

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: Організація перевезення вантажів медичної допомоги

Виконавець: Мухіна Аліна Сергіївна

Керівник: Соловйова Олена Олександрівна

Консультант: Соловйова Олена Олександрівна

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 «Організація авіаційних робіт і послуг»

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри

Разумова К.М./

«14» жовтня 2019 р.

ЗАВДАННЯ

на виконання дипломної роботи (проекту)

Мухіної Аліни Сергіївни

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

1. Тема дипломної роботи (проекту) «Організація перевезень вантажів медичної допомоги»

затверджена наказом ректора від «11» жовтня 2019 р. № 2351/ст

2. Термін виконання роботи (проекту): з «14» жовтня 2019 р. по «09» лютого 2020 р.

3. Вихідні дані до роботи (проекту): виробничі та фінансово-економічні показники діяльності Товариства з обмеженою відповідальністю «Кий Авіа».

4. Зміст пояснювальної записки: Діяльність України в Організації Об'єднаних націй, Аналіз надзвичайних подій у світі за 2018-2019 роки, теоретичні основи діяльності компаній на ринку продажів транспортних послуг, загальна характеристика діяльності ТОВ «Кий Авіа», аналіз фінансової діяльності ТОВ «Кий Авіа», проектні пропозиції щодо організації перевезення вантажів медичної допомоги.

5. Перелік обов'язкового графічного (ілюстративного) матеріалу: статистика стихійних лих за 2014-2018 роки, етапи доставки вантажів авіаційним транспортом за допомогою ТОВ «Кий Авіа КАРГО», аналіз кількості перевезень ТОВ «Кий Авіа КАРГО» різними видами транспорту, динаміка економічних показників ТОВ «Кий Авіа КАРГО».

6. Календарний план-графік

№ пор.	Завдання	Термін виконання	Відмітка про виконання
1.	Збір та вивчення літературних джерел щодо діяльності компаній на ринку продажів транспортних послуг	16.10.19 – 31.10.19	виконано
2.	Написання та оформлення теоретичної частини дипломної роботи	01.11.19 – 21.11.19	виконано
3.	Аналіз господарської діяльності авіаційного підприємства ТОВ «Кий Авіа»	22.11.19 – 07.12.19	виконано
4.	Написання та оформлення аналітичної частини дипломної роботи	08.12.19 – 20.12.19	виконано
5.	Розробка проектних пропозицій щодо перевезень вантажів медичної допомоги	21.12.19 – 04.01.20	виконано
6.	Розрахунок показників економічної ефективності запропонованих проектних пропозицій	05.01.20 – 12.01.20	виконано
7.	Написання та оформлення проектної частини дипломної роботи	13.01.20 – 28.01.20	виконано
8.	Оформлення пояснювальної записки та підготовка презентації до захисту	29.01.20 – 03.02.20	виконано

7. Консультанти з окремих розділів

Розділ	Консультант (посада, П.І.Б.)	Дата, підпис	
		Завдання видав	Завдання прийняв
1. Теоретична частина	Соловйова О.О.	16.10.19	21.11.19
2. Аналітична частина	Соловйова О.О.	22.11.19	20.12.19
3. Проектна частина	Соловйова О.О.	21.12.19	03.02.20

8. Дата видачі завдання: 14 жовтня 2019 року.

Керівник дипломної роботи (проекту) _____ /Соловйова О.О./
(підпис керівника) (П.І.Б.)

Завдання прийняв до виконання _____ /Мухіна А.С./
(підпис випускника) (П.І.Б.)

РЕФЕРАТ

Пояснювальна записка до дипломної роботи: «Організація перевезень вантажів медичної допомоги»: 100 сторінок, 14 рисунків, 6 таблиць, 24 використаних джерел.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: АВІАПЕРЕВЕЗЕННЯ, МЕДИЧНА ДОПОМОГА, ТРАНСПОРТНІ ПОСЛУГИ, ВАНТАЖІ, ТОВ «КИЙ АВІА».

Об'єктом дослідження є ефективність господарської діяльності ТОВ «Кий Авіа КАРГО»

Предметом дослідження є ефективність використання ПС при перевезенні вантажів медичної допомоги.

Мета дипломної роботи: проведення аналізу діяльності ТОВ «Кий Авіа КАРГО» та розробка проектних пропозицій щодо підвищення ефективності господарської діяльності підприємства за рахунок перевезення вантажів медичної допомоги.

Методи дослідження: збір, обробка та аналіз інформації і статистичних даних. Проведення розрахунків на основі знайденої інформації.

У теоретичній частині описано діяльність України в Організації Об'єднаних Націй та діяльність компаній на ринку продажів транспортних послуг, проаналізовано надзвичайні події у світі за 2018-2019 роки.

Аналітична частина дипломної роботи присвячена проведенню аналізу виробничих і фінансових показників діяльності ТОВ «Кий Авіа КАРГО» за 2014 – 2018 роки.

У проектній частині проведені розрахунки вартості льотної години повітряного судна АН-12БК, проведено оцінку ефективності перевезень вантажів медичного забезпечення.

Матеріали дипломної роботи рекомендується використовувати у навчальному процесі та у практичній діяльності авіаційних підприємств та організацій.

ЗМІСТ

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ, СКОРОЧЕНЬ, ТЕРМІНІВ _____	6
ВСТУП _____	7
1. ТЕОРЕТИЧНА ЧАСТИНА _____	12
1.1. Діяльність України в Організації Об'єднаних Націй _____	13
1.2. Аналіз надзвичайних подій у світі за 2018-2019 роки _____	19
1.3. Теоретичні основи діяльності компаній на ринку продажів транспортних послуг _____	30
2. АНАЛІТИЧНА ЧАСТИНА _____	40
2.1. Загальна характеристика діяльності ТОВ «Кий Авіа» _____	41
2.2 Аналіз виробничих показників ТОВ «Кий Авіа» _____	56
2.2.1. Аналіз фінансової діяльності ТОВ «Кий Авіа КРГО» _____	59
3. ПРОЕКТНА ЧАСТИНА _____	64
3.1. Проектні пропозиції щодо організації перевезення вантажів медичної допомоги _____	65
3.2.1. Розрахунок собівартості та визначення вартості виконання рейсу Київ – Дамаск повітряним судном Ан-12БК _____	68
3.3. Договір про призначення агента з продажу вантажних перевезень _____	80
ВИСНОВКИ _____	93
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ _____	98

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ, СКОРОЧЕНЬ, ТЕРМІНІВ

ПС – повітряне судно

ПММ – паливно-мастильні матеріали

ФОП – фонд оплати праці

ІКАО – Міжнародна організація цивільної авіації;

IATA – Міжнародна асоціація повітряного транспорту;

МЗМ – максимальна злітна маса

ОПР – обслуговування повітряного руху

КАСКВ – комплексне автомобільне страхування крім відповідальності

MTOW – max take off weight – максимально дозволена злітна маса

SAFA – програма оцінки безпеки іноземних повітряних суден

LCL – less container load – збірне контейнерне перевезення

FCL – full container load – ціле контейнерне перевезення

ПАРЄ – Парламентська асамблея Ради Європи

ВООЗ – Всесвітня організація охорони здоров'я

ВСТУП

КАФЕДРА ОАРП				НАУ. 20. 07. 31. 001 ПЗ			
Виконала	Мухіна А. С.			ВСТУП	Літера	Арк.	Аркушів
Керівник	Соловійова О.О.				Д	7	5
Консульт.	Соловійова О.О.				ФТМЛ 275 ОР-204М		
Н. контр.	Герасименко І.М.						
Зав. каф.	Разумова К.М.						

Актуальність теми: У світі налічувалося 222 конфлікти між державами, національними групами та політичними угрупованнями станом на 2018 рік. Про це повідомив так званий «Барометр конфліктів-2017», розроблений Інститутом досліджень міжнародних конфліктів (НПК) в Гейдельберзі, Німеччина. Як конфлікти з найвищим ступенем ескалації, в дослідженні висвітлено 20 воєн, на дві більше, ніж рік тому. Натомість на чотири — до 16-ти — скоротилася кількість «обмежених воєн». За даними дослідження «Барометру конфліктів-2017», війни та збройні конфлікти тривають переважно в країнах Африки на південь від Сахари і на Близькому Сході. Єдиною війною на європейському континенті визнано бойові дії на сході України. Доповідь також включає в себе, серед іншого, напади, пов'язані з неприйняттям іноземців, які відбуваються в Німеччині. За 2017р. там було зареєстровано близько 1400 нападів на біженців та місця їхнього перебування. Країнами з найбільшою кількістю конфліктів із високим рівнем насильства були визнані африканські, розташовані на південь від Сахари. Згідно з доповіддю, там точиться 10 великих війн і 3 менших. Наприклад, у 2017 році загострився конфлікт між партизанськими угрупованнями та урядом у Демократичній Республіці Конго. Також науковці з Гейдельберга назвали війнами бойові дії між різними етнічними групами. На Середньому Сході та в Магрибі зареєстровано шість воєн і п'ять «обмежених війн». В одній лиш Сирії відбуваються — як вважають німецькі вчені — три війни: між режимом БашараАсада і бойовиками опозиції, між конкуруючими опозиційними групами, а також війна з терористами так званої Ісламської держави. Внаслідок постійних конфліктів в Афганістані зареєстровано 3400 загиблих серед цивільного населення і щонайменше 7000 поранених. Порівняно з 2016 роком кількість жертв зросла на 9%. Акти насильства відбуваються по всій країні. Уряд контролює лише 56% із 407 районів країни. В Азії та Океанії «Барометр» зареєстрував 120 конфліктів, які найчастіше відбуваються без застосування насильства. Атаки армії на мусульманську меншину рохінджа в М'янмі спричинили одну з найбільших хвиль біженців у 2017 році: понад 600

тис. рохінджа виїхали з країни у сусідній Бангладеш. У боях між урядовими військами та ісламістськими групами на Філіппінах загинуло 1400 осіб, 400 тис. утекли, щоб уникнути насильства. На континенті обох Америк єдиною війною була «війна наркотиків» між владою та картелями Мексики. Насильницькі конфлікти зафіксовані в Бразилії, Сальвадорі та Колумбії (попри мирну угоду між урядом та партизанськими силами FARC). Аналізуючи джерела конфлікту звіт ставить на перше місце ідеологічні відмінності, зокрема релігійні. Інша важлива причина насильницьких, а також політичних конфліктів — етнічні відмінності, боротьба за природні ресурси (такі як вода і земля), а також за владу в країні. «Барометр конфліктів» — це ініціатива політологів з німецького Гейдельберга. З 1991 року вони щорічно переглядають кризи, конфлікти та війни. Над розробкою «Барометра» працюють близько 200 вчених з усього світу.

Окрім війн до значних людських втрат також призводять стихійні лиха. Організація Об'єднаних Націй зазначає, що через зміни клімату стихійні лиха трапляються частіше та мають серйозніші наслідки, ніж раніше. Так, наприклад, у період від 1998 до 2017 року трапилося 6600 природних катаклізмів, найпоширенішими з яких були шторми та повені. Найбільших економічних збитків від стихійних лих за останні 20 років зазнали такі країни як США, Китай та Індія.

Більшість великих катастроф на планеті протягом останнього двадцятиріччя були викликані погодою. Про це повідомляє бюро ООН зі зниження ризику стихійних лих. За даними ООН, 606 тисяч людей загинули внаслідок повеней, посухи, буревіїв, аномальної спеки та інших явищ. Ще 4,1 мільярда жителів планети втратили здоров'я, житло і майно. Загальний збиток від цих катастроф склав приблизно 1,89 трильйона доларів.

За словами спеціального представника Генерального секретаря ООН з питань зменшення небезпеки лих Мамі Мізуторі, економічні збитки серйозно гальмують викорінення бідності у тих регіонах світу, де трапляються природні катаклізми.

У випадках військових дій і стихійних лих постраждалим терміново необхідні великі кількості медикаментів та іншої медичної допомоги, які не завжди може надати місцевий уряд. Тому допомогу постраждалим надають інші країни, які можуть знаходитися на великих відстанях від постраждалих. Щоб зберегти як можна більше людських життів необхідно швидко доставити медикаменти у пункт призначення. У таких випадках найбільш доцільно використовувати авіаційний вантажний транспорт.

Тому доставка медичної допомоги авіаційним транспортом наразі є актуальною у всьому світі.

Метою роботи є дослідження економічності міжнародних перевезень вантажів медичної допомоги авіаційним транспортом.

Поставлена мета дослідження обумовила необхідність вирішення таких **завдань:**

- 1) Дослідити діяльність України у Організації Об'єднаних Націй;
- 2) Проаналізувати надзвичайні події у світі за останні п'ять років;
- 3) Розглянути теоретичні основи діяльності компаній на ринку продажів транспортних послуг;
- 4) Провести аналіз діяльності підприємства ТОВ «Кий Авіа»;
- 5) Дослідити процеси перевезення вантажів ТОВ «Кий Авіа КАРГО»;
- 6) Описати необхідність запропонованого перевезення та економічно його обґрунтувати;
- 7) Оцінити ефективність запропонованого перевезення.

Об'єктом дослідження є процес організації міжнародного авіаційного перевезення вантажів медичного забезпечення.

Предметом дослідження є теоретичні та практичні аспекти аналізу а також оцінка перевезень вантажів медичного забезпечення авіаційним транспортом.

База дослідження: ТОВ «Кий Авіа КАРГО» .

Методи дослідження: порівняння, економіко-математичний, графічний та балансовий.

Структура та обсяг роботи: Дипломна робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків та списку використаних джерел. Основний текст роботи викладено на 100 сторінках, включаючи 14 рисунків та 6 таблиць.

Наукова новизна отриманих результатів полягає у розробці теоретичних основ організації перевезень вантажів медичної допомоги повітряним судном АН -12БК.

Практичне значення отриманих результатів полягає у визначенні ефективності використання повітряного судна Ан-12БК при перевезенні вантажів медичної допомоги.

Особистий внесок випускника: Розробка нормативно-правових документів для врегулювання відносин між Агентом ТОВ «Кий Авіа КАРГО» та Авіакомпанією «Україна-АероАльянс» при спільній співпраці у виконанні авіаційних вантажних перевезень.

1. ТЕОРЕТИЧНА ЧАСТИНА

КАФЕДРА ОАРП				НАУ. 20. 07. 31. 100 ПЗ			
Виконала	Мухіна А. С.			1. ТЕОРЕТИЧНА ЧАСТИНА	Літера	Арк.	Аркушів
Керівник	Соловійова О.О.				Д	12	27
Консульт.	Соловійова О.О.				ФТМЛ 275 ОР-204М		
Н. контр.	Герасименко І.М.						
Зав. каф.	Разумова К.М.						

1.1. Діяльність України в Організації Об'єднаних Націй

Україна у 1945 р. стала однією з держав-співзасновниць ООН. Делегація України взяла активну участь у Конференції в Сан-Франциско, зробивши вагомий внесок у розробку Статуту ООН, зокрема скоординувавши процес розробки Преамбули та Цілей і Принципів Статуту ООН. До 1991 р., перебуваючи у складі Радянського Союзу, Україна мала в ООН власне представництво на рівні де-юре незалежної країни. Про високий авторитет нашої держави в ООН як у вказаний, так і в новітній періоди її розвитку, свідчить її неодноразове обрання до Ради Безпеки ООН – органу, на який країнами-членами ООН покладено головну відповідальність за підтримання міжнародного миру та безпеки (1948-1949, 1984-1985, 2000-2001, 2016-2017 рр.) [3].

З моменту проголошення Україною незалежності розпочався якісно новий період її діяльності в ООН, яку було визначено одним з пріоритетних напрямів зовнішньої політики нашої держави [16].

Генеральні секретарі ООН відвідували Україну вісім разів: У Тан (1962 р.), Курт Вальдхайм (1981 р.), Перес де Куельяр (1987 р.), Бутрос Бутрос-Галі (1993 р.), Кофі Аннан (2002 р.), Бан Кі-мун (2011, 2014, 2015 рр.).

Наша держава надає виключного значення питанню зміцнення ООН як центру багатосторонніх зусиль у вирішенні складних та комплексних викликів. Україна виходить із необхідності належної реалізації підсумкових документів самітів ООН з питань сталого розвитку, подальшого реформування ООН, підвищення ефективності її діяльності, забезпечення реформи РБ ООН, посилення ролі ГА ООН як найбільш представницького політичного органу світу [17].

Попри триваючу агресію з боку РФ, Україна приділяє особливу увагу діяльності ООН з підтримання міжнародного миру та безпеки, розглядаючи участь у ній як важливий чинник своєї зовнішньої політики. За практично 25

років своєї миротворчої діяльності Україна взяла участь у більш ніж 20 місіях ООН – від Гватемали до Тимор-Леште, від Хорватії до Мозамбіку, надавши ООН понад 34 тис. військовослужбовців і представників МВС. У 2017 р. близько 500 військовослужбовців Збройних Сил України та працівників Міністерства внутрішніх справ України беруть участь у 7 миротворчих операціях ООН (у ДРК, на Кіпрі, у Косово, Кот-д'Івуарі, Ліберії, Судані та Південному Судані). Наша держава є одним з лідерів за кількістю наданих до операцій ООН з підтримання миру бойових та транспортних вертольотів [14].

Як учасник усіх міжнародних конвенцій і протоколів, що регулюють боротьбу з тероризмом, Україна бере активну участь у діяльності ООН на контртерористичному напрямку.

Одним з найбільш важливих підтверджень визнання авторитету і ролі нашої держави на міжнародній арені, послідовності та неупередженості її зовнішньої політики, відданості принципам демократії та верховенства права, практичного внеску у розбудову миру та стабільності стало друге за часів незалежності обрання України до складу непостійних членів Ради Безпеки ООН на період 2016–2017 рр. [15].

Пріоритетами членства України в Раді Безпеки ООН визначено рішуче відстоювання і забезпечення універсального дотримання Цілей та Принципів Статуту ООН; посилення миротворчого потенціалу Організації; підвищення прозорості та демократичності роботи Ради Безпеки ООН; посилення спроможностей ООН із запобігання конфліктам і посередництва; підтримання миру на Африканському континенті; боротьба з тероризмом; підтримка процесів роззброєння та нерозповсюдження; просування порядку денного щодо жінок, миру та безпеки, а також дітей у збройних конфліктах та ін. Протидія російській агресії, грубому порушенню Москвою засад сучасного світового порядку, заснованого на Статуті ООН, стала ключовою складовою пріоритетів та завдань України в Раді Безпеки. Окрім того, на сьогодні Україна входить до складу таких органів ООН, як Комітет ООН з

програми та координації, її представники працюють у Консультативному комітеті з адміністративних та бюджетних питань, Міжурядовій робочій групі експертів з міжнародних стандартів обліку та звітності, а також представник України є суддею Міжнародного трибуналу з морського права.

За час свого членства в ООН Україна шість разів обиралася членом Економічної і Соціальної Ради (востаннє – на період 2010-2012 рр.), двічі – членом Ради ООН з прав людини (востаннє – на період 2008-2011 рр.), одного разу – Комісії ООН з миробудівництва (2011-2012 рр. та віце-голювання у 2011 р.).

У 1997 р. Міністра закордонних справ України Г.Й.Удовенка було обрано на посаду Голови 52-ї сесії Генеральної Асамблеї ООН – найвищу посаду в Організації. Предметом особливої гордості України є те, що саме 52-а сесія ГА ООН, яка увійшла в історію як «сесія реформ», ухвалила всеосяжну програму реформування Організації, запропоновану їй тодішнім Генеральним секретарем К. Аннаном, і надала потужного імпульсу широкомасштабному оновленню ООН.

Україна бере активну участь у міжнародній співпраці зі сталого розвитку, спрямованій на комплексне вирішення завдань охорони довкілля, соціального розвитку й економічного зростання на глобальному, регіональному та національному рівнях.

Одним із важливих напрямків співпраці між Урядом України та ООН є пом'якшення та мінімізація довготермінових наслідків Чорнобильської катастрофи. Починаючи з 1990 р. за ініціативою України на трирічній основі схвалюються резолюції ГА ООН з цієї проблематики (остання – у грудні 2016 р.). У 2000 р. резолюцією «Закриття Чорнобильської АЕС» Генасамблея привітала відповідне рішення України [13].

Свого часу делегація України стала головним ініціатором скликання першої спецсесії Генасамблеї ООН з проблеми ВІЛ/СНІД у червні 2001 року. Нині наша держава активно використовує можливості ООН для боротьби з ВІЛ/СНІД, зокрема із залучення проектної і технічної допомоги органів ООН.

Так, протягом 2012-2017 рр. на ці цілі виділено Україні Глобальним фондом з протидії ВІЛ/СНІД близько 305 млн. дол. США.

Україна бере помітну участь у зусиллях ООН, спрямованих на подолання кліматичних змін, та є учасником Рамкової конвенції ООН про зміну клімату та її Кіотського протоколу. Україна була серед перших країн, які у 2016 році ратифікували нову глобальну кліматичну угоду – Паризьку угоду.

