

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
Факультет транспорту, менеджменту і логістики
Кафедра логістики

ЗАТВЕРДЖУЮ
В.о. завідувача кафедри логістики
Світлана СМЕРІЧЕВСЬКА
(підпис, власне ім'я та прізвище)
«_____» _____ 2024 р.

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА
(ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА)
ЗДОБУВАЧА ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ
«БАКАЛАВР»

ТЕМА: **«Організація транспортування цінних вантажів»**

зі спеціальності _____ 073 «Менеджмент»
(шифр і назва)
освітньо-професійна програма _____ «Логістика»
(шифр і назва)
форма навчання _____ денна

Здобувач: Дайнеко Андрій Максимович
(прізвище, ім'я та по батькові) (підпис, дата)

Науковий керівник: Сівашенко Тетяна Володимирівна
(прізвище, ім'я та по батькові) (підпис, дата)

Нормоконтролер: Сівашенко Тетяна Володимирівна
(прізвище, ім'я та по батькові) (підпис, дата)

*Засвідчую, що у цій кваліфікаційній роботі
немає запозичень з праць інших авторів
без відповідних посилань*

_____ Дайнеко Андрій
(підпис) (власне ім'я та прізвище здобувача)

Київ 2024

НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
Факультет транспорту, менеджменту і логістики

Кафедра логістики

Освітнього ступеня

бакалавр

Форма навчання

денна

Спеціальність

073 «Менеджмент»

(шифр. найменування)

Освітньо-професійна програма

«Логістика»

(шифр. найменування)

ЗАТВЕРДЖУЮ

В.о. завідувача кафедри логістики

Світлана СМЕРІЧЕВСЬКА

(підпис, власне ім'я та прізвище)

«13» травня 2024 р.

ЗАВДАННЯ

НА ВИКОНАННЯ КВАЛІФІКАЦІЙНОЇ РОБОТИ ЗДОБУВАЧА

Дайнеко Андрія Максимовича

(прізвище, ім'я, по батькові)

1. Тема кваліфікаційної роботи: «Організація транспортування цінних вантажів»

затверджена наказом ректора від 24 квітня 2024 р. № 624/ст.

2. Термін виконання роботи: з 13.05.2024 р. до 16.06.2024 р.

3. Дата подання роботи на випускову кафедру 01.06.2024 р.

4. Вихідні дані до роботи: загальна та статистична інформація ТОВ «Едельвейс Сервіс Україна», виробничо-фінансові показники діяльності компанії, літературні джерела з управління перевезенням цінних вантажів, специфіки перевезення цінних вантажів, інтернет-джерела.

5. Зміст пояснювальної записки: теоретичні підходи до організації управління перевезеннями цінних вантажів; загальна характеристика компанії «Едельвейс Сервіс Україна»; аналіз виробничо-фінансових показників діяльності; аналіз організації перевезення вантажів; виявлення напрямків вдосконалення діяльності компанії; розробка рекомендацій щодо вдосконалення управління перевезеннями цінних вантажів; розрахунок ефекту від проектних пропозицій.

6. Перелік обов'язкового графічного матеріалу: таблиці, діаграми, графіки, схеми, що ілюструють теперішній стан проблеми та методи їх

вирішення.

7. Календарний план – графік

№ п/п	Завдання	Термін виконання	Відмітка про виконання
1	Вивчення та аналіз наукових статей, літературних джерел, нормативно-правової документації, підготовка першого варіанту вступу та теоретичного розділу	13.05.24-16.05.24	виконано
2	Збір статистичних даних, проведення хронометражу, виявлення, підготовка першого варіанту аналітичного розділу	17.05.24-20.05.24	виконано
3	Розробка проектних пропозицій та їх організаційно-економічне обґрунтування, підготовка першого варіанту проектного розподілу та висновків. Редагування перших варіантів кваліфікаційної роботи	21.05.24-26.05.24	виконано
4	Підготовка остаточного варіанта кваліфікаційної роботи, перевірка у нормоконтролера	27.05.24-29.05.24	виконано
5	Узгодження роботи з науковим керівником, одержання відгуку наукового керівника, отримання допуску до захисту, одержання внутрішньої та зовнішньої рецензій, довідки про успішність	30.05.24-31.05.24	виконано
6	Подання кваліфікаційної роботи на кафедру логістики	01.06.24	виконано

Здобувач _____
(підпис)

Керівник кваліфікаційної роботи _____
(підпис)

8. Консультанти з окремих розділів роботи:

Розділ	Консультант (посада, П.І.Б.)	Дата, підпис	
		Завдання видав	Завдання прийняв
Розділ 1	Доцент Сівашенко Т. В.	13.05.24	13.05.24
Розділ 2	Доцент Сівашенко Т. В.	17.05.24	17.05.24
Розділ 3	Доцент Сівашенко Т. В.	21.05.24	21.05.24

9. Дата видачі завдання «13» травня 2024 р.

Керівник кваліфікаційної роботи: _____ Сівашенко Тетяна _____
(підпис керівника) (власне ім'я та прізвище)

Завдання прийняв до виконання: _____ Дайнеко Андрій _____
(підпис керівника) (власне ім'я та прізвище)

РЕФЕРАТ

Загальний обсяг пояснювальної записки до кваліфікаційної роботи на тему «Організація транспортування цінних вантажів на прикладі ТОВ «Едельвейс Сервіс Україна» складає 64 сторінок та містить 10 рисунків, 8 таблиць, 51 використане джерело.

ЛОГІСТИЧНА ДІЯЛЬНІСТЬ, ЦІННІ ВАНТАЖІ, ОРГАНІЗАЦІЯ ТРАНСПОРТУВАННЯ, ЗАХИСТ ВАНТАЖІВ, БЕЗПЕКА ПЕРЕВЕЗЕНЬ

У кваліфікаційній роботі досліджено систему транспортування цінних вантажів. Визначено недоліки логістичної системи транспортування цінних вантажів ТОВ «Едельвейс Сервіс Україна».

На основі проведеного аналізу було запропоновано напрями удосконалення системи транспортування цінних вантажів ТОВ «Едельвейс Сервіс Україна».

У результаті розрахунку економічного ефекту запропонованих заходів, після якісної та кількісної оцінки ризиків, були виявлені ринкові показники, які негативно впливають на якість експедиторських послуг в Україні. Виходячи з виявлених проблем, пропонуються заходи щодо підвищення якості техніко-економічних обґрунтувань та ефективності роботи складів для поліпшення доставки вантажів в Україну при мультимодальних перевезеннях.

Розраховано вартість вантажоперевезень новим транспортним коридором для компанії, впровадивши передові технології, що застосовуються в сфері міжнародної доставки вантажів. Визначено найдешевшу доставку вантажу з Китаю в Україну через Польщу залізничним транспортом, вартість доставки - 675 доларів США, транзитний час доставки вантажу до дверей одержувача України.

ABSTRACT

The total volume of the explanatory note to the qualification work on the topic “Transportation of valuable goods on the example of Edelweiss Service Ukraine LLC” is 64 pages and contains 10 figures, 8 tables, 51 references.

LOGISTICS ACTIVITIES, VALUABLE GOODS, ORGANIZATION OF TRANSPORTATION, CARGO PROTECTION, TRANSPORTATION SAFETY

The qualification work investigates the system of transportation of valuable goods. The shortcomings of the logistics system for the transportation of valuable goods at Edelweiss Service Ukraine LLC are identified.

On the basis of the analysis, the directions of improvement of the system of transportation of valuable goods of “Edelweiss Service Ukraine” LLC were proposed.

As a result of calculating the economic effect of the proposed measures, after qualitative and quantitative risk assessment, market indicators that negatively affect the quality of forwarding services in Ukraine were identified. Based on the identified problems, measures are proposed to improve the quality of feasibility studies and the efficiency of warehouses to improve the delivery of goods to Ukraine in multimodal transportation.

The cost of cargo transportation through the new transport corridor for the company is calculated, introducing advanced technologies used in the field of international cargo delivery. The cheapest delivery of cargo from China to Ukraine via Poland by rail was determined, with a delivery cost of USD 675 and a transit time of cargo delivery to the door of the Ukrainian recipient.

ЗМІСТ

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ.....	7
ВСТУП	8
РОЗДІЛ 1 ОСОБЛИВОСТІ МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЦІННИХ ВАНТАЖІВ.....	12
1.1 Стан перевезень вантажів в мультимодальному сполученні.....	12
1.2 Аналіз ринку перевезень у мультимодальному сполученні в Україну....	17
1.3 Особливості організації транспортування цінних вантажів	27
РОЗДІЛ 2 АНАЛІЗ ЛОГІСТИЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ТОВ «ЕДЕЛЬВЕЙС СЕРВІС УКРАЇНА»	33
2.1 Організаційно-економічний аналіз діяльності підприємства.....	33
2.2 Аналіз процесу перевезення цінних вантажів в ТОВ "Едельвейс Сервіс Україна"	38
2.3 Аналіз виробничо-фінансових показників діяльності компанії.....	41
2.4 Аналіз організації логістичних бізнес-процесів, ідентифікація «вузьких місць».....	45
РОЗДІЛ 3 НАПРЯМИ УДОСКОНАЛЕННЯ ПРОЦЕСУ ТРАНСПОРТУВАННЯ ЦІННИХ ВАНТАЖІВ ТОВ «ЕДЕЛЬВЕЙС СЕРВІС УКРАЇНА»	49
3.1 Шляхи удосконалення логістичної діяльності підприємства.....	49
3.2 Розрахунок впровадження нового ланцюга постачання цінних вантажів для виробництва дронів.....	50
ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ	60
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	62

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ

ТЕО – транспортно-експедиторське обслуговування;

Мультимодальні вантажні перевезення – змішані або здійснювані як мінімум двома різними видами транспорту з укладенням 2 договорів передбачають комбінацію різних видів транспорту (наземного, водного, повітряного);

TEU – двадцятифутовий еквівалент, умовна одиниця вимірювання місткості вантажних транспортних засобів;

ТМТМ – Транскаспійський міжнародний транспортний маршрут;

EDI – системи електронного обміну даними для забезпечення моніторингу переміщення вантажів;

UMZL – європейська угода про міжнародну залізничну магістраль;

ULCP/AGTC – європейська угода про важливі лінії міжнародних комбінованих перевезень та пов'язані з ними об'єкти;

ЮНКТАД – конференції Організації Об'єднаних Націй з торгівлі та розвитку мультимодальних перевезень.

