи перевезення, а потрібно лише звернутися до експедитора.

З 2003 р. в Україні відповідно до ISO-9000 було запроваджено добровільну сертифікацію якості транспортно-експедиторських послуг і системи якості підприємств, які їх надають, що дало змогу заповнити відсутність ліцензування і забезпечити одержання гарантованих кваліфікованих транспортно-експедиторських послуг у повному обсязі.

Транспортне експедирування є видом господарської діяльності, спрямованої на організацію процесу перевезення вантажів. Основні умови здійснення транспортно-експедиційного обслуговування зовнішньоторговельних і транзитних вантажів визначено Правилами здійснення транспортно-експедиційної діяльності під час перевезення зовнішньоторговельних і транзитних вантажів.

Транспортно-експедиційне обслуговування вантажів здійснюється експедиторами, які діють в інтересах та за дорученням вантажовідправників і вантажоодержувачів. Експедитор є таким суб'єктом господарювання, функціональне призначення якого полягає в організації та сприянні здійсненню процесу перевезення вантажів. Експедитором може бути як суб'єкт господарювання, що спеціалізується на транспортно-експедиційних послугах (транспортно-експедиторська організація), так і перевізник, порт, пристань, які мають відповідну інфраструктуру. Експедитор є непрямим учасником процесу перевезення вантажу [25].

Транспортне експедирування, як вид господарської діяльності, не може розглядатися окремо від перевезення. Це - комплекс заходів, які супроводжують процес перевезення вантажів на всіх його стадіях (сортування вантажів під час їх прийняття до перевезення, перевалка вантажів у процесі їх перевезення, облік надходження вантажів під час їх видачі тощо). І саме вказане дає підстави розглядати її допоміжним щодо перевезення видом діяльності. Тому кожна послуга, що надається експедитором клієнту, по суті, є транспортною послугою.

Відносини учасників транспортно-експедиторської діяльності встановлюються на основі договорів. Учасники цієї діяльності вільні у виборі предмета договору, визначенні зобов'язань, інших умов взаємовідносин, що не суперечать чинному законодавству.

Експедитори за дорученням клієнтів [12]:

- забезпечують оптимальне транспортне обслуговування, а також організують перевезення вантажів різними видами транспорту територією України та іноземних держав відповідно до умов договорів (контрактів), укладених відповідно до вимог Інкотермс;

- фрахтують національні, іноземні судна та залучають інші транспортні засоби і забезпечують їх подачу в порти, на залізничні станції, склади, термінали або інші об'єкти для своєчасного відправлення вантажів;

- здійснюють роботи, пов'язані з прийманням, накопиченням, подрібненням, доробкою, сортуванням, складуванням, зберіганням, перевезенням вантажів;
- ведуть облік надходження та відправлення вантажів з портів, залізничних станцій, складів, терміналів або інших об'єктів;
- організовують охорону вантажів під час їх перевезення, перевалки та зберігання;
- організовують експертизу вантажів;
- здійснюють оформлення товарно-транспортної документації та її розсилання за належністю;
- здійснюють страхування вантажів та своєї відповідальності;
- забезпечують підготовку та додаткове обладнання транспортних засобів і вантажів згідно з вимогами нормативно-правових актів щодо діяльності відповідного виду транспорту;
- здійснюють розрахунки з портами, транспортними організаціями за перевезення, перевалку, зберігання вантажів;
- оформляють документи та організовують роботи відповідно до митних, карантинних та санітарних вимог;
- надають інші допоміжні та супутні перевезенням транспортно-експедиторські послуги, що передбачені договором транспортного експедирування і не суперечать законодавству.

За договором транспортного експедирування експедитор може організувати перевезення за одним товарно-транспортним документом вантажів кількох різних клієнтів, які прямують з одного пункту відправлення та/чи в один пункт призначення, за умови, що експедитор виступає від імені усіх цих клієнтів як вантажовідправник та/чи вантажоодержувач.

Перевезення вантажів супроводжується товарно-транспортними документами, складеними мовою міжнародного спілкування залежно від обраного виду транспорту або державною мовою, якщо вантажі перевозяться в Україні. Такими документами можуть бути:

- авіаційна вантажна накладна (Air Waybill);
- міжнародна автомобільна накладна (CMR) [14];
- накладна СМГС (накладна УМВС)[16];
- коносамент (Bill of Lading) [17];
- накладна ЦІМ (СІМ);
- вантажна відомість (Cargo Manifest);
- інші документи, визначені законами України.

Факт надання послуги експедитора при перевезенні підтверджується єдиним транспортним документом або комплектом документів (залізничних, автомобільних, авіаційних накладних, коносаментів тощо).

2. АНАЛІТИЧНА ЧАСТИНА

КАФЕДРА ОАРП				НАУ. 20.05.23. 200 ПЗ				
Виконав	Пльонкін Д.О.			АНАЛІТИЧНА ЧАСТИНА	Літера		Аркуш	Аркушів
Керівник	Ільїн В.Ю.					Д	39	22
Консульт.	Ільїн В.Ю.				ФТМЛ 275 МТ-203м			
Н. контр.	Герасименко І.М.							
Зав. каф.	Разумова К.М.							

2.1. Загальна характеристика ТОВ «УП Логістична Компанія»

UP Logistics Group - українсько-польська компанія, яка надає послуги в напрямку міжнародних перевезень вантажів [8].

Товариство з обмеженою відповідальністю “УП логістична компанія ” засновано 01.07.2015 року

Надання транспортно-експедиційних послуг - основний вид діяльності ТОВ“УП логістична компанія ”».

Вони займаються транспортними послугами більше 5 років. Це чималий термін для підприємства, і за минулий час їм вдалося завоювати репутацію надійного експедитора у сфері послуг транспортування товарів.

Профільним напрямом цієї організації є перевезення збірних вантажів з Європи (LTL), та збірних вантажів з Китаю (LCL).

Підприємство організовує доставку вантажів майже в усі міста України, , ТОВ “УП логістична компанія” прагне повністю задовольнити будь-яку потребу клієнта, надаючи гнучку систему оплати та конкурентні ціни на вантажоперевезення.



Рис.2.1. Логотип компанії «UP Logistics Group»

Підприємство має велику структуру відділів у декількох містах України, та Європи, тому може надавати свої послуги, не тільки клієнтам з України, але і європейській базі клієнтів.

Підприємство має у своєму розпорядженні сучасне програмне забезпечення, що дозволяє за декілька хвилин розрахувати оптимальний маршрут перевезення за комплексним критерієм, що включає мінімізацію відстані та термінів доставки, спеціалізацію митних переходів, врахувати будь-які побажання замовника.

Надає сервіс з доставки збірних вантажів з будь якої точки світу всіма можливими видами транспорту.

Коротко про компанію, компанія надає повний спектр логістичних послуг в напрямках:

- Імпорт збірних вантажів морськими шляхами (LCL Одеса) , розрахований на доставку невеликих партій вантажів (від 1 м.куб) з всіх Південно-Східних портів Азії.

- Експорт / імпорт збірних вантажів (LCL) через порти Європи, дозволяє скоротити транзитний час по доставці дрібних партій вантажів з усіх портів Америки.

- Авіап перевезення, імпорт (експорт) через будь який можливий аеропорт світу, завдяки якісному та швидкому сервісу, доставимо Ваші вантажі в чітко обумовлений строк.

- Залізничні перевезення збірних вантажів Китай - Європа або Україна. Транзитний час (порт – порт) 15-17 робочих днів (порт склад всього за 21-27 днів), надає можливість організувати логістичний потік в стислий строк за приємною вартістю.

- Перевезення в складі збірних або окремих автомобілів в середині Європи.

Багаторічний досвід дозволяє компанії пропонувати тільки якісні транспортні послуги, обґрунтовані на професіоналізмі і оперативності в нашій роботі.

Види економічної діяльності:

- Діяльність вантажного залізничного транспорту,
- Діяльність автомобільного вантажного транспорту,
- Діяльність морського вантажного транспорту,
- Авіаційні регулярні вантажні перевезення,
- Авіаційні нерегулярні вантажні перевезення,
- Транспортне оброблення вантажів,
- Організація перевезення вантажів

Досвід дозволяє компанії пропонувати тільки якісні транспортні послуги, обґрунтовані на професіоналізмі і оперативності в нашій роботі.

Фактична адреса компанії ТОВ «УП Логістична Компанія»

- Київ, Брест-Литовське шосе 76, оф. 201.

Також компанія має філіали в:

- Львів, вул. Городоцька 286 Б, 5 поверх
- Кропивницький, вул. Шевченко 20/24
- Warszawa, ul. Numanska 8 \ 3
- Praha, Vojenova 2481/7

Компанія має свій власний склад для консолідації вантажів який знаходиться в західній частині Варшави, у місті Блоне, а також має рухомий склад для доставки збірних вантажів в Україну з Європи, та Китаю

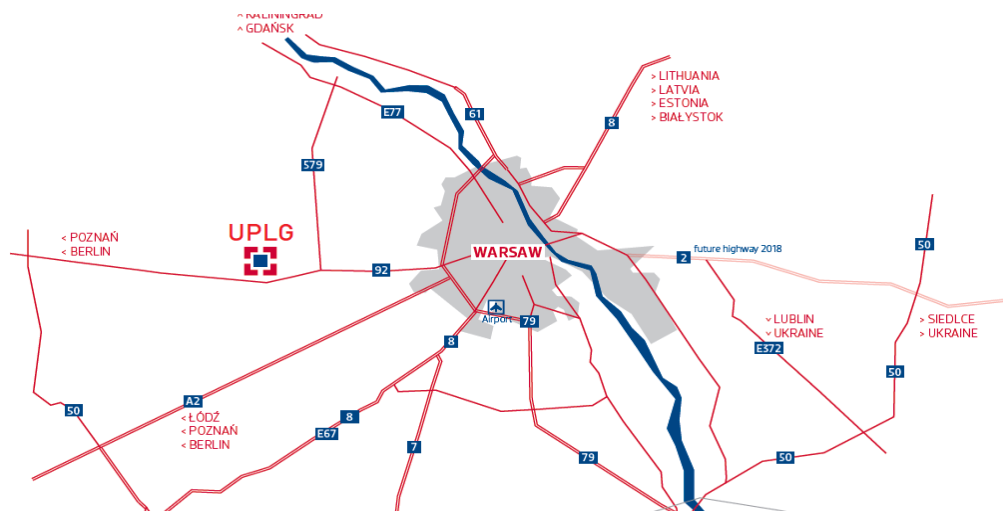


Рис.2.2. Місце знаходження складу «UP Logistics Polska Sp. z o.o.»

Компанія має у власному розпорядженні 3 автомобіля ДАФз напівпричепами, для доставки збірних вантажів з Польщі до України, які доставляють вантажі у напрямку Блоне – Київ. Інші перевезення консолідованих вантажів здійснюються за допомогою автомобілів партнерів компанії на взаємовигідних умовах.

До структури підприємства входять наступні відділи, які забезпечують його роботу у відповідності до видів діяльності, визначених статутними документами Товариства:



Рис.2.3. Структура підприємства ТОВ «УП Логістична Компанія»

1) Адміністрація:

- здійснює поточне керівництво та управління діяльністю підприємства відповідно до його статутних документів.

2) Комерційний відділ:

- пропонує клієнтам організацію перевезення автомобільним, залізничним, морським та авіаційним транспортом задля забезпечення своїх клієнтів повним комплексом послуг ТЕО.

Основні завдання відділу такі:

- розробка стратегії й тактики продажів з метою забезпечення зростання присутності на ринку та досягнення підприємством вищих показників за обсягами надання послуг та прибутку;

- пошук і розвиток числа нових клієнтів, збільшення обсягів продажів;
- диверсифікація напрямів і послуг;
- укладання договорів з клієнтами, постачальниками і партнерами;
- вивчення й аналіз ринку логістики та діяльності конкурентів;
- участь у маркетингових заходах.

Комерційний відділ займається активним пошуком та залученням нових клієнтів, встановленням і розвитком відносин з ними.

Методи роботи з залучення нових клієнтів такі:

- «холодні» дзвінки за базою імпортерів та експортерів;
- планування й проведення зустрічей з потенційними клієнтами;
- консультація клієнтів щодо послуг компанії, цінової політики;
- участь у тендерах;
- відвідування виставок;
- складання комерційних пропозицій.

Комерційний відділ контролює виконання робіт та оцінює рівень сервісу для клієнтів. Готує регулярну звітність щодо продажів та забезпечує виконання плану продажів за рахунок активної роботи з наявною клієнтською базою.

3) Операційний відділ:

Специфіка роботи операційного відділу полягає в пошуку авто, та агентів для здійснення різних видів перевезень

Робота включає в себе спілкування з багатьма перевізниками та агентами

Контроль щодо завантаження, правильності оформлення документації, а також координацію роботи з брокерами та складами. перевезення вимагають знання особливостей роботи в країнах перевезення та умов на кордоні, зокрема, у разі, якщо перевізник нерезидент.

ТОВ «УП Логістична Компанія» володіє великою базою перевізників та агентів у різних напрямках, знає особливості та характеристики багатьох з них, а також виступає єдиним підрядником для клієнта, навіть за наявності декількох перевізників.

Основні завдання відділу такі:

- продаж послуг щодо організації вантажних перевезень метою забезпечення зростання присутності на ринку та досягнення підприємством показників за обсягами надання послуг та прибутку;

Основна послуга відділу - це міжнародні вантажні перевезення великих обсягів усіма видами транспорту, такі як автомобільний, залізничний морський та авіаційний

Компанія ТОВ «УП Логістична Компанія» має змогу організовувати консолідації та зберігання вантажів на складах в Польщі, Чехії та інших країн Європи з наступною доставкою в пункт призначення у терміни та за умовами замовника, що дає можливість організовувати доставку збірних вантажів Європою та Азією.

Доставка збірних вантажів організовується за принципом «Door to Door» з оформленням всіх митно-брокерських процедур та обробкою вантажів на складі (упаковка, маркування, перевірка цілісності вантажу й упаковки). Забезпечується організація додаткових робіт з обслуговування транспортування: вантажно-розвантажувальні роботи, митно-брокерське оформлення, страхування.

Також операційний відділ перевезень надає такі послуги:

- перевезення вантажів, що потребують температурних режимів;
- перевезення небезпечних вантажів з різними класами ADR;
- транспортні послуги професійного експедування вантажів

(постійний моніторинг стану вантажу й умов перевезення під час руху за маршрутом, оперативне інформування клієнта про місцеперебування вантажу, рішення будь-яких питань, що виникають в процесі перевезення вантажу від відправника до одержувача).

4) Відділ юридичного забезпечення та персоналу:

- здійснює юридичний супровід діяльності підприємства;
- забезпечують підбір персоналу та оформлення трудових відносин з працівниками підприємства.

5) Відділ бухгалтерії:

- здійснює бухгалтерський облік у відповідності до вимог діючого законодавства;
- забезпечує контроль витрат та доходів підприємства;
- веде облік матеріальних цінностей;
- забезпечує своєчасну оплату поточних витрат та облік грошових надходжень від здійснення основних видів діяльності Товариства.

6) Відділ обслуговування автомобілів та складу у Польщі:

- забезпечує вихід автомобілів на лінію;
- здійснює консолідацію вантажів на складі;
- забезпечує своєчасне замовлення автомобілів у відповідності до попиту на них, та на підставі укладених договорів купівлі-продажу.