Наша країна отримує значну технічну, консультативну та фінансову допомогу спеціалізованих установ ООН, її фондів і програм, зокрема у сферах демократичного врядування, подолання бідності, досягнення Цілей сталого розвитку, підтримки державного управління, боротьби з ВІЛ/СНІД та іншими тяжкими хворобами, захисту довкілля. На 2017 р. продовжено термін дії Рамкової програми партнерства Уряду України - ООН на 2012-2016 рр. (понад 133 млн. дол. США), а також програм співпраці України з Дитячим фондом ООН (ЮНІСЕФ) на 2012-2016 рр. (бюджет – понад 22 млн. дол. США) та Фондом ООН у галузі народонаселення (ЮНФПА) на 2012-2016 рр. (бюджет – 6,5 млн. дол. США). У контексті подолання гуманітарних наслідків агресії РФ проти нашої держави триває активна співпраця між Україною та організаціями системи ООН (УВКБ, УКГП, ПРООН, ВПП, МОМ, ВООЗ, ЮНФПА, ЮНІСЕФ та ін.) у гуманітарній сфері на Донбасі. Впродовж 2016 р. організації системи ООН реалізували в Україні щорічний План гуманітарного реагування ООН, у рамках якого на цілі гуманітарної допомоги постраждалому населенню було мобілізовано 97,5 млн. дол. США.

У 2017 році гуманітарна допомога з боку організацій системи ООН надається в рамках нового Плану гуманітарного реагування ООН, бюджет якого у 2017 р. становить 214 млн. дол. США; впродовж цього року в рамках його реалізації допомогу отримали 2,6 млн. осіб.

Україна є активним учасником діяльності органів системи ООН у сфері прав людини, стороною всіх основних документів ООН з прав людини, включаючи Міжнародний пакт про громадянські та політичні права,

Міжнародний пакт про економічні, соціальні і культурні права, Факультативні протоколи до них та Міжнародну конвенцію з ліквідації всіх форм расової дискримінації.

З березня 2014 р. в Україні на запрошення Уряду нашої держави діє Моніторингова місія ООН у галузі прав людини, яка зокрема відстежує ситуацію на тимчасово окупованих територіях Криму, а також Донбасу.

Як активний прихильник гендерної рівності, покращення становища жінок, подолання гендерних стереотипів Україна бере участь у більшості заходів ООН з цієї проблематики, у т.ч. у регулярних дебатах РБ ООН з тематики «Жінки, мир, безпека», виконує Конвенцію ООН про ліквідацію всіх форм дискримінації щодо жінок, зокрема шляхом виконання національних програм та проектів у цій сфері.

Обрання України до складу Ради ООН з прав людини (РПЛ) у 2006 та 2008 роках стало визнанням її практичного внеску і значного потенціалу у сфері забезпечення дотримання, захисту та поваги прав і свобод людини у світі. Україна продовжує працювати в цьому органі в якості спостерігача, просуваючи ініціативи, зокрема щодо ролі превенції у заохоченні та захисті прав людини. Україна представила свою кандидатуру на вибори до складу РПЛ на період 2018-2020 рр. та 2021-2023 рр.

27 березня 2014 р. після незаконного референдуму в Криму ГА ООН схвалила резолюцію «Територіальна цілісність України» (A/RES/68/262), положеннями якої підтверджується суверенітет, політична незалежність, єдність та територіальна цілісність України в межах її міжнародно-визнаних кордонів, невизнання проведення так званого референдуму та відповідно будь-якої зміни статусу АРК та м. Севастополя («за» -100, «утрималися» – 58, «проти» – 11). Схвалення цього документа мало вкрай важливе політичне та міжнародно-правове значення і засвідчило підтримку міжнародним співтовариством України у боротьбі з російською агресією.

19 грудня 2016 р. у ході 71-ї сесії Генеральної Асамблеї ООН була ухвалена резолюція «Стан з правами людини у Автономній Республіці Крим

та місті Севастополі (Україна)» (A/RES/71/205), яка підтверджує суверенітет та територіальну цілісність України та визнає АР Крим і місто Севастополь тимчасово окупованою територією. Важливим елементом цього документа є застосування у термінології ООН визначення «окупаційна влада» щодо статусу РФ у Криму.

13 лютого 2017 р. під головуванням України Рада Безпеки ООН одногласно ухвалила першу в історії резолюцію S/RES/2341 (2017) щодо захисту критичної інфраструктури від терористичних загроз. Документ, ініційований нашою державою та спрямований на підвищення ефективності міжнародних зусиль з протидії терористичним актам проти об'єктів критичної інфраструктури в рамках Глобальної контр терористичної стратегії ООН, став своєчасним реагуванням міжнародної спільноти на динамічні загрози з боку тероризму [6].

У 2018 році Україна відправила гуманітарну допомогу трьом великим країнам Африки. Допомогу виділили Демократичній Республіці Конго, Судану і Ємену. Метою цієї гуманітарної допомоги було: подолання голоду у цих державах, а також наслідків війни у Ємені, яка триває з 2014 року.

Також Україна направляла гуманітарну допомогу у 2018 році на початку листопада до Індонезії.

Україна бере участь від місії ООН у перевезенні гуманітарних вантажів, переносних електростанцій, спеціалістів (медиків, психологів, вчителів, спеціалістів у сільськогосподарській діяльності та тваринництві, ветеринарів, геологів). Наша країна здійснює медичну евакуацію постраждалих та хворих, виконує розвідувальні роботи. Найчастіше це допомога таким країнам Африки як: Судан, Південний Судан, Демократична Республіка Конго, Малі, Сомалі, Кот-д'Івуар, Гана, Джібуті.

1.2. Аналіз надзвичайних подій у світі за 2018-2019 роки

У 2018 році Землею прокотилась низка ураганів, повеней, штормів, тайфунів і піщаних бур, які забрали тисячі життів. Поки одні країни потерпали від нищівних пожеж, що випалювали цілі регіони, інші куточки планети сколихнула низка потужних землетрусів та виверження вулканів.

Науковці відзначають, що така кількість стихійних лих є наслідком глобального потепління та повільного знищення екології Землі. Тому жителям світу варто задуматись над негативними наслідками своєї діяльності і берегти планету.

Індонезія

29 липня землетрус магнітудою понад 6 сколихнув острів Ломбок, де проживає понад 3 мільйони людей. Кількість жертв землетрусу становила 12 людей, ще 40 постраждали. Від підземних поштовхів постраждали сотні тисяч будівель.

5 серпня Індонезію сколихнув черговий землетрус магнітудою 7. Внаслідок стихії, загинуло щонайменше 350 осіб. Цього разу, крім острова Ломбок, землетрус зачепив ще й Балі, а поштовхи відчувалися і на острові Ява. Тисячі людей на острові були евакуйовані з будівель у притулки на відкритому просторі.

Наймасштабніша стихія обрушилася на Індонезію 28 вересня. Спочатку на острові Сулавесі стався землетрус магнітудою в 7,7 – епіцентр був неподалік від узбережжя, поруч із містом Палу.

Слідом за підземними поштовхами місто, де проживає близько 350 тисяч людей, накрила шестиметрова хвиля цунамі. Загинуло щонайменше 1760 людей, тисячі постраждали. Стихія зруйнувала 66 тисяч будинків, а частину острова перетворила на звалища та масове поховання місцевих жителів.

Жертвами стали щонайменше 2200 людей.

Відомо, що українців не було серед загиблих та постраждалих внаслідок землетрусу і цунамі в Індонезії.

Японія

5 вересня в Японії на острові Хоккайдо стався сильний землетрус магнітудою 6,6. Він забрав життя щонайменше чотирьох десятків людей та щонайменше 100 постраждалих.

Окрім того, через підземні поштовхи сталися зсуви землі у трьох районах острова, а також обвалення будівель (рис.1.1). Були пошкоджені дороги, а без світла залишилося близько 3 мільйонів будинків – через відключення всіх чотирьох теплоелектростанцій у Хоккайдо.



Рис. 1.1. Наслідки землетрусу та зсувів у Японії

Жертвами стали 44 людини.

Гаїті

Вночі 7 жовтня біля берегів Гаїті стався потужний землетрус магнітудою 5,9. Загинуло щонайменше одинадцятьох людей. Стихія зруйнувала багато будівель, десятки людей опинились під завалами.

Цей землетрус став найсильнішим у регіоні за останні вісім років.

Каліфорнія

9 листопада на півночі американського штату Каліфорнія спалахнула масштабна лісова пожежа. Влада евакуювала понад 20 тисяч місцевих жителів, яким загрожувала небезпека. Жертвами стихії стали щонайменше 97 осіб, ще кілька сотень постраждали.

Стихія знищила понад 12 тисяч будівель та ціле зіркове містечко Парадайз, що у перекладі з англійської означає "Рай", мешканцями якого були знамениті актори, співаки, моделі.

Каліфорнійські пожежі завдали збитків на суму понад 2,975 мільярда доларів. Окрім того, через вогонь якість повітря у зоні стихійного лиха була навіть гіршою, ніж у містах Індії та Китаю.

Цю пожежу назвали найбільшою в історії штату Каліфорнія.

Греція

23 липня поблизу Афін у Греції спалахнула масштабна лісова пожежа (рис.1.2). Стихія забрала життя щонайменше 87 людей, ще близько 200 – отримали опіки і травми.



Рис. 1.2. Масштабна пожежа у Греції

Найбільше від вогню постраждав курорт Маті. Там на одній із вілл знайшли тіла 24 осіб. Жертви стихії згоріли живцем у домішках та автомобілях під час спроб урятуватися. Серед них – багато дітей.

Стихія знищила на своєму шляху ліси, ферми, сотні будинків та автомобілів. 24 липня влада Греції оголосила триденну жалобу за загиблими внаслідок пожежі.

Італія та Франція

3 листопада у Сицилії почалися сильні дощі, які викликали масштабну повінь. Через негоду на Сицилії та Сардинії італійська влада оголосила червоний рівень небезпеки. Від повені загинули 17 осіб.

Через сильні дощі та повені сталися масштабні зсуви у горах Італії.

З 14 на 15 жовтня на півдні Франції почалися масштабні повені, спровоковані сильними зливами. Через стихію загинули щонайменше 13 людей.

Повені залишили без електроенергії десятки тисяч будинків, а вулиці міст перетворилися на ріки.

«Майкл» та «Флоренс» у США

Вранці 14 вересня 2018 року Східного узбережжя США сягнув ураган «Флоренс». Найбільше від стихії постраждали штати Вірджинія, Південна Кароліна та Північна Кароліна. Там був оголошений надзвичайний стан.

Через місяць на східне узбережжя США обрушився новий потужний ураган – «Майкл». 10 жовтня він досяг штату Флорида, а згодом пронісся по Джорджії, Вірджинії і Північній Кароліні. Швидкість вітру в епіцентрі стихії сягала до 250 кілометрів на годину.

Унаслідок стихії загинуло щонайменше 33 особи, було зруйновано тисячі будинків. Влада Сполучених Штатів оцінила збитки, завдані стихією, у 50 мільярдів доларів.

Шторм «Майкл» став найпотужнішим ураганом, який досягнув північно-західного узбережжя штату Флорида за всю історію спостережень з 1851 року.

«Леслі» Португалія

14 жовтня на Португалію обрушився потужний ураган «Леслі». Найбільше від стихії постраждали регіон навколо столиці Лісабона, а також центральні регіони в Лейрії та Коїмбрі.

Через ураган постраждало 27 осіб, кілька сотень людей були змушені покинути свої домівки, 300 тисяч будинків залишились без електроенергії. Сильна стихія виривала дерева, було пошкоджено десятки автомобілів, а хвилі на океані сягали кількох метрів.

«Джебі» Японія

4 вересня Японію атакував тайфун «Джебі». Негода принесла у країну сильні зливи та потужний вітер, через які люди залишилися без електрики, а у транспортному сполученні сталися серйозні перебої.

Негода забрала життя щонайменше 10 людей, ще понад 300 осіб постраждали. Понад мільйон людей залишилися без електроенергії. Тайфун назвали найсильнішим за останні 25 років.

Фуего у Гватемалі

4 червня у Гватемалі почав виверження вулкан Фуего. Це виверження визнали одним з найсильніших за останні роки. Загалом від стихії загинули 109 осіб, кілька тисяч людей довелось евакуювати з прилеглих районів.

У небо почали здійматися чорні стовпи диму, а попелом накрило навколишні села та міста. Лава почала витікати з кратера, знищувала будинки та спалювала людей на своєму шляху.

Кілауеа на Гаваях

4 травня на Гаваях почалося виверження вулкана Кілауеа. Стихія знищила сотні будинків. Лава спалила усе на своєму шляху. Через виверження довелося евакуювати 1700 людей.

Лава з вулкану Кілауеа недалеко від північного краю Великого острова утворила новий мініатюрний острів.

Зливи в Україні

Влітку 2018 року в Україні тривала сильна негода – потужні зливи та вітер перетворювали вулиці міст на ріки, а тисячі людей зашилися без світла. Через сильні дощі річки вийшли з берегів, авто плавали у воді, а дерева падали на дороги (рис. 1.3).



Рис. 1.3. Наслідки зливи у Львові

30 червня у столиці України Києві пройшла шалена злива, яка супроводжувалася грозою, внаслідок чого частину вулиць затопило.

3 липня в Одесі пройшла шалена злива, після якої чималою кількістю води затопило вулиці міста. Зокрема, дощ залив проспект Небесної сотні. Під водою опинилися як одеські тротуари, так і проїжджі частини.

17 серпня сильні зливи накрили Львів. Проливний дощ, який тривав понад годину, перетворив окремі вулиці на повноводні ріки. Через це рятувальникам довелося на руках виносити заручників негоди з затоплених автомобілів [19].

Албанія

У 2019 році, на початку червня у Албанії стався землетрус попередньою магнітудою 5,6. Поштовхи потрясли столицю Тирану та портове місто Дуррес. У результаті потужного землетрусу 68 осіб отримали травми.

За повідомленням Міністерства оборони Албанії, це найпотужніший землетрус за останні 30 років.

Індонезія

1 січня 2019 року в Індонезії в результаті зсувів ґрунту загинули щонайменше 15 осіб. Про це повідомляє Reuters. Ще щонайменше 20 людей вважаються зниклими безвісти.

Індонезія – архіпелаг, схильний до стихійних лих. 2018 рік став для країни найбільш смертоносним за останнє десятиліття: у результаті низки землетрусів і цунамі в різних регіонах загинули понад 3 тисячі осіб.

Мозамбик

У квітні 2019 року сильні дощі відрізали тисячі людей від цивілізації. Вода змила їхні будинки та просто поховала людей під потоком бруду. Загибло щонайменше 38 осіб.

Велика вода розмила дороги, спричинила зсуви ґрунту та зруйнувала десятки будинків.

Повністю спустошено 60 кілометрів узбережжя. Розмиті дороги не дають можливості надати постраждалим людям допомогу. Влада Мозамбіку обіцяє залучити вертольоти для доставки їжі та медикаментів. Та побоюється, що через забруднену воду може спалахнути епідемія холери.

Вже не вперше у 2019 році Мозамбик спустошують природні катаклізми. Також тут пронісся ще один руйнівний циклон Ідай. Тоді загинуло понад 700 людей. Не так від стихії, як від забрудненої води і тієї ж холери. Ця країна і без того одна з найбідніших на африканському континенті. Уряду навіть не вистачає коштів та техніки для боротьби із наслідками катастроф.

Взагалі від природних катаклізмів помирає в середньому 60000 людей у рік. В усьому світі катастрофи спричинили 0,1% загиблих за останнє десятиліття. Це показник був дуже мінливим і коливався від 0,01% до 0,4%.

У минулому столітті смерть від стихійних лих значно зменшилася - від мільйонів смертей на рік до середніх 60 000 за останнє десятиліття.

Історично засухи та повені були найбільш смертельними катастрофічними подіями. Смертність від цих подій зараз дуже низька - найбільш смертельними подіями сьогодні, як правило, є землетруси.

Катастрофи найбільше впливають на бідність: високий рівень загибелі, як правило, зосереджується в країнах з низьким середнім рівнем доходу без інфраструктури для захисту та реагування на події.

Люди з низьким рівнем доходу часто є найбільш вразливими до подій катастроф: покращення рівня життя, інфраструктури та систем реагування в цих регіонах буде ключовим фактором для запобігання загибелі від стихійних лих у найближчі десятиліття.

Щорічно повідомляється кількість стихійних лих, класифікованих за видами. Сюди входять як погодні, так і непогодні явища [18].

Статистика стихійних лих за останні п'ять років наведена у таблиці 1.1.

Таблиця 1.1.

Статистика стихійних лих за 2014-2018 роки у світі

Стихійне лихо	Роки	2014	2015	2016	2017	2018
Вулканічна діяльність		6	6	0	0	7
Пожежі		4	12	10	13	10
Зсуви та обвали		15	20	13	25	13
Землетруси		26	23	30	19	20
Екстремальні темп.		17	12	12	11	25

Посухи	18	28	15	7	13
Екстремальна погода	99	118	84	85	84
Повені	135	160	161	114	109

За цими даними побудовано діаграму, яка представлена на рисунку 1.4.

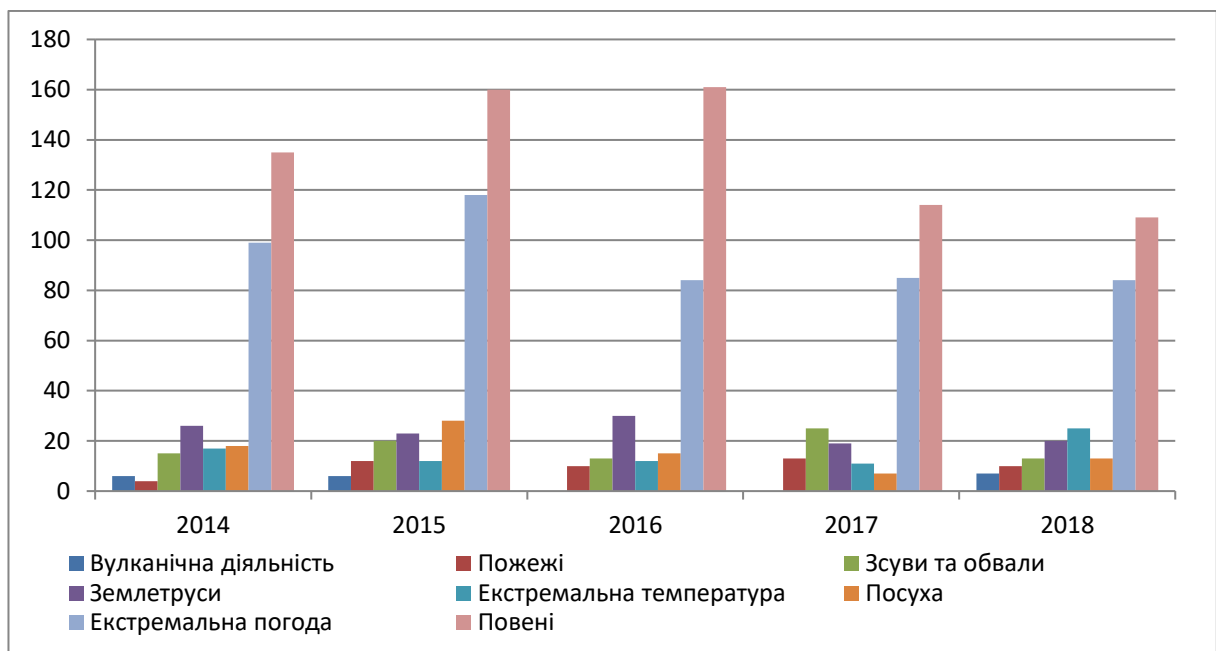


Рис. 1.4. Статистика стихійних лих за 2014-2018 роки

З рисунку 1.4. видно що найбільш частими стихійними лихами у світі за останні п'ять років є повені та екстремальні погодні явища. Найбільш рідкісним стихійним явищем за цей період виявилася вулканічна діяльність, яка у 2016 та 2017 роках відсутня.

Крім стихійних лих не менше лихо завдають військові дії.

Війна у Сирії

Понад 370 тисяч людей загинули за вісім років від початку війни у Сирії. Такі дані у п'ятницю, 15 березня, у день річниці початку конфлікту, оприлюднили активісти Сирійського центру моніторингу за дотриманням

прав людини (Syrian Observatory for Human Rights, SOHR). Серед жертв війни, за даними активістів, 113 тисяч цивільних мешканців, включно з 21 тисячею дітей та 13 тисячами жінок. Серед загиблих 125 тисяч військових сирійської армії та сил, що її підтримують, 67 тисяч представників інших озброєних формувань, а також 13 мільйонів сирійців стали біженцями.

Загострення конфлікту у Лівії

Унаслідок бойових дій між «Лівійською національною армією» (ЛНА) генерала Халіфи Хафтарата армією уряду національної єдності Лівії в Триполі загинула вже 51 людина. По це в понеділок, 8 квітня, 2019 року повідомили міністерство охорони здоров'я уряду в Триполі та армія Хафтара. Серед загиблих як військові, так і цивільні особи. Окрім того, з початку наступу ЛНА на столицю країни були поранені щонайменше 27 людей.

Від бойових дій з міста вже втекли близько 3,4 тисячі осіб, заявила Організація Об'єднаних Націй. Щодо закликів до тимчасового перемир'я для евакуації громадян «немає ніяких позитивних новин», заявив речник ООН Стефан Дюаррік. Кількість цивільних, які залишаються під час боїв в житлових районах, наразі невідома, додав він.