ВСТУП

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

Вантажний транспорт — галузь виробничої інфраструктури. Не виробляючи безпосередньо матеріальної продукції, вантажний транспорт є четвертою галуззю матеріального виробництва після видобувної, переробної промисловості і сільського господарства. Жодна з названих трьох основних галузей матеріального виробництва не здатна функціонувати без транспортного забезпечення. Продукт тільки тоді готовий до споживання, коли він доставлений до споживача.

Сучасні міста з розвинутою промисловістю, наявністю різних адміністративних, суспільних, культурних і навчальних закладів мають свої специфічні транспортні проблеми. Потреби у переміщенні вантажів постійно зростають. На сьогоднішній день є недостатня кількість терміналів мультимодальних перевезень та їх недосконале нормативно-правове регулювання. Державна підтримка мультимодальних перевезень цінних вантажів та розбудови об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури незначна, а наявні обмеження ринку перевезень та відсутній інвестиційно сприятливий клімат гальмують їхній розвиток.

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

України, 80% контейнерів перевозиться автомобільним транспортом. Досвід країн, які є експортно орієнтованими та вступили в ЄС, показав істотне зростання контейнеризації перевезень.

В той час, як середній рівень контейнеризації в ЄС становить 45%, галузь контейнерних перевезень в Україні знаходиться на початковому етапі розвитку і становить менше 1%. Економіка України довгий час була спрямована на роботу з країнами СНД, і, як наслідок, у нас майже відсутня необхідна інфраструктура контейнерних перевезень.

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

Предметом дослідження є система перевезень цінних вантажів.

Мета дослідження є проведення аналізу та розробка проектних пропозицій для поліпшення системи перевезень цінних вантажів ТОВ «Едельвейс Сервіс Україна».

Для досягнення мети поставлено наступні завдання:

- дослідити стан перевезень вантажів в мультимодальному сполученні;
- здійснити аналіз ринку перевезень у мультимодальному сполученні в Україну;
- визначити особливості організації транспортування цінних вантажів;
- здійснити організаційно-економічний аналіз діяльності підприємства;
- провести аналіз процесу перевезення цінних вантажів в ТОВ "Едельвейс Сервіс Україна";
- здійснити аналіз виробничо-фінансових показників діяльності компанії;
- провести аналіз організації логістичних бізнес-процесів,

ідентифікація «вузьких місць»;

– визначити шляхи удосконалення логістичної діяльності підприємства;

– здійснити розрахунок впровадження нового ланцюга постачання цінних вантажів для виробництва дронів .

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

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

Аналітична частина дипломної роботи присвячена проведенню аналізу виробничих і фінансових показників діяльності ТОВ «Едельвейс Сервіс Україна»

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

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

Якість надання послуг є одним з найважливіших засобів конкурентної боротьби, завоювання й утримання позицій на ринку. Тому ТЕО приділяють особливу увагу забезпеченню високої якості продукції, встановлюючи

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

РОЗДІЛ 1

ОСОБЛИВОСТІ МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЦІННИХ ВАНТАЖІВ

1.1 Стан перевезень вантажів в мультимодальному сполученні

Розвиток мультимодальних (комбінованих) перевезень є перспективним напрямком розвитку транспортної системи України. Це дозволить значно збільшити обсяги перевезень по її території за участю державних транспортних компаній, сприятиме підвищенню конкурентоспроможності країни на світовому ринку транспортних послуг, розвитку мережі існуючих транспортних коридорів та інтеграції транспортної інфраструктури України у світову транспортну систему [29].

Мультимодальні (змішані або здійснювані як мінімум 1 різними видами транспорту з укладенням 2 договорів) вантажні перевезення передбачають комбінацію різних видів транспорту (наземного, водного, повітряного). Це повинно відповідати як наявності транспортних потужностей, так і часу транспортування. При перевезенні вантажів через кордон використовується концепція "інтермодальних" перевезень. В Україні найбільш активно використовуються мультимодальні вантажні перевезення автомобільним, залізничним і морським транспортом. Поступово поширюється практика залучення повітряних суден до перевезень цих вантажів[4]

Сьогодні пріоритетним завданням для України є реалізація свого транспортного потенціалу та створення транзитного транспортного мосту, що з'єднує країни Європи, Азії та Сходу. До галузей, які найбільше залежать від транспорту, належать Сільське господарство, металургійне виробництво, вугільна промисловість, видобуток нафти і газу, Роздрібна торгівля, зв'язок і поштові послуги, а також оборона. Транспортно-логістичні технології

низького рівня і мультимодальні перевезення знижують конкурентоспроможність транспортного середовища [1].

Основними причинами, які перешкоджають розвитку мультимодальних перевезень в Україні, є:

- недосконалість нормативно-правової бази та правового регулювання проблеми мультимодальних перевезень;
- низький рівень надання транспортних послуг;
- відсутність системного підходу до розвитку всіх видів транспорту;
- недостатній рівень конкуренції на ринку транспортних послуг;
- неефективне впровадження систем контролю якості та контролю відповідності вимогам;
- високий рівень зносу основних фондів;
- недостатня кількість транспортних засобів;
- скорочення традиційного транзитного вантажопотоку;
- відсутність комплексного підходу до розвитку мультимодальних перевезень, низький рівень контейнеризації;
- недостатній рівень впровадження інтегрованих інформаційних систем для пасажирів і вантажовласників;
- недостатній рівень координації та планування видів транспорту, відсутність розвинених мереж транспортно-логістичних центрів і лабораторій мультимодальних операторів;
- низький рівень впровадження сучасних технологій та реалізації інноваційної політики у сфері транспорту;
- низький рівень впровадження енергозберігаючих технологій;
- тенденція до зниження ефективності використання пропускної здатності залізничної інфраструктури;
- відсутність ефективної системи габаритно-вагового контролю та належного рівня відповідальності за порушення вимог габаритно-вагового контролю;

– недостатні рівні і невідповідності глибини залягання деяких ділянок внутрішніх водних шляхів окремим морським портам і паспортним характеристикам;

– низька економічна привабливість використання українського прапора судновласниками;

– неоптимальна структура парку автобусів і вантажних автомобілів;

– недостовірні статистика автомобільних перевезень;

– розрив між рівнем розвитку портових потужностей з обробки вантажів та залізничної інфраструктури;

– високий ризик, який несуть мультимодальні оператори при організації таких перевезень на великі відстані, включаючи два або більше види транспорту, наприклад, автотранспорт.

Для подолання існуючих проблем можна запропонувати кілька заходів, як показано на рис. 1.1.



Рисунок 1.1 – Напрями розвитку мультимодальних перевезень [13]

Мультимодальні перевезення в Україні не отримали необхідного розвитку з ряду причин:

Недосконалість нормативно-правового регулювання питань мультимодальних перевезень, невизначеність стратегічної основи їх розвитку. Таким чином, у транспортній стратегії України на період до 2020 року (затвердженій розпорядженням Кабінету Міністрів від 20.10.2010 № 2174-р) Питання розвитку мультимодальних перевезень у країні не змогло знайти належного висвітлення. В авіаційному кодексі України від 2011-5-19 [19] немає згадки про взаємодію різних видів транспорту.

Дисбаланс між рівнем розвитку потужностей з обробки вантажів у порту та прилеглою залізничною інфраструктурою стримує розвиток контейнерних та контрейлерних перевезень.

Високий ризик мультимодальних операторів при організації мультимодальних перевезень на великі відстані, включаючи 2 і більше види транспорту. Проблема тут полягає в тому, що експедитори (оператори) повинні нести відповідальність за дії третіх осіб при міжнародних перевезеннях, брати на себе високі ризики і забезпечувати комунікацію і синергію в рамках мережі розподільних центрів в міжнародних транспортних коридорах. - Відсутність розвиненої мережі транспортно-логістичних центрів в Україні, а також інституту мультимодальних (логістичних) операторів. Зараз створюється транспортно-логістична мережа.

Достатнє володіння кількома іноземними мовами, знання національного та міжнародного права, практичний досвід використання деталей переговорного процесу для укладення та реалізації контрактів, ефективні методи контролю переміщення товарів на великі відстані з використанням двох або більше видів транспорту в країнах-партнерах, ведення справ в режимі реального часу (онлайн). судових розглядів і міжнародних арбітражних угод [26].

Відсутність мережі представництв національних експедиторських компаній за кордоном забезпечить високий ступінь координації дій всіх учасників вантажних перевезень та захист інтересів держав за межами України. Подолання цих проблем і розвиток мультимодальних перевезень є

одним з пріоритетів "національної транспортної стратегії України на період до 2030 року", проект якої був представлений Міністерством інфраструктури України в 2017 році [13].

Стратегія, зокрема, передбачає наступні кроки:

- збільшення частки контейнерних і контрейлерних перевезень, широке впровадження мультимодальних і інтермодальних інтермодальних технологій в транспортний процес, як частини ланцюжка поставок;

- удосконалення технології організації мультимодальних перевезень, зокрема шляхом формування мультимодальних транспортно-логістичних систем та відповідних інфраструктурних комплексів (портові комплекси, розподільні центри, "сухі" порти, перевалочні комплекси);

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

- стимулювати розвиток мультимодальних перевезень шляхом створення сприятливих умов для вантажовласників і перевізників, у тому числі на законодавчому рівні;

- створення мережі маршрутів для регулярних контейнерних і контрейлерних вантажних поїздів переважно на міжнародних рейсах.

Очікується, що в результаті цих кроків будуть досягнуті наступні цілі:

- входження українських портів в топ-100 найбільших контейнерних портів світу;

- збільшити перевезення контейнерів територією України у 2025 році до 100 млн TEU/на рік, а у 2030 році до 200 млн TEU/на рік;

- у 2025 році досягти рівня контейнеризації транспорту в 10%, в 2030 році - в 20%, в 2025 році-увійти в топ - 50, а в 2030 році-увійти в топ-20 світових рейтингів за індексом ефективності логістики.

1.2 Аналіз ринку перевезень у мультимодальному сполученні в Україну

Ринок мультимодальних перевезень, особливо контейнерних, є одним з найбільш динамічно розвиваються секторів економіки в світі.¹ починаючи з 80-х років ХХ століття контейнерні перевезення неухильно збільшувалися. Завдяки своєму географічному положенню та розвиненій транспортній інфраструктурі Україна має великий потенціал у розвитку мультимодальних перевезень, головним чином як транзитна країна в логістичному ланцюжку міжнародних перевезень, особливо при обміні товарами між Азією та Європою [21].