7) Господарсько-експлуатаційний відділ:

- забезпечує своєчасне надання послуг водіїв;
- забезпечує своєчасну доставку вантажу за допомогою диспетчера
- здійснює діяльність пов'язану з забезпечення перевезення

8) Адміністративно-господарський відділ:

- здійснює діяльність, пов'язану з забезпеченням безперебійної роботи всіх відділів;
- забезпечує обслуговування та ремонт приміщень і ремонт систем будівлі Товариства;
- забезпечує транспортне обслуговування діяльності Товариства;
- здійснює охорону будівель, споруд та товарно-матеріальних цінностей Товариства.

Рішення, прийняті адміністрацією підприємства, доводяться до відома працівників структурних підрозділів Товариства через посадових осіб, що здійснюють управління цими підрозділами.

Керівники служб та підрозділів визначають завдання працівникам служб та підрозділів щодо реалізації рішень адміністрації у відповідності до їх посадових та службових обов'язків.

Працівники служб та підрозділів, відповідно до їх посадових та службових обов'язків, виходячи з їх фахової підготовки, впроваджують рішення адміністрації підприємства шляхом виконання доведених до них керівниками підрозділів завдань.

При реалізації завдань адміністрації працівниками підприємства керівниками структурних підрозділів приймаються рішення, що базуються на висновках спеціалістів з логістики, які входять до структурних відділів збуту автомобілів та запасних частин.

Кожен відділ очолює керівник, який здійснює всі функції управління. Кожен працівник відділу безпосередньо підпорядковується тільки цьому керівнику. В свою чергу, останній є підзвітним вищому органу. Окремі спеціалісти допомагають керівнику збирати та обробляти інформацію, аналізувати господарську діяльність, готувати управлінські рішення, але самі вказівок та інструкцій керованому об'єкту не надають.

Важливим чинником, який впливає на ефективність роботи та якість надання ТЕО є не тільки висока кваліфікація працівників підприємства, а й добре налагоджена система обміну інформацією та документообіг між ними.

2.2. Комплексний аналіз транспортно-експедиційної діяльності ТОВ «УП Логістична Компанія»

ТОВ «УП Логістична Компанія» надає великий комплекс послуг із транспортно-експедиційного обслуговування вантажів своїм клієнтам.

Сучасні економічні відносини не можна уявити без транспортування товарів. Досить часто суб'єкт господарювання, у якого виникає необхідність у перевезенні товарів (замовник), звертається до експедитора. Таким чином, замовник отримує послугу з перевезення вантажу із пункту «А» в пункт «Б», а експедитор за певну винагороду організовує таке перевезення (крім, власне, транспортних послуг, надає досить широкий спектр супутніх послуг: навантаження або розвантаження, супровід товарів, страхування тощо). Такі послуги експедитор може надавати самостійно або ж залучати інших виконавців.

Правове регулювання відносин у транспортно-експедиторській діяльності здійснюється гл. 65 ЦКУ, ст. 316 ГКУ та профільним Законом № 1955. У ст. 1 Закону № 1955 передбачено, що транспортно-експедиторська діяльність — підприємницька діяльність із надання транспортно-експедиторських послуг з організації та забезпечення перевезень експортних, імпорتنих, транзитних або інших вантажів.

За договором транспортного експедирування одна сторона (експедитор) зобов'язується за плату та за рахунок другої сторони (клієнта) виконати або організувати виконання визначених договором послуг, пов'язаних з перевезенням вантажу (ст. 929 ЦКУ, ст. 316 ГКУ, ст. 9 Закону № 1955).

Договором транспортного експедирування може бути встановлено обов'язок експедитора організувати перевезення вантажу транспортом і за

маршрутом, вибраним експедитором або клієнтом.

ТОВ «УП Логістична Компанія» для здійснення автотранспортних перевезень збірних вантажів з Європи, та Китаю, від транзитного складу до України має власний автопарк, який налічує 3 вантажних автомобілів.

ТОВ «УП Логістична Компанія» має значний багаторічний досвід в області транспортно-експедиторської діяльності. При аналізі замовлення на транспортування вантажу, плануванні та розрахунках витрат на транспортно-експедиційне обслуговування фахівці розрахункового відділу підприємства значну увагу приділяють тарифам на виконання міжнародних перевезень, які знаходяться під впливом ряду факторів економічного, законодавчого та ринкового характеру:

- 1) обмеження купівлі-продажу валюти на Міжбанківській валютній біржі;
- 2) кількість автомобілів, що знаходяться у даній країні для завантаження;
- 3) залишки дозволів книжок МДП;
- 4) введення обмежень на екологічні норми до автомобілів;
- 5) податкова політика, що існує у сфері транспортних послуг;
- 6) ціни на паливо;
- 7) введення тарифних обмежень на експорт-імпорт товарів (квоти, мито, акциз)

Для якісного виконання перевезень та цілковитого задоволення потреб своїх клієнтів підприємство намагається тримати на високому рівні показники, що характеризують їх рівень діяльності при виконанні транспортно-експедиційного обслуговування вантажів:

- 1) рівень швидкості доставки вантажів у порівнянні з нормами;
- 2) рівень схоронності перевезених вантажів;
- 3) повнота задоволення попиту на транспортні послуги по обсягах заявлених перевезень;
- 4) рівень дотримання гарантованої ритмічності, регулярності чи

погодженої рівномірності доставки вантажів «точно в термін» у часі доби, тижня, місяця чи кварталу року;

5) рівень комплексності транспортного обслуговування вантажовласників у відповідності зі стандартами чи договорами від моменту заявки і навантаження до моменту вивантаження і здачі вантажу одержувачу по системі «від дверей до дверей»;

6) рівень транспортної доступності чи забезпеченості користувачів транспортних послуг;

7) рівень безпеки перевезень.

Кожен із зазначених вище показників якості має велике самостійне значення і тією чи іншою мірою враховується в роботі транспортних підприємств. Однак, для забезпечення фірмового транспортного обслуговування споживачів транспортних послуг необхідний облік одночасно всіх складових якості, тобто всіх показників у комплексі. Перевезення не можна вважати якісним, якщо хоча б один з елементів не виконаний.

Так, при успішному виконанні всіх технічних і технологічних показників доставки вантажу (по швидкості, схоронності і т.п.), недотримання комплексності обслуговування клієнтури, оформленням провізних документів, митними, перевалочними й іншими операціями значно знижує конкурентоздатність підприємства, істотно погіршує якість транспортного обслуговування користувачів послуг підприємства.

В умовах конкурентної боротьби необхідно піклуватись про високий статус підприємства, постійно орієнтуючись і досліджуючи зовнішні фактори, аналізуючи нові тенденції у сфері надання транспортно-експедиторських послуг, оцінювати рівень якості та ступінь задоволення клієнтів послугами, що надаються, і прагнути до забезпечення клієнта відмінним сервісом.

Рівень та якість діяльності «УП Логістична Компанія» при виконанні транспортно-експедиційного обслуговування вантажів можна дослідити за

характерними показниками роботи підприємства за 2018-2019 роки, що представлені в табл. 2.1.

Таблиця 2.1.

Характеристика діяльності підприємства за 2018-2019 роки

Показники	2018 рік, шт	2019 рік, шт	Відносне відхилення за 2018 рік,%	Відносне відхилення за 2019 рік,%
1. Кількість замовлень	1129	1118	-	-
2. Своєчасність виконання замовлень	124	116	96,12	98,3
3. Кількість поламок транспортного засобу при транспортуванні	11	7	8,5	5,9
4. Транспортування вантажу тільки одному замовнику за 1 рейс	1002	1012	79	94,9
5. Транспортування вантажу декільком замовникам за 1 рейс	127	106	20,9	5
6. Збої при виконанні договору з провини клієнта	2	3	1,5	2,5
7. Збої при виконанні договору з провини підприємства	3	1	2,3	0,8
8. Кількість міжнародних перевезень	69	73	53,5	61,8
9. Кількість перевезень в межах України	60	45	46,5	38,2
10. Перевезення автомобільним транспортом	497	498	75,2	83
11. Перевезення морським транспортом	45	47	3,8	5,9
12. Перевезення залізничним	427	413	21	21,1

транспортном				
13. Перевезення авіаційним транспортном	160	160	0	0

З огляду на характеристику діяльності підприємства за 2018-2019 роки можна зробити висновок, що ТОВ «УП Логістична Компанія» є досить надійним для своїх клієнтів транспортно-експедиційним підприємством, що пояснюється значним досвідом роботи у данному напрямку діяльності. Підприємство має стабільні показники своєї діяльності за декілька періодів роботи, що є дуже добрим показником і вказує на високий рівень якості організації транспортно-експедиційного обслуговування.

Успішну роботу ТОВ «УП Логістична Компанія» можна пов'язати з правильно налагодженим транспортним процесом підприємства.

Транспортний процес – це всі дії, що відбуваються з моменту одержання документів на перевезення вантажу до моменту доставки вантажу вантажоодержувачу й оцінки у відповідних документах факту про доставку вантажу.

Технологія транспортного процесу полягає в методах розрахунку і розробці маршруту перевезень. Ці методи розрахунку спрямовані на удосконалювання транспортного процесу та засновані на застосуванні економіко-математичних моделей, і зв'язані з використанням засобів обчислювальної техніки.

Побудова моделі виробляється за наступною схемою:

- 1) вивчення реального процесу;
- 2) вибір критеріїв оптимальності і визначення обмежень;
- 3) формалізація процесу;
- 4) добір основних факторів;
- 5) встановлення емпіричних залежностей між факторами;
- 6) побудова математичної моделі.

Технологія транспортного процесу ТОВ «УП Логістична Компанія» має такий вигляд: прийом замовлення, аналіз замовлення, планування

транспортно-експедиційної операції, оформлення документів транспортного експедирування, фактичне здійснення запланованої транспортно-експедиційної операції.

2.3. Аналіз фінансових показників діяльності ТОВ «УП Логістична Компанія»

Фінансовий стан підприємства - це реальна та потенційна спроможність підприємства забезпечити належний рівень фінансування господарської діяльності.

Мета аналізу - оцінити якість господарської діяльності підприємства, надати інформацію для прогнозних розрахунків фінансового стану, забезпечити можливість прийняття зваженого управлінського рішення щодо фінансового стану зовнішніми користувачами звітної інформації: акціонерами, інвесторами, постачальниками, кредиторами, державними наглядовими органами

Завдання аналізу:

- оцінка фінансового стану підприємства;
- виявлення тенденцій і закономірностей розвитку підприємства;
- визначення чинників негативного впливу на фінансовий стан підприємства;
- виявлення резервів оптимізації фінансового стану підприємства

Аналіз фінансового стану за даними фінансової звітності є необхідною умовою оцінки ефективності організації діяльності підприємства. Аналітичні дослідження фінансової звітності підприємства надають можливість оцінити його платоспроможність і ліквідність, рівень фінансової стійкості й ділової активності, обсяги і якість дебіторської та кредиторської заборгованості. Основним завданням аналізу є оцінка ефективності використання активів,

доходів, витрат та результатів діяльності підприємства за звітний період, виявлення факторів, які позитивно або негативно вплинули на кінцеві фінансові результати. Розглянемо основні фінансові показники діяльності ТОВ «УП Логістична компанія» за період 2018-2019 рр., які наведено в табл. 2.2. - 2.3.

Таблиця 2.2.

**Фінансові показники діяльності
ТОВ «УП Логістична компанія», тис. грн.**

Стаття	2018 р.	2019р	Абсолютне відхилення, 2018-2019 рр	Відносне відхилення, 2018-2019 рр.
Чистий дохід від реалізації продукції	943,2	1489,77	546,77	50,51
Інші операційні доходи	47,2	295,42	248,22	357,67
Інші доходи	24,7	18,0	-6,7	-27,12
Разом доходи	1015,1	1803,19	788,1	66,99
Собівартість реалізованої продукції	-	-	-	-
Інші операційні витрати	821,7	1573,1	751,4	77,26
Інші витрати	-	-	-	-
Разом витрати	821,7	1573,1	751,4	77,26
Фінансовий результат до оподаткування	189,7	226,6	36,9	18,08
Податок на прибуток	36,04	42,94	6,68	18,20
Чистий прибуток (збиток)	153,66	183,66	30	18,05

Наведені дані свідчать про те, що у ТОВ «УП Логістична компанія», наявні істотні резерви збільшення чистого прибутку. На це вказує хоча б той факт, що дохід від реалізації продукції компанії у 2019 році порівняно із попереднім роком зріс на 50,51%, тоді як чистий прибуток підприємства збільшився лише на 18,05%. Отже, темп зростання чистого прибутку був

нижче у 2,8 рази. Основною причиною цього є зростання у 2019 року операційних витрат на 1573,1 тис. грн., а також зниження інших доходів. Спостерігається приріст у 2019 році порівняно з попередніми роками усіх складових прибутку підприємства. темп росту доходів перевищив темп росту витрат. Чистий прибуток підприємства виріс на 18%.

Таблиця 2.3.

Активи ТОВ «УП Логістична компанія », тис. грн.

Актив	2018р.	2019р.	Абсолютне відхилення 2018-2019 рр.	Відносне відхилення 2018-2019 рр.
I. Необоротні активи				
Незавершені капітальні інвестиції	-	-	-	-
Основні засоби	59,4	190,8	131,4	221,21
первісна вартість	73,5	234,2	160,7	218,64
знос	14,1	43,4	29,3	207,80
Довгострокові біологічні активи	-	-	-	-
Довгострокові фінансові інвестиції	-	-	-	-
Інші необоротні активи	-	-	-	-
Усього за розділом I	59,4	201,6	142,2	239,39
II. Оборотні активи				
Запаси	3,6	3,4	-0,2	-5,55
у тому числі готова продукція	-	-	-	-
Поточні біологічні активи	-	-	-	-
Дебіторська заборгованість	631,2	1304,6	673,4	106,69
Дебіторська заборгованість за розрахунками з бюджетом	-	-	-	-
у тому числі з податку на прибуток	-	-	-	-
Інша поточна дебіторська заборгованість	23	65,9	42,9	186,52
Поточні фінансові інвестиції	-	-	-	-
Гроші та їх еквіваленти	188,9	1329,7	1140,8	603,92

Витрати майбутніх періодів	5	1,2	-3,8	-76,00
Інші оборотні активи	-	-	-	-
Усього за розділом II	851,7	2704,8	1853,1	217,58
III. Необоротні активи, утримувані для продажу, та групи вибуття				
Баланс	911,1	2906,4	1995,3	219,00

Таблиця 2.4.

Пасиви ТОВ «УП Логістична компанія », тис. грн.

Пасив	2018р.	2019р.	Абсолютне відхилення 2018-2019 рр.	Відносне відхилення 2018-2019 рр.
I. Власний капітал				
Зареєстрований (пайовий) капітал	30	30	0	0
Додатковий капітал	-	-	-	-
Резервний капітал	-	-	-	-
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	341,3	494,1	320,2	44,77
Неоплачений капітал	-	-	-	-
Усього за розділом I	371,3	524,1	320,2	41,15
II. Довгострокові зобов'язання, цільове фінансування та забезпечення				
III. Поточні зобов'язання				
Короткострокові кредити банків	-	-	-	-
Поточна кредиторська заборгованість за:	-	-	-	-
довгостроковими зобов'язаннями	-	-	-	-
товари, роботи, послуги	489,1	2370,6	2166	384,69
розрахунками з бюджетом	48,4	6,1	-39,7	-87,39
розрахунками зі страхування	-	-	-	-
розрахунками з оплати	-	-	-	-

праці				
Доходи майбутніх періодів	-	-	-	-
Інші поточні зобов'язання	2,3	5,6	2,4	143,48
Усього за розділом III	539,8	2382,3	2128,7	341,33
IV. Зобов'язання, пов'язані з необоротними активами, утримуваними для продажу, та групами вибуття				
Баланс	911,1	2906,4	1995,3	219,00

Загальна сума активів збільшилася на 1995,3 тис. грн. або більш ніж на 219%. Це збільшення відбулося, насамперед, за рахунок значного зростання оборотних активів. Абсолютна величина збільшення в оборотних активах склала 1853,1 тис. грн. У той же час, більш ніж у 2 рази збільшилася сума основних засобів підприємства (в абсолютному вимірюванні – на 131,4 тис. грн.).