Партнери ООН надають гуманітарну допомогу громадянам в різних місцях навколо Триполі, зокрема, харчові продукти та медичні засоби, а також забезпечують притулок, зазначив представник організації. Втім, через бої до багатьох з тих, хто потребує допомоги, доступ заблокований.

Війна у Ємені

Збройний конфлікт у Ємені триває вже декілька років. З одного боку в ньому беруть участь повстанці-хусити з шіїтського руху "Ансар Алла", які захопили столицю Сану та значну частину північних районів країни, їх підтримує Іран. Їм протистоять урядові війська Ємену, що отримують підтримку від Саудівської Аравії та Об'єднаних Арабських Еміратів.

ООН припинила вести підрахунок жертв війни в Ємені у серпні 2016 року, нарахувавши до того моменту понад 10 000 загиблих. Цю цифру багато

ЗМІ використовують у новинах досі, хоча реальна кількість жертв більша на порядок.

Моніторингова група ACLEDP (Armed Conflict Location & Event Data Project), яка почала рахувати жертв війни в Ємені у січні 2016 року, задокументувала загибель 60 223 людей без урахування смертей від хвороб і голоду.

2018 рік став найкривавішим. За 11 місяців в Ємені було задокументовано 28 182 смертей від бойових дій, на 68% більше, ніж у 2017 році. Серйозна ескалація насильства сталася в Ходейді. Саудівська Аравія звинуватила Іран в поставках зброї хуситам через це портове місто і з червня цього року веде широкомасштабну і кровопролитну військову операцію із захоплення Ходейди. Минулого місяця було встановлено рекорд вбивств: протягом листопада 2018-го, за підрахунками ACLEDP, від бойових дій у Ємені загинули 3 068 осіб.

«Кількість жертв у ході бойових дій, що тривають майже чотири роки на території Ємену, жахлива. Як мінімум 2700 дітей були призвані битися у війні, розв'язаній дорослими. Тільки за підтвердженими даними, понад 6700 дітей були вбиті або серйозно покалічені», – йдеться у заяві регіонального директора фонду ЮНІСЕФ Герта Капеларе.

Посушливий Ємен, що імпортує 90% продуктів харчування, ще кілька років тому занурився в гуманітарну кризу через морську і сухопутну блокади його кордонів. Глава Всесвітньої продовольчої програми ООН Девід Біслі днями повідомив плачевну цифру: в Ємені 12 млн. осіб страждають від «серйозного голоду».

За оцінкою гуманітарної організації Save the Children, близько 85 000 дітей у віці до п'яти років померли від голоду в період з квітня 2015 по жовтень 2018-го. За словами директора Save the Children Тамера Кіролоса, на кожну дитину, що загинула від бомб або куль, припадає десять дитячих смертей від недоїдання, яким цілком можна було запобігти.

У Ємені лютує холера – важке епідемічне захворювання, що передається переважно через забруднену воду. Епідемія почалася в квітні 2017 року, і за два роки загасити її не вдається через руйнування інфраструктури охорони здоров'я, водних і очисних споруд, а також голод, що знижує здатність населення протистояти інфекціям.

Заданими ВООЗ, з початку епідемії в квітні 2017-го в Ємені було зареєстровано 1,2 млн. підозр на холеру, 2 515 хворих померли.

Менш ніж за два роки курс єменської національної валюти просів учетверо.

Зросли ціни на продукти, паливо і медикаменти. За період з вересня 2017 по листопад 2018-го бензин подорожчав з 275 ріалів/літр до 585 ріалів/літр, дизель – з 235 до 580 ріалів/літр, бутильована вода – з 70 до 150 ріалів/літр, мило – з 88 до 150 реалів за упаковку, пральний порошок – з 50 до 135 ріалів за пачку.

1.3. Теоретичні основи діяльності компаній на ринку продажів транспортних послуг

На ринку продажів функціонують транспортно-експедиційні компанії та компанії з продажів транспортних і туристичних послуг. Найбільш вагомими є транспортно-експедиційні компанії.

Транспортно-експедиційна компанія або експедитор — це посередник, який діє від імені імпортерів, експортерів чи інших компаній чи осіб, організовуючи безпечне, ефективне та економічно вигідне перевезення вантажів [1].

Правові та організаційні основи експедиторської діяльності в Україні регулюються положеннями, основними з них є: Цивільний кодекс України; Господарський кодекс України; Закон України про експедиторську діяльність;

Закон про транспорт України; Закон про зовнішньоекономічну діяльність України; Закон про транзит вантажів України тощо.

Експедиторська діяльність, - це надання експедиторських послуг з організації та перевезення експорту, імпорту, транзиту чи інших вантажів. Також транспортно-експедиторська діяльність може бути охарактеризована як транспортна діяльність на місцях, що охоплює весь спектр операцій та надання послуг від виробника до споживача [2].

Ключовим документом при наданні послуг з перевезення вантажів є договір перевезення вантажів.

За цим договором експедитор повинен: організувати транспортне перевезення, а маршрут вибирається експедитором або замовником. Експедитор зобов'язаний укласти від свого імені або від імені клієнта договір перевезення; безпечно відправлення та отримання товарів; та інші мита, пов'язані з перевезенням. Угода про перевезення може надавати як додаткові послуги, необхідні для доставки (перевірити кількість та стан вантажу, його завантаження та вивантаження, сплату мита, зборів та витрат, призначених клієнтові, зберігання товарів до його отримання в пункті призначення, отримання необхідних для експорту та імпорту документів, митні формальності тощо) [24].

Учасниками експедиторської діяльності є клієнти, перевізники, експедитори, транспортні агенти, порти, залізничні станції, асоціації та підприємства спеціалізованого залізничного, повітряного, автомобільного, річкового та морського транспорту, митні брокери та інші особи, що виконують роботу (послуги) для перевезення вантажів [8].

Якщо говорити про транспортно-експедиційну систему, то експедитор є центральним елементом розвитку маршруту та його технологій доставки, формує повне завантаження транспортного засобу та впливає на ціноутворення.

Експедитор організовує та доставляє вантаж із системами «від дверей до дверей» та «точно вчасно», які забезпечують чітку та узгоджену роботу різних видів транспорту [9].

Елементи транспортно-експедиторських послуг можна класифікувати наступним чином:

1) Транспортні послуги:

- фрахтування транспортних засобів;
- перевезення вантажів;

2) Навантаження та розвантаження вантажу:

• навантаження та розвантаження транспорту, в тому числі автомобільного транспорту, на станціях (портах);

- вантажоперевезення;
- формування та деформування одиничного навантаження;
- ремонт транспортних контейнерів (тара);
- упаковка, зв'язування, кріплення вантажу;
- завантаження вантажів до контейнерів та вивантаження з них;

3) Складування:

• зберігання вантажу;

• вид вантажу;

• створити ідентифікаційний код вантажу

• прийом і доставка вантажу, перевірка кількості, ваги, якості вантажу та тари;

- складування невеликих вантажів та виготовлення одиниць вантажу;

4) Облаштування та оснащення транспортних засобів:

• вагон для чищення, нижній трюм, вагон та контейнери;

• забезпечення обладнанням упаковки для власника вантажу;

• обладнання фургонів, транспортних засобів та автомобілів: матеріали для завантаження та вивантаження вантажів;

5) Реєстраційний документ про отримання та доставку товарів:

- реєстрація супровідної інвентаризації, торгівлі та транспорту, фітосанітарної, карантинної, консульської та іншої документації;
 - реєстраційне пересилання товарів;
 - комерційна реєстрація нестача, надлишок, пошкодження, втрата вантажу та контейнерів;
 - доставка вантажу до станції (порту) призначення;
- 6) Логістичні послуги:
- послуги з дистрибуції, зберігання, закупівлі та логістичної інформації;
- 7) Митні служби:
- декларування товарів на митниці;
 - вантажне консультування з питань, пов'язаних з декларуванням товару;
 - реєстрація вантажної митної декларації та супровідних документів на товар;
 - платежі за мито;
- 8) Страхування вантажу:
- підготовка та договірне страхування вантажів;
 - сплата премій;
 - оформлення відповідних документів у страховій справі та отримання відшкодування;
- 9) Платіжні та фінансові послуги:
- реєстрація та оплата вантажоперевезення, мито, штрафи, тощо;
 - оплата операцій з доставки вантажів, вантажно-розвантажувальних робіт, зберігання тощо;
- 10) Інформаційні послуги:
- інформування вантажоодержувача (вантажовідправника) про місце прибуття вантажу до місця призначення;
 - перевірка локації відстеження вантажу від місця походження до місця призначення;

- повідомлення вантажоодержувача (вантажовідправника) про прибуття порожнього або завантаженого транспортного засобу;

- інформування вантажовідправника про доставку вантажу вантажоодержувачу;

- обмін повідомленнями вантажоодержувача (вантажовідправника) вантажу, що перетинає кордон;

- повідомлення вантажоодержувача (вантажовідправника) про завантаження вантажу на рухомий склад або судно, розвантаження вантажу;

11) Інші експедиторські послуги:

- розробка та узгодження технічних умов навантаження вантажу;

- пошук (за необхідності) після закінчення терміну доставки вантажу;

- контроль за дотриманням правил повного відвантаження;

- товар із зауваженням;

- обслуговування та ремонт контейнерів;

- оренда автомобілів, контейнерів, складів, терміналів та інших засобів

для надання послуг з перевезення вантажів;

- консалтинг;

- аутсорсинг;

- інші послуги за запитом.

Предметами системи експедирування є: органи державної влади (митні та прикордонні органи, судові органи, правоохоронні органи, адміністрація портів, аеропортів, залізниць, автомобільних доріг); споживачі послуг (виробники, покупці, посередники); постачальники послуг (перевізники, термінали, експедиторська компанія, агенти, страхові компанії, консалтингові та лізингові компанії, асоціації, геодезисти, логістичні компанії)[21].

Транспортно-експедиційна система – це сукупність усіх учасників, робіт та послуг, спрямованих на задоволення потреб транспортних та експедиторських послуг з організації та перевезення експорту, імпорту,

транзиту чи інших товарів через взаємодію всіх елементів системи експедирування [10].

Метою функціонування експедиторської системи є всебічна оптимізація транспортно-експедиторських послуг та мінімізація понесених витрат.

Зарубіжний досвід показує, що впровадження принципів системного підходу до практики транспортно-експедиторських компаній підвищує їх ефективність на 20 - 35%. Системний підхід, насамперед, повинен виявлятися у чіткій інтеграції та взаємодії всіх елементів транспортного процесу [4].

Основою системи перевезення є різні виробничі, транспортні, торговельні, інформаційні, фінансові та інші підсистеми, які функціонують насамперед на основі товарно-грошових відносин. Формування будь-якої підсистеми повинно визначати цілісність системи.

Усі процеси управління та організації транспортного процесу повинні базуватися на гнучкій системі, незалежній від зовнішніх факторів, і мати можливість переходити з однієї форми в іншу, створюючи новий структурний склад різних транспортних підсистем. Основна мета гнучкої структури переадресації системи - наближення до можливостей різних її елементів, забезпечуючи тим самим технологічну безперервність та сумісність різних підрозділів системи. Основою таких конструкцій повинні бути не лише фінансові та економічні критерії, що дозволяють системі експедиції досягати своїх цілей за допомогою найбільш ефективних та найефективніших критеріїв та технологічного співробітництва [20].

Система переадресації якості залежить не тільки від рівня якості функціонування кожного учасника, але і від ступеня синхронізації їх взаємодії у задоволенні потреб клієнтів. Під час взаємодії учасників система переадресації повинна розуміти наявність певних видів посилок, які знаходяться у функціях системи реалізації. Ця взаємодія має такі основні форми:

- технологічне співробітництво, єдність, що проявляється у учасників системи технологічних операцій, включає такі аспекти, як узгоджене та

раціональне використання рухомого складу, механізми навантаження - розвантаження, засоби консолідації та інші інструменти. Вирішення цієї проблеми полягає у тісному зв'язку з розробкою загальних технологій впровадження транспортно-експедиторських послуг;

- технічна співпраця виявляється у двох формах. Перший тип – лінія використовуваних засобів, транспортні характеристики вантажу. Тип використовуваного транспортного засобу: контейнери, механізми завантаження – розвантаження та сховища повинні забезпечувати ефективне поводження з вантажем. Другий вид технічної взаємодії – лінія техніко – експлуатаційних параметрів технічних засобів на місцях стику. Відсутність технічної взаємодії (невідповідність рухомої частини способів виконання навантажувально-розвантажувальних робіт; кузов різних розмірів, вагон платформи, вантажний відсік тощо; невідповідність потужності, службовим машинам тощо) може призвести до неповного використання наявних ресурсів,

- інформаційна взаємодія виявляється у доступності та актуальності всієї необхідної системи переадресації учасників;

- організаційно-управлінська взаємодія виявляється в актуальній та ефективній системі прийняття рішень щодо організації та управління транспортним процесом не тільки в довгостроковій перспективі, але і в реальному часі;

- економічне співробітництво виявляється у сталому використанні фінансових, людських та технічних ресурсів для оптимізації вартості товарів, зокрема транспортних витрат;

- юридична співпраця виявляється у здійсненні діяльності системою експедирування відповідно до законів України та інших країн.

В даний час не існує єдиного підходу до розробки та вивчення певної альтернативної доставки та вибору найкращої, що значно збільшує час, витрачений на обробку замовлень на послуги з експедирування вантажів, і, в

основному, є причиною помилок і неточності в транспортно-експедиторському процесі.

Вирішення цієї проблеми можливо, якщо зробити більш глибокий аналіз процесів взаємодії в транспортно-експедиційній системі та моделювати ці процеси.

Експедитори відіграють важливу роль у здійсненні експорту, оскільки вони є тими, хто діє від імені експортера в організації водного чи повітряного транспорту. Вони знайомі з правилами ввезення за кордон, способами доставки та документами, пов'язаними із зовнішньою торгівлею.

Коли хтось вирішує експортувати продукцію свого малого бізнесу або розглядає можливість експорту на додаток до маркетингових та фінансових аспектів, іншим питанням є логістика: доставка продукції клієнтам за кордон. Логістика включає різні аспекти, такі як упаковка продукції, спосіб транспортування та експортна документація, яка повинна бути підготовлена.

Експедитори можуть давати поради щодо того, як товари повинні бути упаковані, а також необхідні знаки та етикетки, а також можуть домовитись про упаковку та розміщення товарів у контейнери для експорту. Вони надають контракти з морськими, повітряними та наземними вантажними компаніями від імені експортерів, щоб перевезти товари до місця призначення за кордон. Вони можуть зберігатися на складі, якщо товари перебувають у транзиті.

Експедитори можуть отримати кредит у різних постачальників послуг, що беруть участь в експортному процесі, а потім збирати гроші у експортерів для оплати цих постачальників послуг від імені експортера [22].

Типова робота експедитора:

- Дослідження та планування найбільш підходящого маршруту вантажу (з урахуванням швидкопсувної чи небезпечної природи товарів, вартості, часу транзиту та безпеки).

- Упорядкування відповідної упаковки (з урахуванням клімату, рельєфу, ваги, характеру товарів та вартості), доставки та складування товарів за кінцевим пунктом призначення;
- Переговори про контракти, перевезення та транспортні витрати.
- Отримання, перевірка та підготовка документації для відповідності специфікаціям митної та страхової упаковки та дотриманню правил та фіскальних режимів закордонних країн;
- Зв'язок з третіми сторонами щодо переміщення товарів (різними видами транспорту) відповідно до вимог замовника;
- Організація страхування та надання допомоги клієнту у разі пред'явлення претензії;
- Організація оплати фрахту та інших зборів або стягнення платежу від імені клієнта;
- Використання електронної комерції, Інтернет-технологій та супутникових систем для забезпечення відстеження товарів у режимі реального часу;
- Організація повітряного транспорту для невідкладних та високоцінних вантажів та перевезення від дверей до дверей;
- Розробка спеціальних заходів для перевезення делікатних вантажів, таких як худоба, харчові медичні товари та інші крихкі товари;
- Організація кур'єрських та спеціалізованих послуг для перевезення вручну;
- Тісно співпраця з клієнтами, колегами та сторонніми сторонами, щоб забезпечити безперебійну роботу;
- Підтримка наочності та контролю на всіх етапах подорожі, включаючи підготовку управлінських звітів та статистичний аналіз;
- Виконання обов'язків консультанта з питань митної справи;
- Підтримка сучасних знань про відповідне законодавство, політичну ситуацію та інші фактори, які можуть впливати на рух вантажних перевезень.

Основна роль експедитора:

- Експедитор слідкує за тим, щоб документація належним чином заповнювалася, і товари досягали місця призначення у зазначений час;

- зростаюча спеціалізація на перевезення вантажів означає, що експортер продукції вважає за краще залишити ці формальності «експедитору», щоб зосередитись на власному бізнесі;

- експедитор є одним з найважливіших елементів перевезення вантажів;

- експедитор потрібен для того, щоб товари отримали необхідний пріоритет; щоб документація була належним чином заповнена і головне, щоб товари досягли пункту призначення в порядку та у визначений час.

- наступна найважливіша та найефективніша функція експедитора - бути радником та агентом для вантажовідправника, і це головне враження експедитора;

- основні види діяльності "експедитора" включають бронювання вантажного простору на судні, потязі літака або будь-якої іншої форми перевезення вантажів/вантажів, планування маршруту, різноманітну документацію, пакування експорту, страхування, склад, збір та доставку вантажу.

Експедитор традиційно виступає агентом, який організує перевезення вантажів, що належать його клієнту/вантажовідправнику. Експедитор, як агент, зазвичай організовує перевезення, сплачує фрахт, страхування, упаковку, митні збори тощо, а потім стягує плату, як правило, відсоток від загальних витрат. Усі витрати розкриваються клієнтові.

Експедитори працюють на платній основі, яку сплачує експортер. Плата складається з узгодженої суми, плюс документація. Вартість послуг повинна бути віднесена до ціни, що стягується з споживача. Експедитори також стягують з перевізника відсоток від вартості фрахту [23].

ТОВ «Кий Авіа» може виконувати експедиторські функції, що пропонується у проектній частині.

2. АНАЛІТИЧНА ЧАСТИНА

КАФЕДРА ОАРП				НАУ. 20. 07. 31. 200 ПЗ				
Виконала	Мухіна А. С.			2.АНАЛІТИЧНА ЧАСТИНА	Літера	Арк.	Аркушів	
Керівник	Соловійова О.О.					Д	40	23
Консульт.	Соловійова О.О.							
Н. контр.	Герасименко І.М.				ФТМЛ 275 ОР-204М			
Зав. каф.	Разумова К.М.							

2.1. Загальна характеристика діяльності ТОВ «Кий Авіа»

ООО «КИЙ АВИА КАРГО» – прямий агент з продажу авіап перевезень вантажу практично усіх національних та іноземних авіакомпаній, які здійснюють рейси з України. Розгалужена по всьому світу партнерська мережа надає змогу розробляти найкоротший та найбільш вигідний маршрут, і пропонувати оптимальний тариф для транспортування вантажу клієнтам.

Компанія здійснює:

- міжнародні авіап перевезення вантажу;
- транспортно-експедиторське обслуговування;
- перевезення вантажу авіатранспортом або комбінованим видом транспорту;
- транзит вантажу через аеропорт Бориспіль;
- роботу за схемою «аеропорт – аеропорт» чи «двері – двері»;
- перевезення вантажу авіатранспортом під митним контролем з/до аеропорту Бориспіль та на інші летовища;
- митне оформлення будь-якого вантажу;
- розміщення на складах.

Категорії авіа-вантажів

Компанія здійснює авіап перевезення таких категорій вантажів:

- генеральні;
- небезпечні;
- цінні;
- продукти, що швидко псуються;
- вантажі з великою вагою та/або габаритами;
- що вимагають негайної доставки за короткий проміжок часу;
- тварини без супроводу.

Вантажні авіап перевезення – це найшвидший спосіб доставити будь-який вантаж на інші континенти чи транспортувати вантаж до України з-за

кордону. Проте ціна цієї послуги є вищою, аніж вартість аналогічних послуг іншими видами транспорту. Якщо швидкість доставки і безпека вантажу під час транспортування мають першочергове значення, тоді міжнародні вантажні авіап перевезення – найвигідніший спосіб транспортування.

Етапи доставки вантажів авіаційним транспортом за допомогою ТОВ «Кий Авіа» зображені на рис. 2.1.:



Рис. 2.1. Етапи доставки вантажів авіаційним транспортом ТОВ «Кий Авіа»

На вартість вантажних авіап перевезень впливає багато факторів. Основними є:

- тип вантажу, вага, габарити та його об'єм;
- маршрут доставки;
- терміновість виконання замовлення;
- супровід вантажу на усіх етапах перевезення;
- страхування вантажу;
- пакування вантажу;
- інші фактори, пов'язані з особливостями вантажу, що транспортується.

Найчастіше авіап перевезення здійснюються з Китаю, США, Європи та Індії.

Послуги з авіап перевезення вантажів з Китаю набувають все більшої популярності. Їх головна і, беззаперечна перевага – швидкість, адже авіа доставка вантажів з Китаю займає від 2 до 7 днів, в той час як морський шлях – близько 30-45 днів. Втім, авіап перевезення мають і інші переваги:

- гарантія безпеки і збереження вантажу – ризик втрати або пошкодження вантажу при доставці літаком мінімальний, під час всього процесу транспортування він знаходиться під постійним контролем;

- засоби моніторингу дозволяють відстежувати стан і місцезнаходження товару незалежно від його місця розташування;

- безпека – ймовірність розкрадання дорогого вантажу при його відправці літаком мінімальна.