За оцінками Британського інституту транспортних проблем, транспортний коефіцієнт в Україні становить 3,75 (до 5), що є найвищим показником серед європейських країн.

На території України проходить 5 міжнародних транспортних коридорів, протяжність цих маршрутів становить близько 6,5 тис.км, з яких 3,5 тис. - залізничні колії. У 2020 році Україна взяла участь у роботі Координаційної ради з розвитку Транскаспійського міжнародного транспортного маршруту (ТМТМ) до Китаю в обхід Російської Федерації через Грузію, Азербайджан і Казахстан [30]. Водночас, обсяги перевезень територією України катастрофічно скоротилися.

У таблиці 1.1 представлена динаміка зміни транспортних потоків за рахунок різних видів транспорту (без урахування перевалки транспортних вантажів в трубопроводах і портах).

З аналізу, наведеного в таблиці 1.1 видно, що після економічної кризи 2008-2009 років, коли обсяг перевезень скоротився в 2 рази, Україна так і не змогла повернути собі втрачені позиції. Крім того, транспортні перевезення щорічно скорочувалися на 10-15%, в основному за рахунок залізничного транспорту. Однією з причин такого стану, безумовно, є загальна політична та

економічна ситуація в країні (військовий конфлікт, транспортна блокада з боку України, загальна економічна криза в країні тощо). [9].

Таблиця 1.1 – Обсяги транзитних перевезень, млн. т

Рік	Залізничні	Автомобільні	Морські	Разом
2017	44,5	4,6	3,7	52,8
2018	48,7	5	3,9	57,6
2019	40,9	4,9	1,6	47,4
2020	33	5,6	1,5	40,1
2021	29,4	5,9	0,8	36,1
2022	22,1	5,2	1,8	29,1
2023	16,9	4,9	2,4	24,2

Джерело: сформовано автором на основі [36]

Однак, особливо на ринку мультимодальних перевезень, існує безліч інших негативних факторів, які заважають нашій державі повною мірою і ефективно використовувати свій транспортний потенціал.

Ці проблеми обумовлені як чисто технічними аспектами (знос транспортної інфраструктури і транспортних засобів, недостатня пропускна здатність основних транспортних маршрутів, нерозвиненість мультимодальних терміналів на національному та прикордонному рівнях, відмінності в ширині від європейської залізничної системи тощо), так і законодавчими (високий рівень портових зборів, бюрократія і надмірна регламентація митних процедур, відсутність гнучкої тарифної політики для перевізників тощо).

В останні роки спостерігається стійка тенденція до глобалізації світового ринку товарів і послуг. Це призводить до необхідності використання ефективних технологій транспортування продукції від виробників до споживачів. Найбільш поширеною з таких технологій є технологія мультимодальних перевезень. У більшості випадків мультимодальні перевезення передбачають перевезення вантажів в універсальному контейнері.

Контейнеризація вантажів дозволяє скоротити терміни доставки

вантажів, зменшити втрати вантажу при транспортуванні, знизити витрати на логістику і в цілому підвищити ефективність транспортного процесу. Універсальність і економічність контейнерних перевезень, а також широкий асортимент товарів, доступних в даний час в контейнерах, привели до значного зростання популярності цього виду доставки вантажів[7].

Світовий ринок мультимодальних перевезень активно розвивається, і обсяг вантажоперевезень між Азією і Європою, зокрема, збільшується з кожним роком. У цій ситуації особливо актуальним є питання розвитку та ефективного використання транспортабельності України, яка, завдяки своєму географічному положенню та розвиненій транспортній системі, є важливим транспортним мостом на шляху між азіатськими країнами та Європейським союзом. Таким чином, одним із стратегічних напрямків "національної транспортної стратегії України до 2030 року" є розвиток ефективної конкурентоспроможної державної мультимодальної транспортної системи, а також розвиток національної транспортної системи для користувача.

За допомогою мультимодальних перевезень можна перевозити вантажі на великі відстані декількома транспортними компаніями з різними представництвами цих компаній. Транспортні компанії доставляють вантажі в Україну з будь-якої точки світу. Недоліками даного виду перевезень є формування декількох комплектів супровідних документів, складна організація перевезення і високі матеріальні витрати.

Відносини у сфері мультимодальних перевезень регулюються законодавством України, міжнародними договорами та іншими нормативно-правовими актами. Державне регулювання мультимодальних перевезень здійснюється Кабінетом Міністрів України, центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізацію державної політики у сфері транспорту, та іншими центральними органами виконавчої влади в межах своїх повноважень:

– забезпечити реалізацію єдиної політики щодо формування ринку послуг у сфері мультимодальних перевезень, шляхом реалізації єдиної

економічної, інвестиційної, науково-технічної та інноваційної політики;

- стимулювання конкуренції, створення рівних можливостей для суб'єктів у сфері мультимодальних перевезень, підтримка у залученні інвестицій у розвиток мультимодальних перевезень;

- сприяння міжнародному співробітництву в області мультимодальних перевезень;

- захист економічних і законних інтересів суб'єктів підприємництва у сфері мультимодальних перевезень;

- сприяння розвитку інтегрованої транспортної, транспортно-логістичної інфраструктури;

- створення умов для зниження впливу шкідливих речовин на навколишнє середовище і підвищення безпеки перевезень.

Державна підтримка мультимодальних перевезень формується і реалізується відповідно до Національної програми економічного розвитку в галузі транспорту, що передбачає:

- розвиток транспортно-логістичної інфраструктури для мультимодальних перевезень;

- розвиток сектору мультимодальних перевезень та створення умов для залучення інвестицій;

- запровадження податкових пільг та спеціальних систем оподаткування для транспортних операторів;

- надання державних субсидій та субвенцій на будівництво та розміщення терміналів мультимодальних перевезень,

- організація та здійснення мультимодальних перевезень;

- створення умов для розвитку державно-приватного партнерства;

- створення умов для зростання транзитних перевезень і залучення додаткових вантажопотоків;

- удосконалення механізму державного контролю за мультимодальними перевезеннями при перетині кордону України;

- створення рівних умов на ринку мультимодальних перевезень та

недопущення дискримінації учасників ринку.

Функціональність мультимодальної системи заснована на наступних принципах:

- єдиний комерційний та правовий режим;
- комплексні рішення фінансових та економічних аспектів функціонування системи;
- використання системи електронного обміну даними (EDI) для забезпечення моніторингу переміщення вантажів, передачі інформації та комунікації;
- уніфікація всіх ланок транспортного ланцюжка в організаційному і технічному аспектах, взаємодія і координація всіх ланок транспортного ланцюжка для забезпечення цієї уніфікації;
- співпраця всіх учасників транспортної системи;
- комплексний розвиток транспортної інфраструктури для різних видів транспорту.

В останні роки багато обговорюється тема мультимодальних перевезень, оскільки існуюча система має безліч переваг і недоліків [18].

До основних переваг мультимодальних перевезень відносяться:

- доставка вантажу в найкоротші терміни "від дверей до дверей";
- прискорення проходження митних та інших бюрократичних процедур;
- надійне збереження перевезених вантажів;
- єдиний відповідальний за доставку вантажу людина;
- відстеження і контроль переміщень вантажу;
- ефективне використання технічних можливостей суден і залізничних терміналів;
- визначення найбільш оптимального маршруту перевезення вантажів;
- підвищення конкурентоспроможності транспортних витрат у порівнянні з альтернативними видами транспорту;
- підвищення конкурентоспроможності за рахунок оптових знижок, мінімізації штрафів, термінології та витрат на зберігання;

- гнучко реагувати на зміни на ринку вантажоперевезень і поважати інтереси клієнтів і т. д.

Таким чином, аналіз переваг мультимодальних перевезень дозволяє зробити висновок про те, що використання мультимодальних транспортних систем є важливою перевагою і сприяє не тільки соціально-економічному розвитку окремих регіонів, а й усій державі.

Однак, крім переваг, визначених вище, мультимодальні перевезення мають і деякі недоліки, основними з яких є:

- необхідність формування декількох комплектів супровідних документів-залежно від кількості учасників вантажних перевезень;
- складна логістика перевезень робить їх більш дорогими, ніж інтермодальні перевезення;
- визначають швидкість і якість доставки, при кожній з яких необхідно працювати з великою кількістю посередників;
- велика кількість перевантажень, які викликають можливість пошкодження або втрати товару;
- спосіб доставки вантажів, нехай і невисокий, але з неминучими ризиками.

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

Рівень контейнеризації українського експорту в 2023 році досяг 3,6% (3,0% від загального обсягу експорту товарів припадає на морські контейнери, 0,3% - на контейнери залізничного транспорту, 0,3% - на вантажні автомобілі). Частка контейнерних перевезень вантажів у залізничних вагонах на суднах, у вантажних автомобілях на суднах склала 0,9% від загального обсягу експорту - 0,7%. Рівень контейнеризації імпорту в Україну в 2023 році досяг 9,9% (9,3% від загального обсягу експортованих товарів відвантажується в морських контейнерах і 0,3% - в контейнерах залізничного транспорту).

Частка контейнерних перевезень вантажів у залізничних вагонах на суднах склала 0,2% від загального обсягу імпорту, а у вантажних автомобілях

на суднах - 0,4%.

Таблиця 1.2 – Частка контейнерних та комбінованих перевезень у загальному обсязі експорту та імпорту товарів, 2023 року

Транспортування	Експорт			Імпорт		
	Млн дол. США	у % до 2022	У % до загального обсягу	Млн дол. США	у % до 2022	У % до загального обсягу
Усього	51430,5	129,6	100	60739,9	133,7	100
Морське судно	22374,4	126,9	43,5	3199,4	157,2	5,3
Контейнер на морському судні	1546,2	125,6	3,0	5618,5	149,2	9,3
Контейнер на залізничному вагоні	148,7	161,5	0,3	194,0	131,1	0,3
Вантажний автомобіль	11320,5	124,7	22,0	20703,1	130,5	34,1
Контейнер на вантажному автомобілі	138,8	95,7	0,3	178,8	115,1	0,3
Повітряне судно*	787,2	103,8	1,5	1498,9	116,7	2,5

*Цивільний повітряний транспорт з прикордонних регіонів Західної України.

Джерело: розраховано автором на основі [5; 19; 47]

Різниця між показниками експорту та імпорту в основному обумовлена дисбалансом у зовнішній торгівлі товарами, коли імпортується Готова продукція з глибокою переробкою (підлягає контейнеризації) і експортується низькотехнологічна сировина.