Протягом проаналізованих років відбулося зменшення цієї частки на 3%. Значний ріст грошових коштів свідчить про покращення матеріального забезпечення.

Слід зазначити, що значно зросла дебіторська заборгованість підприємства. Але, проаналізувавши розрахунки з дебіторами, ми можемо зробити висновок, що заборгованість зросла за рахунок збільшення кількості боржників, а боргів із значними термінами непогашення мало.

У свою чергу дані щодо пасивів підприємства показують, що заборгованість за розрахунками з бюджетом, зокрема, з податку на прибуток, значно знизилася, а поточні зобов'язання підприємства збільшилися (більше ніж у чотири рази) на 2128,7 тис. грн. Здебільшого це відбулося внаслідок значного зростання кредиторської заборгованості за товари, роботи, послуги на 341%.

Таку картину ми спостерігаємо за рахунок стратегії компанії щодо оплати послуг підрядників. Компанія оплачує рахунок підряднику після оплати рахунку клієнтом, тому з ростом активних робіт і дебіторська, і кредиторська заборгованості ростуть. Довгострокових зобов'язань підприємство не має.

Власний капітал підприємства є на дуже низькому рівні - 19% на 2019 рік, що вказує на зменшення показників ліквідності та фінансової стійкості, а також на високий рівень ризику підприємства стати банкрутом. У табл. 2.5. та 2.6. розглянуто показники щодо штату працівників ТОВ «УП Логістична компанія»

Таблиця 2.5.

Динаміка руху робочої сили ТОВ «УП Логістична компанія»

Показник	Рік	
	2018р.	2019р.
Середньооблікова чисельність персоналу, особа	33	32
Кількість прийнятих на роботу осіб	3	0
Загальна кількість звільнених з роботи осіб	2	1
Кількість звільнених осіб за власним бажанням	1	0
Кількість звільнених осіб за скороченням штату	1	1
Кількість звільнених осіб з інших причин	0	0
Коефіцієнт обороту на момент прийому	0.23	0
Коефіцієнт обороту на момент вибуття	0.15	0,08

Таблиця 2.6.

Продуктивність праці працівників ТОВ «УП Логістична компанія»

Показник	Рік	Темп зростання	
	2018р.	2019р.	2019р./ 2018 р.
Доходи, тис. грн	1 176,7	1915	738,30

Чистий прибуток, тис. грн	167,4	197,6	30,2
Середньооблікова чисельність працівників	33	32	-1
Продуктивність праці одного працівника	90,51	159,5	68,99

Як видно з табл. 2.5. протягом 2018-2019 років ТОВ «УП Логістична компанія» показує стабільну кількість працівників. З цього можна зробити висновок, що підприємство не досить швидко розширюється, відповідно - має повільні темпи розвитку. Для стабільного розвитку компанії необхідно ефективно побудувати модель організації своєї діяльності.

У 2019 році продуктивність праці виросла на 68,99 порівняно з 2018 роком. Причиною цього є значний ріст доходів ТОВ «УП Логістична компанія» водночас зі зменшенням штату працівників. Однак темпи росту чистого прибутку є незначними порівняно з темпами росту продуктивності праці. Це вказує на необхідність аналізу та розробки рішень щодо поліпшення моделі організації ТОО. Проаналізуємо ТОВ «УП Логістична компанія» щодо його рентабельності у табл. 2.7.

Таблиця 2.7.

Рентабельність ТОВ «УП Логістична компанія»

Показник	Рік		
	2018	2019	Відхилення
Чистий дохід від реалізації послуг, тис. грн.	943,2	1489,77	546,77
Повна собівартість від наданих послуг, тис .грн.	872,6	1479,2	606,6
Вартість капіталу (баланс), тис. грн.	911,1	906,4	4,7
- у т.ч. власного	371,3	524,1	283,9
Прибуток до оподаткування, тис. грн.	204,1	241	36,9

Рентабельність, %			
- доходу	0,23	0,16	0,07
- капіталу	1,03	1,64	0,61
- власного капіталу	2,54	2,84	0,3

На рисунку 2.4. представлено графічно рентабельність підприємства ТОВ «УП Логістична компанія» за 2018-2019 роки.

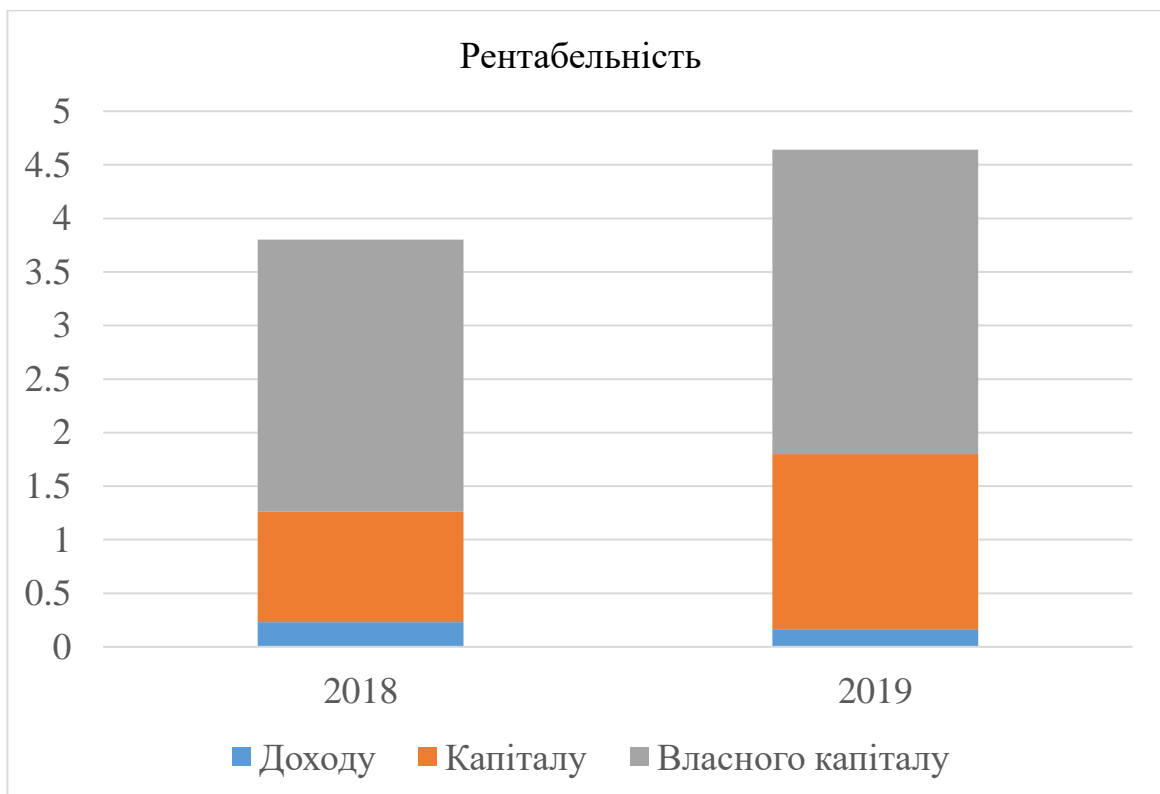


Рис 2.4.Рентабельність ТОВ «УП Логістична компанія»

Згідно графіку, рентабельність підприємства незначною мірою збільшується з кожним роком, що є показником того що підприємство розвивається, та збільшує свої фінансові показники, більшою мірою збільшення власного капіталу вказує на те, що компанія відходить від капіталовкладень інвесторів, і поступово переходить до залучення власних фінансових джерел.

3. ПРОЕКТНА ЧАСТИНА

КАФЕДРА ОАРП				НАУ. 20.05.23. 300 ПЗ				
Виконав	Пльонкін Д.О.			ПРОЕКТНА ЧАСТИНА	Літера		Аркуш	Аркушів
Керівник	Ільїн В.Ю.					Д	61	33
Консульт.	Ільїн В.Ю.				ФТМЛ 275 МТ-203м			
Н. контр.	Герасименко І.М.							
Зав. каф.	Разумова К.М.							

3.1 Розрахунок вартості перевезення вантажу шляхом впровадження передових технологій, що застосовуються в сфері міжнародної доставки вантажів

За даними Державної Служби Статистики України та митної бази, одним із країн - лідерів імпорту товарів в Україну є: Індія, Китай та Туреччина.

Необхідно розрахувати вартість перевезення вантажу, адже це заповнить максимальну кількість місць в автомобілі, що призведе до збільшення кількості виходів збірних автомобілей з Польщі в Україну.

Для прорахунку вартості доставки було обрано вантаж – нитки швейні.

Кількість місць – 2 європалети (120 x 80 x 150 см) Вага брутто – 300 кг

1) Домбівлі, Індія – Київ, Україна (доставка вантажу морем через Одесу)
Зі складу в Домбівлі вантаж доставляється в порт Нава – Шева автомобілем, далі у складі збірного морського контейнеру, вантаж доставляється морем до порту Одеса, далі прямує у складі збірного автомобіля до Києва на термінал для розмитнення вантажу і до дверей складу. Маршрут доставки вантажу з Індії в Україну виглядає таким чином (рис. 3.1) :



Рис. 3.1. Схема доставки вантажу морем з Індії в Україну (через Одесу)

Розрахунок вартості доставки можна розрахувати за формулою:

$$P = EXW + \left(\frac{FOB+U+F}{q} \times p + z \times l \times p \right) \times k + R \quad (3.1)$$

EXW – вартість доставки по території Індії, виключно через агента – неможливо вирахувати, так як необхідно розуміти внутрішню ситуацію в країні;

FOB – ціна доставки 40-футового контейнера лінією до порту Одеси (ціни надає лінія);

U – Навантажувально-розвантажувальні роботи в порту;

F – обробка необхідних документів в порту;

q – кількість європалет, які вміщуються в контейнер;

p – кількість європалет, які перевозимо;

z - ціна доставки однієї палети вантажу по Україні;

l – відстань Одеса – Київ;

k – корегуючий коефіцієнт, залежний від пори року і попиту на перевезення (визначається відділом маркетингу);

R – профіт для компанії

$$P = 120 + \left(\frac{210+30+15}{24} \times 2 + 25 \times 474 \times 2 \right) \times 0,024 + 100 = 789 \text{ USD}$$

Транзитний час доставки вантажу становить 48 днів. Вартість доставки вантажу з Індії в Україну (через порт Одеса) складає 789 USD.

2) Домбівлі, Індія – Київ, Україна (доставка вантажу морем через Гамбург)

Зі складу в Домбівлі вантаж доставляється в порт Нава – Шева автомобілем, далі у складі збірного морського контейнеру, вантаж доставляється морем до порту Гамбург, далі прямує автомобілем до складу в Польщі, далі прямує у складі збірного автомобіля до Києва на термінал для

розмитнення вантажу і до дверей складу. Маршрут доставки вантажу з Індії в Україну виглядає таким чином (рис. 3.2)



Рис. 3.2.Схема доставки вантажу морем з Індії в Україну (через Гамбург)

Розрахунок вартості доставки можна розрахувати за формулою:

$$P = EXW + \left(\frac{FOB+U+F}{q} \times p + \frac{W2 \times L2}{q2} \times p \times k + S + T \right) \times k + R + c \quad (3.2)$$

S – операції на складі та внутрішні маневри в Польщі;

T – оформлення транзитної декларації (Т1);

c – додаткові витрати, якщо необхідно заїхати на додаткову митницю.

W2 – ціна рейсу одного автомобіля за 1 км (Польща – Україна);

L2 – відстань рейсу (Польща – Україна);

q2 – кількість євро палет, які вміщуються в автомобіль;

$$P = 120 + \left(\frac{180+30+15}{24} \times 2 + \frac{1080 \times 788}{33} \times 2 \times 0,02 + 10 + 75 \right) \times 0,5 + 100 + 50 = 837 \text{ USD}$$

Транзитний час доставки вантажу становить 52 дня. Вартість доставки вантажу з Індії в Україну (через порт Гамбург) складає 837 USD.

3) Пекін, Китай – Київ, Україна (доставка вантажу морем через Одесу)

Зі складу в Пекіні вантаж доставляється в порт Шанхай автомобілем, далі у складі збірного морського контейнеру вантаж доставляється морем до порту Одеса, далі прямує у складі збірного автомобіля до Києва на термінал для розмитнення вантажу і до дверей складу. Маршрут доставки вантажу з Китаю в Україну виглядає таким чином (рис. 3.3)



Рис. 3.3. Схема доставки вантажу морем з Китаю в Україну (через Одеса)

Розрахунок вартості доставки можна розрахувати за формулою:

$$P = EXW + \left(\frac{FOB+U+F}{q} \times p + z \times l \times p \right) \times k + R \quad (3.3)$$

$$P = 210 + \left(\frac{280+40+28}{24} \times 2 + 25 \times 474 \times 2 \right) \times 0,025 + 100 = 903 \text{ USD}$$

Транзитний час доставки вантажу становить 49 днів. Вартість доставки вантажу з Китаю в Україну (через порт Одеса) складає 903 USD.