Компанія КИЙ АВІА КАРГО організовує доставку з Китаю будь-якого типу вантажу, в тому числі – швидкопсувних товарів, великогабаритних або цінних:

- великовагові вантажі – спецтехніка, підстанції, ротори, турбіни;

- вантажі спеціального (особливого) призначення, які вимагають певних (дуже часто – досить жорстких) умов транспортування: комп'ютери, серверні, медикаменти;

- негабаритні вантажі – верстати різного призначення, великі ємності тощо;

- авіа доставка збірних вантажів;

- вантажі, які через затримку доставки втрачають як у вартості, так і в оборотності (найпоказовіший приклад – ноутбуки, планшети, але особливо – мобільні телефони, найбільші продажі припадають на перші 2 місяці після появи нової моделі).

КИЙ АВІА КАРГО забезпечує:

- доставку вантажів в найближчий аеропорт в Китаї: Пекін, Шанхай, Гонконг, Гуанчжоу і т.д.;

- оформлення всієї необхідної документації;

• авіап перевезення в Україну в аеропорт одержувача (як варіант – доставка вантажу на консолідаційний склад в Європі з наступною доставкою в Україну);

- доставка вантажу з аеропорту безпосередньо замовнику;
- митне оформлення;
- страхування вантажу;
- будь-які види навантажувальних / розвантажувальних робіт;
- супровід вантажу на всіх етапах його транспортування.

Послуги з авіап перевезення вантажів з США – можливість максимально швидко і безпечно доставити необхідне обладнання і товари, які користуються стабільно високим попитом на ринку України. Орієнтація на виробництво високотехнологічної наукоємної продукції, великі вкладення в проведення дослідно-конструкторських робіт, висока якість – це те, що робить американські товари недосяжними для конкурентів. Основна проблема – велика відстань між нашими країнами.

Основні товари, які поставляються з США авіацією:

- комп'ютерне обладнання;
- передавачі для радіотелеграфного і радіотелефонного зв'язку і радіомовлення;
- трактори, сільгоспмашини, продукція автопрому і комплектуючі до них;
- медичні препарати і ліки;
- медичне обладнання;
- ювелірні прикраси;
- вакцини і сироватки;
- мобільні телефони, ноутбуки, фото- і відеотехніка, а також комплектуючі до них;
- продукти харчування, в тому числі ті, що швидко псуються.

Безпека польотів – один з пріоритетів авіаційної служби США, тому при організації міжнародних перевезень вантажів необхідно виконати цілий ряд

спеціальних процедур, які можуть як відстрочити відправку, так і привести до додаткових витрат.

Авіадоставка вантажів з Європи – це найшвидший і найбільш надійний спосіб вантажоперевезення, з яким не можуть конкурувати інші види доставки вантажів. Основні переваги авіаперевезення вантажів з Європи:

- безпека – аеропорти відрізняються особливими вимогами до організації режиму безпеки; співробітники, що працюють в аеропортах, проходять додаткові перевірки; в вантажних терміналах ведеться постійне відеоспостереження. Це дозволяє практично повністю виключити випадки крадіжки або псування вантажів – особливо коли йдеться про доставку цінних і швидкопсувних вантажів;

- підвищений контроль на всіх етапах транспортування дозволяє максимально убезпечити авіаперевезення небезпечних вантажів;

- авіа доставка вантажів пов'язана з мінімальною кількістю вантажно-розвантажувальних операцій – це дозволяє організувати безпечне перевезення крихких і чутливих до вібрації вантажів;

- вантажні авіаперевезення – це оптимальний варіант для доставки швидкопсувних вантажів;

- великі розміри вантажних відсіків і технічні параметри сучасних вантажних літаків дозволяють здійснювати перевезення великогабаритних вантажів.

Завдяки розвиненій інфраструктурі авіаційного сполучення доставити вантаж в Україну можна практично з будь-якої точки Європи. Компанія КИЙ АВІА КАРГО доставляє вантажі з Європи регулярними пасажирськими та вантажними рейсами, а також чартерними рейсами.

Вартість авіадоставки вантажів з Європи залежить від ваги і габаритів вантажу, а також від типу вантажу. Вона включає в себе збір за оформлення авіа накладної, паливний збір, бронювання місця, збір за безпеку і авіа фрахт. Додатково оплачуються:

- доставка вантажу до аеропорту в Європі;

- доставка вантажу на склад одержувача в Україні – за бажанням замовника, може бути виконане перевезення вантажу під митним контролем, це позбавить замовника від необхідності прибувати в аеропорт для митного очищення вантажу;

- вартість складського зберігання;
- проведення вантажно-розвантажувальних робіт;
- проходження митних процедур в аеропорту.

Своїм замовникам компанія КИЙ АВІА Карго надає наступні додаткові послуги: страхування вантажів, оформлення документів, необхідних для митного оформлення вантажів, упаковка вантажів, послуги вантажників.

Міжнародні вантажні автомобільні перевезення

ТОВ «Кий Авіа Карго» здійснює міжнародні автомобільні перевезення комплектних і збірних вантажів із країн Західної та Східної Європи, а також країн СНД.

ТОВ «Кий Авіа Карго» на регулярній основі здійснює міжнародні автоперевезення збірних вантажів з Італії, Німеччини, Голландії, Бельгії, Франції та Англії, користуючись мережею партнерських складів. В Україні компанія пропонує послуги з розміщення вантажів на своїх складах і складах її партнерів для забезпечення їх подальшої доставки по регіонах.

Компанія Кий Авіа Карго забезпечує міжнародні перевезення автотранспортом під митним контролем з аеропортів і морських портів по території України. Маючи мережу офіційних представництв по всій Україні компанія здійснює транспортування вантажів як з промислово розвинених міст – автоперевезення з Одеси, Донецька, Дніпропетровська, Харкова, Києва, так з інших міст в усіх регіонах України. При здійсненні міжнародних автоперевезень компанія може організувати вантажні авто перевезення «під ключ», тобто взяти на себе всі турботи з транспортування, митного оформлення, консолідації тощо.

Автомобільні перевезення здійснюються власним транспортом компанії, а також із залученням національних і закордонних автоперевізників. Це

дозволяє оперативно реагувати на запити клієнтів і здійснювати міжнародні перевезення автотранспортом практично будь-якого вантажу в найкоротші терміни. Вартість автомобільних перевезень обумовлюється при оформленні замовлення, після чого фіксується в договорі і залишається незмінною аж до завершення перевезення.

Морські контейнерні перевезення

Серед напрямків діяльності компанії можна виділити:

- перевезення морем з Китаю, США, країн Європи до України;
- роботи з завантаження/розвантаження, супровід у портах Чорноморськ та Одеса;
- перезавантаження товару з контейнерів на автомобілі;
- оформлення вантажу на митниці та вирішення супутніх питань;
- доставка вантажу автотранспортом на склад клієнта з порту.

Контейнерні перевезення морем з Чорноморська та контейнерні перевезення морем з Одеси є фінансово вигідними, оскільки вартість транспортування вантажу морем суттєво нижча за вартість перевезення іншими видами транспорту. Перевезення морським транспортом до Чорноморська чи Одеси має лише один недолік – потребує більше часу. Проте якщо фактор часу не є основоположним, то перевезення морем – оптимальний варіант транспортування вантажу.

Фрахтування цілих контейнерів FCL через Одесу та Чорноморськ є ідеальним варіантом для оптимізації імпорتنих та експортних транспортних операцій морським шляхом. При цьому власник вантажу має виключне право на використання усєї ємності контейнеру.

Міжнародні контейнерні перевезення вантажу морем: система LCL

LCL – один з найбільш економічно вигідних способів транспортування вантажу. Економія досягається за рахунок того, що клієнт оплачує лише свою частину вантажу, а не увесь контейнер. Збірні перевезення передбачають формування збірного вантажу, що належить кільком

власникам. Такий вантаж формується шляхом консолідації невеликих партій в пункті відправлення і відправляються за єдиним транспортним документом.

Тарифна сітка системи LCL передбачає розрахунок вартості за метр кубічний, а мінімальний розмір вантажу – 1 кубометр. Компанія має можливість надавати комплексне обслуговування: вона супроводжує перевезення на всіх етапах, починаючи з митного оформлення і закінчуючи доставкою до терміналу отримувача. Окрім цього список послуг компанії включає страхування від ризику втрати та пошкодження вантажу.

Міжнародні перевезення морем з Китаю

Міжнародні контейнерні перевезення з Китаю тривають близько 4 тижнів, але такий тип доставки дозволяє значно зменшити витрати на перевезення, а обмеження щодо об'єму і тоннажу практично відсутні.

Перевезення збірних вантажів з Китаю, Європи та з США, доставка збірного вантажу

Компанія приймає товар клієнта на своєму складі у країні відправлення (Китай, Європа, США). Представник клієнта перед відправленням узгоджує з операторами компанії параметри вантажу (вага, розміри, вміст), терміни виконання і вартість послуг.

Пакування вантажу

Якщо транспортується крихкий товар, може виникнути необхідність у перепакуванні або у додатковому пакуванні. Це — додаткові послуги, які надаються за бажанням замовника. Перепакування збірного вантажу здійснюється у картонну або дерев'яну тару.

Транспортування товару в Україну

Перевезення збірних вантажів може здійснюватись будь-яким транспортним засобом, що знаходиться у розпорядженні компанії. Вибір транспортного засобу залежить від виду вантажу і строків, які встановлює замовник на доставку збірних вантажів.

Митне очищення вантажу

Здійснюючи міжнародні перевезення збірних вантажів, компанія пропонує повний комплекс послуг, серед яких оформлення збірних вантажів.

Морські перевезення Одеса, Чорноморськ, Чорне море

Одеський і Чорноморський морські порти є стратегічними об'єктами української економіки.

Сумарна переробна спроможність Чорноморського і Одеського портів складає більше 2 млн. контейнерів на рік. Модернізація Одеського порту дозволяє збільшити потужність портів.

Контейнерні перевезення Чорноморськ і контейнерні перевезення Одеса вигідні з фінансової сторони, тому що зазвичай вартість транспортування вантажів морем значно нижча за вартість перевезень іншими видами транспорту. Морські перевезення до Чорноморська і Одеси мають лише один недолік — вони потребують більше часу. Проте, це оптимальний варіант транспортування за умов адекватної оцінки вантажу, коли фактор часу не є основним.

Морські перевезення через Одеський та Чорноморський морські порти

Фрахтування цілих контейнерів (FCL) через Одесу і через Чорноморськ є ідеальним варіантом для оптимізації імпорتنих та експортних транспортних операцій морським шляхом. При цьому власник вантажу має виключне право використання усєї площі контейнеру.

Також можна скористатись частковим завантаженням контейнеру (LCL), що дозволяє заощадити грошові кошти.

Розвинена інфраструктура із суміжними видами транспорту, у тому числі автомагістраль Київ-Одеса, пришвидшують доставку товару на склад отримувача.

LCL – один з найбільш економних способів транспортування вантажів. Головною перевагою є те, що контейнерні перевезення вантажів мають невисоку вартість, а під час доставки максимально забезпечується цілісність вантажу.

Економію вдається отримати за рахунок того, що клієнт сплачує тільки за свою частину вантажу, а не за весь контейнер. Збірні перевезення передбачають формування збірного вантажу, який належить різним власникам. Такий вантаж формується шляхом невеликих партій у пункті відправлення і відправляється за єдиним транспортним документом.

Тарифна сітка системи LCL передбачає розрахунок вартості за метр кубічний, а мінімальний розмір вантажу – 1 кубометр.

Міжнародні морські перевезення – доставка вантажів з Китаю

Питання доставки вантажів з Китаю – надзвичайно актуальне питання для багатьох імпортерів китайської продукції.

«КИЙ АВІА КАРГО» здійснює морські контейнерні перевезення з Китаю у 20-ти та 40-ка футових контейнерах за схемою:

- FCL (Full Container Load)
- LCL (Less Than Container Load)

FCL або Full Container Load повне завантаження контейнера товаром одного вантажовідправника. Використання цього способу перевезень особливо вигідне при фрахтуванні 40-ка футових контейнерів, які можна застосувати для більшості вантажів.

LCL або Less Than Container Load – більш економічний варіант вантажоперевезень, коли 20-ти або 40-ка футовий контейнер завантажується товарами різних вантажовідправників. Цей спосіб часто використовується для транспортування збірних вантажів, а його перевага полягає у тому, що клієнт сплачує тільки за перевезення своєї частини вантажу.

Перевезення культурних цінностей

Міжнародне перевезення культурних цінностей передбачає транспортування з країни до країни витворів культури і мистецтва, історичних цінностей і предметів культури.

Особливості такого вантажу, як культурні цінності, створюють певні правила, характерні тільки для перевезення цінних вантажів.

У процесі перевезення творів культури, мистецтва, антикваріату має місце страхування вантажу. При необхідності перевезення концертного реквізиту або інших цінних речей може здійснюватись спеціалізованим транспортом з відповідною охороною.

Організація міжнародних виставок завжди пов'язана з вирішенням питання відносно перевезення виставкових вантажів. Переміщення виставкових експонатів, особливо у тих випадках, коли мова йде про вивіз за кордон предметів, які представляють культурну або історичну цінність, пов'язану з вирішенням деяких специфічних питань.

Перш за все, правила перевезення виставкових вантажів високої цінності передбачають особливий порядок оформлення необхідних для вивезення документів.

Компанія надає комплексні послуги повного циклу і веде процес перевезення виставкових вантажів від їх документального оформлення до доставки за вказаною адресою.

Перевезення творів мистецтва має спеціальний порядок оформлення вантажу для перевезень.

Специфіка перевезення творів мистецтва полягає в тому, що подібні вантажі найчастіше вимагають дуже делікатного поводження. Мова йде не тільки про дбайливе транспортування, але й відповідне пакування, температурний режим, умови вологості і спосіб перевезення. Наприклад, такі твори мистецтва, як картини, написані кілька століть тому, не рекомендується перевозити водним транспортом.

Перевезення предметів антикваріату здійснюється у спеціальних боксах за умови ретельного пакування. Для того, щоб здійснити такі перевезення, необхідно знати особливості кожного типу вантажу.

Перевезення особистих речей

ТОВ "КИЙ АВІА КАРГО" пропонує широкий спектр послуг з міжнародних перевезень особистих речей і багажу, виконує доставку з будь-якої точки України точно на адресу за конкретною адресою за кордоном, що

вказана клієнтом. Компанія здійснює перевезення особистих речей і організовує переїзди по всьому світу за схемою від дверей до дверей.

Зокрема:

- Перевезення особистих речей до Канади
- Перевезення особистих речей до США
- Перевезення особистих речей до Австралії
- Перевезення особистих речей до Європи
- Перевезення особистих речей до Ізраїлю

Міжнародні перевезення здійснюються різними видами транспорту:

- авіаційним
- автомобільним
- морським

На початковому етапі взаємодії співробітник компанії приїжджає для ознайомлення з типом і характером вантажу. Далі на основі побажань замовника розробляється оптимальна схема оформлення і перевезення особистих речей.

Можна змінити вартість перевезення в залежності від початкових параметрів: строків перевезення вантажу, виду транспорту тощо.

У цілому, міжнародні перевезення особистих речей включають такі види послуг:

- планування і розробка оптимального маршруту доставки вантажу
- послуги професійних вантажників
- використання спеціальних пакувальних матеріалів, що забезпечують якісне зберігання і цілісність вантажу
- короткострокове і довгострокове зберігання вантажів на складі
- виконання перевезень авіаційним, автомобільним або морським транспортом залежить від характеру і обсягів вантажу, а також строків доставки і країни призначення
- організація доставки вантажу за принципом “від дверей до дверей”
- митне оформлення особистих речей.

“КИЙ АВІА КАРГО” пропонує повний інформаційний та юридичний супровід вантажу на усіх етапах транспортування до моменту передачі його отримувачу.

Міжнародні перевезення особистих речей включають такі види послуг:

- планування і розробка оптимального маршруту доставки вантажу
- послуги професійних вантажників
- використання спеціальних пакувальних матеріалів, які повністю забезпечують цілісність вантажу
- короткострокове і довгострокове зберігання вантажів на складі
- виконання перевезень авіаційним, автомобільним або морським транспортом в залежності від характеру і обсягів вантажів, а також, строків доставки і країни призначення
- організація доставки вантажу за принципом «від дверей до дверей»
- митне оформлення особистих речей.

Мувінгові послуги

ТОВ “КИЙ АВІА КАРГО” надає мувінгові послуги – послуги з організації доставки особистих речей при переїздах за кордон, оформлення необхідних для цього документів, пакування, зберігання і транспортування вантажу.

Процедура міжнародного переїзду:

1. Спеціаліст компанії “КИЙ АВІА КАРГО” прибуває на місце об’єкту з метою визначити параметри вантажу і спланувати майбутні вантажні перевезення речей за кордон. Зручний маршрут і найкращий для переїзду вид транспорту розробляється після того, як будуть встановлені:

Обсяг вантажу – перевезення особистих речей за кордон суттєво відрізняються за обсягами від вантажних перевезень при переїзді на постійне місце проживання. Якщо у першому випадку найвигіднішим варіантом буде доставка вантажу літаком, то при переїзді за кордон, тобто перевезенні великої кількості речей і транспортних засобів, може знадобитися цілий автомобіль або контейнер.

Пункт призначення. Важливо знати чи буде це доставка до дверей або доставка в аеропорт/порт. Від цього залежить тип перевезення, маршрут і вартість доставки

Строки. Дуже важливо знати, якщо клієнт має обмеження відносно строків перевезення домашніх речей під час виїзду на постійне місце проживання. Від цього залежатиме схема доставки особистих речей за кордон, яку компанія запропонує. Наприклад, контейнерні перевезення домашніх речей морським транспортом дозволять зекономити кошти, проте строк такого перевезення триваліший, ніж при міжнародному перевезенні речей авіатранспортом.

2. Спеціаліст мувінгової компанії проводить з клієнтом докладні консультації, пояснюючи ключові моменти міжнародного переїзду,

3. Міжнародний переїзд передбачає можливість вивезення з країни подібних цінностей. Для вирішення цього питання проводиться спеціальна експертиза за оцінкою культурних цінностей. Оформлюються усі необхідні супровідні документи.

4. У визначений день співробітники компанії починають обережно пакувати речі.

- доставка особистих речей за кордон передбачає пакування іграшок, білизни, одягу, взуття у спеціалізовані упаковки, які захищають речі від будь-яких наслідків переїзду.

- для особливо делікатних предметів використовується тонкий пакувальний папір.

- відправлення домашніх речей за кордон передбачає використання спеціальної упаковки для м'яких меблів, корпусних меблів, комп'ютера і техніки. Для цінних речей використовується окрема упаковка.

- окремо запаковується піаніно.

Уся робота проводиться професійно і якісно, щоб у процесі транспортування була збережена цілісність усіх речей.

5. Оформлення документів. Перевезення речей при переїздах, як і будь-які вантажні перевезення за кордон, вимагають документального супроводження.

6. Страхування майна. Перевезення домашніх речей при виїзді на постійне місце проживання передбачає обов'язкове страхування вантажу.

7. Мувінг автомобіля і іншого транспорту здійснюється за індивідуальною схемою.

8. Компанія виконує митне очищення і здійснює доставку майна за вказаною адресою.

Міжнародне перевезення особистих речей за кордон може здійснюватись за однією з найбільш зручних для клієнта схем, що відрізняються початковими пунктами і пунктами призначення [5].

При перевезеннях авіаційним транспортом ТОВ «Кий Авіа» укладає договори з авіакомпаніями щоб здійснити перевезення. Ось опис двох договорів між ТОВ «КИЙ АВІА КАРГО» та іншими сторонами перевезень.

1. Договір про призначення агента з продажу вантажних перевезень №1-ИА, «15» жовтня 2014 року.

2. Агентська угода №925С037. Про продаж вантажних перевезень авіакомпанії «Британські Авіалінії», «01» січня 2015 року.

У першому випадку ПРЕДСТАВНИЦТВО «СІЛК ВЕЙ ВЕСТ ЕРЛАЙНЗ ЛЛС.», надалі іменоване як «Представництво», та ТОВАРИСТВО З ОБМЕЖЕНОЮ ВІДПОВІДАЛЬНІСТЮ «КИЙ АВІА КАРГО», надалі іменоване як «Агент», заключили договір «15» жовтня 2014 року.

Предметом цього Договору є продаж агентом авіаційних вантажних перевезень на рейсах Авіакомпанії «Silk Way West Airlines LLS» згідно з правилами та інструкціями Представництва, а також продаж авіаційних вантажних перевезень на рейси інтерлайн-партнерів Авіакомпанії «Silk Way West Airlines LLS».

У другому випадку Товариство з Обмеженою Відповідальністю «ДТЕ АВІА», що є юридичною особою за законодавством України, в особі

директора Гуменюка Олександра Сергійовича, який діє на підставі Статуту та Договору між ТОВ «ДТЕ АВІА» і Авіакомпанією «Британські Авіалінії» номер ВА01С від 01.01.2015, з однієї сторони, та ТОВ «Кий Авіа Карго», що є юридичною особою за законодавством України, в особі Гринько К.В., який діє на підставі Статуту, з іншої сторони, уклали Агентську угоду.