У вартісному вираженні контейнерний експорт з України у 2023 році становив 1 833,7 млн доларів США, збільшившись порівняно з відповідними показниками 2022 року на 24,9%. Підвищення рівня контейнеризації експорту пов'язане з відкриттям нових поромних ліній у зв'язку зі збільшенням кількості рейсів залізничних поромів і автомобільних поромних сполучень, а також зростанням традиційних контейнерних перевезень залізницею [11].

Експорт контрейлерних вантажів у 2023 році досяг 82 650 мільйонів доларів, збільшившись на 33,4% порівняно з 2022 роком. Імпорт контейнерів

в Україну склав 5 991,3 мільйона доларів. США-це більше відповідного показника 2022 року на 47,2% (до початку повної блокади українських портів через вторгнення Російської Федерації). Приріст імпорту контрольних партій товарів у 2023 році склав 3810 мільйонів доларів, що у 2022 році на 21,6% перевищує відповідні показники.

Можливості перевезень в Україні використовуються не в повній мірі. В даний час світовий ринок мультимодальних перевезень динамічно розвивається, і обсяг контейнерних перевезень між Китаєм і ЄС, зокрема, збільшується. У цих умовах розвиток мультимодальних перевезень може стати для України необхідною основою для залучення додаткових обсягів перевезень вантажів і, відповідно, збільшення надходжень до державного бюджету [3].

Стратегічним напрямком розвитку транзиту, особливо мультимодальних перевезень, є Чорноморський регіон, який є частиною "нового Шовкового шляху" з Азії до Європи.

Існують серйозні проблеми як в портовій логістиці, так і в законодавчій сфері, особливо в системі портових зборів. Подолання цих проблем є необхідною умовою для підвищення конкурентоспроможності українських портів у регіоні. Досвід найбільших країн (США, ЄС, Китай) показує, що залізничний транспорт є основним Перевізником, який може забезпечити масові транзитні перевезення, особливо з використанням мультимодальних технологій. В Україні на залізниці припадає близько 35% контейнерних перевезень, і ця частка демонструє тенденцію до зростання.

В останні роки технологія перевезення контейнерними поїздами активно впроваджується у внутрішні та закордонні перевезення. У цьому напрямку є позитивний результат співпраці держави і приватних компаній. Згідно з проведеним аналізом, використання контейнерних поїздів дозволяє вантажовласникам економити на перевезенні 30-50% в порівнянні з автомобільними перевезеннями.

Для збільшення обсягів залізничних перевезень контейнерів

"Укрзалізниця" слід впровадити гнучку тарифну політику, яка стимулюватиме потенційних відправників, у тому числі іноземних, за прикладом США та ЄС [20].

В останні роки дві третини міжнародних вантажних перевезень здійснювалися відповідно до міжнародних угод, укладених робочою групою з інтермодальних перевезень і логістики, спільно створеної ЄКМТ і ЄЕК ООН:

- конвенція Організації Об'єднаних Націй про міжнародне перевезення вантажів (1980) за участю 7 сторін: Венесуели, Замбії, Малаві, Марокко, Мексики, Норвегії, Руанди, Сенегалу і Чилі;

- європейська угода про міжнародну залізничну магістраль (UMZL) від 1986-8-27 1985-5-31, в якій брала участь Українська РСР. (Діє для України з 1989-4-27);

- європейська угода про важливі лінії міжнародних комбінованих перевезень та пов'язані з ними об'єкти (ULCP/AGTC) від 1.02.1991 р. з переліком стандартів і параметрів, що отримала назву "Жовта книга", в якій взяли участь 32 країни та підписали меморандум про взаєморозуміння з Україною);

- європейська угода про внутрішні водні шляхи міжнародного значення (UMSH / AGN) від 19 січня 1996 року (набула чинності 26 липня 1999 року) була підписана Білоруссю, Болгарією, Боснією і Герцеговиною, Італією, Литвою, Люксембургом, Молдовою, Нідерландами, Росією, Румунією, Словаччиною, Угорщиною, Україною (набрала чинності з 5 квітня 2010 р.), 16 країн - Хорватія, Чехія та Швейцарія – брали участь. 5 країн: Австрія, Греція, Німеччина, Фінляндія та Франція підписали, але не ратифікували;

- протокол про інтегрований внутрішній водний транспорт до Європейської угоди (ULCP / AGTC), зазначений вище, датований 1.10.17 р., коли Україна ще не була його членом. Протокол був підписаний 15 державами-членами ЄЕК ООН (Австрія, Болгарія, Чеська Республіка, Данія, Франція, Греція, Італія, Люксембург, Німеччина, Нідерланди, Португалія, Румунія, Словаччина, Угорщина та Швейцарія).

Таким чином, в Україні частка контейнерних та комбінованих перевезень у загальному обсязі експорту та імпорту товарів незначна. Контейнерні і контрейлерні перевезення по внутрішніх водних шляхах носять випадковий характер і здійснюються рідко. Товарна номенклатура товарів, що обробляються в українських морських і річкових портах (причалах), не сприяє збільшенню обсягів контейнерних і контрейлерних перевезень.

Зараз Україна продемонструвала перші ознаки подолання кризи в ключових сферах реальної економіки, що дає підставу очікувати ще більш позитивних результатів у розвитку економіки в цілому і, зокрема, її дорожньо-транспортної інфраструктури. Завдання прискорення економічного розвитку України може бути досягнута тільки за рахунок ефективного використання транспортної інфраструктури та її динамічного розвитку, особливо в контексті можливості вступу нашої країни до СОТ, прийняття українським урядом фінансових зобов'язань перед Міжнародним валютним фондом, Світовим банком та іншими міжнародними організаціями. Європейський банк реконструкції та розвитку, а також підготовка угод про вільну торгівлю з Європейською асоціацією вільної торгівлі (ЄАВТ) [24].

У зв'язку з цим останнім часом стали популярні Транспортні технології, які об'єднують кілька видів транспорту. На ринку транспортних послуг розвиваються такі технології доставки вантажів, як контрейлерні, інтермодальні, мультимодальні та бімодальні перевезення.

На конференції конференції Організації Об'єднаних Націй з торгівлі та розвитку (ЮНКТАД) з мультимодальних перевезень в 1996 році були розроблені концепції для кожного виду перевезень різними видами транспорту.

Мультимодальне перевезення – це перевезення, при якому перевізник, який організовує перевезення всього вантажу (від дверей до дверей), несе відповідальність за все перевезення в цілому. У цьому випадку він може видати відправнику документ на мультимодальне перевезення, що охоплює

весь маршрут прямування вантажу. Важливою особливістю мультимодальних перевезень є перевезення вантажів за одним контрактом, одним документом і більш ніж двома видами транспорту, при якій одна сторона несе відповідальність за все перевезення.

Однак таке перевезення не є мультимодальним, якщо перевезення за участю двох або більше видів транспорту не здійснюється на основі єдиного контракту [2].

Необхідною умовою зростання транзитних перевезень також є створення сучасного мультимодального центру на західному кордоні країни. З цією метою держава повинна залучати як українських, так і іноземних інвесторів, надаючи відповідні умови і гарантії для розвитку бізнесу. Побудова ефективної конкурентоспроможної мультимодальної транспортної системи дозволить реалізувати та посилити транспортабельність України та перетворити її на сучасний міжнародний транспортний вузол між Європою та Азією.

Важливим фактором, що забезпечує ефективний розвиток мультимодальних перевезень, є наявність інфраструктури для прийому, видачі, зберігання, перевантаження, сортування і т.д. контейнерів. Іншими словами, це сучасний мультимодальний транспортно-логістичний центр. Як уже згадувалося, контейнерний термінал українського порту зараз повністю забезпечує існуючі та майбутні обсяги перевезень.

Водночас необхідно мати адекватну транспортно-логістичну інфраструктуру на західному кордоні, головним чином для перевалки контейнерів з "широкої" колії на "вузьку" і навпаки, зокрема, для забезпечення перевезень з країнами ЄС. Як показує аналіз, вантажі в Європу будуть перевантажуватися на терміналах в країнах ЄС, а вантажі з Європи будуть перевантажуватися на українських підприємствах.

1.3 Особливості організації транспортування цінних вантажів

Для сучасного бізнесу міжнародні перевезення стали звичайним явищем. Торгові контакти відкривають нові горизонти не тільки в межах однієї держави, але і за його межами. Доставка вантажів здійснюється різними способами, але автомобільний транспорт як і раніше залишається найпопулярнішим і економічним.

Багато компаній сьогодні готові запропонувати всілякі послуги з перевезення вантажів спеціального призначення. Кожна вантажоперевезення це складний процес, що вимагає від обох сторін багатого досвіду і знання законодавчої бази в області перевезень. Особливо це актуально для доставки цінностей.

Насправді, будь-який вантаж може бути доставлений з пункту А в пункт Б, але є деякі вантажі, які вимагають особливого захисту - вони коштують дорого, багато хто вважає, що сюди входять тільки цінні папери і готівкові гроші. Але крім матеріальних цінностей, в охороні потребують багато представників флори і фауни, які важливі для історичної спадщини.

Класифікація цінностей включає в себе наступне:

- дорогоцінні та напівкоштовні камені;
- ювелірні вироби, дорогі годинники, королівські регалії та нагороди;
- дорогоцінні метали (наприклад, золоті злитки) та їх сплави;
- банкноти, акції, векселі та інші цінні папери;
- платіжні картки, чіпи для банківських операцій, чекові блоки;
- вироби з натурального хутра та шкур цінних порід тварин;
- історичні та музейні експонати, антикваріат, реліквії та меморіальні колекції;
- широко відомі справжні твори мистецтва, старовинні книги;
- рослини і тварини, занесені до Червоної книги і охоронювані законом.

Іноді до цінних вантажів можуть відноситися живі об'єкти, які вимагають особливих умов транспортування, наприклад, контролю медичного

(ветеринарного) стану.

Перед відправкою вантажу транспортна компанія проводить комплексну підготовку автомобіля, оформлює всі необхідні документи і вживає відповідних заходів безпеки під час поїздки.

У зв'язку з сьогодношньою небезпечною ситуацією на дорогах логістичні компанії забезпечують оптимальний комфорт, збереження транспорту і охорону протягом усієї подорожі.

Потрібен збройний супровід, особливо при перевезенні цінних речей. У зв'язку з цим представники компанії укладають окремі договори з позавідомчими або приватними охоронними організаціями, а вантаж охороняється строго воєнізованими конвоями. Великі компанії додатково встановлюють на свої транспортні засоби спеціальні пристрої, які дозволяють їм стежити за пересуванням автомобіля.