4) Пекін, Китай – Київ, Україна (доставка вантажу залізничним транспортом через Польщу)

Зі складу в Пекіні вантаж доставляється на станцію Ченгду автомобілем, далі транспортується у збірних 40-футових контейнерах до станції прибуття Малашевичі (Польща), далі автомобілем доставляється на склад у Варшаву і прямує у складі збірного автомобіля до Києва на термінал для розмитнення вантажу і до дверей складу. Маршрут доставки вантажу з Китаю в Україну виглядає таким чином (рис. 3.4)

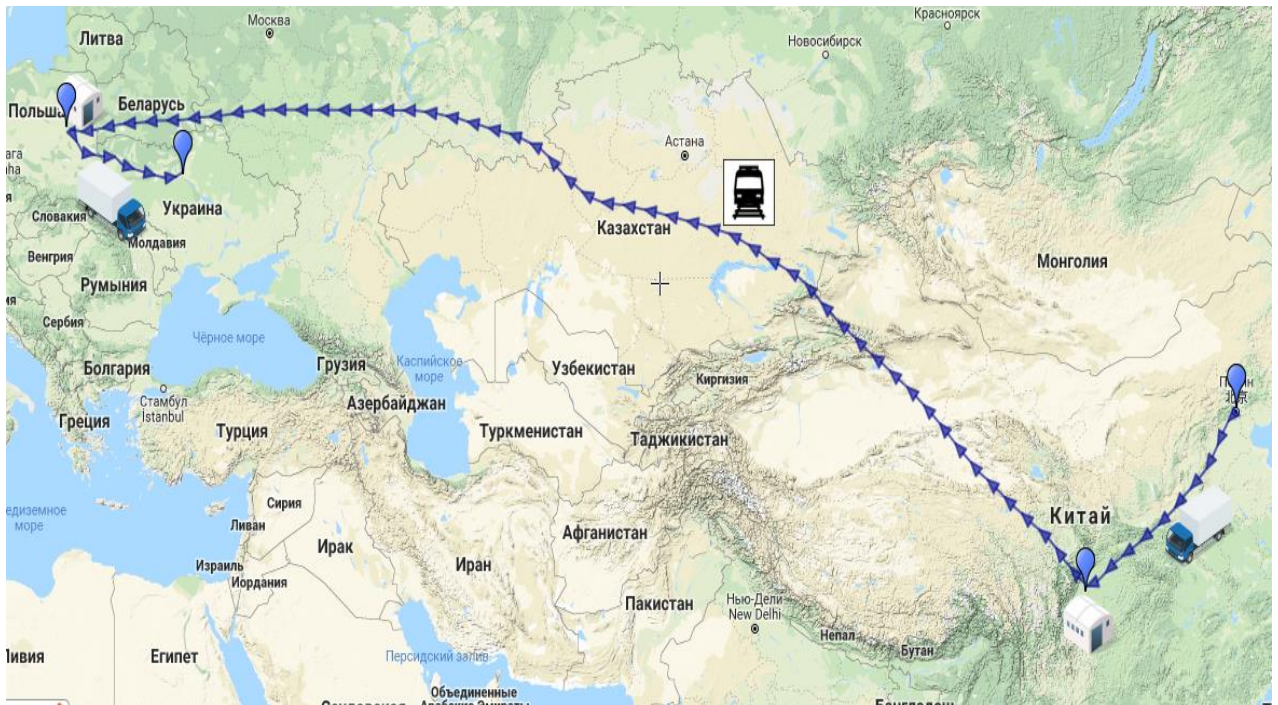


Рис. 3.4. Схема доставки вантажу залізничним транспортом з Китаю в Україну (через Польщу)

Розрахунок вартості доставки можна розрахувати за формулою:

$$P = EXW + \left(\frac{FOB+U+F}{q} \times p + \frac{W2 \times L2}{q2} \times p + S + T \right) \times k + R + c \quad (3.4)$$

$$P = 60 + \left(\frac{90+20+10}{24} \times 2 + \frac{1080 \times 788}{33} \times 2 + 10 + 75 \right) \times 0,009 + 100 + 5 = 675 \text{ USD}$$

Транзитний час доставки вантажу становить 21-25 днів до Києва (до складу у Варшаві транзитний час становить 17 днів). Вартість доставки вантажу залізничним транспортом з Китаю в Україну (через Польщу) складає 675 USD.

5) Стамбул, Туреччина – Київ, Україна (доставка вантажу прямим українським автомобілем)

Зі складу в Стамбулі вантаж доставляється в українській машині (без перевантаження) до Києва на термінал для розмитнення вантажу і до дверей складу. Маршрут доставки вантажу з Туреччини в Україну виглядає таким чином (рис. 3.5)

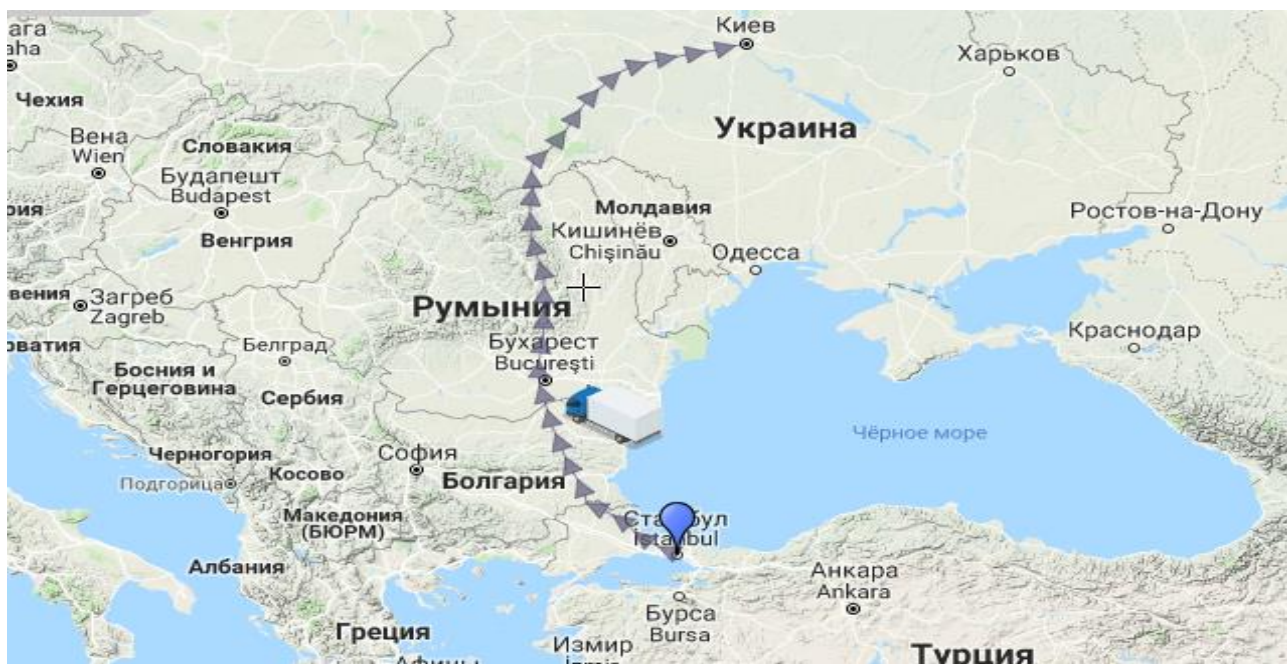


Рис. 3.5. Схема доставки вантажу з Туреччини в Україну (без перевантаження)

Розрахунок вартості доставки можна розрахувати за формулою:

$$P = \frac{W \times L}{q} \times p \times k + c + R \quad (3.5)$$

W – ціна рейсу одного автомобіля;

L – відстань між Стамбулом та Києвом;

q – кількість європалет, які вміщуються в автомобіль.

$$P = \frac{2400 \times 1453}{33} \times 2 \times 0,003 + 50 + 100 = 704 \text{ USD}$$

Транзитний час доставки вантажу становить 7 - 10 днів. Вартість доставки вантажу з Туреччини в Україну (без перевантаження) складає 704 USD.

б) Стамбул, Туреччина – Київ, Україна (доставка вантажу через склад в Польщі)

Зі складу в Стамбулі вантаж доставляється у складі збірного автомобіля до складу у Варшаву (Польща), далі перевантажується і прямує у збірному автомобілі до Києва на термінал для розмитнення вантажу, потім до дверей складу. Маршрут доставки вантажу з Туреччини в Україну виглядає таким чином (рис. 3.6)

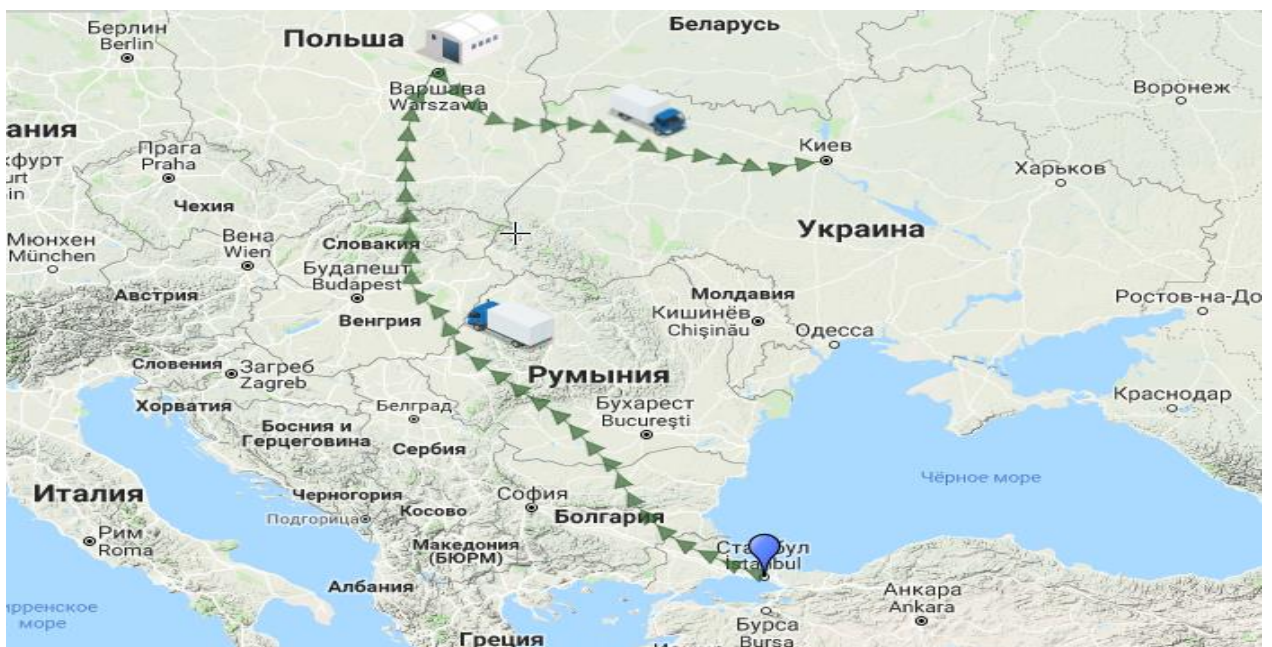


Рис. 3.6. Схема доставки вантажу з Туреччини в Україну (через Польщу)

Розрахунок вартості доставки можна розрахувати за формулою:

$$P = \left(\frac{W_1 \times L_1}{q_1} \times p \times k + \frac{W_2 \times L_2}{q_2} \times p \times k + S + T \right) + c + R \quad (3.6)$$

W_1 – ціна рейсу одного автомобіля (Стамбул – Варшава);

L_1 – відстань між Стамбулом - Варшава;

q_1 – кількість європалет, які вміщуються в автомобіль;

W_2 – ціна рейсу одного автомобіля (Варшава – Київ);

L1 – відстань між Варшава - Київ;

q 1– кількість європалет, які вміщуються в автомобіль.

$$P = \left(\frac{550 \times 2091}{33} \times 2 \times 0,005 + \frac{1080 \times 788}{33} \times 2 \times 0,005 + 10 + 75 \right) + 50 + 100 = 841 \text{ USD}$$

Транзитний час доставки вантажу становить 10 – 14 днів. Вартість доставки вантажу з Туреччини в Україну (через склад в Польщі) складає 841 USD.

Згідно графіку (рис. 3.7) можемо зробити висновок, щоб найдешевша доставка вантажу є з Китаю в Україна через Польщу за допомогою залізничного транспорту, вартість доставки складає – 675 USD.

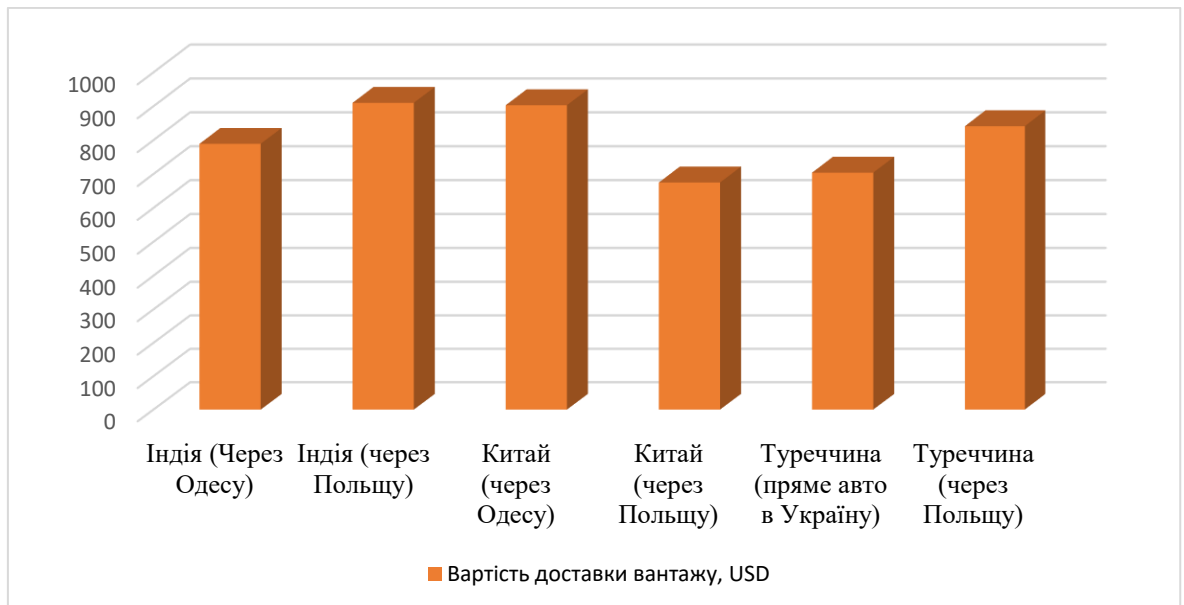


Рис. 3.7. Порівняльний графік вартості доставки вантажу

Вартість перевезення вантажу шляхом впровадження передових технологій, що застосовуються в сфері міжнародної доставки вантажів. Найдешевша доставка вантажу є з Китаю в Україна через Польщу за допомогою залізничного транспорту, вартість доставки складає – 675 USD, транзитний час доставки вантажу становить 21 – 25 днів до дверей отримувача в Україні.

3.2 Розрахунок митних платежів залежно від умов поставки Incoterms

Відомості про митну вартість товарів, які переміщуються через митний кордон України, використовуються для нарахування податків і зборів (обов'язкових платежів), ведення митної статистики, а також у відповідних випадках для розрахунків у разі застосування штрафів, інших санкцій та стягнень, встановлених законами України.

Митна вартість товару - ціна, що фактично сплачена або підлягає сплаті за товари та інші предмети, які підлягають митному обкладенню, на момент перетину митного кордону України.

Для прорахунку вартості доставки вантажу з різних країн, було обрано вантаж: – нитки швейні. Код товару відповідно до класифікаційних угруповань, зазначених в УКТЗЕД – 5401 20 90 00 (табл. 3.1).

Таблиця 3.1

Характеристика товару за заданим кодом УКТЗЕД

Код УКТЗЕД	Опис товару
<u>Розділ XI (50-63)</u>	Текстильні матеріали та текстильні вироби
54	Нитки синтетичні або штучні; стрічкові та подібної форми нитки із синтетичних або штучних матеріалів
5401	Нитки швейні із синтетичних або штучних волокон, розфасовані або не розфасовані для роздрібної торгівлі:
5401 20	із штучних волокон:
5401 20 90 00	розфасовані для роздрібної торгівлі

При імпорті ниток підлягає такому виду контролю як радіаційний - здійснюється з метою контролю щодо додержання вимог чинного законодавства.

Радіаційний контроль всіх вантажів, що перетинають державний кордон України, у тому числі й транзитних, є обов'язковим.

Перелік документів, що надаються митним органам для митного оформлення (табл. 3.2).