Предмет угоди: «ДТЕ АВІА» призначає ТОВ «Кий Авіа Карго», а ТОВ «Кий Авіа Карго» приймає призначення, продавати авіаційні вантажні перевезення до міст, куди Авіакомпанія «Британські Авіалінії» здійснює такі перевезення сама, а також до міст, куди такі перевезення здійснюються на підставі «інтерлайн» угод між Авіакомпанією «Британські Авіалінії» та іншими авіакомпаніями.

2.2 Аналіз виробничих показників ТОВ «Кий Авіа»

Автомобільний парк «Кий Авіа КАРГО» складається з чотирьох автомобілів це:

- один Fiat Ducato вантажопідйомністю до 2 тон;
- один Renault Master вантажопідйомністю до 2 тон;
- два Fiat Doblo вантажопідйомністю 0,5 тон.

Ці автомобілі підприємство застосовує тільки для перевезень на території України.

Основними видами діяльності «Кий Авіа КАРГО» є: авіаційні перевезення, брокерські послуги, морські контейнерні перевезення та автомобільні перевезення. Нижче на рисунку 2.2. зображені ці види діяльності у відсотковому співвідношенні.

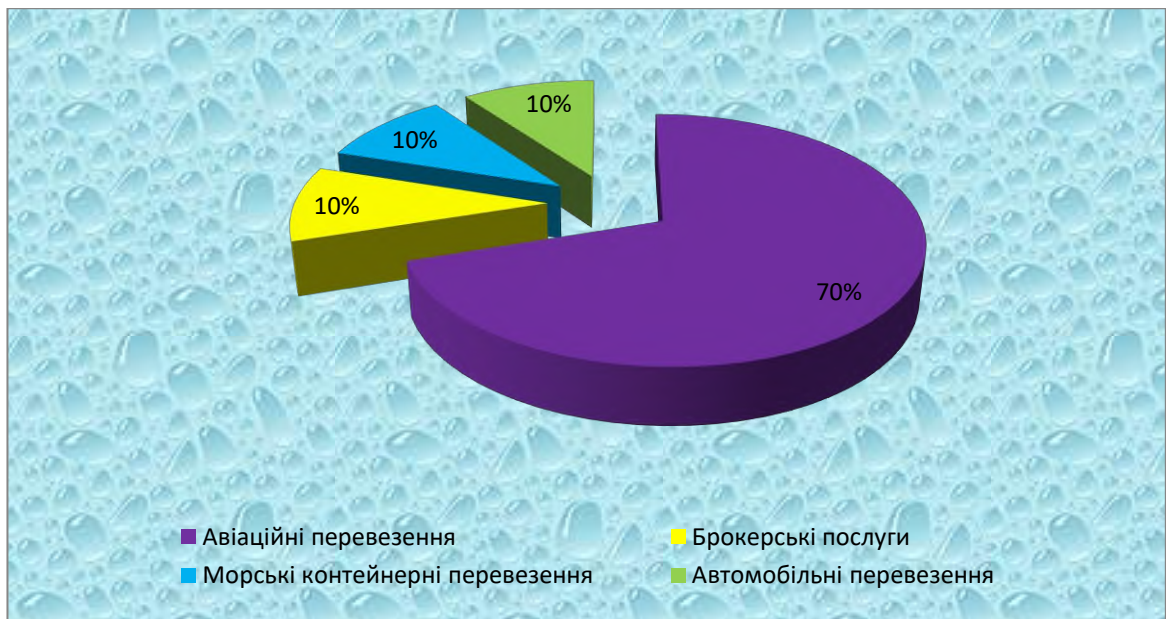


Рис. 2.2. Види діяльності «Кий Авіа КАРГО» у відсотковому співвідношенні

Як видно з рис. 2.2. діяльність ТОВ «Кий Авіа КАРГО» зосереджена на авіаційних перевезеннях, усі інші основні транспортні роботи підприємство виконує переважно у рівних кількостях.

Далі у таблиці 2.1. наведена кількість перевезених тон вантажів ТОВ «Кий Авіа КАРГО» різними видами транспорту за останні 5 років.

Таблиця 2.1.

Кількість перевезень ТОВ «Кий Авіа КАРГО» за останні 5 років у тонах

Вид транспорту	Роки	2014	2015	2016	2017	2018
Авіаційний		306	373	403	101	360
Автомобільний		2042	2487	2689	674	2400
Морський		3063	3731	4033	1011	3600

Далі, на основі цих даних, побудовано графік (рис. 2.3.):

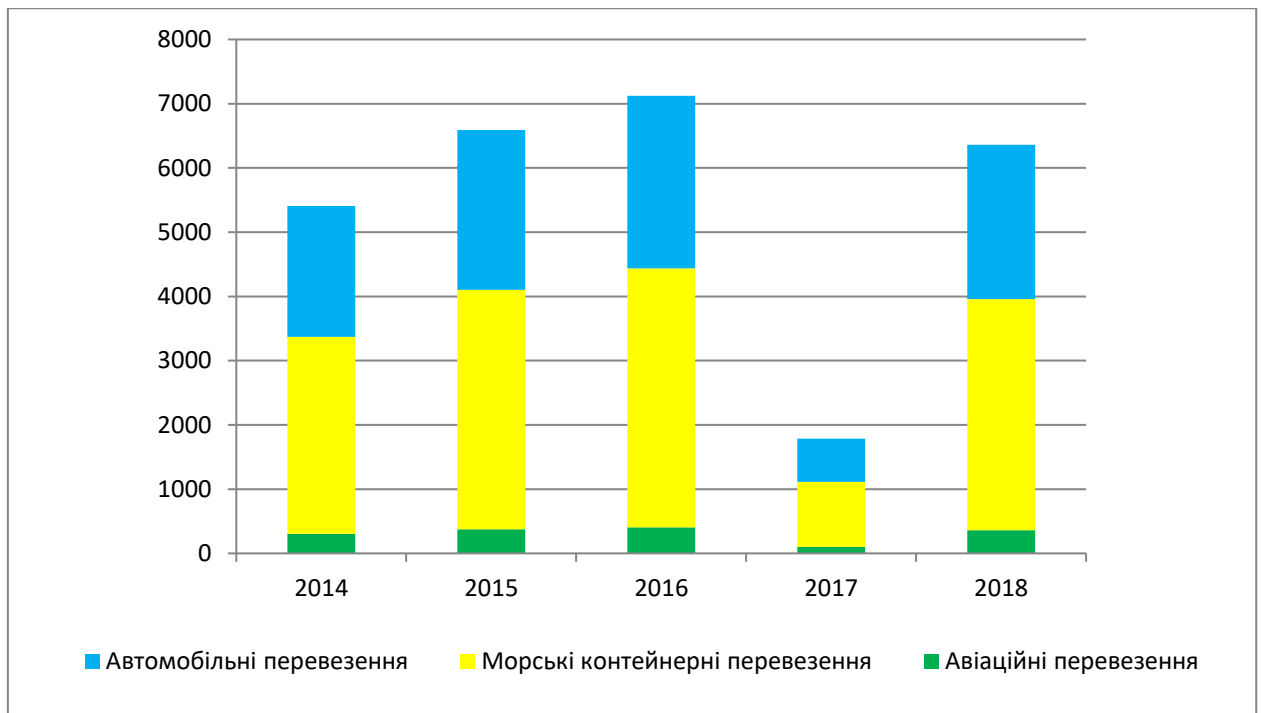


Рис. 2.3. Кількість перевезених тон ТОВ «Кий Авіа КАРГО»

З рис. 2.3. видно, що найбільшу кількість вантажів було перевезено у 2016 році різними видами транспорту. Найменшу кількість вантажів було перевезено у 2017. У 2014, 2015 та 2018 роках результати є більш стабільними. Найменшу кількість вантажів перевезено авіаційним транспортом, тому, що вантажопідйомність авіаційного транспорту нижча за вантажопідйомність морського контейнерного та автомобільного транспорту. Цей вид транспорту є зручним якщо необхідно перевезти швидкопсувний, відносно легкий вантаж на великі відстані та швидко. Найбільшу кількість вантажів перевезено морським контейнерним транспортом, тому, що цей вид транспорту зручний для перевезення важких габаритних вантажів, якщо терміновість доставки та умови зберігання не є важливими. Автомобільним транспортом зручно перевозити важкі та швидкопсувні вантажі на відносно не великі відстані.

2.2.1. Аналіз фінансової діяльності ТОВ «Кий Авіа КАРГО»

«Кий Авіа КАРГО» – українська транспортно-експедиторська компанія, що здійснює різноманітні міжнародні перевезення з доставки вантажу (міжнародні автоперевезення, авіаперевезення та перевезення морем) по Україні під митним контролем, а також надає комплекс логістичних послуг з складського сервісу та митного оформлення.

Транспортно-експедиційна компанія «Кий Авіа КАРГО» займається перевезенням комерційного вантажу та особистих речей по Україні і світі з 2002 року.

«Кий Авіа КАРГО» входить до складу концерну «Кий Авіа» — найбільшого підприємства України на ринку продажу транспортних та туристичних послуг. Надійна та своєчасна міжнародна доставка вантажу є основою успішної реалізації торгових проектів.

У табл. 2.2. зображено витрати, доходи та прибуток ТОВ «Кий Авіа КАРГО» за останні п'ять років:

Таблиця 2.2.

Економічні показники ТОВ «Кий Авіа КАРГО» за останні п'ять років

Роки	2014	2015	2016	2017	2018
Показники					
Витрати, тис. грн.	6413,00	7894,00	9022,00	2312,00	7616,00
Прибутки, тис. грн..	846,00	947,00	536,00	84,00	914,00
Доходи, тис. грн.	7259,00	8841,00	9558,00	2396,00	8530,00

Далі, на основі цих даних побудовано графіки окремо для витрат, прибутку та доходів ТОВ «Кий Авіа КАРГО» за останні п'ять років.

Графік витрат ТОВ «Кий Авіа КАРГО» за останні п'ять років (рис.2.4.):

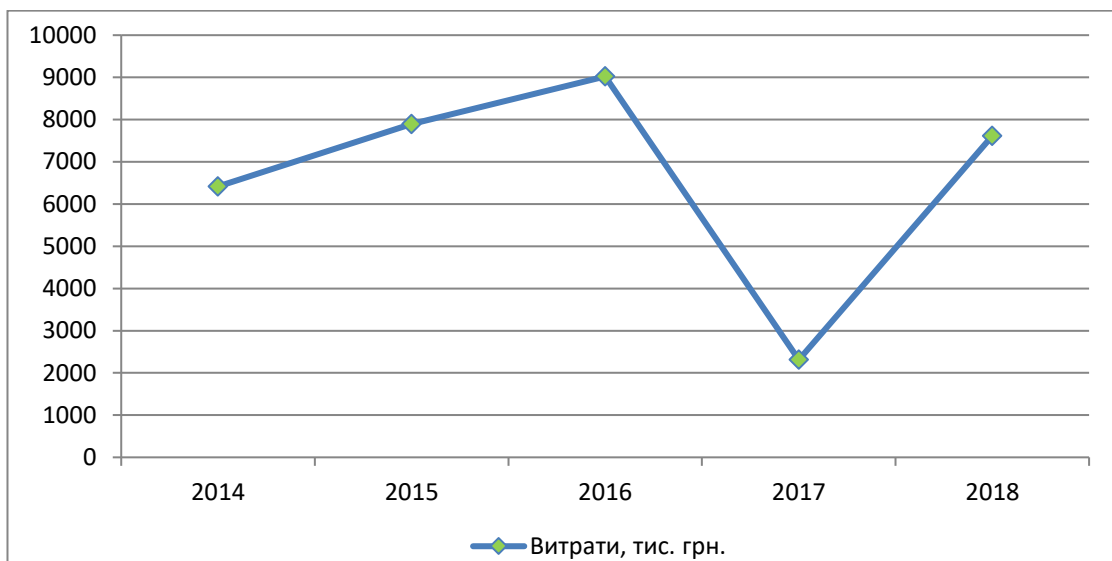


Рис. 2.4. Графік витрат ТОВ «Кий Авіа КАРГО»

Мінімальне значення витрат за останні п'ять років зафіксоване у 2017 році і становить 2312 тис. грн.

Максимальне значення витрат за останні п'ять років зафіксоване у 2016 році і становить 9022 тис. грн.

Далі зображено графік прибутків ТОВ «Кий Авіа КАРГО» за останні п'ять років (рис.2.5.)

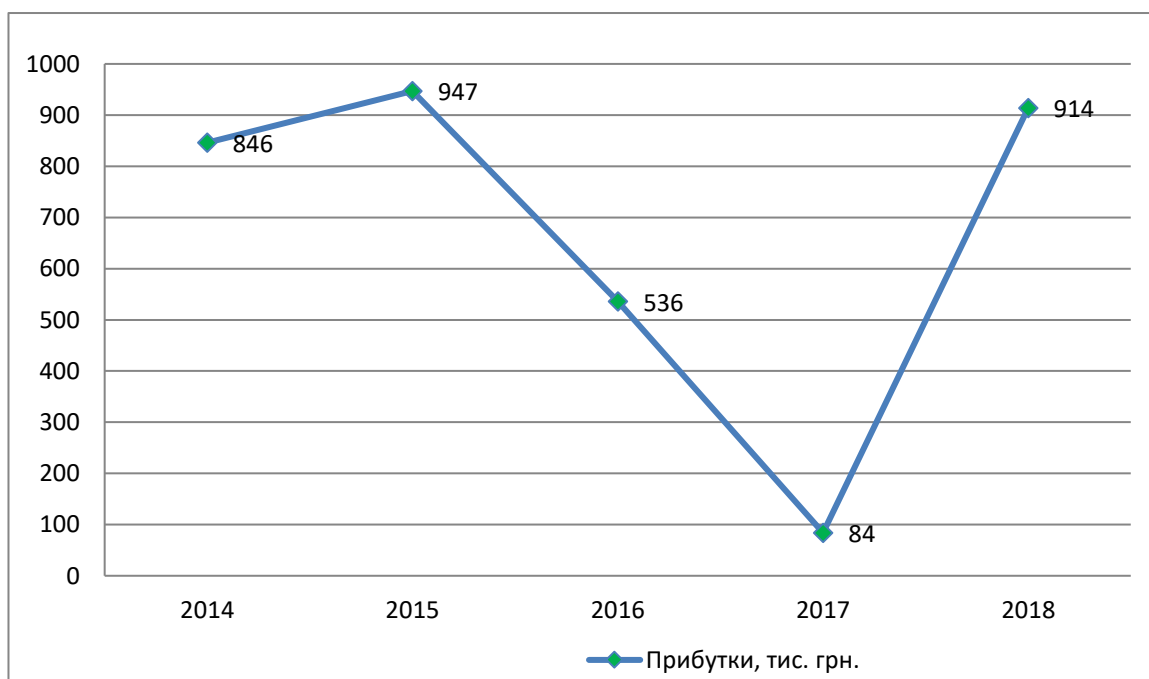


Рис. 2.5. Графік прибутків ТОВ «Кий Авіа КАРГО»

Мінімальне значення прибутків за останні п'ять років зафіксоване у 2017 році і становить 84 тис. грн.

Максимальне значення прибутків за останні п'ять років зафіксоване у 2015 році і становить 947 тис. грн.

Далі зображено графік доходів ТОВ «Кий Авіа КАРГО» за останні п'ять років (рис. 2.6.)

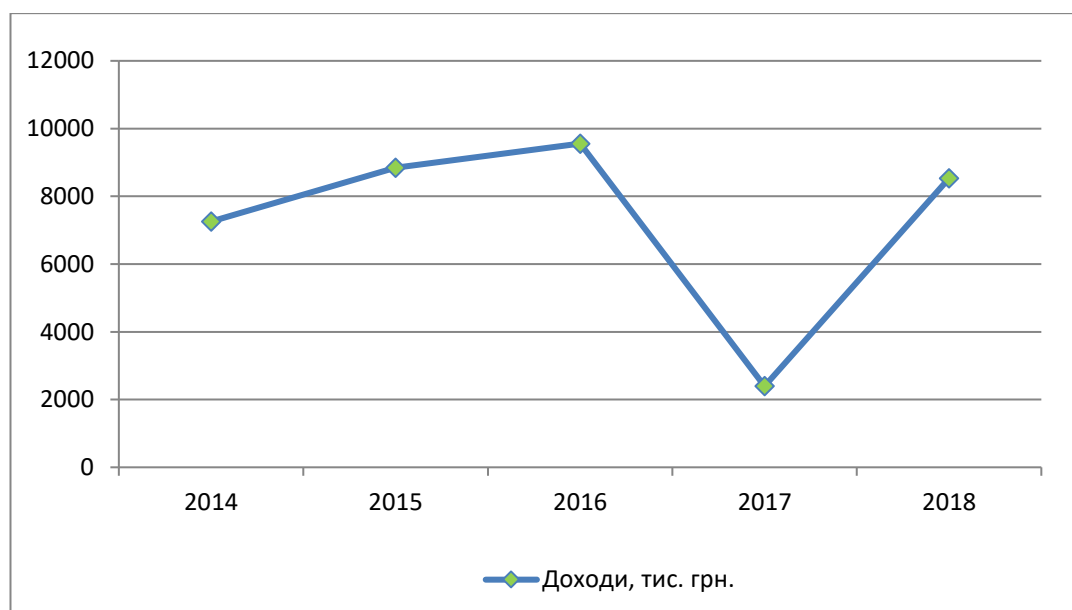


Рис. 2.6. Графік доходів ТОВ «Кий Авіа КАРГО»

На основі цих даних можна зробити висновок, що витрати та прибутки не стабільні та коливаються.

Аналізуючи доходи можна зробити висновок, що ТОВ «Кий Авіа КАРГО» рентабельна.

Далі зображено діаграму економічних показників підприємства (рис.2.7.):

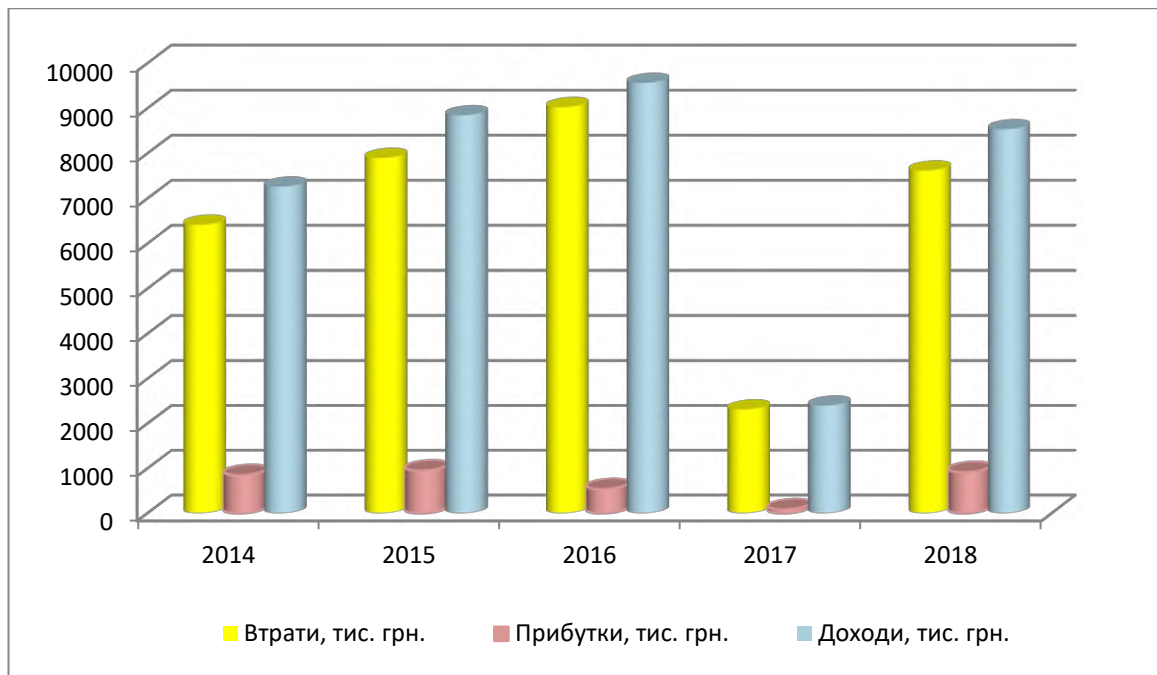


Рис. 2.7. Діаграма економічних показників ТОВ «Кий Авіа КАРГО»

Підприємство ТОВ «Кий Авіа КАРГО» є рентабельним. Починаючи з 2014 року і до сьогодні має нестабільний фінансовий стан. У 2017 році відбувся значний спад, а у 2018 році показники підвищились. Також у товариства відносно високі витрати, що робить доходи низькими.

Товариство працює над підвищенням ефективності своєї діяльності, про це говорить різноманітність перевезень та послуг які виконує ТОВ «Кий Авіа КАРГО».

ТОВ «Кий Авіа КАРГО» виконує такі функції:

- Авіаційні перевезення;
- Автомобільні перевезення;
- Морські контейнерні перевезення;
- Транспортування творів культури і мистецтва, історичних цінностей і предметів культу;
- Перевезення особистих речей, організація переїздів;
- Перевезення особистих речей за кордон.