Для забезпечення збереження цінностей фахівці в області логістики використовують широкомасштабні технології забезпечення безпеки, які є важливим інструментом в боротьбі з викраденнями людей, грабежами і крадіжками. На сьогодношній день такими прогресивними рішеннями є:

- супутникова система GPS, встановлена в кожній посилці;
- система моніторингу та контролю шляху;
- біометричні системи в мобільних додатках;
- радіохвильова ідентифікація;
- електричний "розумний" замок для захисту.

Несанкціоновані водії є найпоширенішою причиною крадіжки вантажу. Завдяки біометричній системі кожному водієві може бути видана спеціальна біометрична ідентифікаційна карта, і диспетчер може точно відстежити вкрадений вантаж, прив'язавши його до конкретного транспортного засобу і географічного розташування.

Головним завданням при транспортуванні цінного вантажу є забезпечення максимальної безпеки. Жодне агентство не має 100% гарантії, що з вантажем нічого не станеться, тому дуже складно доставити вантаж

одержувачу з мінімальним ризиком і без перешкод, і на будь-яке транспортування, включаючи вантажні рефрижератори, можуть вплинути хімічні або механічні зовнішні фактори.

Перед відправкою цінного вантажу ретельно продумайте безліч нюансів і, найголовніше, дотримуйтесь деяких важливих рекомендацій:

1. Необхідно вибрати відповідного оператора. Це один з найважливіших і складних критеріїв. Подібні послуги надають багато логістичних компаній, але не всі можуть забезпечити належний рівень транспортування вантажу і максимальну безпеку. Транспортний засіб повинен бути в хорошому стані і оснащений спеціальною системою відстеження та захисту вантажу.

2. Обчислення точного маршруту. Правильно позначені маршрути є запорукою безпеки і швидкої доставки вантажів. У процесі планування дуже важливо звернути увагу на всі пункти правил дорожнього руху, розташовані вздовж маршруту, а також на всі заправні станції і придорожні кафе, де водій може зупинитися і відпочити.

3. Підготовка та перевірка якості продуктів перед завантаженням. Щоб уберегти вантаж від пошкоджень при транспортуванні, особа, відповідальна за стан при упаковці, маркуванні і закріпленні, повинна перевірити вантаж. Якщо мова йде про твори мистецтва (наприклад, картини), то для них необхідний оптимальний режим вологості повітря і температури. Після того як вантаж надійно закріплений (за допомогою спеціальних підлогових затискачів, ременів, стрейч-плівки або ящика), його слід запечатати і промаркувати.

4. Підготовка додаткових документів. Цінні вантажі - це певні вантажі, для перевезення яких потрібні спеціальні сертифікати, договори страхування та митні процедури. Якщо покупець відмовляється надати всі необхідні документи, це може призвести до повернення товару на кордоні та інших проблем. Тому підприємство має право відмовитися від таких послуг.

Після того, як подбали про правильні документи, страховку і підготовку самого вантажу до перевезення, залишається тільки доставити його в пункт

призначення згідно з договором.

Міжнародні автомобільні перевезення зазвичай здійснюються на підставі Женевської конвенції CMR, яка регулює відносини, що виникають в процесі перевезення товарів міжнародної торгівлі. Коносамент CMR складається з 4 або 5 частин, кожна з яких підписана і завірена печаткою відправника і перевізника. Усі рахунки-фактури включають:

1. Дату і місце доставки товару для вручення одержувачу.
2. Найменування та адреса відправника, підпис і реквізити організації, що здійснює перевезення вантажу.
3. Найменування та адреса одержувача із зазначенням пункту призначення.
4. Найменування та параметри товару (характеристики, місцезнаходження, вага, перелік, тип упаковки).
5. Підтвердження, що перевезення здійснюється відповідно до Конвенції CMR.

Висновки до розділу 1

Кількість основних діючих логістичних компаній та логістичних операторів в Україні дуже невелика, тоді як в розвинутих західних країнах їх кількість вимірюється сотнями. Крім цієї проблеми, існує наступна: основна кількість логістичних компаній в Україні, що надають саме спеціалізовані послуги, сконцентрована в Києві.

Враховуючи досвід розвинутих країн, які досягли успіху в наданні логістичних послуг, необхідно географічно раціонально розташувати логістичних операторів і логістичні компанії для зручності у користуванні їх послугами. Це, безумовно, значно збільшить можливості ефективного впровадження логістики в діяльність вітчизняних підприємств.

В Україні в основному надаються транспортно-експедиційні послуги та послуги складування, надання інших логістичних послуг поки що не розповсюджено. Але не всі підприємства в Україні на сьогоднішній момент готові користуватися послугами професіоналів у цій сфері через занадто високу вартість логістичних послуг (вартість цих послуг складає приблизно 15 – 25% від вартості товару).

Хоча більшість автотранспортних компаній в Україні надають якісні послуги, конкуренція тут набагато вища, ніж в сегменті складських послуг, і тому їх вартість більш-менш прийнятна.

З точки зору світового досвіду та сучасних тенденцій розвитку глобального ринку логістичних послуг Україна знаходиться на етапі формування та консолідації галузі, значно поступаючись західним країнам, як з якості, так і за комплексністю послуг, які надаються національними транспортно-логістичними компаніями.

РОЗДІЛ 2

АНАЛІЗ ЛОГІСТИЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ТОВ «ЕДЕЛЬВЕЙС СЕРВІС УКРАЇНА»

2.1. Організаційно-економічний аналіз діяльності підприємства

ТОВ "Едельвейс Сервіс Україна" є компанією, яка працює в сфері транспортного обслуговування та логістики. Компанія спеціалізується на організації перевезень вантажів та пасажирів, зокрема залучаючи авіаційний транспорт для забезпечення швидких та ефективних доставок.

Основні характеристики компанії "Едельвейс Сервіс Україна":

- транспортний парк: компанія має в своєму розпорядженні різноманітний транспортний парк, що включає автомобілі різних типів та категорій, а також співпрацює з авіакомпаніями для забезпечення авіаперевезень. Транспортний парк постійно оновлюється та модернізується для забезпечення надійності та ефективності перевезень;

- логістичні послуги: крім організації перевезень, компанія надає різноманітні логістичні послуги, включаючи складське зберігання, управління запасами, організацію доставок "від дверей до дверей", митне оформлення та інші послуги, пов'язані з оптимізацією логістичних процесів;

- залучення інших транспортно-експедиторських підприємств: "Едельвейс Сервіс Україна" співпрацює з іншими транспортно-експедиторськими підприємствами для організації товароруку. Це дозволяє компанії використовувати різноманітні види транспорту та оптимізувати логістичні рішення відповідно до потреб клієнтів;

- критерії відбору перевізників: компанія "Едельвейс Сервіс Україна" має встановлені критерії відбору перевізників, які включають надійність, досвід роботи, наявність необхідних ліцензій та сертифікатів, вартість послуг та інші фактори. Це допомагає забезпечити якісні та безпечні

перевезення для клієнтів;

- оцінка долі транспортних витрат в ціні продукції: Компанія проводить оцінку долі транспортних витрат в ціні продукції для оптимізації бізнес-процесів клієнтів. Це допомагає знизити загальні витрати на логістику та забезпечити конкурентоспроможні ціни на продукцію;

- оптимізація маршрутів перевезень: компанія використовує сучасні транспортні аналітичні інструменти та географічні інформаційні системи для оптимізації маршрутів перевезень. Це дозволяє зменшити витрати на паливо, скоротити час доставки та забезпечити ефективне використання ресурсів.

ТОВ "Едельвейс Сервіс Україна" прагне надавати клієнтам якісні та надійні транспортні та логістичні послуги, використовуючи сучасні технології та оптимальні рішення. Компанія постійно працює над вдосконаленням своїх процесів та розвитком нових сервісів, щоб задовольнити різноманітні потреби своїх клієнтів у сфері транспортно-логістичного обслуговування.

ТОВ "Едельвейс Сервіс Україна" є компанією, що спеціалізується у сфері надання послуг з логістики та транспортування. Компанія пропонує широкий спектр послуг, включаючи організацію перевезень вантажів та пасажирів, залучення інших транспортно-експедиторських підприємств для організації товароруку, відбір перевізників та оптимізацію маршрутів перевезень.

Компанія має великий транспортний парк, який включає різні види транспорту, зокрема автомобілі, поїзди, судна та авіаційні літаки. Авіаційні перевезення відіграють важливу роль у діяльності компанії, забезпечуючи швидку та ефективну доставку вантажів та пасажирів на великі відстані.

Компанія "Едельвейс Сервіс Україна" визначається своєю високою клієнтською орієнтованістю. Вони надають індивідуальний підхід до кожного клієнта, забезпечуючи задоволення їх потреб та вимог. Крім того, у компанії працює кваліфікований персонал, який володіє глибокими знаннями в галузі логістики та транспортування, що дозволяє забезпечувати високу якість обслуговування.

"Едельвейс Сервіс Україна" постійно працює над вдосконаленням своїх процесів, впроваджуючи нові технології та інновації для забезпечення ефективності та надійності своїх послуг. Компанія має високу репутацію на ринку та прагне бути провідним гравцем у галузі логістики та транспортування в Україні.

Розглянемо, особливості перевезення цінних вантажів автомобільним транспортом.

Цінний вантаж - це предмети, що мають велику вартість. Багато хто помилково відносять до коштовного вантажу тільки гроші, антикваріат і коштовності. Але до цінних вантажів також відносяться тендітні речі, що легко б'ються, екзотичні рослини і тварини, виставкові експонати і т.д.

Перевезення цінних вантажів - це дуже відповідальне завдання, що вимагає виконання певних вимог. Адже перевізник повинен зробити все від нього залежне, щоб цінний вантаж прибув на місце призначення цілим і неушкодженим. Таке вантажне перевезення вимагає дотримання особливих заходів безпеки, так як існує ризик того, що якісь зловмисники захочуть поживитися «легкою» здобиччю.

Підготовчі роботи: коштовні вантажі слід убезпечити від будь-яких ризиків. Деякі цінні вантажі можуть вимагати створення певних умов для їх транспортування. Наприклад, антикварний посуд слід захистити від будь-яких вібрацій, а стародавні книги - від попадання вологи.

Перед відправкою цінний вантаж слід уважно оглянути і правильно упакувати. Упаковка забезпечить повну нерухомість вантажу і захистить його від непередбачених ситуацій (переміщення і тряски). Після цього проводиться опис цінного вантажу.