Таблиця 3.2

Документи, що надаються митним органом

Назва документа	Визначення	Законодавчі акти
Контракт	це особлива форма трудового договору, в якому термін його дії, права та обов'язки і відповідальність сторін (у тому числі матеріальна), умови матеріального забезпечення та організації праці працівника, умови розірвання договору встановлюються угодою сторін.	1)Постанова КБУ №80 від 01.02.16 «Про перелік документів, необхідних для здійснення митного контролю та митного оформлення товарів і транспортних засобів, що переміщуються через митний кордон України»
Додаток	складаються з метою доповнення, пояснення окремих питань документа або документа в цілому.	
Накладна CMR	Міжнародна товарно-транспортна накладна. Цей документ підтверджує укладення договору міжнародного автомобільного перевезення вантажу.	1.Наказ ДМСУ від 20.04.2005 N 314 "Про затвердження Порядку здійснення митного контролю й митного оформлення товарів із застосуванням вантажної митної декларації"
Рахунок фактура (інвойс)	<u>документ</u> , що надається продавцем покупцеві і вміщує перелік товарів, їх кількість і ціну, по якій вони будуть поставлені покупцеві	Закону України «Про державну статистику»
Картка обліку особи	Особа, яка займається зовнішньоекономічною діяльністю з товарами	Наказ Міністерства фінансів України №634
здійснення радіологічного контролю товару	Контроль щодо додержання вимог чинного законодавства при переміщенні через державний кордон радіоактивних речовин (РР) і ядерних матеріалів (ЯМ)	Відповідно до положень п. 1 ст. 319 Митного кодексу України

Основною організацією, що видає сертифікати на товар Торгова Промислова Палата України.

Митні платежі - платежі, що стягуються у встановленому порядку митними органами при митному оформленні товарів і в інших випадках передбачених законодавством України. Митні платежі містять у собі:

- МИТО
- податок на додану вартість
- акцизні збори
- митні збори

Митні платежі сплачуються безпосередньо власником переміщуваних товарів або організацією що здійснює митне оформлення на підставі договору та має відповідну ліцензію.

Митні платежі повинні бути внесені до, або одночасно з подачею ВМД (вантажної митної декларації) на розрахунковий рахунок митного органу.

Нарахування мита на нитки, що підлягають митному обкладенню, провадиться на базі їх митної вартості, тобто ціни, яка фактично сплачена або підлягає сплаті за них на момент перетину митного кордону України.

При визначенні митної вартості до неї включаються ціна ниток, зазначена в рахунку-фактурі, а також такі фактичні витрати, якщо їх не було включено до рахунку-фактури: на транспортування, навантаження, розвантаження, перевантаження та страхування до пункту перетину митного кордону України; комісійні та брокерські;

Митна вартість ниток заявляється митному органу декларантом під час переміщення товарів через митний кордон України. У разі коли митному органу надаються документальні підтвердження ціни (рахунки-фактури (інвойси), рахунки-проформи) і зазначені в них відомості не викликають сумніву щодо їх достовірності, митна вартість ниток визначається на підставі поданих документів.

1) Ввізне мито

Являє собою податок на переміщення товарів через митний кордон України.

Таблиця 3.3

Ввізне мито

Пільгова ставка	0 %
Повна ставка	10 %

Підстава: Закон України ВР № 584-VII від 19.09.2013 Про Митний тариф України.

2) Зменшення ставок ввізного мита (ЄС)

Вказані у коментарі товари, що ввозяться в Україну та походять з країн ЄС, знаходяться у переліку зниження ввізних мит України, розрахованих по роках, передбачених Угодою про асоціацію між Україною та ЄС.

Таблиця 3.4

Зменшення ставок ввізного мита

Ставка	0 %
Діє	з 01.01.2016 до 31.12.2019

Підстава: Міждержавна угода від 27.06.2014

Угода про асоціацією між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони

Лист ДФСУ № 21/99-99-25-02-02-18 від 06.01.2016

1. Податок на додану вартість

Податок на додану вартість - непрямий податок, який нараховується та сплачується відповідно до норм розділу V Податкового кодексу України.

При ввезенні товарів на митну територію України базою оподаткування є договірна (контрактна) вартість, але не менша митної вартості цих товарів, з урахуванням мита та акцизного податку, що підлягають сплаті, за винятком податку на додану вартість, що включаються до ціни товарів згідно із законом.

Податок на додану вартість

Ставка	20%
Діє	з 01.01.2011

Підстава: Кодекс ВР № 2755-VI від 02.12.2010 Податковий кодекс України.

Мито – податок, що стягується з товарів, які переміщуються через митний кордон держави. Нарахування мита на товари та інші предмети, що підлягають митному обкладенню, провадиться на базі їх митної вартості. Види і ставки мита визначаються Законом України «Про Єдиний митний тариф».

Митною вартістю товарів, які переміщуються через митний кордон України, є вартість товарів, що використовується для митних цілей, яка базується на ціні, що фактично сплачена або підлягає сплаті за ці товари.

Фактурна вартість товару – ціна товару, що переміщується через митний кордон України, та зазначена в рахунку-фактурі (фактурі-проформі, касових або товарних чеках, ярликах, інших документах роздрібної торгівлі, які містять відомості щодо вартості таких товарів).

Вихідні дані: Маршрут - м. Пекін (Китай) - м. Київ (Україна)

Вага товару - 300 кг

Вантаж – нитки швейні

Вартість партії складає 75 000 тис.грн.

Витрати складають:

- на страхування – 142, 5 грн;
- на перевезення закордоном - 13 643 грн;
- на перевезення по Україні – 4 592 грн;
- на навантаження/розвантаження - 320 грн.

Формули для визначення ФВ і МВ при імпорті за заданими базисними умовами постачання наведені в таблиці 3.6

Формули для визначення ФВ і МВ при імпорті за заданими базисними умовами постачання

Умови постачання	Формули
EXW	$\Phi B^{EXW} = C_{\text{тов}}(3.7)$
	$MВ^{EXW} = \Phi B^{EXW} + C_{\text{нав}} + C_{\text{пер}}^{\text{Зак}} + C_{\text{страх}}^{\text{Зак}} \quad (3.8)$
FCA	$\Phi B^{FCA} = C_{\text{тов}} + C_{\text{нав}}(3.9)$
	$MВ^{FCA} = \Phi B^{FCA} + C_{\text{пер}}^{\text{Зак}} + C_{\text{страх}}^{\text{Зак}} \quad (3.10)$
CPT	$\Phi B^{CPT} = C_{\text{тов}} + C_{\text{нав}} + C_{\text{пер}}(3.11)$
	$MВ^{CPT} = \Phi B^{CPT} + C_{\text{страх}}^{\text{Зак}} - C_{\text{пер}}^{\text{Укр}} \quad (3.12)$
CIP	$\Phi B^{CIP} = C_{\text{тов}} + C_{\text{нав}} + C_{\text{пер}} + C_{\text{страх}}(3.13)$
	$MВ^{CIP} = \Phi B^{CIP} - C_{\text{страх}}^{\text{Укр}} - C_{\text{пер}}^{\text{Укр}} \quad (3.14)$

Розрахунки Фактурної та Митної вартості:

EXW	$\Phi B^{EXW} = C_{\text{тов}} = 75000 \text{ грн}$
	$MВ^{EXW} = 75000 + 320 + 13643 + 142,5/2 = 89034,2 \text{ грн}$
FCA	$\Phi B^{FCA} = 75000 + 320 = 75320,0 \text{ грн}$
	$MВ^{FCA} = 75320 + 13643 + 142,5/2 = 89034,2 \text{ грн}$
CPT	$\Phi B^{CPT} = 75000 + 13643 + 4592 + 320 = 93555,0 \text{ грн}$
	$MВ^{CPT} = 93555 + 142,5/2 - 4592 = 89034,2 \text{ грн}$
CIP	$\Phi B^{CIP} = 75000 + 320 + 13643 + 4592 + 142,5 = 93697,5 \text{ грн}$
	$MВ^{CIP} = 93697,5 - 142,5/2 - 4592 = 89034,2 \text{ грн}$

Побудуємо графік залежності фактурної і митної вартості від базисних умов постачання Incoterms (рис.3.8)

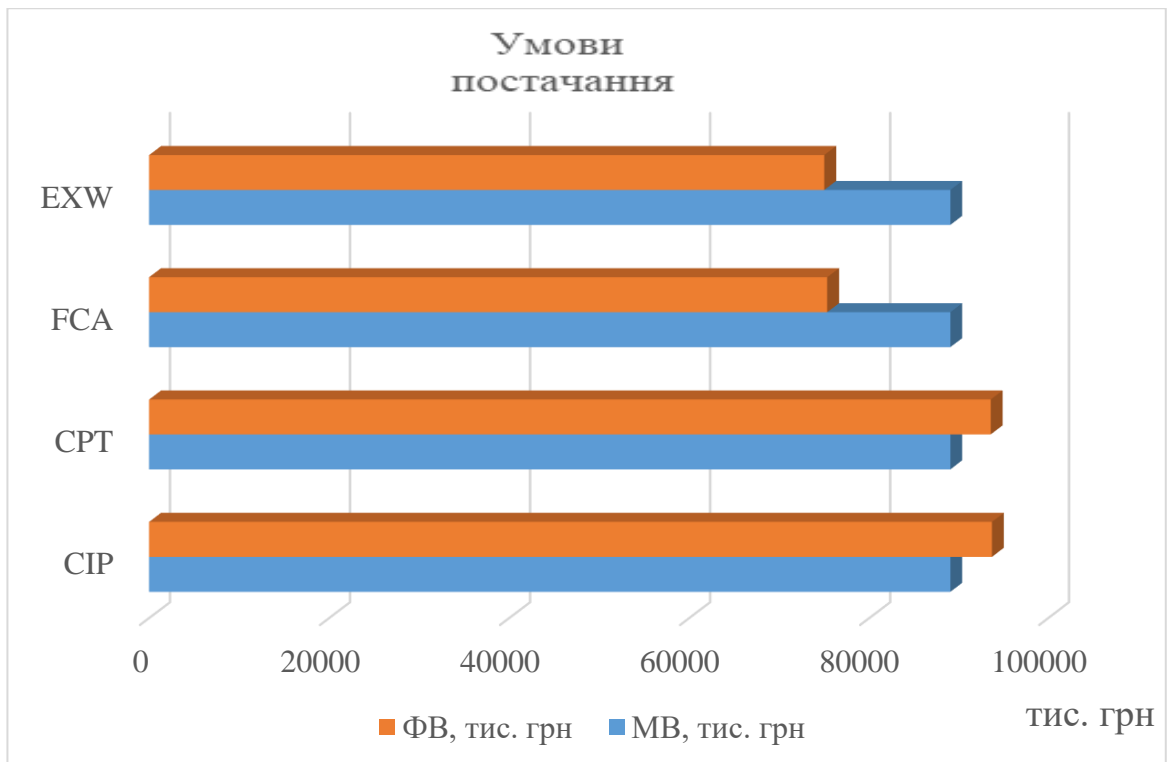


Рис. 3.8. Графік залежності фактурної і митної вартості від базисних умов постачання Інкотермс

Висновок: Митна вартість товару при зміні заданих базисних умов постачання не змінюється, а змінюється тільки фактурна вартість. Чим більше "навантаження" на продавця, тим більша фактурна вартість.

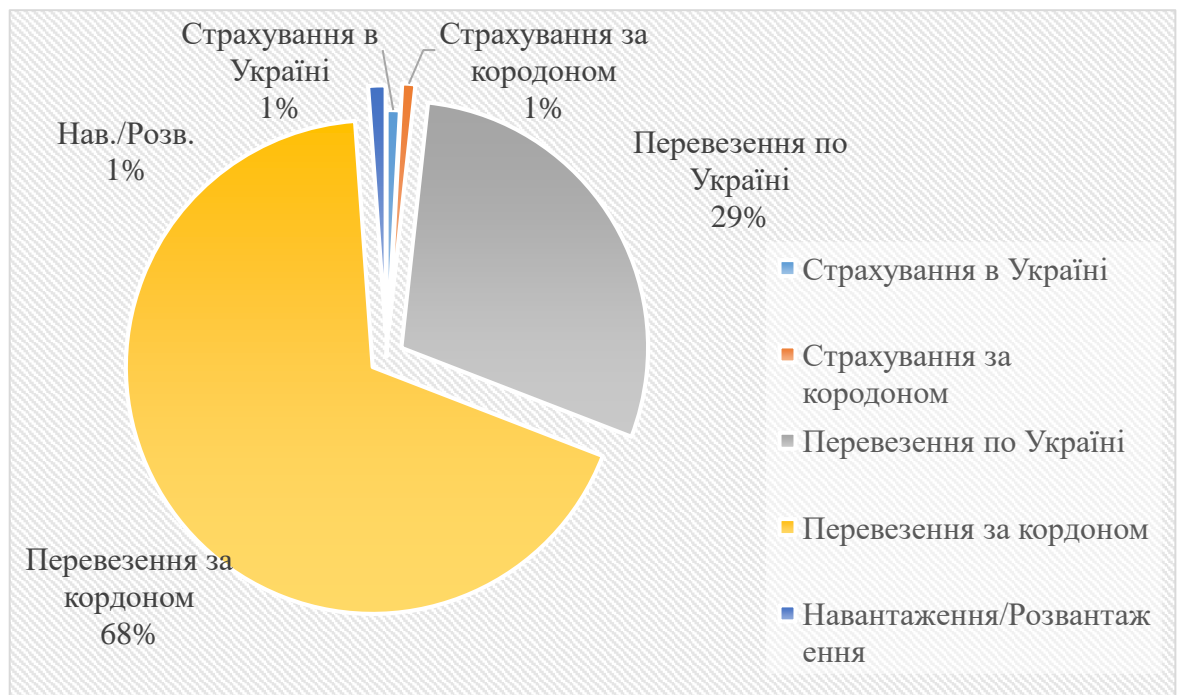


Рис. 3.9. Витрати, що включаються до митної вартості у %

Для того, щоб визначити митні платежі, спочатку треба визначити код УКТ ЗЕД. Код товару відповідно до класифікаційних угруповань, зазначених в УКТЗЕД – 5401 20 90 00 (табл.3.1)

Митні платежі нараховуються залежно від напрямку переміщення та застосованого митного режиму і включають: митні збори; мито; акцизний збір; податок на додану вартість (ПДВ); інші види зборів.

Мито – податок, що стягується з товарів, які переміщуються через митний кордон держави. Нарахування мита на товари та інші предмети, що підлягають митному обкладенню, провадиться на базі їх митної вартості. Види і ставки мита визначаються Законом України «Про Єдиний митний тариф». Розрізняють види:

1. Адвалерне мито (нараховується у відсотках до митної вартості товарів та інших предметів, які обкладаються митом).

2. Специфічне мито (нараховується у встановленому грошовому розмірі на одиницю товарів та інших предметів, які обкладаються митом).

3. Комбіноване мито (що поєднує обидва попередні види митного обкладення),

Крім цього, розрізняють наступні ставки мита:

1. Пільгові (застосовуються до товарів походженням із країн чи союзів, які користуються в Україні режимом найбільшого сприяння)

2. Повні (до товарів з усіх інших країн та у випадку неможливості визначення країни походження).

3. Преференційні (застосовуються до товарів, походженням з країн, які входять разом з Україною в митні союзи).

Перелік ставок ввізного мита, яке справляється з товарів, що ввозяться на митну територію України, систематизований згідно з Українською класифікацією товарів зовнішньоекономічної діяльності, міститься у Митному тарифі України (Закону України від 05.04.2001 № 2371-III зі змінами).

Нарахування митних зборів проводиться в графі 47 ВМД. Товари, що ввозяться (пересилаються) в Україну, оподатковуються податком на додану вартість у порядку та за ставками, встановленими Податковим кодексом України.

Прорахуємо митні платежі для всіх умов Incoterms (EXW, FCA, CPT, CIP).

Нитки швейні не є підакцизним товаром, тому розраховуємо лише мито та ПДВ:

$$C_{\text{мито}} = \frac{OH_{\text{мито}} \times \text{Ставка мита}}{100\%} \quad (3.15)$$

де $OH_{\text{мито}}$ - основа нарахування, яка визначається як митна вартості товару.