Основними напрямками авіаційних вантажоперевезень «Кий Авіа КАРГО» є: Середня Азія, Закавказзя, СНД, Країни Східної Азії, Індія, Китай, Тайвань, Гонконг, Японія, Сінгапур і багато інших.

ТОВ «Кий Авіа» співпрацює з такими компаніями:

- Авіакомпанія «Дойче Люфтганза Акцієнгезеллишафт»;
- ТОВ «ДТЕК СЕРВІС»;
- ООО «Медіа Група Україна»;
- Європейський банк реконструкції та розвитку (ЄБРР);
- ТОВ «НЕСТЛЕ Україна»;
- Авіакомпанія «Міжнародні Авіалінії України», та багато інших.

3. ПРОЕКТНА ЧАСТИНА

КАФЕДРА ОАРП				НАУ. 20. 07. 31. 300 ПЗ			
Виконала	Мухіна А. С.			3. ПРОЕКТНА ЧАСТИНА	Літера	Арк.	Аркушів
Керівник	Соловійова О.О.				Д	64	29
Консульт.	Соловійова О.О.				ФТМЛ 275 ОР-204М		
Н. контр.	Герасименко І.М.						
Зав. каф.	Разумова К.М.						

3.1. Проектні пропозиції щодо організації перевезення вантажів медичної допомоги

У даній роботі було обрано місцем для здійснення перевезень вантажів медичної допомоги країну Сирію, місто Дамаск.

У Сирії 11,7 мільйона людей потребують певної форми гуманітарної допомоги та захисту, 6,2 мільйона людей переселенці. 83 відсотки сирійців живуть за межею бідності, тобто вісім людей з десяти потребують допомоги.

Щомісячні витрати на харчування у шість разів вищі, ніж до війни. Доступ до належної медичної допомоги, підтримки харчування та лікування захворювань – безнадійно недостатній стосовно основних потреб. Також 4,7 мільйона людей потребують притулку. Два мільйони дітей у Сирії не мають доступу до освіти.

Ситуація у Сирії вважається найбільш кризовою щодо біженців у світі. У сусідніх країнах перебуває понад 5,6 мільйонів сирійських біженців.

Тому у проектній частині пропонується надання гуманітарної допомоги у медичній сфері.

Перевезення буде здійснюватися чартерним рейсом з Києва до Дамаску за замовленням Організації Об'єднаних Націй. Для цього пропонується ТОВ «Кий Авіа» укласти договір про співпрацю з авіакомпанією «Україна-АероАльянс».

Приватне акціонерне товариство авіакомпанія «Україна-АероАльянс» заснована 28 лютого 1992 року. Авіакомпанія одна з перших приватних авіапідприємств України, яка отримала статус міжнародної, за допомогою реєстрації в ІКАО.

Державна авіаційна служба України надала авіакомпанії «Україна-АероАльянс» право на експлуатацію повітряних ліній для виконання перевезень в 219 країнах світу. Термін дії рішення - до 30 квітня 2020 року.

У списку з 219 позицій - суверенні держави і заморські території в Європі, Азії, Африці, Північній і Південній Америці, Австралії і Океанії. Зокрема, виконання перевезень дозволено в таких країнах, як Росія, Північна Корея, Сирія. Найбільша кількість аеропортів у країнах, у які Державіаслужба дозволила виконувати перельоти «Україна-АероАльянс», розташовані в США, Росії, Італії, Індонезії, Індії, Мексиці.

Комерційна діяльність авіакомпанії спрямована на здійснення вантажних перевезень повітряним транспортом на внутрішніх і міжнародних авіалініях.

За період своєї діяльності Авіакомпанія освоїла 10 (десять) типів повітряних суден: Ан-24 - 1998-2002; Ан-74 - 1994-1999; Мі-8МТ - 1994; Ан-2 - 1993-2003; Ан-32 - 1993-2003; Ан-12 - 1994-2003; Ан-26 - 1997-2003; Іл-76 - 2000-2011; Ан-28 - 2001-2003; Ан-124-100 - 2011. В даний час авіакомпанія експлуатує літаки Ан-12. Флот перевізника складається з семи літаків Ан-12 (чотири Ан-12БК і три Ан-12БП)(рис. 3.1.)



Рис. 3.1. АН – 12 БК

Авіакомпанія виконує чартерні вантажні авіап перевезення по всьому світу, а також працює за контрактами з урядовими та громадськими організаціями з перевезення гуманітарних вантажів, тісно співпрацює з ООН та НАТО з доставки термінових вантажів, у тому числі військового призначення, має допуск до перевезення небезпечних вантажів, спеціалізується на перевезенні великогабаритних вантажів, має досвід перевезення швидкопсувних товарів, а також тварин.

Льотний і технічний персонал авіакомпанії має багаторічний досвід роботи в цивільній авіації, складається з висококваліфікованих професіоналів, що підтримує високий рівень послуг, що надаються, пунктуальність і безпеку доставки вантажів по всьому світу навіть на важкодоступні аеродроми і в несприятливих умовах.

09.11.2015 ПрАТ Авіакомпанія «Україна-АероАльянс» пройшла чергове продовження сертифіката експлуатанта та експлуатує літаки Ан-12 рег. номера UR-CGW, UR-CGV, UR-CAJ, UR-CAH, UR-CAK, UR-CNT, UR-CZZ, які обладнані згідно з усіма необхідними вимогами ІКАО і неодноразово перевірені інспекторами САФА на відповідність найвищим критеріям безпеки польотів [7].

Види вантажів, що перевозяться авіакомпанією:

- спеціальні, негабаритні, великовагові, дорогі, крихкі та швидкопсувні вантажі;
- оформлення та перевезення всіх класів небезпечних вантажів;
- обладнання всіх видів, медикаменти, високотехнологічні прилади, продукти харчування, одяг, меблі і ін.
- вантажі військового та подвійного призначення;
- дипломатичні вантажі;
- тварини.

Так як авіакомпанія експлуатує літаки Ан-12БК, перевезення буде здійснюватися цим повітряним судном.

Ан-12БК призначений для перевезення і десантування людей, вантажів і військової техніки на дальностях до 6000 км, а також вирішення спеціальних завдань.

3.2.1. Розрахунок собівартості та визначення вартості виконання рейсу Київ – Дамаск повітряним судном Ан-12БК

У даній роботі пропонується перевезення вантажів медичної допомоги чартерним рейсом, який буде здійснюватися за схемою, яка зображена на рис. 3.2.

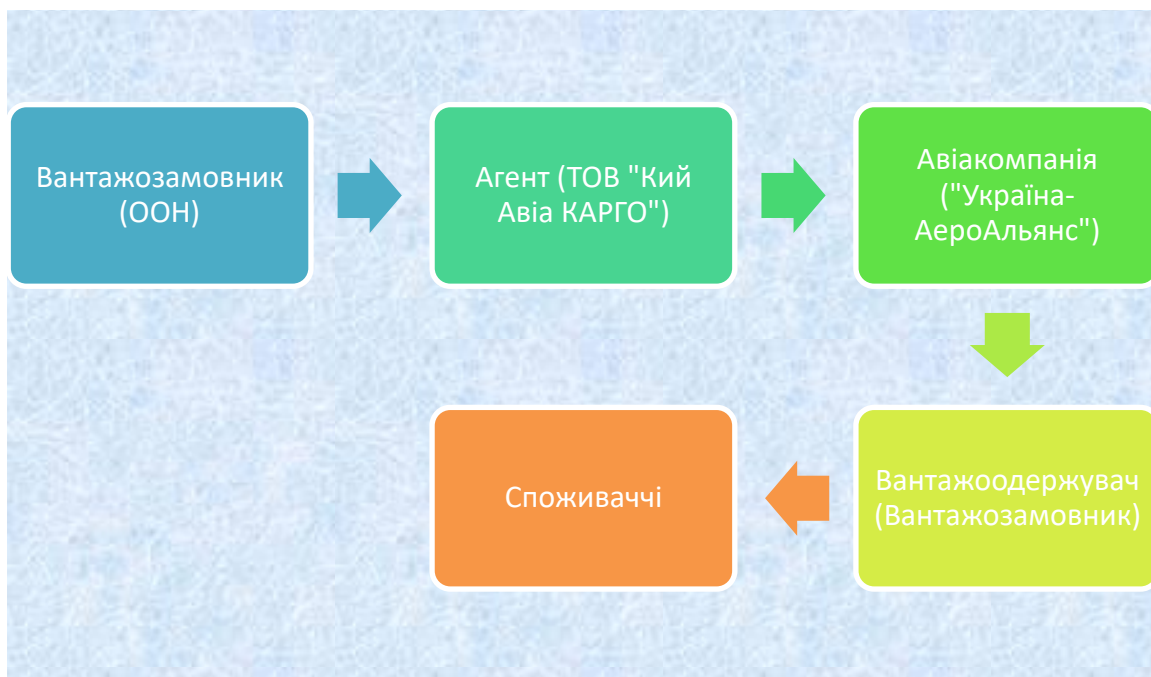


Рис. 3.2. Структурна схема учасників чартерного перевезення медичних вантажів

Проведемо розрахунок показників виконання чартерного рейсу з завантаженням медичною допомогою Київ – Дамаск повітряним судном Ан-12БК.

Для розрахунків використовуємо наступні вихідні дані літака Ан-12БК зібрані в табл. 3.1. [11,12].

Таблиця 3.1.

Вихідні дані літака Ан-12БК

Показник	Значення
Вартість повітряного судна $V_{пс}$, млн. дол.	40
Річний наліт, год.	500
Екіпаж, чол.	5 чоловік (командир, помічник командира, штурман, борттехнік, бортрадист)
Злітна маса, т	60
Розміри вантажної кабіни	довжина 13,5 м; максимальна ширина 3-3,5м; максимальна висота 2,4-2,6 м;
Крейсерська швидкість, км/год.	535-550
Практична дальність польоту при максимальному комерційному завантаженні, км	3600
Годинна витрата палива у крейсерському режимі $q_{кр}^r$, т/год.	2,3
Час набору – зниження висоти $\Delta t_{нзв}$, год./рейс	0,5
Норма амортизації, %	5%
Страховка, %	3%
Середня заробітна плата члена екіпажу, дол./місяць	10000

Рейсові витрати палива розраховуємо за формулою (3.1)

$$Q_{рв} = 0,3q_{кр}^r \Delta t_{нзв} n_{пос} + q_{кр}^r t_p, (T) \quad (3.1)$$

$Q_{рв}$ – рейсова витрата палива, т;

$q_{кр}^r$ – годинна витрата палива в крейсерському режимі, т/год;

$0,3q_{кр}^r \Delta t_{нзв}$ – додаткова витрата палива на ділянці набору – зниження висоти в порівнянні з витратою при прольоті цієї ділянки на крейсерському режимі;

0,3 – коефіцієнт зростання витрати палива на наборі висоти в порівнянні з номінальним крейсерським режимом;

$n_{пос}$ – кількість посадок.

Рейсові витрати C_p на перевезення визначаються без обліку зборів в аеропортах по формулі (3.2):

$$C_p = C_{лг}^{АСМІ} t_p + Q_{рв} \Pi_{п}, \quad (3.2)$$

де $C_{лг}^{АСМІ}$ – середня собівартість льотної години розрахована за методикою АСМІ (без авіа ПММ), дол./год.;

$\Pi_{п}$ – ціна палива, дол./т;

t_p – тривалість льотного часу рейсу, год.

Тривалість льотного часу рейсу розраховуємо за формулою (3.3):

$$t_p = L_{пл} / V_p, \quad (3.3)$$

де $L_{пл}$ – довжина повітряної лінії;

V_p – рейсова швидкість, км/год.;

Рейсова швидкість V_p розраховується за формулою (3.4):

$$V_p = L_{пл} / (L_{пл} / V_{кр} + \Delta t_{нзв} n_{пос}) \quad (3.4)$$

де $V_{кр}$ – крейсерська швидкість польоту.

Розрахуємо рейсову швидкість польоту за формулою 3.4:

$$V_p = 1959 / (1959 / 540 + 0,5) = 474,6 \text{ км/год.}$$

Розрахуємо тривалість льотного часу рейсу за формулою 3.3:

$$t_p = 1959 / 474,6 = 4,1 \text{ год. або } 4 \text{ год. } 6 \text{ хв.}$$

Розрахуємо рейсові витрати палива за формулою 3.1.:

$$Q_{рв} = 0,3 \times 2,3 \times 0,5 + 2,3 \times 4,1 = 9,77 \text{ т}$$

Розрахунок льотної години по АСМІ $C_{лг}^{АСМІ}$ складається з наступних чотирьох кроків:

1) А – aircraft, тобто розрахунок амортизаційних відрахувань для ПС на реновацію планера і двигунів.

Даний показник можна визначити по фактичному нальоту годин у рік (T_r) і нормі амортизації розрахованої з ресурсу літака. Даний показник приймаємо для Ан-12БКв розрахунку на 30 років експлуатації чи 5% амортизаційних відрахувань, від початкової вартості ПС. По практичним даним використання вантажних ПС країнами СНД річний наліт складає $T_r = 500$ годин.

Амортизаційні відрахування для ПС на реновацію планера і двигунів розраховується за формулою (3.5.):

$$A = 0,04 V_{пс} / T_r, \text{ дол./год.} \quad (3.5)$$

$$A = 0,04 \times 40 \text{ млн. \$} / 500 = 3200 \text{ дол./год.}$$

2) С – crew, тобто потреба в персоналі і рівень витрат на заробітну плату льотного й інженерного-технічного складу:

Виплати на відрядження у розрахунку на годину річного нальоту розраховуються за формулою (3.6):

$$n \times 365 \text{ діб} \times 25\$/T_r \text{ дол./год.} \quad (3.6)$$

$$5 \times 365 \text{ діб} \times 25\$/500 = 91,25 \text{ дол./год.}$$

де n – число членів екіпажу;

365 – передбачувана кількість діб у році, у якому будуть здійснюватись виплати на відрядження;

25 дол. – ставка оплати відрядження на одну людину.

ФОП (фонд оплати праці) на льотний склад і інженерно-технічний персонал, задіяний в обслуговуванні даного ПС розраховуємо у середньому за рік виходячи із середньої заробітної плати члена екіпажу 10000 дол. без розбивки на посади в середньому за рік і приведемо до однієї години річного нальоту.

Розраховуємо виплати на відрядження у розрахунку на годину річного нальоту за формулою (2.6):

$$5 \times 12 \text{ міс.} \times 10000\$/\text{міс.}/500 \text{ год.} = 1200 \text{ дол./год.}$$

Отже загальна сума складає 1291,25 дол./год.

3) M – maintenance, тобто необхідні витрати, пов'язані з технічним обслуговуванням даного ПС, що приходиться на 1 годину льотного часу. Для визначення даного показника необхідно прорахувати трудомісткість процесу технічного обслуговування, виходячи з умов проектного ресурсу по планерах і по двигунах.

Оскільки таку інформацію зібрати досить важко, необхідно звернутися до існуючої практики експлуатації ПС, згідно якої M складає третину від A :

$$M = A/3 = 3200/3 = 1067 \text{ дол./год.}$$

4) I – insurance, тобто сума усіх видів ставок, що приходяться на одну льотну годину:

- страхування відповідальності за шкоду, заподіяну пасажиром, багажу;
- страхування відповідальності за шкоду, заподіяну третім особам;
- КАСКВ;
- страхування екіпажів та ін.

Розмір страхових платежів візьмемо 3% від первісної вартості ПС.

Суму усіх видів ставок, що приходяться на одну льотну годину розрахуємо за формулою (3.7):

$$I = 0,03 V_{\text{пс}} / T_{\text{г}} \text{ дол./год.} \quad (3.7)$$

$$I = 0,03 \times 40 \text{ млн.} \$ / 500 \text{ год.} = 2400 \text{ дол./год.}$$

Таким чином, АСМІ складає: $C_{\text{лг}}^{\text{АСМІ}} = A + C + M + I$, дол./год.

Розрахунок складової собівартості льотної години за методикою АСМІ показаний у табл. 3.2.

Таблиця 3.2.

**Розрахунок складової собівартості льотної години
за методикою АСМІ, дол./год.**

ПС	A – aircraft	C – crew	M – maintenance	I – insurance	A+C+M+I ($C_{\text{лг}}^{\text{АСМІ}}$)
АН-12БК	A = 3200	C=1291,25	M = 1067	I = 2400	7958,25

Розрахуємо рейсові витрати C_p за формулою 3.2.

Ціну палива візьмемо 1020,56 дол./т США (без ПДВ) – ціна, за якою в аеропорту «Бориспіль» поставляється авіа паливо у борт повітряного судна авіакомпаній.

$$C_p = 7958,25 \times 4,1 + 9,77 \times 1020,56 = 42599,7 \text{ дол.}$$

Сумарні витрати на перевезення визначаються за формулою(3.8):

$$B_p = C_p + C_{ан} + C_{ап}, \quad (3.8)$$

$C_{ан}$ – аеронавігаційні збори, дол./км;

$C_{ап}$ – аеропортові збори, дол./рейс.

Наступним кроком буде розрахунок аеронавігаційних і аеропортових зборів.

Аеронавігаційні збори визначаються згідно наказу Міністерства транспорту та зв'язку України від 15 вересня 2010 року № 669, зареєстрованому у Міністерстві юстиції України від 24 вересня 2010 р. за № 844/18139, за яким ставки плати за послуги з аеронавігаційного обслуговування повітряних суден у повітряному просторі України складають:

1. Розмір плати (далі – r) за послуги з аеронавігаційного обслуговування ПС у повітряному просторі України, пов'язане з забезпеченням ОПР (організації повітряного руху) на маршруті, визначається залежно від максимально дозволеної злітної маси (далі – МТOW) ПС, указаної у сертифікаті експлуатанта, ортодомічної відстані та одиничної ставки плати (T) розраховується за формулою (3.9):

$$r = t \times N \times p \quad (3.9)$$

де: r – розмір плати за послуги з ОПР на маршруті;

t – одинична ставка плати за послуги з ОПР на маршруті;

N – кількість одиниць обслуговування для такого польоту;

p – ваговий коефіцієнт для відповідного ПС.

Для кожного конкретного польоту кількість одиниць обслуговування (N) визначається за формулою (3.10).

$$N = d \times p \quad (3.10)$$

де: d – коефіцієнт відстані для ПП України;

p – ваговий коефіцієнт для відповідного ПС.

Коефіцієнт відстані (d) визначається діленням на сто (100) ортодромічної відстані в кілометрах між аеродромом вильоту в межах ПП України або точкою входження в ПП України та аеродромом першої посадки в межах ПП України або точкою виходу з ПП України.

Ортодромічна відстань, яка береться до розрахунку, зменшується на двадцять (20) кілометрів для кожного зльоту і для кожної посадки на території України.

Ваговий коефіцієнт (p), виражений числом із двома десятковими знаками після коми, визначається як квадратний корінь із частки від ділення на п'ятдесят (50) максимальної злітної маси ПС (в метричних тонах, з одним десятковим знаком після коми), вказаної у сертифікаті експлуатанта, свідоцтві льотної придатності, інструкції з льотної експлуатації чи іншому рівноцінному офіційному документі розраховуємо за формулою (3.11):

$$p = \sqrt{\frac{W}{50}} \quad (3.11)$$

де W – максимальна злітна маса ПС (MTOW) в метричних тонах.

Якщо MTOW даного ПС невідома, для розрахунку вагового коефіцієнта береться маса найважчого відомого ПС того самого типу.

Одинична ставка плати (t) за послуги з ОПР на маршруті встановлюється у розмірі 45,56 євро. (1 EUR = 1,10\$).

Розрахуємо r на маршруті Київ– Дамаск за формулою (3.9).

$$r = t \times d \times \sqrt{\frac{W}{50}} = 45,56 \text{ EUR} \times \frac{1939}{100} \times \sqrt{\frac{60}{50}} = 968 \text{ EUR} = 1068 \$ \quad (3.9)$$

2. Розмір плати за послуги з ОПР на підході та в районі аеродрому визначається залежно від МТОВПС, вказаної у сертифікаті експлуатанта, свідоцтві льотної придатності, інструкції з льотної експлуатації чи іншому рівноцінному офіційному документі, та одиничної ставки плати (T) за формулою (3.12):

$$R = T \times W \quad (3.12)$$

де: R – розмір плати за послуги з ОПР на підході та в районі аеродрому;

T – одинична ставка плати за послуги з ОПР на підході та в районі аеродрому;

W – МТОВ ПС у метричних тонах.

Якщо МТОВ даного ПС невідома, для розрахунку розміру плати (R) береться маса найважчого відомого ПС того самого типу.

Одинична ставка плати (T) за послуги з ОПР на підході та в районі аеродрому встановлюється у розмірі 7,56 євро.