У місці відправлення цінний вантаж пломбується, що дозволяє підтвердити факт його недоторканності під час транспортування. Наявність пломби перевіряється на місці вивантаження і протягом всього шляху.

Як правило, цінний вантаж страхують, щоб захистити себе від можливих ризиків. У договорі страхування потрібно передбачити всі можливі

непередбачені ситуації.

Далі слід вибрати підходящий автомобіль для перевезення коштовного вантажу.

Як правило, цінний вантаж транспортують на спеціальному транспорті - автомобілі з водієм, охороною і супутниковою системою спостереження, що дозволяє в реальному часі контролювати місцезнаходження транспорту з вантажем. У деяких випадках знадобиться броньована машина. При цьому важливо, щоб водій на всьому протязі маршруту підтримував зв'язок з диспетчером.

Транспортна компанія разом з замовником повинна скласти детальний маршрут руху з усіма зупинками. При розробці маршруту слід враховувати розташування постів Поліції на трасі, вибір місць для прийому їжі, відпочинку і ночівлі. В раніше обумовлених контрольних точках охоронці повинні повідомляти диспетчеру про хід транспортування.

Охорона цінного вантажу: щоб забезпечити безпеку вантажу, що перевозиться, автомобілі зазвичай супроводжує охорона (іноді збройна). Власник вантажу повинен укласти договір на збройний супровід з органами позавідомчої охорони або з певним охоронним агентством.

Деякі особливості доставки цінного вантажу: вантаж в кузові потрібно розташовувати стійко, щоб запобігти його переміщенню при русі. Найкраще його надійно зафіксувати, що захистить його від механічних пошкоджень. Час від часу слід перевіряти цілісність упаковки.

Виконувати вантажно-розвантажувальні роботи з цінним вантажем повинні тільки кваліфіковані і досвідчені вантажники.

Слід серйозно поставитися до вибору транспортної компанії, адже від її професіоналізму залежить безпека дорогих речей. Обов'язково слід обговорити з представниками перевізника всі нюанси майбутнього транспортування і оформити договір.

Перевезення цінних вантажів авіатранспортом, також, має свої власні особливості, оскільки авіаперевезення зазвичай вимагає високого рівня

безпеки та швидкості. Ось деякі з найважливіших аспектів:

Безпека: перевезення цінних вантажів авіатранспортом потребує високого рівня безпеки. Авіакомпанії і логістичні оператори зазвичай дотримуються строгих процедур безпеки, включаючи контроль доступу до вантажів, використання систем відеоспостереження та застосування безпекових протоколів для попередження крадіжок.

Швидкість: однією з основних переваг авіаперевезень є їх швидкість. Це особливо важливо для перевезення цінних вантажів, для яких кожна година може мати велике значення, наприклад, при доставці медичних препаратів або важливих документів.

Спеціалізовані контейнери: деякі авіакомпанії пропонують спеціалізовані контейнери для перевезення цінних вантажів, обладнані системами відслідковування та моніторингу, що забезпечує їх безпеку та відстеження протягом всього маршруту.

Страхування: перевезення цінних вантажів авіатранспортом часто супроводжується спеціальним страхуванням, що захищає вантаж від ризиків втрати, пошкодження або крадіжки під час перевезення.

Тривалість польотів: при плануванні перевезення цінних вантажів важливо враховувати тривалість польотів та можливі затримки через погодні умови або інші фактори, щоб забезпечити своєчасну доставку.

Враховуючи ці особливості, перевезення цінних вантажів авіатранспортом може бути швидким та ефективним способом доставки з високим рівнем безпеки.

Пакування цінних вантажів є ключовим етапом у забезпеченні їх безпеки та цілісності під час перевезення.

Вибір відповідного контейнера або упаковки: використання міцних та надійних контейнерів або упаковки, які витримують маніпуляції та транспортування. Для деяких цінних вантажів можуть бути доступні спеціалізовані контейнери або упаковки, призначені для забезпечення додаткового захисту.

Забезпечення захисту від пошкоджень: використання амортизуючих матеріалів, такі як пінополістирол, бульбашкова плівка або паперові вкладки, щоб захистити вантаж від пошкоджень під час транспортування.

Маркування: чітке позначення кожного вантажного контейнера або упаковки зазначенням їхнього вмісту та огляду. Це допоможе забезпечити правильне ідентифікування та обробку вантажу під час транспортування.

Захист від втрати: для великих вартостей або цінних предметів розгляньте можливість використання сейфів або інших засобів захисту, щоб запобігти їхній втраті або крадіжці.

Системи відслідковування: використання системи відслідковування, такі як RFID-мітки або штрих-коди, щоб відстежувати рух вантажу під час транспортування і забезпечити його безпеку.

Правильно пакувати цінні вантажі - це інвестиція в їхню безпеку та цілісність під час перевезення. Запобігаючи пошкодженням та втратам, можна забезпечити успішну та безпечну доставку.

2.2 Аналіз процесу перевезення цінних вантажів в ТОВ "Едельвейс Сервіс Україна"

Найбільш розвиненим напрямком перевезення цінних вантажів в ТОВ "Едельвейс Сервіс Україна" є перевезення мобільних телефонів та аксесуарів до них. Компанія має договір з ТОВ «Самсунг Електронікс Україна Компані», та допомагає їм організувати перевезення з аеропортів країн ЄС до України.

Перевезення замовляється більш ніж за тиждень та потребує ретельної підготовки, а саме вибір підрядника який буде виконувати перевезення та вибір охоронної компанії, а також вибір маршруту який буде найбільш швидким та безпечним.

Основні правила які використовують для використовує ТОВ «Едельвейс Сервіс Україна»:

- досвід і репутація: досвід підрядника є важливим критерієм при виборі. Досліджуємо його досвід роботи в галузі логістичні перевезення в Україні. Підрядник з більшим досвідом зазвичай має кращі навички і знання для забезпечення безпеки та ефективності перевезень.

- ліцензії та сертифікати: переконаємось, що підрядник має всі необхідні ліцензії та сертифікати для здійснення логістичних перевезень в Україні. Це гарантує відповідність компанії вимогам і стандартам безпеки.

- транспортний парк: досліджуємо стан транспортного парку підрядника. Він повинен бути сучасним і підтримуватися в гарному технічному стані. Це забезпечує надійність та безпеку перевезень вантажів.

- страхування вантажів: перевіряємо, чи надає підрядник послуги страхування вантажів. Страхування вантажів забезпечує додатковий захист у випадку непередбачуваних ситуацій, таких як аварії або втрата вантажу.

- географічне покриття: уточнемо, на які регіони України розповсюджується діяльність підрядника. Важливо, щоб підрядник здійснював перевезення до місць, які вам потрібні, і мав досвід у роботі з цими регіонами.

- цінова політика: оцінюємо ціни, які пропонує підрядник. Порівняйте їх з іншими компаніями на ринку. Однак пам'ятаємо, що найдешевша ціна не завжди означає найкращу якість. Звертаємо увагу на співвідношення ціни і якості послуг.

- обсяги та строки перевезень: уточнюємо, чи здатний підрядник задовольнити ваші потреби в обсягах перевезень і дотримуватися необхідних строків доставки. Важливо, щоб компанія була гнучкою та адаптувалася до ваших вимог.

На завершення, вибір підрядника для логістичних перевезень в Україні є відповідальним кроком, який може суттєво вплинути на ефективність та безпеку вашого логістичного ланцюга. При виборі компанії керуйтеся критеріями досвіду, репутації, наявності ліцензій, стану транспортного парку, наявності страхування вантажів, географічного охоплення, вартості послуг,

обсягів та строків перевезень. Тривалий аналіз та порівняння різних пропозицій допоможуть вам обрати надійного партнера, який буде відповідати вашим потребам та очікуванням у сфері логістичних перевезень в Україні.

Щоб вибрати охоронне підприємство необхідно визначити основні критерії.

Насамперед необхідно з'ясувати, які охоронні послуги надає компанія. Вони повинні відповідати потребам організації або приватної особи. Якщо фахівці обраного охоронного підприємства є професійними та компетентними, вони зможуть підібрати оптимальний варіант організації безпеки. Залежно від специфіки об'єкта, це може бути особиста присутність співробітників або пультова охорона.

На етапі вивчення потенційних претендентів необхідно перевірити у кожного наявність ліцензії. Вона є основним документом, який забезпечує можливість надання послуг із захисту об'єктів. Якщо її термін практично закінчився, краще переконатися, що вона точно буде продовжена.

Не зайвим буде вивчити рейтинги охоронних компаній, які регулярно публікуються на спеціалізованих сайтах. Вони складаються з урахуванням голосування реальних людей. У ході вибору варто ознайомитися з відгуками, що розміщуються у мережі споживачами. Добре, якщо агентство порекомендує в особистій розмові людина, яка вже користувалася її послугами та залишилася задоволеною.

У ході вивчення підприємства необхідно звернути увагу на такі критерії:

- стаж роботи у цій сфері. Перш ніж вибрати охоронне підприємство, варто з'ясувати, скільки часу воно працює у цій сфері;
- рівень підготовки працівників. Вони повинні бути у відмінній фізичній формі, мати навички володіння різними видами зброї тощо;
- технічне оснащення. Передбачає можливість встановлення сучасного відеоспостереження, датчиків руху, проникнення, уловлювання диму із негайною передачею сигналу на пульт охорони;
- наявність груп швидкого реагування. Їхня кількість, час прибуття,

можливість бути на зв'язку в будь-який день і час доби;

- укладання договору. Усі права та обов'язки сторін повинні бути обов'язково відображені в документі, що має юридичну силу.

2.3 Аналіз виробничо-фінансових показників діяльності компанії

У сфері надання послуг з логістики та транспортування компанія пропонує широкий спектр послуг, включаючи організацію перевезень вантажів та пасажирів, залучення інших транспортно-експедиторських підприємств для організації товароруку, відбір перевізників та оптимізацію маршрутів перевезень.

Фінансовий звіт для компанії ТОВ "Едельвейс Сервіс Україна" за три роки:

Таблиця 2.1 – Звіт про прибутки і збитки ТОВ "Едельвейс Сервіс Україна"

Показник	2021	2022	2023
Виручка	750	890	950
Валовий прибуток	320	410	480
Оперативні витрати	220	290	330
Чистий прибуток	80	120	150

Джерело: складено на основі фінансової звітності компанії

Таблиця 2.2 – Рух грошових активів, тис. грн.