ПДВ розраховується за формулою:

$$C_{\text{ПДВ}} = \frac{OH_{\text{ПДВ}} \times 20\%}{100\%} \quad (3.16)$$

де $OH_{\text{ПДВ}}$ визначається як:

$$OH_{\text{ПДВ}} = \max(\text{ФВ}; \text{МВ}) + C_{\text{мито}} + C_{\text{АП}} \quad (3.17)$$

де $C_{\text{АП}}$ - сума акцизного податку.

Сума мита для всіх умов постачання буде однакою так, як митна вартість однакою.

Для EXW та FCA:

$$OH_{\text{ПДВ}} = \max(75000_{\text{EXW}} (75320_{\text{FCA}}); 89034,2) + 8903,4 + 0 = 97937,6 \text{ грн}$$

$$C_{\text{ПДВ}} = \frac{97937,6 \times 20\%}{100\%} = 19587,52 \text{ грн}$$

Для СРТ:

$$\text{ОН}_{\text{ПДВ}} = \max(93555,0; 89034,2) + 8903,4 + 0 = 102458,4 \text{ грн}$$

$$C_{\text{ПДВ}} = \frac{102458,4 \times 20\%}{100\%} = 20491,68 \text{ грн}$$

Для СІР:

$$\text{ОН}_{\text{ПДВ}} = \max(93697,5; 89034,2) + 8903,4 + 0 = 102600,9 \text{ грн}$$

$$C_{\text{ПДВ}} = \frac{102600,9 \times 20\%}{100\%} = 20520,18 \text{ грн}$$

В таблиці 3.8. наведено розрахунок митних платежів для ниток швейні для заданих режимів Incoterms.

Таблиця 3.8.

Розрахунок митних платежів струнних гітар

Умови постачання	Вид збору	Код платежу	ОН, грн	Ставка	Сума, грн	СП
EXW, FCA	Мито	021	89034,2	10%	8903,4	01
	ПДВ	028	97937,6	20%	19587,52	01
	Загальна сума, грн Σ				28490,92	
СРТ	Мито	021	89034,2	10%	8903,4	01
	ПДВ	028	102458,4	20%	20491,68	01
	Загальна сума, грн Σ				29395,08	
СІР	Мито	021	89034,2	10%	8903,4	01
	ПДВ	028	102600,9	20%	20520,18	01
	Загальна сума, грн Σ				29423,58	

3.3. Проектування складської системи для вдосконалення управління логістичними потоками в транспортно-експедиторській компанії ТОВ «УП Логістична Компанія»

Транспортно-експедиторська компанія «UP Logistics Group» почала здійснювати доставку збірних вантажів через власний склад, котрий почав свою роботу 28 вересня 2020 року, який знаходиться за адресою: Włonie 05-870, Pass 20D, Польща. Та має назву «UP Logistics Polska Sp. z o.o.» візуальне зображення консолідованого складу представлено на рис 3.10, до цього компанія орендувала складське приміщення у компанії «VEIS Sp. z o. o.»

1. Так як компанія займається доставкою збірних вантажів, тому через склад здійснюється імпорт з Китаю та всієї Європи.

2. На склад-рампу матеріальний потік поступає конвеєром. Швидкість конвеєра прирівнюється до швидкості завантаження вантажної машини однієї бригадою вантажників.

3. Інформаційний потік надходить на склад-рампу після прибуття вантажної машини замовника (замовлення додатково узгоджується із відділом логістики, а відділ логістики відповідно із виробничим відділом та складом). Фінансовий потік оформляється після завантаження замовлення (інформаційний потік надходить із складу до бухгалтерії);

4. Прибуття вантажних машин носить випадковий характер, в середньому 3 вантажівки за день (робочий день складу триває 8 год);

5. Бригада вантажників складається з 4 чоловік. Вартість завантажувальних робіт в транспорт, встановлена підприємством у розмірі тарифу рівному 3,41 євро/год. Тариф на вантажно – розвантажувальні роботи, які зайняті на внутрішньо - складській переробці вантажів становить 3,03 євро / год.

6. В середньому 1 вантажна машина завантажується 2 год. Приблизно стільки ж часу оформляються супровідні документи;

7. Згідно з угодою з дилерами, підприємство повинно оплатити 30 євро / год. У разі простоювання вантажівки, яка очікує завантаження.

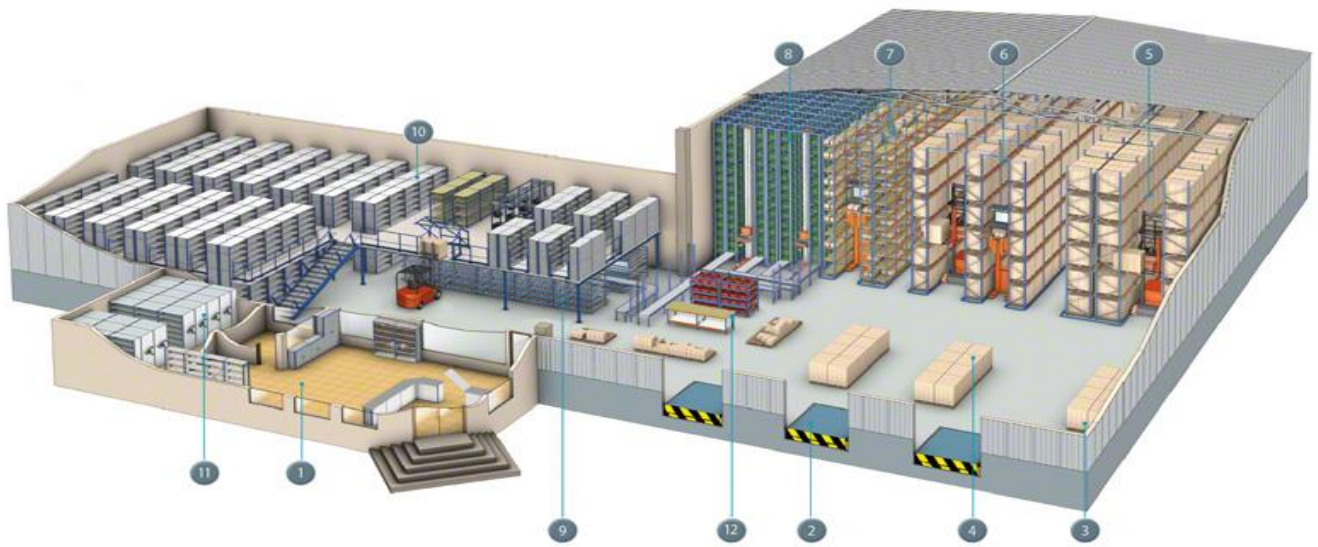


Рис 3.10. - візуальне зображення консолідованого складу
«UP Logistics Polska Sp. z o.o.»

- 1 – Офісне та службове приміщення
- 2 – Рампа, на якій здійснюється навантаження/розвантаження вантажу;
- 3 – Місце прийому вантажу;
- 4 – Зона складування вантажу;
- 5 – Зона розміщення об'ємного товару;
- 6 - Комплектація товару без піддонів;
- 7 – Зона обліку товару;
- 8 – Зона розміщення товару середнього розміру;
- 9 – Зона розміщення малогабаритного вантажу;
- 10 – Зона розміщення дрібного вантажу;
- 11 – Зона розміщення цінних товарів;
- 12 – Зона упакування, палетування та маркування

В даний час на новому складі виділена лише 1 рампа для постійного потоку вантажів, які завантажуються в автомобіль. Задля уникнення черги і збою доставки вантажів, необхідно збільшити кількість рамп.

Алгоритм покращення роботи складської системи «UP Logistics Group»

I. Необхідно здійснити аналіз існуючої системи управління логістичними потоками на складі – рампі. Виявити об'єкти логістичних рішень.

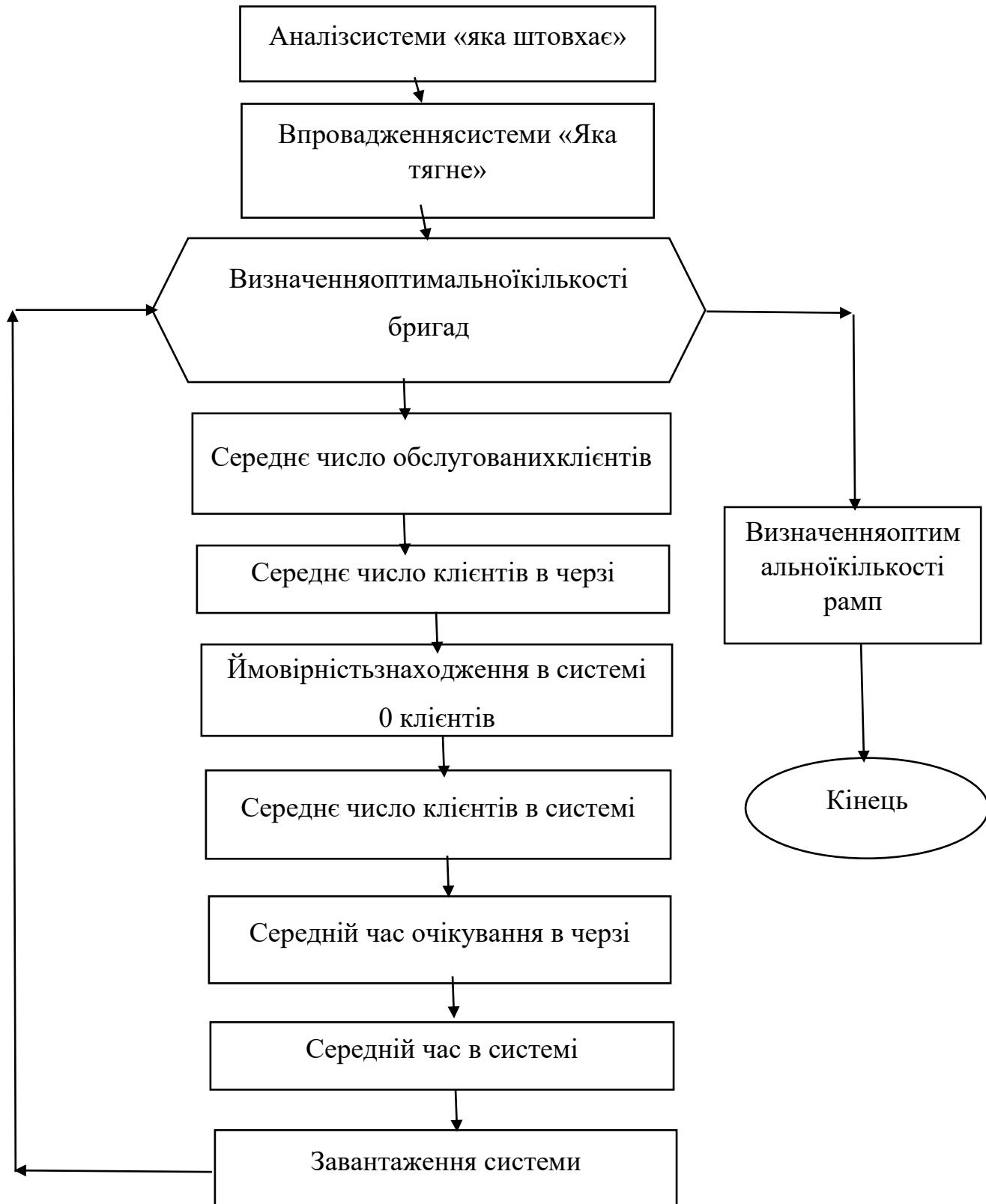


Рис. 3.11. - Алгоритм покращення роботи UPLG

Логістичний процес на складі є досить складним, оскільки вимагає повної узгодженості функцій поповнення матеріальних запасів, переробки матеріального потоку та фізичний розподіл замовлень.

На прикладі дослідження руху логістичних потоків, яке було здійснено на складі – рампі, призначеному під відвантаження готової продукції, існуючу систему складування можна подати так, як зображено на рис. 3.12.

Основним недоліком існуючої систему є незадоволення потреб клієнтів, що проявляється в основному в невідповідності замовлень та перевищенні тривалості виконання замовлення (завантаженні транспортного засобу та оформленні документів). Витрати (В) при існуючій системі, яку можна віднести до типу системи «яка штовхає», можна визначити так:

$$B = T1 * (t1 + t2) + T2 * t1, \quad (3.18)$$

Де T1 – тариф на транспортний засіб, євро / год;

T2 – тариф на навантажувально – розвантажувальні роботи, євро / год;

t1 – тривалість розвантажувально – завантажувальних робіт, євро / год;

t2 – тривалість оформлення документів, год.

$$B = 30 * (2+2) + 3,41 * 2 * 4 = 147,28 \text{ євро.}$$

Згідно із умовою, швидкість завантаження машини залежить від швидкості конвеєра.

Швидкість конвеєра сповільнюється зупинками, основними причинами, як було виявлено, є: документальна та фізична невідповідність замовлень поставці, тривалість комплектації замовлень у виробничих цехах, що затягує процес завантаження транспортних засобів і відповідно збільшує витрати.

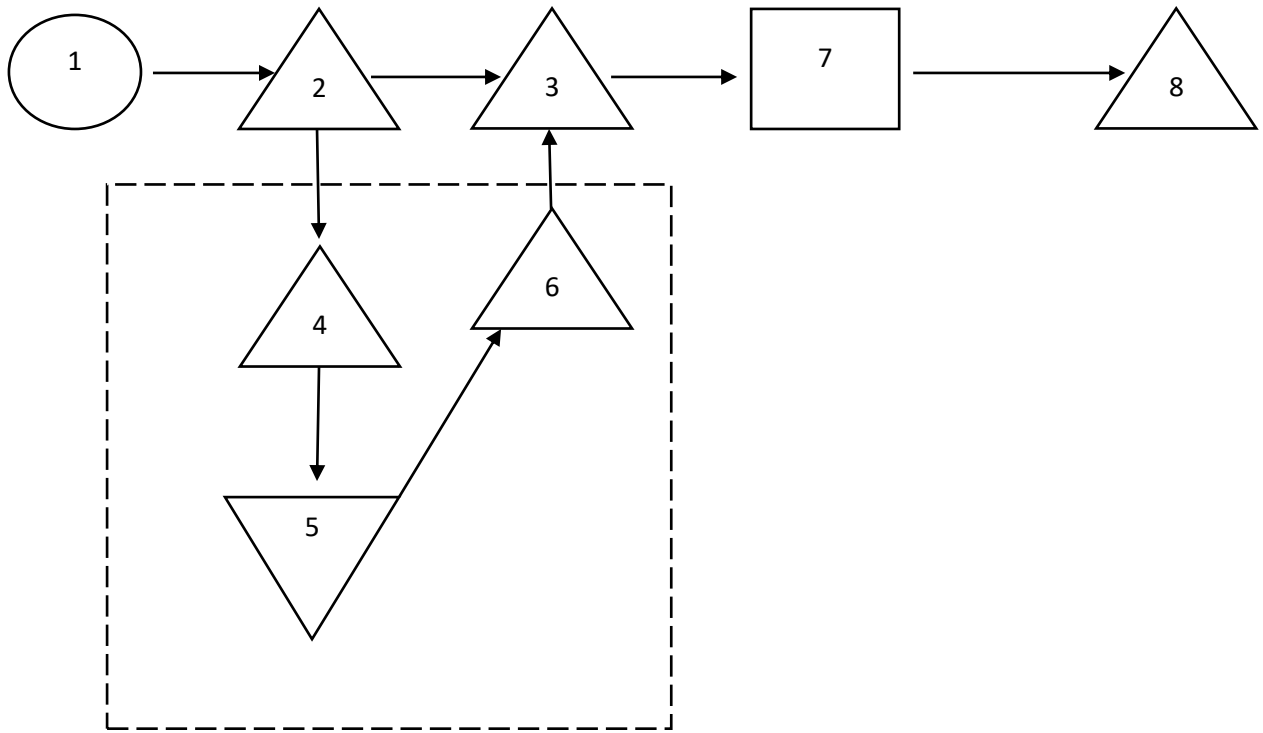
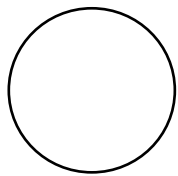
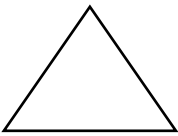


Рис. 3.12 - Рух логістичних потоків в існуючій системі складування

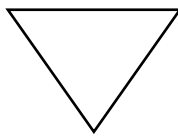
(«система, яка штовхає»)



- Контроль МП;



- Переміщення МП;



- Складування МП;



- Очікування МП;



- Алгоритм завантаження вантажу в окремий автомобіль;



- Алгоритм завантаження вантажу в збірний автомобіль;

- 1 – прийом готової продукції на склад – рампу;
- 2 - внутрішньо - складське переміщення;
- 3 – розвантаження – завантаження в транспортний засіб;
- 4 – розвантаження на піддони;
- 5 – зберігання на складі;
- 6 – комплектація (внутрішньо - складське переміщення) ;
- 7 – оформлення документів;
- 8 – відправлення транспортного засобу.