Розрахуємо розмір плати за послуги з ОПР на підході та в районі аеродрому за формулою (3.12):

$$R = 7,56 \text{ EUR} \times 60 = 453,6 \text{ EUR} = 499,82 \$$$

Загальна сума аеронавігаційних зборів на маршруті розраховується за формулою (3.13):

$$C_{\text{ан}} = r + R \quad (3.13)$$

$$C_{ан} = 1068\$ + 499,82\$ = 1567,82\$$$

При виконанні міжнародних польотів аеропортові збори розраховуються, виходячи із системи зборів у даному аеропорті, аеронавігаційні збори розраховуються виходячи з тарифів тої країни, повітряний простір якої перетинає дана повітряна лінія. Визначення одиничної ставки плати за аеронавігаційне обслуговування розраховується щорічно за багатьма критеріями, такими як: макроекономічні показники; витрати на забезпечення перону; навігаційного обслуговування у повітряному просторі; інтенсивність та прогноз обсягів повітряного руху в повітряному просторі. Розмір цієї ставки визначається відповідно до світової практики і контролюється міжнародною спільнотою – ІСАО, ІАТА, Євроконтролем та друкується в Збірнику аеронавігаційної інформації (АІР) України, який містить всю необхідну довгострокову аеронавігаційну інформацію для виконання міжнародних та національних польотів та видається у двомовному варіанті англійською та російською мовами. Оскільки ці дані важко дістати, будемо вести розрахунки згідно системи тарифів, що діє в Україні.

Аеропортові збори за обслуговування повітряних суден і пасажирів в аеропортах у місті Бориспіль на міжнародних лініях визначається згідно наказу Міністерства транспорту та зв'язку України від 15.09.2008 № 1131, зареєстрованому у Міністерстві юстиції України від 07.10.2008 за № 935/15626 про внесення змін до наказу Мінтрансзв'язку від 14.04.2008 № 433 складають:

Збір на зліт-посадку ПС для міжнародних сполучень в аеропорту міста Бориспіль устанавлюється у розмірі 10,5 дол. США за кожну тону максимальної злітної маси (далі МЗМ) ПС:

$$C_{ан}^{зн} = 60 \times 10,5 = 630 \text{ дол.}$$

Аеропортові збори за обробки вантажу та пошти, які визначаються в залежності від кількості вантажу на рейсі, будемо визначати нижче.

Проведемо розрахунки сумарних витрат на рейсі Київ – Дамаск за формулою 3.8, не включаючи аеропортових зборів за обслуговування вантажів:

$$V_p = 42599,7\$ + 630 \$ + 1567,82 \$ = 44797,52 \$$$

Далі розрахуємо аеропортові збори за обробку вантажів на рейсі Київ – Дамаск, які визначаються в залежності від кількості вантажу.

Збір за обслуговування вантажу для міжнародних сполучень складає 50 дол. США в аеропорту Бориспіль за кожну тону праці вантажників. Отже, аеропортові збори за обслуговування вантажу на рейсі Київ – Дамаск будуть дорівнювати 50 дол. США на одну тону. Перевозиться 10 тон вантажу, тому аеропортові збори будуть становити 500 \$.

Витрати при перевезенні будуть становити:

$$V_p + A_3 = 44797,52 \$ + 500 \$ = 45297,52 \$ \text{ (Всього витрат)}$$

Витрати ТОВ «Кий Авіа Карго» складають 5% від загальних витрат і становлять: $45297,52 \times 5\% = 2265 \$$ за одне перевезення.

Витрати Авіакомпанії складають: $45297,52 - 2265 = 43032,52 \$$.

За рентабельність приймаємо 25%: 20% для авіакомпанії та 5% для агента. Рентабельність 25% становитиме 11324,38 \$

Тоді загальні доходи будуть: $45297,52 + 11324,38 = 56622 \$$ за одне перевезення.

Доходи ТОВ «Кий Авіа Карго» будуть: $56622 \times 5\% = 2831\$$ за одне перевезення.

Доходи Авіакомпанії будуть: $56622 - 2831 = 53791\$$ за одне перевезення.

Прибуток ТОВ «Кий Авіа Карго» становить: $2831 - 2265 = 566 \$$ за одне перевезення.

Прибуток Авіакомпанії становить: $53791 - 43032,52 = 10758,48 \$$ за одне перевезення.

Такі перевезення будуть здійснюватися 1 раз на місяць протягом року.

Витрати ТОВ «Кий Авіа Карго» складають: $2265 \times 12 = 27180$ \$ за 12 перевезень.

Доходи ТОВ «Кий Авіа Карго» складають: $2831 \times 12 = 33972$ \$ за 12 перевезень.

Прибуток ТОВ «Кий Авіа Карго» становить: $33972 - 27180 = 6792$ \$ за 12 перевезень.

Витрати Авіакомпанії складають: $43032,52 \times 12 = 516390,24$ \$ за 12 перевезень.

Доходи Авіакомпанії складають: $53791 \times 12 = 645492$ \$ за 12 перевезень.

Прибуток Авіакомпанії становить: $645492 - 516390,24 = 129101,76$ \$ за 12 перевезень.

Отримані результати занесено до таблиці 3.3.

Таблиця 3.3.

Річні показники чартерного рейсу Київ - Дамаск

Кількість рейсів за рік	Дохід авіакомпанії, тис. дол.	Дохід «Кий Авіа КАРГО», тис. дол.	Прибуток авіакомпанії, тис. дол.	Прибуток «Кий Авіа КАРГО», тис. дол.	Витрати авіакомпанії, тис. дол.	Витрати «Кий Авіа КАРГО», тис. дол.
12	645492	33972	129101,76	6792	516390,24	27180

За даними таблиці побудовано графік (рис. 3.3.)

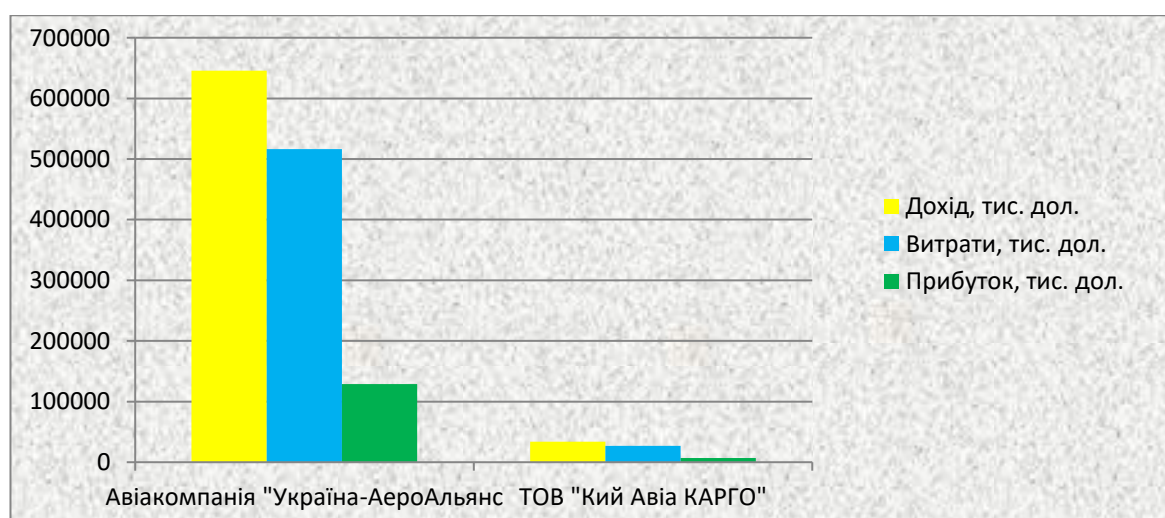


Рис. 3.3. Очікувані річні показники чартерного рейсу Київ - Дамаск

З рис. 3.3. видно що дане перевезення є ефективним та приносить прибуток Авіакомпанії «Україна-АероАльянс» який становить 129102 \$ за 12 таких перевезень. Для ТОВ «Кий Авіа КАРГО» перевезення теж є ефективним і приносить прибуток у розмірі 6792 \$ за 12 таких перевезень.

Також з рис. 3.3 видно, що економічні показники ТОВ «Кий Авіа КАРГО» значно нижчі від показників авіакомпанії це тому, що як агент з перевезень ТОВ «Кий Авіа КАРГО» організовує та слідкує за процесом перевезення, а також готує усі необхідні документи для перевезення, тому відповідає лише за процес доставки. Авіакомпанія має більше витрат тому, що на заправку ПС, та заробітну плату екіпажу необхідно більше коштів, тому прибуток авіакомпанії складає 95% від загального прибутку.

3.3. Договір про призначення агента з продажу вантажних перевезень

Відносини ТОВ «Кий Авіа КАРГО» та авіакомпанії «Україна-АероАльянс» регулюються за допомогою договору про призначення агента з продажу вантажних перевезень. Договір наведено нижче.

ДОГОВІР ПРО ПРИЗНАЧЕННЯ АГЕНТА З ПРОДАЖУ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ № 1

Київ, Україна

«4»січня 2020р.

**ПРИВАТНЕ АКЦІОНЕРНЕ ТОВАРИСТВО АВІАКОМПАНІЯ
«УКРАЇНА- АЕРОАЛЬЯНС»,** надалі іменоване Авіакомпанія, в особі

Директора Бондаря Андрія Володимировича, який діє на підставі Доручення №231/AD/EA, з однієї сторони, та **ТОВАРИСТВО З ОБМЕЖЕНОЮ ВІДПОВІДАЛЬНІСТЮ «КИЙ АВІА КАРГО»**, надалі іменоване «Агент», в особі Директора Гринько Костянтина Васильовича, який діє на підставі статуту, з іншої сторони, при спільному згадуванні в тексті договору - «Сторони», а окремо - «Сторона»,

ЗВАЖАЮЧИ НА ТЕ, ЩО

АВІАКОМПАНІЯ «УКРАЇНА-АЕРОАЛЬЯНС» висловлює бажання призначити агента з продажу вантажних перевезень на території України,

ТАКИМ ЧИНОМ

підтверджуючи вищенаведене Сторони погоджуються з наступним.

1. ПРЕДМЕТ ДОГОВОРУ

Предметом цього Договору є продаж агентом авіаційних вантажних перевезень на рейсах Авіакомпанії “Україна-АероАльянс” згідно з правилами та інструкціями Авіакомпанії.

2. ПРИЗНАЧЕННЯ ТА ТЕРИТОРІЯ

Авіакомпанія призначає **ТОВ «КИЙ АВІА КАРГО»** своїм Агентом з продажу вантажних перевезень. Вказане призначення приймається Агентом.

3. ВІДДАННЯ

Агент зобов'язується не віддавати, не передавати або не делегувати будь-які свої права чи обов'язки за цим Договором без попередньої згоди Авіакомпанії.

4. ПОЗНАЧЕННЯ АГЕНТА І РЕКЛАМА

ТОВ «КИЙ АВІА КАРГО» надається право представляти себе як Агента з продажу авіаційних вантажних перевезень Авіакомпанії “Україна-АероАльянс» в місцях здійснення своєї діяльності, а також на комерційних документах, в рекламі, повідомленнях, публікаціях, на бланках або іншій подібній продукції.

5. ФУНКЦІЇ АГЕНТА

Агент зобов'язується виконувати наступні функції від імені Авіакомпанії:

5.1. Здійснювати продаж вантажних перевезень на рейсах Авіакомпанії «Україна-АероАльянс» згідно з правилами, вказівками, документацією Авіакомпанії.

5.2. Для продажу на ринку Авіакомпанія встановлює Агенту тарифи-нетто застосування вказані у **Тарифному листі**. Тарифи можуть бути змінені Авіакомпанія письмово повідомляє Агента про зміну тарифів за 15 днів до дати початку дії нових тарифів.

5.3. Комісійні за продаж вантажних перевезень з використанням нетто тарифу не виплачуються. Агент отримує винагороду, суму понад нетто тариф, яку він встановлює на свій розсуд.

5.4. Забезпечувати та приймати всі необхідні міри для отримання і передачі інформації компанії з наземного обслуговування в частині оперативних даних, включаючи виправлення, доповнення, зміни і т.д. за вимогою Авіакомпанії.

5.5. Забезпечувати готовність і передачу перевізних та супровідних документів на всіх етапах прийому і перевезення вантажу.

5.6. Сприяти розшуку вантажу та супровідних документів з наступним інформуванням Авіакомпанії.

5.7. Готувати, направляти і зберігати звіти, статистику та інші необхідні документи для Авіакомпанії.

5.8. Дотримуватись вимог, інструкцій, технологій Авіакомпанії, пов'язаних зі здійсненням своїх функцій щодо виконання зобов'язань згідно з цим Договором.

6. ОБОВ'ЯЗКИ ТА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ АГЕНТА

6.1. Агент забезпечує наявність повністю укомплектованого і кваліфікованого персоналу для здійснення своїх функцій щодо виконання обов'язків згідно з цим Договором.

6.2. Агент погоджується виконувати вимоги та інструкції Авіакомпанії відносно всіх питань, що мають відношення або виникають у зв'язку з цим Договором.

6.3. Агент погоджується робити все можливе для того, щоб забезпечувати належну якість обслуговування, що надається Авіакомпанією в межах цього Договору.

6.4. Агент буде виконувати всі вимоги резолюцій ІАТА в частині продажу вантажних перевезень у випадку відсутності відповідних інструкцій Авіакомпанії.

6.5. Агент несе відповідальність за оплату всіх сум, належних Авіакомпанії згідно цього Договору. Такі зобов'язання щодо сплати необхідно виконувати незалежно від того, чи отримав Агент відповідні грошові суми.

Усі такі суми повинні знаходитися на довірчому зберіганні у Агента до моменту проведення необхідних взаєморозрахунків відповідно до умов цього Договору.

Агент повинен виплатити Авіакомпанії усі належні суми в повному розмірі, без будь-яких відрахувань та/або зарахувань.

6.6. Агент несе відповідальність за підготовку вантажу до відправлення у відповідності з вимогами авіаційної безпеки вантажних перевезень повітряним транспортом.

6.7. Агент несе відповідальність за надання повної та достовірної інформації щодо назви відправника та одержувача вантажів (адреси, телефони та інше). Розмір відповідальності Агента обмежується фактично понесеними витратами Авіакомпанії за зберігання, оформлення, обробку вантажу та ін. У випадку неприбуття одержувача в аеропорт чи відмови його отримувати доставлений вантаж Авіакомпанія забезпечує повернення вантажу в аеропорт походження вантажу. Агент зобов'язується сплатити Авіакомпанії перевезення та додаткові витрати, пов'язані з оформленням, бронюванням, обробкою та зберіганням вантажу, що повертається.

7. ДОТРИМАННЯ ІНСТРУКЦІЙ І ТАРИФІВ

7.1. Агент зобов'язується дотримуватись розкладу Авіакомпанії «Україна-АероАльянс» тарифів і правил їх застосування, а також інші положення, що надаються йому Авіакомпанією. Агент зобов'язується контролювати дотримання субагентами, експедиторами, партнерами, клієнтами розкладів, тарифів та правил їх дотримання.

7.2. Агент не має права змінювати чи модифікувати і не має права надавати експедиторам, партнерам та іншим клієнтам повноваження на зміну умов перевезення чи інформації, яка міститься в публікаціях Авіакомпанії «Україна-АероАльянс», без попереднього письмового узгодження Авіакомпанією. Будь-які зміни, здійснені Агентом без попередньої письмової згоди Авіакомпанією, визнаються недійсними, і Агент несе відповідальність за будь-які вчинені збитки.

8. ТРАНСПОРТНІ ДОКУМЕНТИ

8.1. Авіакомпанія надає Агенту стоки авіанакладних (AWB), а також інші необхідні документи (надалі - «Документи»), для використання виключно в рамках цього Договору.

8.2. Авіаційна вантажна накладна (надалі - AWB) є власністю Авіакомпанії «Україна-АероАльянс». AWB буде оформлюватись Агентом чи його субагентами (експедиторами) виключно згідно з інструкціями Авіакомпанії та згідно з положеннями цього Договору відповідно до правил ІАТА. Агент несе відповідальність за збереження отриманих AWB. Агент зобов'язується відшкодувати протягом 10-ти банківських днів з моменту отримання вимоги всі збитки, які завдані Авіакомпанії «Україна-АероАльянс» у зв'язку з невиконанням обов'язку Агента по збереженню бланків AWB або їх неправомірному використанню третіми особами.

8.3. Всі такі Документи, що надаються Агенту, залишаються під його контролем, і Агент несе виключну відповідальність за отримання таких Документів від субагентів (експедиторів) в разі отримання відповідної вимоги. Генеральний Агент залишає за собою право вимагати повернення

стоку AWB та інших невикористаних Документів у будь-який час.

8.4. Після припинення цього Договору Агент зобов'язаний негайно повернути Авіакомпанії сток AWB, який не був використаний ним чи його партнерами, інші документи чи власність Авіакомпанії, а також зобов'язується підготувати детальний звіт щодо всього стока авіанакладних.

9. КОМУНІКАЦІЙНІ ВИТРАТИ

Якщо Агенту необхідно, Авіакомпанія надасть йому можливість з'єднання зі своїм телексом зв'язком та іншими комунікаційними мережами, в т.ч. системою обліку і бронювання, що знаходиться у власності Авіакомпанії «Україна-АероАльянс», для виключного користування Авіакомпанією і Агентом та/або їх субагентами, партнерами за узгодженою ціною.

10. ПОРЯДОК ВЗАЄМОРОЗРАХУНКІВ

10.1. Розрахунки між Авіакомпанією і Агентом за продаж вантажних перевезень Агентом здійснюються на підставі викладених у Тарифному листі нетто тарифів, що встановлює Авіакомпанія.

10.2. Агент несе виключну відповідальність за суми, пов'язані з продажем авіаперевезень вантажів, що продаються Агентом чи його субагентами на території на рейси Авіакомпанії «Україна-АероАльянс», не залежно від того, ким такі послуги з перевезення були продані: самим Агентом, експедитором чи партнером на перевізній документації Авіакомпанії «Україна-АероАльянс», яка знаходиться у розпорядженні Агентом.

10.3. Усі суми, отримані Агентом за продаж перевезень із застосуванням тарифів-нетто, є власністю Авіакомпанії і довірені Агенту від імені Авіакомпанії на збереження до того часу, доки не буде здійснений належний розрахунок за виконані перевезення вантажів.

10.4. Сток авіа вантажних накладних видається за умов:

- підписання даної угоди;
- своєчасного здійснення розрахунків за цим договором;

10.5. Агент перераховує суми Авіакомпанії, не пізніше 5 робочих днів від дати оформлення рахунку – фактури.

10.6. Усі платежі за цим Договором повинні здійснюватися в національній валюті України за курсом НБУ на день оформлення авіанакладної. Датою оплати вважається дата надходження платежів на розрахунковий рахунок Авіакомпанії.

10.7. Оплата витрат на перерахування коштів здійснюється Агентом.

10.8. Усі суми, отримані Агентом поверх тарифів-нетто є комісійною винагородою Агенту, та належать Агенту по праву.

10.9. Якщо Агент не сплатив належну суму на дату оплати, Авіакомпанія має право нарахувати пеню, на суму, що не була сплачена за цим Договором, в розмірі подвійною ставки НБУ від затриманої суми за кожен день затримки платежів від того дня, коли така сума мала бути перерахована, і до дня фактичного надходження повної суми в банк на рахунок Авіакомпанії.

11. СУДОВІ РОЗГЛЯДИ

Агент не має права без письмової згоди Авіакомпанії порушувати судові розгляди від імені Авіакомпанії, врегульовувати, припиняти, переривати будь-яку справу чи судовий процес, або іншим чином упереджено впливати на інтереси Авіакомпанії, але зобов'язується приймати всі необхідні міри для захисту інтересів Авіакомпанії до отримання інструкцій. Агент зобов'язується негайно інформувати Авіакомпанію про порушення будь-яких судових розглядів відносно Агента та/або відносно Авіакомпанії.

Усі судові розглядання справ,- згідно чинному законодавству України.

12. КОНФІДЕНЦІЙНІСТЬ

Сторони домовляються про те, що цей Договір укладено на основі повної взаємної довіри і взаєморозуміння. Сторони домовляються зберігати інформацію в таємниці і не розкривати її третім особам. Для цілей цього Договору конфіденційна інформація має означати умови і термін дії цього Договору, а також усі звіти, рахунки (інвойси) та інша кореспонденція між Сторонами, що пов'язана з такою інформацією, навіть якщо така інформація не містить грифа «конфіденційно». До такої інформації також відносяться:

- Комерційна таємниця;

- Конфіденційна та інша власна інформація Сторони, включаючи минулі, теперішні чи майбутні дослідження, заходи з розвитку бізнесу чи відносини, фінансові процедури, технології виробничої діяльності, інші процеси і системи управління;
- Списки клієнтів;
- Інша інформація про клієнтів;
- Комп'ютерні технології і коди доступу, які були передані Авіакомпанією Агенту у зв'язку з цим Договором, незалежно від форм передачі - усної, письмової або на будь-якому носії: магнітному, електронному чи будь-якому іншому (надалі - «конфіденційна інформація»).

Обмеження і зобов'язання про нерозголошення Сторонами, які ведуть обмін конфіденційною інформацією, повинні зберігатися протягом 3 (трьох) років після закінчення дії цього Договору.

13. ФОРС-МАЖОР

13.1. Авіакомпанія і Агент звільняються від відповідальності за часткове чи повне невиконання обов'язків за цим Договором, що сталося внаслідок дії форс-мажорних обставин.

13.2. До форс-мажорних обставин відносяться: повені, землетруси, шторми, сповзання ґрунту, цунамі, метеорологічні умови, епідемії, епізоотії й інші стихійні явища природи, технічні проблеми або інші труднощі, що фактично загрожують або роблять неможливим безпечне виконання польоту, пожежі, вибухи, страйки, саботаж, локаут, і інші непередбачені зупинки на підприємствах сторін; оголошена чи неоголошена війна, у тому числі цивільна, революція, масові безладдя, піратство, законні чи незаконні дії органів державної влади чи управління і їх структурних підрозділів. Факти виникнення форс-мажорних обставин повинні бути підтверджені Торгово - промисловою палатою України чи іншим компетентним органом. У випадку відсутності такого підтвердження Сторона, яка знаходиться під впливом форс-мажорних обставин, позбавляється права посилатися на такі обставини

як на підставу звільнення від відповідальності за повне чи часткове невиконання своїх обов'язків за цим Договором.