Показник	2021	2022	2023
Грошові кошти	40	60	90
Розрахункові кошти	120	180	200
Запаси	60	80	100

Основні засоби	500	520	550
Власний капітал	400	440	490
Зобов'язання	320	380	360

Джерело: складено на основі фінансової звітності компанії

Далі дослідимо рентабельність активів, що наведені в табл. 2.3

$$\text{Рентабельність активів} = (\text{Чистий прибуток} / \text{Активи}) * 100 \quad (2.1)$$

Таблиця 2.3 – Рентабельність активів

Показник	2021	2022	2023
Рентабельність активів	16.67%	20.69%	21.43%

Джерело: складено на основі фінансової звітності компанії

Далі дослідимо рентабельність власного капіталу, що наведена в табл. 2.3

$$\text{Рентабельність власного капіталу} = (\text{Чистий прибуток} / \text{Власний капітал}) * 100 \quad (2.2)$$

Таблиця 2.4 – Рентабельність власного капіталу

Показник	2021	2022	2023
Рентабельність власного капіталу	20%	27.27%	30.61%

Джерело: складено на основі фінансової звітності компанії

Аналізуючи фінансовий звіт компанії ТОВ "Едельвейс Сервіс Україна" за три роки, можна побачити зміну рентабельності компанії. Давайте розглянемо конкретні показники та їх зміни протягом трьох років:

1. Рентабельність активів:
 - Рік 1 - 16.67%
 - Рік 2 - 20.69%
 - Рік 3 - 21.43%

Можна побачити покращення рентабельності активів з року в рік. За

третій рік рентабельність активів досягла найвищого рівня з усіх трьох років. Це може бути результатом ефективного управління активами, збільшенням прибутковості виробничих процесів або ефективнішого використання ресурсів.

2. Рентабельність власного капіталу:

- Рік 1 - 20%
- Рік 2 - 27.27%
- Рік 3 - 30.61%

Рентабельність власного капіталу також показує покращення протягом трьох років. Це означає, що компанія здатна генерувати більше прибутку від свого власного капіталу. Збільшення рентабельності власного капіталу може бути наслідком ефективного фінансового управління, зниження витрат або зростання прибутковості бізнесу.

Причини зміни рентабельності різні і залежать від конкретних факторів, що впливають на діяльність компанії.

Причини змін рентабельності включають:

- збільшення обсягу продажів: Зростання виручки з року в рік є результатом збільшення обсягу продажів або покращення цін на продукцію;
- ефективне управління витратами: Зменшення оперативних витрат сприяє підвищенню рентабельності шляхом зниження загальних витрат компанії;
- підвищення ефективності виробничих процесів: Впровадження нових технологій або процесів, які поліпшують продуктивність та якість, призводять до збільшення валового прибутку та рентабельності;
- ефективне управління ресурсами: Оптимізація використання грошових коштів, запасів та основних засобів допомагає знизити зайві витрати та покращити рентабельність.

Загалом, зростання рентабельності активів та власного капіталу свідчить про позитивні зміни в фінансовій продуктивності компанії ТОВ "Едельвейс Сервіс Україна" протягом трьох років.

Аналіз виробничих показників ТОВ "Едельвейс Сервіс Україна" за три роки:

Таблиця 2.5 – Обсяг закритих перевезень

Рік	Обсяг закритих перевезень	Чисельність працівників	Скільки справ в середньому виконує один працівник в рік	Скільки справ в середньому закриває один працівник в місяць
2021	410	3	136,67	11,39
2022	655	4	163,75	13,65
2023	631	5	126,20	10,52

Джерело: складено на основі фінансової звітності компанії

За таблицею 2.5 ми бачимо як в 2022 році пішов зріст у кількості закритих перевезень, при тому що працювало лише 4 працівники, та на одну людину в місяць припадає більше 13 перевезень. Звідси зробимо діаграму(Рис 2.1):

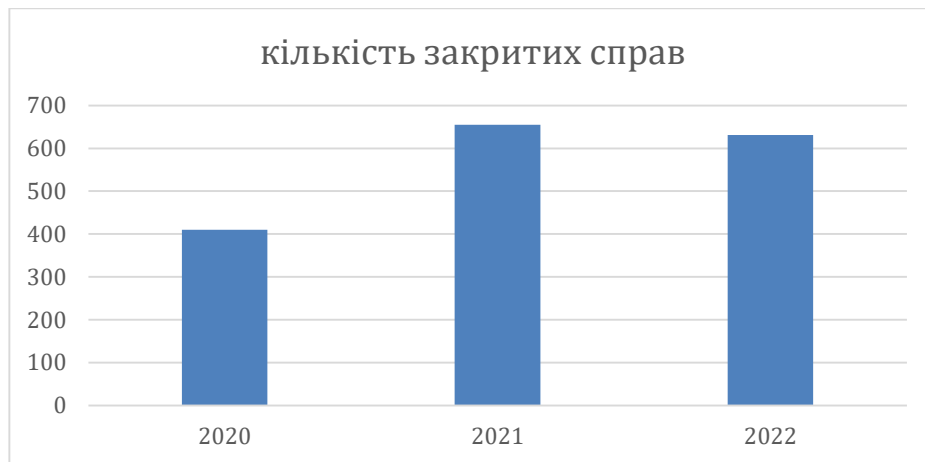


Рисунок 2.1 – Обсяг закритих справ

Джерело: сформовано автором

Розрахуємо, який відсоток перевезень займають цінні вантажі:

Таблиця 2.6 – Обсяг цінних вантажів, шт

Показник	Обсяг закритих перевезень	Обсяг перевезених цінних вантажів	Відсоток цінних вантажів

2021	410	33	8%
2022	655	68	10%
2023	631	142	23%

Джерело: складено на основі звітності компанії

Згідно цієї таблиці бачимо позитивний приріст в кількості перевезень саме цінних вантажів. На це вплинуло підписання транспортно-експедиційного договору з ТОВ «Самсунг Електронікс Україна Компані», а також плідна співпраця з іншими компаніями які мають високу вартість товару. Більш детально давайте розглянемо на графіку(рис 2.2.)

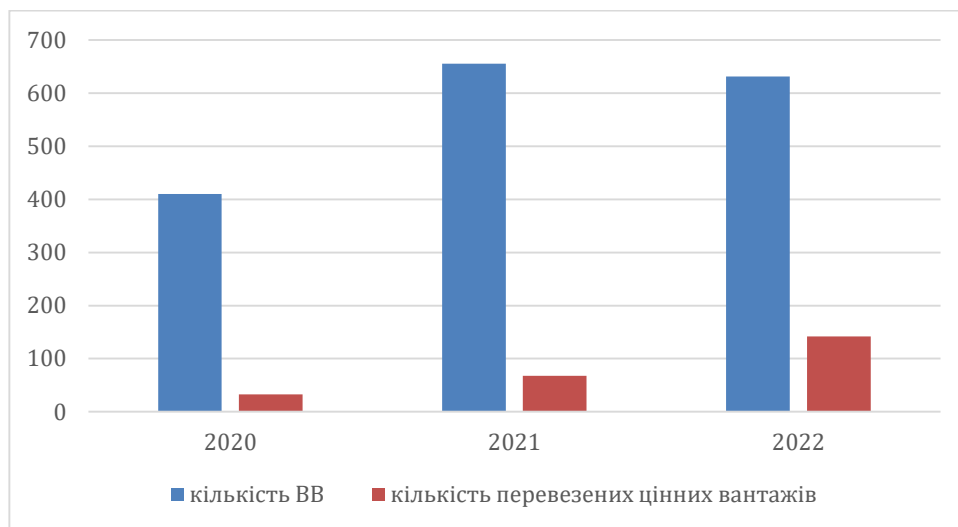


Рисунок 2.2 – Обсяг справ по перевезенню цінних вантажів

Джерело : розроблено автором

2.4 Аналіз організації логістичних бізнес-процесів, ідентифікація «вузьких місць»

Аналізуючи проблеми або «вузькі місця ТОВ «Едельвейс Сервіс Україна» можна назвати наступні проблеми:

- слабка реклама і PR. Саме реклами не вистачає компанії, на мою думку, чим більше були витрати, саме на просування компанії на ринку, тим більше могло прийти клієнтів, які мають кошти, та вантажі для перевезення;
- відсутність CRM системи.

Розглянемо основні пункти, як CRM системи допомагають підвищити ефективність бізнесу, серед них:

- збільшення продуктивності. CRM система дає можливість зосередитися на головному – на взаємодії з клієнтами. Завдяки автоматизації багатьох рутинних процесів, працівники компанії можуть зосередитися на більш важливих завданнях. Це дозволяє збільшити продуктивність працівників та покращити результативність роботи компанії в цілому;

- оптимізація взаємодії з клієнтами. Система дозволяє відстежувати всі взаємодії з клієнтами, що дозволяє компанії покращити комунікацію з клієнтами та забезпечити високий рівень обслуговування. Крім того, використання CRM дозволяє зберігати інформацію про клієнтів та їхні потреби, що дає можливість підібрати для них найбільш оптимальний продукт або послугу;

- підвищення ефективності маркетингу. Дозволяє відстежувати поведінку клієнтів, зокрема їхній історії покупок та інші деталі. Це дозволяє компанії побудувати ефективну стратегію маркетингу та реклами, спрямовану на потреби конкретних клієнтів.

- підвищення ефективності продажів. CRM дозволяє підвищити ефективність продажів завдяки автоматизації процесів взаємодії з клієнтами. Наприклад, система може надавати працівникам компанії список потенційних клієнтів та рекомендації щодо підходу до кожного з них. Це дозволяє підвищити шанси на успішні продажі та збільшити прибуток компанії;

- покращення аналітики та управління. Система дає можливість зібрати та аналізувати велику кількість даних про клієнтів, їхню поведінку та взаємодію з компанією. Це дозволяє компанії приймати обґрунтовані рішення щодо стратегії розвитку, планування роботи та управління ресурсами;

- зменшення витрат завдяки використанню CRM систем;

- завдяки використанню системи компанії можуть забезпечити високий рівень обслуговування та забезпечити своїх клієнтів персоналізованими пропозиціями та послугами. Це допомагає зберігати існуючих клієнтів та залучати нових.

Використання CRM системи дозволяє зменшити витрати на ручну обробку даних та рутинні процеси. Крім того, система дозволяє уникнути помилок та забезпечити точність даних, що допомагає зменшити ризики та збільшити ефективність роботи компанії.