Для покращення обслуговування клієнтів пропонується удосконалення наведеної системи так, як зображено на рисунок 3.13

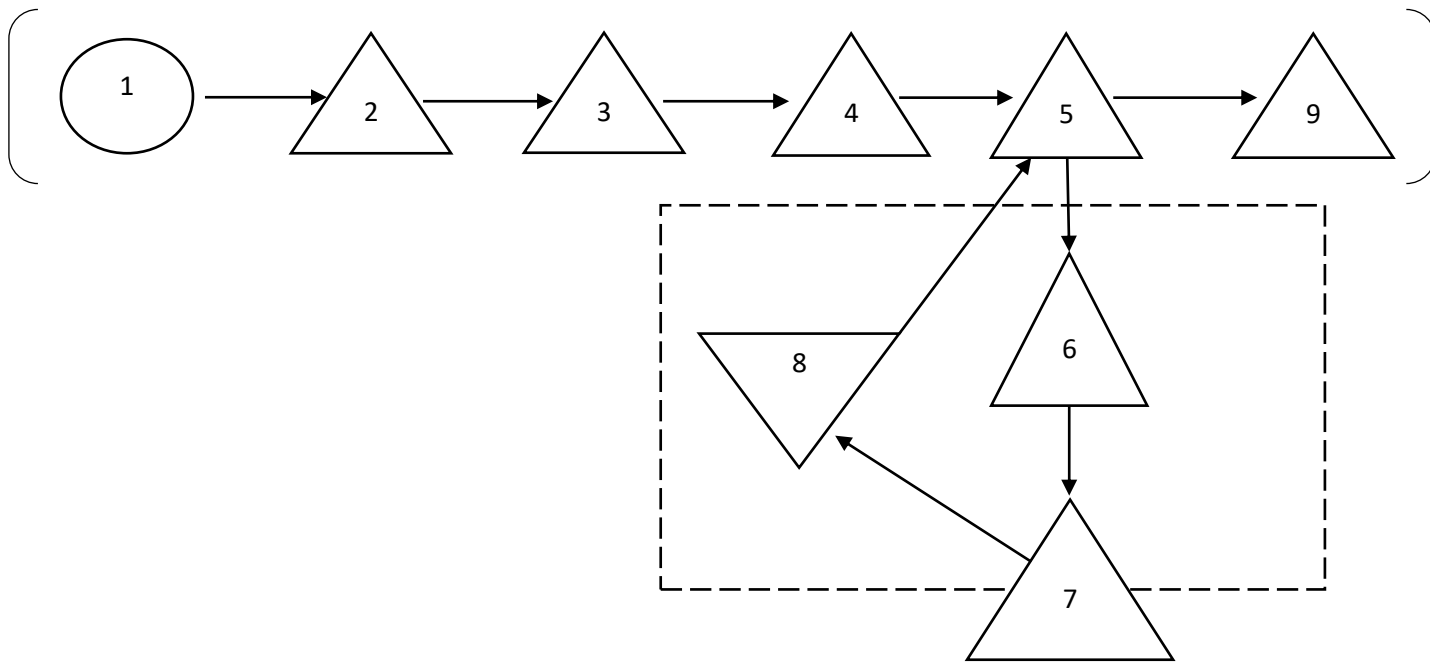


Рис. 3.13 - Рух логістичних потоків у пропонованій системі складування («система, яка тягне»)

- 1 – прийом готової продукції на складі;
- 2 – розвантаження з конвеєра;
- 3 – внутрішньо – складське переміщення;
- 4 – комплектація замовлень «під двері» (можливо 5 завантажень одночасно);
- 5 – завантаження транспортного засобу;
- 6 – транспортування замовлення на інший склад;

- 7 – розвантаження на піддони;
- 8 – зберігання;
- 9 – відправлення транспортного засобу.

Така система передовсім вимагатиме удосконалення процесу обробки замовлень відділом логістики, що забезпечить виробництво і комплектацію готової продукції відповідно до замовлень клієнтів, що становить основу системи «яка тягне», тобто інформаційний потік (конкретне замовлення) має передувати матеріальному. Витрати будуть визначатися за формулою:

$$B = T1 + t1 + 2 * T2 * t1 + T3 * t3, \quad (3.19)$$

Де $T3$ – тариф на внутрішньо – складські переміщення, євро / год;
 $t3$ – тривалість комплектації, год (приймається в середньому 2 год для типового замовлення)

$$B = 30 * 2 + 3,41 * 2 * 4 + 3,03 * 2 * 4 = 111,52 \text{ євро}$$

Основними перевагами цієї системи є пришвидшення матеріального потоку в середньому в 2 – 3 рази за рахунок:

- Зменшення часу простою транспортного засобу, який вже не залежить від руху конвеєра, а тільки від часу, необхідного на завантаження;
- Скорочення часу простою транспортного засобу за рахунок паралельного руху фінансового (оформлення документів) та матеріального потоку. При цьому загальні витрати системи обслуговування в розрахунку на 1 замовлення скоротилися на 33,76 євро.

II. Визначення оптимальної кількості бригад вантажників (каналів обслуговування на рампах) розглядається теорією черг (теорією масового обслуговування). Згідно з вихідними даними буде розглядатися багатоканальна модель черг, яка характеризується наступним:

- прибуття клієнтів відбувається незалежно від попереднього прибуття;

- час обслуговування клієнтів різний і не залежить один від одного;
- час обслуговування підкоряється експоненціальному закону розподілу;
- час обслуговування менший за час між прибуттями.

Таблиця 3.9

Формули для визначення кількості каналів обслуговування

№ п/п	Показник	Формула	Умовні позначення
1.	Середнє число обслужених клієнтів	$r = \frac{\lambda}{\mu} \quad (3.20)$	λ - темп прибуття клієнтів; μ - темп обслуговування
2.	Середнє число клієнтів в черзі	$L_q = \frac{\mu \left(\frac{\lambda}{\mu}\right)^M}{(M-1)(M\mu-\lambda)^2} P_0 \quad (3.21)$	P_0 - ймовірність знаходження в системі 0 клієнтів M - кількість каналів обслуговування;
3.	Ймовірність знаходження в системі 0 клієнтів	$P_0 = \left[\sum_{n=0}^{M-1} \frac{\left(\frac{\lambda}{\mu}\right)^n}{n!} + \frac{\left(\frac{\lambda}{\mu}\right)^M}{M! \left(1 - \frac{\lambda}{M\mu}\right)} \right]^{-1} \quad (3.22)$	
4.	Середнє число клієнтів в системі	$L_s = L_q + r \quad (3.23)$	
5.	Середній час очікування в черзі	$W_q = \frac{1}{M\mu - \lambda} \quad (3.24)$	
6.	Середній час в системі	$W_s = W_q + \frac{1}{\mu} \quad (3.25)$	$\frac{1}{\mu}$ - час обслуговування
7.	Завантаження системи	$\rho = \frac{\lambda}{M\mu} \quad (3.26)$	

Розрахунок кількості каналів обслуговування

№ п/п	Показники	од. вимір.	умов. позн.	Значення	Число каналів обслуговування, М		
					1	2	3
1.	темп прибуття клієнтів	клієнтів		3	3	3	3
2.	час обслуговування складу	год /добу		8	8	8	8
3.	середній час обслуговування машини 1	год		2	2	2	2
4.	темп обслуговування	клієнтів / добу	μ		4,00	4,00	4,00
5.	середнє число обслужених клієнтів	клієнтів	r		0,75	0,75	0,75
6.	середнє число клієнтів в черзі	клієнтів	Lq		2,25	0,12	0,02
7.	ймовірність знаходження в системі 0 клієнтів		P ₀		0,25	0,45	0,47
8.	середнє число клієнтів в системі	клієнтів	Ls		3,00	0,87	0,77
9.	середній час очікування в черзі	год	Wq		8,00	1,60	0,89
10.	середній час в системі	год	Ws		10,00	3,60	2,89
11.	завантаження системи				0,75	0,37	0,25

Розрахунок витрат

№ п/п	Показники	од. вимір.	умов. позн.	Значення	Число каналів обслуговування, М		
					1	2	3
1.	тариф на завантаження транспорту	євро / год		3,41	3,41	3,41	3,41
2.	чисельність бригаду	чол.		4	4	4	4
3.	час обслуговування складу	год / добу		8	8	8	8
4.	витрати простою	євро / год		30	30	30	30
5.	середній час в системі	год	Ws		10,00	3,60	2,89
6.	витрати обслуговування	євро			109,12	218,24	327,36
7.	витрати очікування	євро			300,00	108,00	86,67
8.	загальні витрати	євро			409,12	326,24	414,03

Використовуючи формули для визначення кількості каналів обслуговування (табл. 3.9), були зроблені розрахунки, що характеризують дану систему, результати яких наведені в табл. 3.10, 3.11 Згідно з представленими результатами оптимальна кількість бригад вантажників (каналів обслуговування), при якій не буде черг, дорівнює 2. При цьому загальні витрати системи будуть найменшими (табл. 3.11).

3.4 Визначення суми заощадження компанії шляхом управління логістичними потоками в складській системі

Збільшення імпорту товарів з Китаю шляхом доставки залізничним транспортом дає змогу заповнити максимальну кількість місць в автомобілі зі збірними вантажами та збільшить навантаження на склад в Польщі. Тому була необхідність прорахувати пропускну спроможність складу в залежності від кількості рамп. Найоптимальніша кількість рамп, задля уникнення черги і збою доставки збірних вантажів складає 2 рампи.

Згідно табл. 3.11 можна побудувати графік (рис. 3.13), на якому можна побачити таку залежність – оптимальна точка становить 326,24 євро.

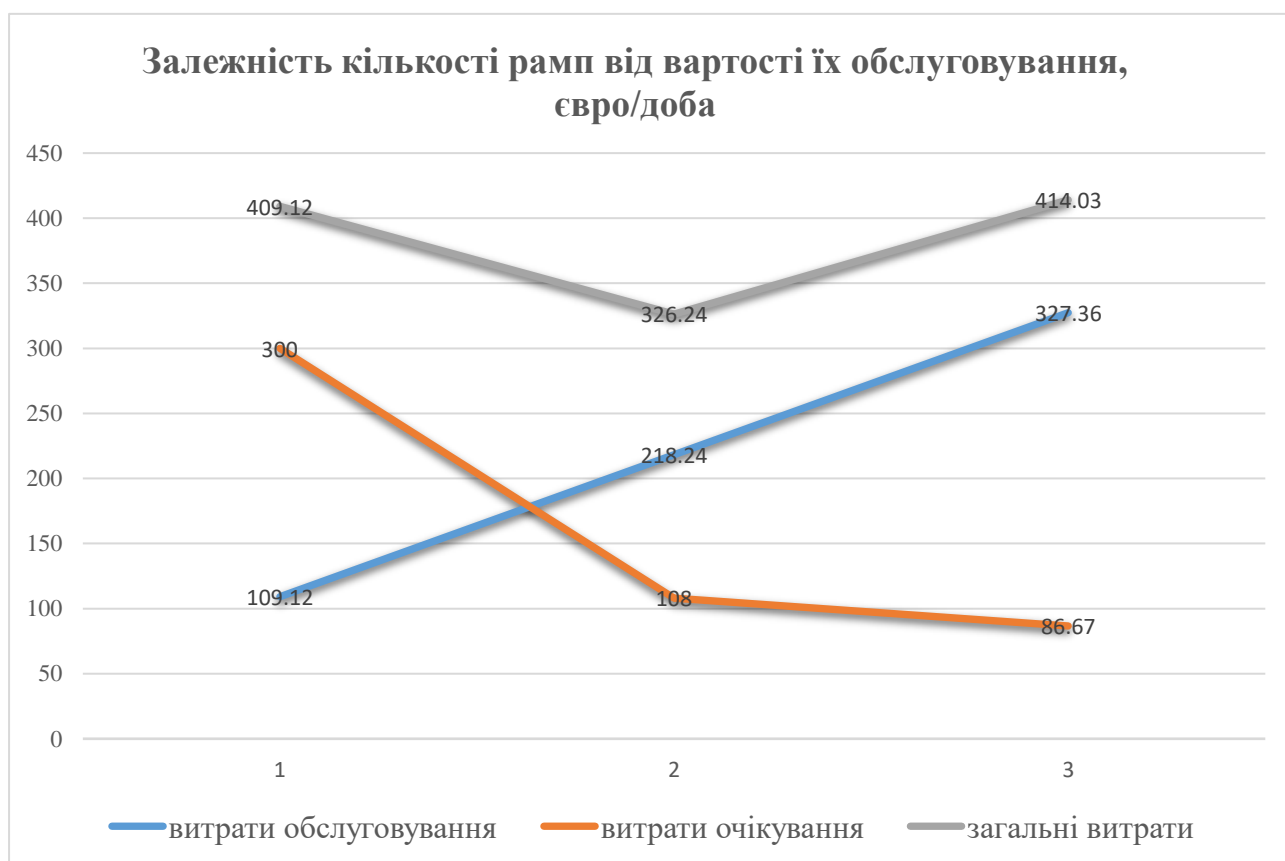


Рис. 3.13 – Графік залежності кількості рамп від вартості їх обслуговування, євро / доба

Розрахуємо суму заощадження компанії з кожної рампи шляхом загальних витрат за певний період часу (1 рік роботи складу).

Так як консолідований склад знаходиться на території Республіки Польщі.