13.3. Сторони повинні негайно з використанням найефективніших засобів зв'язку, але не пізніше 3 (трьох) днів, інформувати одна одну про настання і припинення форс-мажорних обставин у письмовому виді з зазначенням про характер обставин і передбачуваний термін виконання своїх обов'язків за договором. У разі відсутності такого повідомлення в зазначений строк Сторона, яка знаходилась під впливом форс - мажорних обставин , позбавляється права посилається на такі обставини як на підставу звільнення від відповідальності за повне чи часткове невиконання своїх зобов'язань за Договором.

13.4. Якщо форс-мажор триває понад 3 (три) місяці, то будь яка зі Сторін може припинити дію цього Договору. При цьому зобов'язання щодо платежів та відповідальність Сторін зберігаються і після розірвання цього Договору.

14. ЗМІНИ ТА ДОПОВНЕННЯ

14.1. Внесення змін та/або доповнень до цього Договору оформлюється письмово у вигляді додаткових угод, які підписуються та скріплюються печатками, за виключенням випадків, вказаних у пункті 10 (КОМУНІКАЦІЙНІ ВИТРАТИ). Зміни та/або доповнення вважаються такими, що вступили в силу, починаючи з вказаної в них дати.

14.2. У випадку зміни організаційно-правової форми, найменування або місця знаходження будь-якої зі Сторін, або зміни керівництва (особи, яка підписала Договір) Сторони зобов'язані письмово повідомляти про це один одного протягом 7 (семи) робочих днів і надати усі відповідні документи.

15. НАЗВИ СТАТЕЙ ТА РОЗШИРЕНЕ ТЛУМАЧЕННЯ

Розподіл цього Договору на статті, розділи, параграфи, підпункти і пункти, а також вставка назв здійснюється з метою зручності посилань і не повинно впливати на структуру чи тлумачення цього Договору.

16. ПОДІЛЬНІСТЬ

Недійсність будь-якого окремого положення цього Договору не впливає на

будь-які інші положення, при цьому Договір має тлумачитися так само, якби недійсне положення було пропущене.

17. ВИРІШЕННЯ СУПЕРЕЧОК

17.1. Сторони погоджуються вирішувати будь-які розбіжності і суперечки, що стосуються сфери значення, структури чи дії, виконання, припинення або недійсності цього Договору, або будь-яких інших питань, які в ньому містяться шляхом прямих переговорів.

17.2. Якщо спірне питання не буде урегульоване між Сторонами, то воно передається на розгляд до господарського суду згідно з чинним законодавством України.

18. ПОВІДОМЛЕННЯ

Якщо інше не вказано, повідомлення стороні у відповідності до вимог цього Договору необхідно надавати в письмовому вигляді і доставляти особисто кур'єром, відправляти поштою передплаченим рекомендованим листом або передавати факсом на адреси:

Авіакомпанії:

02154, м. Київ, вул. Старонаводницька, 13-Б, корпус 10/1

До уваги: Бондаря Андрія

т. +380 (44) 2230203

e-mail: UAA@UAA-AVIA.COM

Агенту:

01135, г. Київ, вул. Златоустовская 2/4, оф.20.

До уваги: Гринько Костянтина

т. (044) 490-49-12

e-mail: carqo@kiyavia.com

або на будь-яку іншу адресу, номер факсу або на адресу особи, яка вказана стороною. Будь-які повідомлення, які доставляються особисто або кур'єром,

вважаються доставленими з моменту фактичного отримання; за умови передачі факсом відправлення вважається отриманим протягом робочого дня (у юрисдикції отримувача), наступного після дня відправки факсимільного повідомлення.

19. ВІДМОВА ВІД ПРАВ

Нездійснення будь-якою стороною будь-яких прав, повноважень або засобів захисту за цим Договором або відстрочення їх застосування не будуть являти собою відмову від таких прав, повноважень чи засобів захисту. Таке невиконання або часткове невиконання Стороною права, повноваження або засобу захисту не повинно заважати наступному здійсненню будь-якого іншого права, повноваження чи засобу захисту.

20. ВИКОНАННЯ І РОЗІРВАННЯ

20.1. Цей Договір вступає в дію з 4 січня 2020 року за наступних умов:

- підписання Договору повноважними представниками Сторін.

20.2. Цей Договір діє протягом 12 місяців (надалі - «Строк»). Якщо жодна зі Сторін не направить іншій стороні не менш ніж за тридцять календарних днів письмове повідомлення про свій намір припинити дію цього Договору, термін дії Договору буде автоматично подовжений на кожні дванадцять календарних місяців з укладанням додаткової угоди.

20.3. Будь-яка зі Сторін має право розірвати цей Договір за наступних обставин:

- Одна із Сторін стає неспроможною чи банкрутом, здійснює поступку прав на користь кредиторів, або укладає будь-яку мирову угоду зі своїми кредиторами, або у випадку, коли будь-які судові розгляди будуть здійснюватися проти другої сторони згідно законодавства про
- банкрутство чи неспроможність, або у випадку розглядів з приводу призначення конкурсного керуючого або іншої посадової особи зі схожими повноваженнями.
- У випадку припинення діяльності однієї зі Сторін.

- У випадку здійснення однією зі Сторін порушення будь-яких суттєвих умов цього Договору, яке не було виправлено протягом 15 (п'ятнадцяти) днів з моменту отримання стороною, що здійснила порушення, повідомлення із зазначенням порушення і вимогою відшкодувати його іншій Стороні.

20.4. Будь-яка із Сторін має право розірвати цей договір без пояснення причин за умови надання попереднього письмового повідомлення в іншій стороні за 30 (тридцять) днів. При цьому жодна з сторін не має права вимагати від іншої жодних додаткових компенсацій і виплат, що не були оговорені пунктами цього Договору, в тому числі компенсації втраченої вигоди.

20.5. У випадку розірвання цього Договору на основі пунктів 20.1-20.4 таке розірвання не вплине на попередні права, претензії чи зобов'язання Сторін, створені чи прийняті до моменту розірвання.

20.6. Протягом 14 (чотирнадцяти) днів з моменту розірвання цього Договору або протягом більшого терміну, встановленого Авіакомпанією, Агент зобов'язаний повернути Авіакомпанії чи її призначеному представнику усі документи, включаючи невикористаний сток номерів авіа накладних та інше майно Авіакомпанії.

21. ЄДИНИЙ ДОГОВІР

Цей Договір (включаючи додатки) являє собою єдиний договір між Сторонами щодо його предмета і замінює усі попередні договори, домовленості і переговори, письмові та усні, між сторонами стосовно предмета цього договору. Цей договір ті його положення не призначені для надання будь-яких прав або засобів захисту третім особам.

22. ПОШТОВІ ТА БАНКІВСЬКІ РЕКВІЗИТИ СТОРІН

АГЕНТ:
ТОВАРИСТВО З ОБМЕЖЕНОЮ
ВІДПОВІДАЛЬНІСТЮ «КИЙ АВІА КАРГО»
Юридична адреса: -01054, м. Київ, ул.
Дмитриевская 1, оф. 312
Фактична адреса: -01135, м. Київ, ул.
Златоустовская 2/4, оф.20.
Тел.: - (044) 490-49-12
e-mail: -cargo@kiyavia.com
р/р26003301000536 в ПАО ВТБ Банк г.Київ
МФО 321767
КодЄДРПОУ: 31957289
Індивідуальний податковий номер 319572826593

АВІАКОМПАНІЯ:
АВІАКОМПАНІЯ «УКРАЇНА-АЕРОАЛЬЯНС»
Юридична адреса:02154,м.Київ, Дніпровський район,
ПРОСПЕКТ ВОЗЗ'ЄДНАННЯ, будинок 21, ЛІТЕРА
А,приміщення №8
Фактична адреса:м. Київ, вул. Старонаводницька, 13-
Б, корпус 10/1
Тел.: +380 (44) 2230203
e-mail: UAA@UAA-AVIA.COM
р/р26004462824
в ПАТ «Райффайзен Банк Аваль», м.Київ
МФО 380805
КодЄДРПОУ26550092

Цей Договір складено в Києві, Україна, українською мовою в двох екземплярах по одному для кожної сторони, які мають однакову юридичну силу.

Підписано від імені **АГЕНТА**

Директор

Гринько Костянтин Васильович

«4»січня 2020р.

Підписано від імені

АВІАКОМПАНІЇ

Директор Авіакомпанії

Бондар Андрій Володимирович

«4» січня 2020 р.

Цей договір складений авіакомпанією «Україна-АероАльянс». У договорі більше йдеться про обов'язки агента та його відповідальність при спільній діяльності з авіакомпанією. А також, з договору видно, що обов'язки та відповідальність авіакомпанії нижчі від агента.

ВИСНОВКИ

КАФЕДРА ОАРП				НАУ. 20. 07. 31. 002 ПЗ			
Виконала	Мухіна А.С			ВИСНОВКИ	Літера	Арк.	Аркушів
Керівник	Соловйова О.О.				Д	93	5
Консульт.	Соловйова О.О.				ФТМЛ 275 ОР-204М		
Н. контр.	Герасименко І.М.						
Зав. каф.	Разумова К.М.						

У роботі було запропоновано перевезення медичної допомоги рейсом Київ – Дамаск повітряним судном Ан-12БК.

У теоретичній частині описана діяльність України у Організації Об'єднаних Націй, проведено аналіз надзвичайних подій у світі за 2018-2019 роки та наведено статистику стихійних лих за 2014-2018 роки. Також описані теоретичні основи діяльності компаній на ринку продажів транспортних послуг.

У аналітичній частині описана діяльність ТОВ «Кий Авіа КАРГО»: етапи доставки вантажів ТОВ «Кий Авіа КАРГО» авіаційним транспортом, види діяльності ТОВ «Кий Авіа КАРГО» у відсотковому співвідношенні, кількість перевезених тон за останні п'ять років. Також наведені статистичні дані агента з перевезень, зокрема доходи, прибутки та витрати за останні п'ять років, за отриманими результатами побудовані графіки.

У проектній частині наведено Договір «Про призначення агента з продажу вантажних перевезень», коротко описана діяльність авіакомпанії «Україна-АероАльянс» та наведена структурна схема учасників чартерного перевезення медичних вантажів.

Також було проведено розрахунок собівартості та вартості виконання рейсу Київ – Дамаск на повітряному судні Ан-12БК, розраховано доходи та витрати при дванадцяти перевезеннях за рік, тобто по одному перевезенні за місяць.

Організація Об'єднаних Націй є глобальною, універсальною, багатофункціональною, міждержавною організацією. Членами ООН можуть стати миролюбні держави, які беруть на себе зобов'язання згідно зі статутом ООН. Нові члени приймаються рішенням Генеральної Асамблеї за рекомендацією Ради Безпеки. Офіційними мовами в ООН прийняті: англійська, російська, іспанська, французька, китайська, арабська; робочими мовами, що вживаються в повсякденній роботі, є англійська і французька. ООН своєчасно реагує на політичні й економічні зрушення, що відбуваються у світі. Діяльність ООН супроводжується значними витратами коштів, тому

для підтримки функціонування Організація утворює відповідні фонди й щороку затверджує бюджет. Внесок кожної країни відповідає її економічній могутності. Основною метою ООН є підтримка міжнародного миру й безпеки, розвиток дружніх відносин між націями та забезпечення міжнародного співробітництва по вирішенню міжнародних економічних, соціальних, культурних і гуманітарних проблем.

Україна активно задіяна у всіх напрямках діяльності ООН, найважливішими з яких є підтримання міжнародного миру та безпеки, розвиток співробітництва у вирішенні проблем соціально-економічного та гуманітарного характеру, забезпечення прав людини. Також Україна приєдналася до глобальної антитерористичної коаліції, є учасницею більшості універсальних міжнародних договорів, задіяна в роботі Європейської економічної комісії ООН (ЄЕК ООН), яка спрямована на зміцнення регіонального співробітництва у сфері енергетики, транспорту, екології, економічної інтеграції. Україна ефективно взаємодіє зі спеціалізованими установами ООН з багатьох питань глобального порядку денного, включаючи боротьбу з бідністю, охорону навколишнього середовища, вдосконалення системи охорони здоров'я.

У 2018 році Україна відправила гуманітарну допомогу трьом великим країнам Африки. Допомогу виділили Демократичній Республіці Конго, Судану і Ємену. Метою цієї гуманітарної допомоги було: подолання голоду у цих державах, а також наслідків війни у Ємені, яка триває з 2014 року.

Також Україна направляла гуманітарну допомогу у 2018 році на початку листопада до Індонезії.

Україна бере участь від місії ООН у перевезенні гуманітарних вантажів, переносних електростанцій, спеціалістів (медиків, психологів, вчителів, спеціалістів у сільськогосподарській діяльності та тваринництві, ветеринарів, геологів). Наша країна здійснює медичну евакуацію постраждалих та хворих, виконує розвідувальні роботи. Найчастіше це допомога таким країнам

Африки як: Судан, Південний Судан, Демократична Республіка Конго, Малі, Сомалі, Кот-Д'Івуар, Гана, Джібуті.

«КИЙ АВІА КАРГО» – прямий агент з продажу авіап перевезень вантажу практично усіх національних та іноземних авіакомпаній, які здійснюють рейси з України. Розгалужена по всьому світу партнерська мережа надає змогу розробляти найкоротший та найбільш вигідний маршрут, і пропонувати оптимальний тариф для транспортування вантажу клієнтам.

Автомобільний парк «Кий Авіа КАРГО» складається з чотирьох автомобілів це:

- один Fiat Ducato вантажопідйомністю до 2 тон;
- один Renault Master вантажопідйомністю до 2 тон;
- два Fiat Doblo вантажопідйомністю 0,5 тон.

Ці автомобілі підприємство застосовує тільки для перевезень на території України.

Основними видами діяльності «Кий Авіа КАРГО» є: авіаційні перевезення, брокерські послуги, морські контейнерні перевезення та автомобільні перевезення.

Товариство працює над підвищенням ефективності своєї діяльності, про це говорить різноманітність перевезень та послуг які виконує ТОВ «Кий Авіа КАРГО».

ТОВ «Кий Авіа КАРГО» виконує такі функції:

- Авіаційні перевезення;
- Автомобільні перевезення;
- Морські контейнерні перевезення;
- Транспортування творів культури і мистецтва, історичних цінностей і предметів культу;
- Перевезення особистих речей, організація переїздів;
- Перевезення особистих речей за кордон.

Основними напрямками авіаційних вантажоперевезень «Кий Авіа КАРГО» є: Середня Азія, Закавказзя, СНД, Країни Східної Азії, Індія, Китай, Тайвань, Гонконг, Японія, Сінгапур і багато інших.

ТОВ «Кий Авіа» співпрацює з такими компаніями:

- Авіакомпанія «Дойче Люфтганза Акцієнгезеллишафт»;
- ТОВ «ДТЕК СЕРВІС»;
- ООО «Медіа Група Україна»;
- Європейський банк реконструкції та розвитку (ЄБРР);
- ТОВ «НЕСТЛЕ Україна»;
- Авіакомпанія «Міжнародні Авіалінії України», та багато інших.

У роботі запропоновано перевезення вантажів медичної допомоги чартерним рейсом та проведено розрахунок показників виконання чартерного рейсу на маршруті Київ-Дамаск повітряним судном Ан-12БК. У процесі розрахунків отримано такі результати:

- Рейсова швидкість польоту становить 474,6 км/год.
- Тривалість льотного часу становить 4 год. 6 хв.
- Рейсові витрати палива складають 9,77 т.
- Вартість льотної години по АСМІ становить 7958,25 дол./год.
- Рейсові витрати становлять 42 599,7 дол. США.
- Розмір плати становить 1068 дол. США.
- Розмір плати за послуги з ОПР на підході та в районі аеродрому становить 499,82 дол. США.
- Загальна сума аеронавігаційних зборів на маршруті становить 1567,82 дол. США.
- Збір на зліт-посадку ПС Ан-12БК для міжнародних сполучень в аеропорту міста Бориспіль становить: 630 дол. США.
- Розрахунок витрат на рейсі Київ–Дамаск, не включаючи аеропортових зборів за обслуговування вантажів, становить 44797,52 дол. США.

У кінці роботи визначено що чартерний рейс Київ – Дамаск є прибутковим.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Транспортно-експедиторська діяльність: Навч. посібник /В. М. Запара, С. М. Продащук, А. Л. Кравець та ін. – Харків: Укр. ДУЗТ, 2017. – 214 с., рис. 12, табл. 5.
2. Конспект лекцій з дисципліни «Транспортно-експедиторська діяльність» для студентів 5 курсу денної та 6 курсу заочної форм навчання спеціальностей 7.07010102, 8.07010102 – Організація перевезень і управління на транспорті (за видами транспорту)) / Ю. О. Давідч, Г. І. Фалецька ; Харків. нац. ун-т міськ. госп-ва ім. О. М. Бекетова. – Харків : ХНУМГ ім. О. М. Бекетова, 2017. – 26 с.
3. Міжнародні організації: Навчальний посібник / За редакцією Ю. Г. Козака, В. В. Ковалевського. – Київ: ЦУЛ, 2003. – 288 с.
4. «Офіційний сайт Державної авіаційної служби України». [Електронний ресурс]. – Режим доступу:<https://avia.gov.ua>.
5. «Офіційний сайт ТОВ «Кий Авіа КАРГО». [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.cargo-ukraine.com/uk/pro-nas/>.
6. «Офіційний сайт Організації Об'єднаних Націй». [Електронний ресурс]. – Режим доступу:<http://www.un.org/ru/index.html> .
7. «Офіційний сайт авіакомпанії «Україна-АероАльянс». [Електронний ресурс]. – Режим доступу:<http://www.uaa-avia.com/ru/about.html>.
8. «Офіційний сайт Асоціації Міжнародних Експедиторів України: «Кий Авіа КАРГО». [Електронний ресурс]. – Режим доступу:<https://www.ameu.org.ua/members/active-members/item/63-kij-avia-kargo>.
9. «Магістерська дисертація на тему: «Удосконалення міжнародних перевезень вантажів». [Електронний ресурс]. – Режим доступу:https://ela.kpi.ua/bitstream/123456789/24993/1/Нажанец_magistr.pdf .

10. «Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України». [Електронний ресурс]. – Режим доступу:<https://mtu.gov.ua/timeline/Aviatransport.html>.
11. «Ан-12БК / Военно-транспортный самолет». [Електронний ресурс]. – Режим доступу:<https://www.aviaport.ru/directory/aviation/an12bk/>.
12. «Самолет Ан-12: история создания и обзор летно-технических характеристик». [Електронний ресурс]. – Режим доступу:<https://militaryarms.ru/voennaya-texnika/aviaciya/an-12/>.
13. «Угода між Урядом України та Організацією Об'єднаних Націй про заснування Представництва Організації Об'єднаних Націй». [Електронний ресурс]. – Режим доступу:https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_c36.
14. «Організація Об'єднаних Націй (ООН): напрямки діяльності, органи та структура». [Електронний ресурс]. – Режим доступу:<http://ru.osvita.ua/vnz/reports/law/9859/>.
15. «Участь України в Організації Об'єднаних Націй». [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://library.if.ua/book/10/1062.html>.
16. Співробітництво з ООН. Спільна робота ДСНС України з організаціями системи ООН». [Електронний ресурс]. – Режим доступу:<https://www.dsns.gov.ua/ua/OON.html>.
17. «Діяльність України в Організації Об'єднаних Націй». [Електронний ресурс]. – Режим доступу:<https://mfa.gov.ua/ua/about-ukraine/international-organizations/uno>.
18. «Найстрашніші стихійні лиха за всю історію людства». [Електронний ресурс]. – Режим доступу:<https://ukr.media/world/358119/>.
19. «Стихійні лиха, що сколихнули світ у 2018 році: нищівні пожежі, землетруси, повені». [Електронний ресурс]. – Режим доступу:https://24tv.ua/stihiyni_liha_shho_skolihnuli_svit_u_2018_rotsi_nishhivn_i_pozhezhi_zemletrusi_poveni_n1081405.
20. «Транспортно-експедиторська діяльність». [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://ips.ligazakon.net/document/DG050490>.

21. «Транспортно-експедиторські послуги в Україні». [Електронний ресурс]. – Режим доступу:<http://www.visnuk.com.ua/ua/pubs/id/6738>.
22. «Організація транспортно-експедиційних послуг в системі логістичного обслуговування». [Електронний ресурс]. – Режим доступу:<https://studfile.net/preview/5386718/page:5/>.
23. «Транспортні послуги на світовому ринку послуг». [Електронний ресурс]. – Режим доступу:<https://library.if.ua/book/54/3962.html>.
24. «Транспортно-експедиційне обслуговування. Договір транспортного експедирування». [Електронний ресурс]. – Режим доступу:http://www.adhdportal.com/book_815_chapter_13_6_Transportno-ekspedijjne_obsługovuvannja_Dogovrtransportnogo_ekspediruvannja.html.