Вихідні дані: К - загальні витрати на 1 рампу - 409, 12 євро (табл. 3.11);

М - загальні витрати на 2 рампи - 326,24 євро (табл. 3.11);

N - загальна кількість робочих днів у 2020 році – 251 днів;

1) Сума загальних витрат на 1 рампу за 1 рік роботи консолідованого складу:

$$S_1 = K \times N \quad (3.27)$$

S_1 – загальні витрати на 1 рампу за 1 рік роботи складу, євро

$$S_1 = 409,12 \times 251 = 102\,689,12 \text{ євро}$$

2) Сума загальних витрат на 2 рампи за 1 рік роботи консолідованого складу:

$$S_2 = M \times N \quad (3.28)$$

S_2 – загальні витрати на 2 рампи за 1 рік роботи складу, євро

$$S_2 = 326,24 \times 251 = 81\,886,24 \text{ євро}$$

3) Сума заощадження компанії

$$S = S_1 - S_2 \quad (3.29)$$

S – сума заощадження компанії, євро

$$S = 102\,689,12 - 81\,886,24 = 20\,802,88 \text{ євро}$$

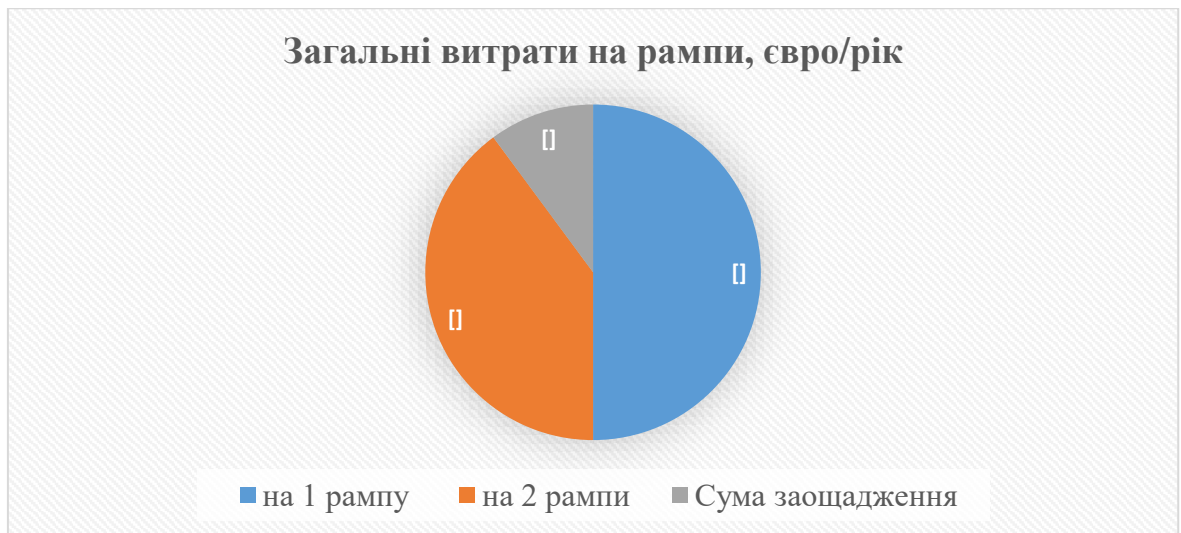


Рис. 3.14. Діаграма суми заощадження компанії

За даними розрахунками, можна зробити висновок, що найоптимальніша кількість рамп, яка дозволяє заощаджувати кошти компанії – 2 рампи.

3.5. Розрахунок періоду окупності використання рамп в складській системі

Згідно розрахункової частини третього розділу маємо такі дані:

- Ціна капіталовкладень в дві рампи складає – 48 000 євро.
- Відправлення збірних вантажних машин носить випадковий характер, в середньому 3 вантажівки за день (робочий день складу триває 8 год);
- Мінімальний профіт компанії з одного перевезення Китай – Україна складає 100 євро;
- Транзитний час доставки вантажу з Китаю на консолідований склад в Польщі складає 17 днів.

Визначимо мінімальний профіт компанії збірних автомобілей за один день, беручи до уваги перевезення збірного вантажу по маршруту Китай – Україну за формулою:

$$A = Y \times n \quad (3.30)$$

Y – мінімальний профіт компанії із перевезення вантажу з Китаю;
n – середня кількість відправлень збірних автомобілей за день;

$$A = 200 \times 3 = 600 \text{ євро}$$

Розрахуємо період окупності використання двох рамп в складській системі за формулою:

$$(X \times A) - K + T - R = 0 \quad (3.31)$$

R – ціна капіталовкладень в дві рампи;

X – період окупності використання рампи;

A – мінімальний профіт компанії збірних автомобілей за один день;

K – загальні витрати на 2 рампи за один день;

T – транзитний час доставки вантажу з Китаю на консолідований склад

$$(X \times 600) - 326,24 + 17 - 48\,000 = 0$$

$$(600X - 326,24) + 17 - 48\,000 = 0$$

$$600X = 48309,24$$

$$X = 80,6 \sim 81 \text{ день}$$

Згідно із розрахунків, період окупності використання двох рамп в складській системі становить 81 день

ВИСНОВКИ

КАФЕДРА ОАРП				НАУ. 20.05.23. 002 ПЗ				
Виконав	Пльонкін Д.О.			ВИСНОВКИ	Літера	Аркуш	Аркушів	
Керівник	Ільїн В.Ю.					Д	94	4
Консульт.	Ільїн В.Ю.				ФТМЛ 275 МТ-203м			
Н. контр.	Герасименко І.М.							
Зав. каф.	Разумова К.М.							

Підвищення ефективності транспорту через розвиток логістики полягає в сутності підходу, який містить подачу матеріалу, інформаційний потік і фінансові потоки між точкою поставки і точкою споживання, з транспортними перевезеннями, які виступають як її ядро.

На сьогоднішній день, для підняття економіки України, пріоритетною є необхідність розвитку транспортної логістики, яка буде ефективною, безпечною, стійкою і такою, що відповідає вимогам клієнтів.

Пріоритетним напрямом розвитку транспортної логістики є необхідність оновити існуючу інфраструктуру, досягти взаємозв'язаності транспортних мереж з альтернативою щодо обміну об'єктів, створення мультимодальних транспортних вузлів і логістичних центрів; прискорити модернізацію транспорту, логістичних систем та обладнання.

У ході роботи було повністю вирішено список поставлених задач та досягнута поставлена мета. Були використані методи статистичного та економічного аналізу, закономірності економічного розвитку підприємств, загальнонаукові методи досліджень.

Було проведено аналіз стану ринку мультимодальних перевезень в Україні. Виявлено основні проблеми ринку мультимодальних перевезень України та запропоновані шляхи їх вирішення.

Було проведено аналіз виробничих і фінансових показників діяльності ТОВ «УП Логістична компанія» за 2018 – 2019 роки. та організації транспортно-експедиторського обслуговування на підприємстві. На основі отриманих результатів було проведено оцінку ефективності роботи ТОВ «УП Логістична компанія» та розроблено пропозиції щодо її підвищення.

Необхідно активно використовувати в своїй діяльності останні досягнення науки і техніки, враховувати досвід світової економіки і тенденції її розвитку, знати економічну ситуацію на національному ринку, швидко реагувати на вимоги і запити споживачів та постійно проводити заходи щодо поліпшення показників ТЕО.

Одним з таких заходів є аналіз рівня якості надання транспортно-експедиторських послуг виявлення проблемних сторін та їх усунення. Тільки за таких умов діяльності транспортно-експедиційне підприємство на сучасному ринку зможе залишатися конкурентоспроможними і забезпечувати високий рівень транспортно-експедиційного обслуговування, що відповідає різноманітним запитам клієнтів і умов сучасного суспільства.

Виявлено показники ринку, що негативно впливають на якість надання транспортно-експедиторських послуг в Україні.

На основі виявлених проблем запропоновано заходи щодо підвищення рівня якості ТЕО та ефективності роботи складського приміщення для поліпшення доставки вантажів в Україну у мультимодальному сполученні. ТОВ «УП Логістична компанія» за останні роки значно покращила показник своєчасності доставки вантажів. Це стало можливим за рахунок появи нових, більш надійних партнерів та перевізників, які дають гарантію збереження вантажів та доставляють вантажі с строк. Компанія постійно веде пошук нових партнерів за кордоном та в Україні, тестує їх на рахунок рівня тарифів і, якщо тарифи нижчі, рівні чи ненабагато більші наявних, з партнером проводиться декілька пробних, не складних перевезень. У разі задоволення проведенням перевезення чи інших послуг, компанія працює з новим партнером на постійних умовах.

Розрахували вартість перевезення вантажу шляхом впровадження передових технології, що застосовуються в сфері міжнародної доставки вантажів. найдешевша доставка вантажу є з Китаю в Україна через Польщу за допомогою залізничного транспорту, вартість доставки складає – 675 USD, транзитний час доставки вантажу становить 21 – 25 днів до дверей отримувача в Україні.

Визначено код УКТЗЕД товару – 5401209000, визначено перелік дозвільних документів, що подається митним брокером до митних органів.

Податок на додану вартість є одним з різновидів універсальних акцизів, який нараховується та сплачується на кожному етапі руху товару від виробника до споживача.

При різних умовах поставки Incoterms – EXW, FCA, CPT, CIP фактурна вартість змінюється в залежності від різних витрат, а митна вартість залишається незмінною.

Загальна сума митних платежів для товару складає:

- EXW – 28490,92 грн
- FCA – 28490,92 грн
- CPT – 29395,08 грн
- CIP – 29423,58 грн

Збільшення імпорту товарів з Китаю шляхом доставки залізничним транспортом дає змогу заповнити максимальну кількість місць в автомобілі зі збірними вантажами та збільшить навантаження на склад в Польщі. Тому була необхідність прорахувати пропускну спроможність складу в залежності від кількості рамп. Найоптимальніша кількість рам, задля уникнення черги і збою доставки збірних вантажів складає 2 рампи.

Побудували графік, на якому побачили залежність, оптимальна точка становить 326,24 євро.

Якщо використовувати 2 рампи на складі, це дає змогу заощаджувати кошти в компанії. Сума заощадження за один рік складає 20 802, 88 євро.

Мінімальний профіт компанії збірних автомобілей за один день, беручи до уваги перевезення збірного вантажу по маршруту Китай – Україну становить 600 євро.

Також розрахували період окупності використання двох рамп в складській системі – 81 день.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Бакаєв О.О. Міжнародні транспортні коридори – пріоритет української економічної перспективи /О.О. Бакаєв, С.І. Пирожков, В.Л. Ревенко]// Соціально-економічні дослідження в перехідний період. Україна в ХХІ ст.: концепції та моделі економічного розвитку: Щорічник науковий праць, 2001. – Вип. 23. – С. 474-491.

2. Баранова, О. Ю. Інтермодальні та мультимодальні перевезення вантажів: проблеми термінології / О. Ю. Баранова // звістки Санкт Петербурзького державного економічного університету. - 2012. - № 6. - С. 85-88.

3. Блудова Т. Глобалізація транспортної системи та поняття – транзитний потенціал країни” // Економіка України. – 2006. – № 10. – С. 21-26.

4. Бондаренко О. О. Тенденції та перспективи ринку логістичних послуг України /О. О. Бондаренко// Вісник Нац. техн. ун-ту "ХПІ" : зб. наук. пр. Темат. вип. : Актуальні проблеми управління та фінансово-господарської діяльності підприємства. – Харків : НТУ "ХПІ". – 2013. – № 50 (1023). – С. 3-6.

5. Брайковська А.М. Передумови організації мультимодальних перевезень вантажів вітчизняними операторами на міжнародному ринку транспортних послуг / П.І. Підлісний А.М. Брайковська// Економіст. – 2011. – №10 (300). –С. 64-67.

6. Бабін Б. В. Міжнародне транспортне право : підручник / Б. В. Бабін. – О. : Фенікс, 2013. – 230 с.

7. Васильців Н. М. Передумови та тенденції розвитку глобальної логістики / Н. М. Васильців // Вісник Національного університету "Львівська політехніка". – 2010. – № 669 : Логістика. – С. 267–274.

8Офіційний сайт ТОВ «УП Логістична компанія» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://uplg.com.ua/>

9. Офіційний сайт Державної служби статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
10. Офіційний сайт міжнародної федерації експедиторських асоціацій [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://fiata.com/>
11. Огороков А. М. Аналіз перспектив розвитку ринку контейнерних перевезень в Україні / А. М. Огороков // Збірник наукових праць Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. Транспортні системи та технології перевезень. - 2015. - Вип. 10. - С. 98-104.
12. Окландер М.А. Логістична система підприємства : Монографія / Окландер М.А. – Одеса: Астропринт, 2004. – 222 с.
13. Міністерство інфраструктури України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://mtu.gov.ua/>
14. Міжнародна автомобільна накладна (CMR) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.qdpro.com.ua/selection/49>.
15. «Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року» (Проект) [Електрон. ресурс] – Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/news/28581.html>
16. Залізнична накладна (СМГС) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.qdpro.com.ua/selection/53>.
17. Коносамент (bill of lading) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zpbroker.com/dlya-klienta/konosament/>.
18. «Комбіновані системи перевезень вантажів. Їх переваги та недоліки» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://studopedia.org/14-50364.html>.
19. Каспрук О.С. Проблеми правового регулювання міжнародних мультимодальних перевезень. / О.С. Каспрук. // Актуальні проблеми міжнародних відносин. Випуск 126 (Частина I), 2015. – с.93-100.

20. Підлісний П. І. Роль контейнеризації змішаних вантажних перевезень у розвитку світової торгівлі / П. І. Підлісний, Н. О. Паткевич, Ю. В. Цветов // Економічний форум. - 2016. - № 3. - С. 67-81.

21. Пасічник А. М. Аналіз та оцінка ефективності використання транзитного потенціалу української транспортної системи / А. М. Пасічник, О. М. Клен, С. В. Мірошніченко // Електромагнітна сумісність та безпека на залізничному транспорті. - 2016. - № 12. - С. 88-97.

22. Палагін Ю.І. Логістика. Планування і управління матеріальними потоками. Л.: Політехніка, 2012. 630 с.

23. Платонов О.І. Формування наскрізних тарифних ставок на мультимодальні перевезення вантажів. / [О.І. Платонов] // [Електронний ресурс] - Режим доступу: http://www.rusnauka.com/15_EISN_2016/Economics/10_212315.doc.htm

24. Платонов О. І. Мультимодальні перевезення: парадигма економічної безпеки / О. І. Платонов // Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право. - 2014. - № 1. - С. 83-90

25. П'ятницька Г. Т. Стратегічне управління: навч. посіб. / Г. Т. П'ятницька, Л. В. Лукашова, Н. В. Ракша//; за ред. Г. Т. П'ятницької.– К.: КНТЕУ, 2013. – 408 с.

26. Григорак М. Ю. Концептуальні засади розвитку логістичної інфраструктури в умовах економіки знань / М. Ю. Григорак // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Сер. : Економіка і управління. - 2013. - Вип. 26. - С. 212-222

27. Гаєвець М. В. Транспортне право: навч. посіб. / М. В. Гаєвець, І. В. Горіславська, Ю. С. Канарик, Л. О. Панькова, Н. А. Поліно, О. П. Світличний // - Київ: Компринт, 2015. - 368 с.

28. Ткачова А.В. Логістичні витрати як критерій оптимізації логістичного управління / А.В. Ткачова // Наукові праці ДонНТУ. Серія «Економічна»: зб. наук. пр. – 2009. – Вип. 36-2. – С. 88–93.

29. Соколова О.Є. Концептуальні засади формування мультимодальної

системи перевезення вантажів. / [О.Є. Соколова] // Наукоємні технології, - 2014. - №1 (21). – с. 114 – 118.

30. Якименко Н. В. Пріоритетні напрямки розбудови міжнародних транспортних коридорів на території України / Н. В. Якименко // Коммунальное хозяйство городов : науч.-техн. сб. - К. : Техніка, 2007. - Вип. № 78. С. 381-386.