Отже, використання CRM системи має багато переваг для бізнесу. Вона дозволяє збільшити продуктивність працівників, покращити взаємодію з клієнтами, підвищити ефективність маркетингу та продажів, покращити аналітику та управління компанією, зберігати клієнтів та залучати нових, а також зменшувати витрати та ризики.

Висновки до розділу 2

ТОВ "Едельвейс Сервіс Україна" є компанією, яка працює в сфері транспортного обслуговування та логістики. Компанія спеціалізується на організації перевезень вантажів та пасажирів, зокрема залучаючи авіаційний транспорт для забезпечення швидких та ефективних доставок.

Найбільш розвиненим напрямком перевезення цінних вантажів в ТОВ "Едельвейс Сервіс Україна" є перевезення мобільних телефонів та аксесуарів до них. Компанія має договір з ТОВ «Самсунг Електронікс Україна Компані», та допомагає їм організувати перевезення з аеропортів країн ЄС до України.

У сфері надання послуг з логістики та транспортування компанія пропонує широкий спектр послуг, включаючи організацію перевезень вантажів та пасажирів, залучення інших транспортно-експедиторських підприємств для організації товароруку, відбір перевізників та оптимізацію маршрутів перевезень.

Аналізуючи проблеми або «вузькі місця ТОВ «Едельвейс Сервіс Україна» можна назвати наступні проблеми:

- слабка реклама і PR. Саме реклами не вистачає компанії, на мою думку, чим більше були витрати, саме на просування компанії на ринку, тим більше могло прийти клієнтів, які мають кошти, та вантажі для перевезення;
- відсутність CRM системи.

РОЗДІЛ 3

НАПРЯМИ УДОСКОНАЛЕННЯ ПРОЦЕСУ ТРАНСПОРТУВАННЯ ЦІННИХ ВАНТАЖІВ ТОВ «ЕДЕЛЬВЕЙС СЕРВІС УКРАЇНА»

3.1 Шляхи удосконалення логістичної діяльності підприємства

Аналізуючи фінансовий звіт компанії ТОВ "Едельвейс Сервіс Україна" за три роки, було виявлено покращення рентабельності активів та власного капіталу. Це свідчить про позитивні зміни в фінансовій продуктивності компанії. Для подальшого покращення рентабельності та забезпечення стабільного росту, рекомендую наступні пропозиції:

- збільшити ефективність управління витратами: провести детальний аналіз оперативних витрат та ідентифікувати області, де можна здійснити оптимізацію. Прийняти заходи щодо зниження непродуктивних витрат та підвищення контролю над витратами;

- посилити маркетингові зусилля: розробити та впровадити ефективну маркетингову стратегію для збільшення обсягу продажів та розширення клієнтської бази. Це може включати запуск рекламних кампаній, розвиток онлайн-присутності та вдосконалення послуг для приваблення нових клієнтів;

- вдосконалити управління запасами: використовувати точніші методи прогнозування попиту, покращити процеси замовлення та контролю запасів. Це дозволить уникнути перезапасу та зайвих витрат на складське утримання;

- інвестувати у дослідження та розвиток: збільшити інвестиції в дослідження нових технологій, інноваційних виробничих процесів та покращення якості продукції. Це може допомогти підвищити ефективність виробництва та забезпечити конкурентні переваги на ринку.

Розрахунок економічного ефекту в останньому році від запропонованих пропозицій:

В результаті впровадження запропонованих заходів рентабельність активів зросте на 2%, а рентабельність власного капіталу зросте на 5%. З огляду на дані з фінансового звіту за останній рік, можна розрахувати економічний ефект:

Збільшення рентабельності активів у відсотках:

Останній рік: $21.43\% + 2\% = 23.43\%$

Збільшення рентабельності власного капіталу у відсотках:

Останній рік: $30.61\% + 5\% = 35.61\%$

Для розрахунку економічного ефекту потрібно знати обсяг активів та власного капіталу компанії. Нехай обсяг активів в останньому році становить 1000 тис. грн, а власний капітал - 500 тис. грн.

Економічний ефект від збільшення рентабельності активів: $(23.43\% - 21.43\%) * 1000$ тис. грн = 20 тис. грн

Економічний ефект від збільшення рентабельності власного капіталу: $(35.61\% - 30.61\%) * 500$ тис. грн = 25 тис. грн

Отже, в останньому році від запропонованих пропозицій очікується економічний ефект в розмірі 20 тис. грн від збільшення рентабельності активів та 25 тис. грн від збільшення рентабельності власного капіталу.

3.2 Розрахунок впровадження нового ланцюга постачання цінних вантажів для виробництва дронів

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

Необхідно визначити найбільш прибутковий маршрут перевезення цінного вантажу ТОВ «Едельвейс Сервіс» в Україну для забезпечення

виробництва дронів. Розглянемо кілька маршрутів.

Необхідно розрахувати вартість перевезення вантажу, адже це заповнить максимальну кількість місць в автомобілі, що призведе до збільшення кількості виходів збірних автомобілей з Польщі в Україну. Для прорахунку вартості доставки було обрано вантаж – мікročіпи для дронів. Кількість місць – 2 європалети (120 x 80 x 150 см) вага брутто – 300 кг

1) Домбівлі, Індія – Київ, Україна (доставка вантажу морем через Одесу)

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



Рисунок 3.1 – Схема доставки вантажу морем з Індії в Україну (через Одесу)

Розрахунок вартості доставки можна розрахувати за формулою:

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

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

країні; FOB – ціна доставки 40-футового контейнера лінією до порту Одеси (ціни надає лінія); U – Навантажувально-розвантажувальні роботи в порту; F – обробка необхідних документів в порту; q – кількість європалет, які вміщуються в контейнер; p – кількість європалет, які перевозимо; z - ціна доставки однієї палети вантажу по Україні; l – відстань Одеса – Київ; k – корегуючий коефіцієнт, залежний від пори року і попиту на перевезення (визначається відділом маркетингу); R – профіт для компанії

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

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

2) Домбівлі, Індія – Київ, Україна (доставка вантажу морем через Гамбург) Зі складу в Домбівлі вантаж доставляється в порт Нава – Шева автомобілем, далі у складі збірного морського контейнеру, вантаж доставляється морем до порту Гамбург, далі прямує автомобілем до складу в Польщі, далі прямує у складі збірного автомобіля до Києва на термінал для розмитнення вантажу і до дверей складу. Маршрут доставки вантажу з Індії в Україну виглядає таким чином (рис. 3.2)



Рисунок 3.2 – Схема доставки вантажу морем з Індії в Україну (через Гамбург)

Розрахунок вартості доставки можна розрахувати за формулою:

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

S – операції на складі та внутрішні маневри в Польщі; T – оформлення транзитної декларації ($T1$); c – додаткові витрати, якщо необхідно заїхати на додаткову митницю. $W2$ – ціна рейсу одного автомобіля за 1 км (Польща – Україна); $L2$ – відстань рейсу (Польща – Україна); $q2$ – кількість євро палет, які вміщуються в автомобіль;

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

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

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

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



Рисунок 3.3 – Схема доставки вантажу морем з Китаю в Україну (через Одесу)

Розрахунок вартості доставки можна розрахувати за формулою:

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

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

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

4) Пекін, Китай – Київ, Україна (доставка вантажу залізничним транспортом через Польщу) Зі складу в Пекіні вантаж доставляється на станцію Ченгду автомобілем, далі транспортується у збірних 40-футових

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

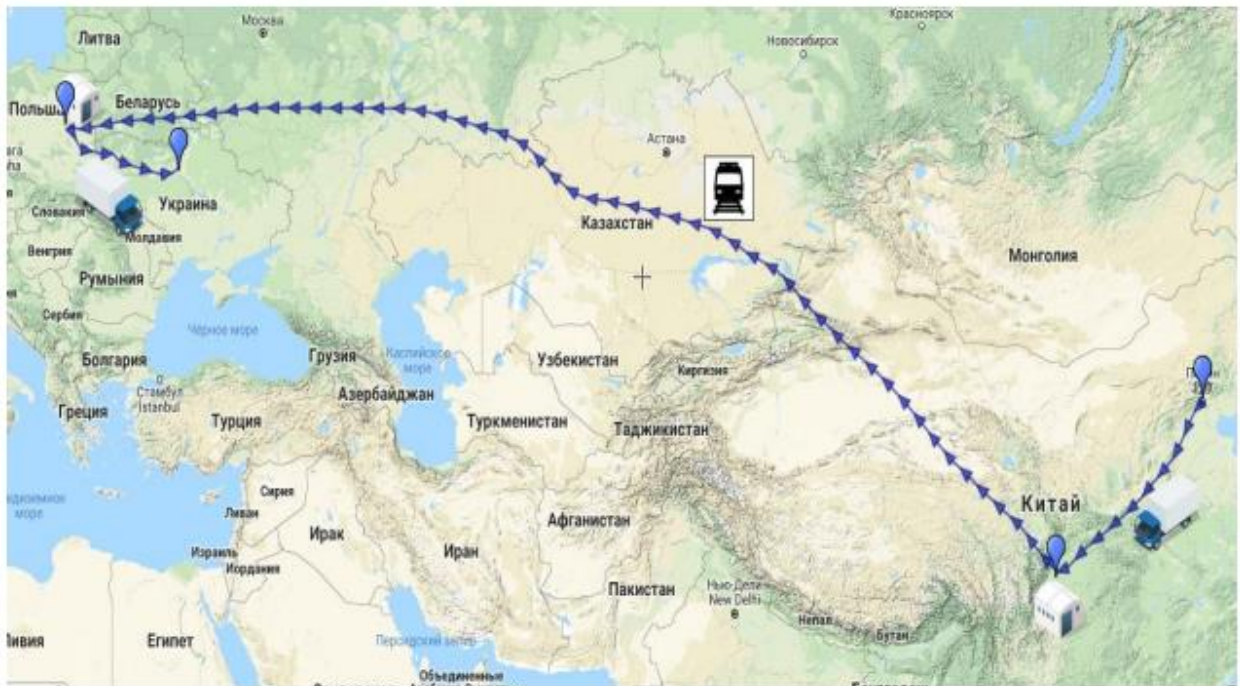


Рисунок 3.4 – Схема доставки вантажу залізничним транспортом з Китаю в Україну (через Польщу)

Розрахунок вартості доставки можна розрахувати за формулою:

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

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

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

5) Стамбул, Туреччина – Київ, Україна (доставка вантажу прямим українським автомобілем) Зі складу в Стамбулі вантаж доставляється в

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

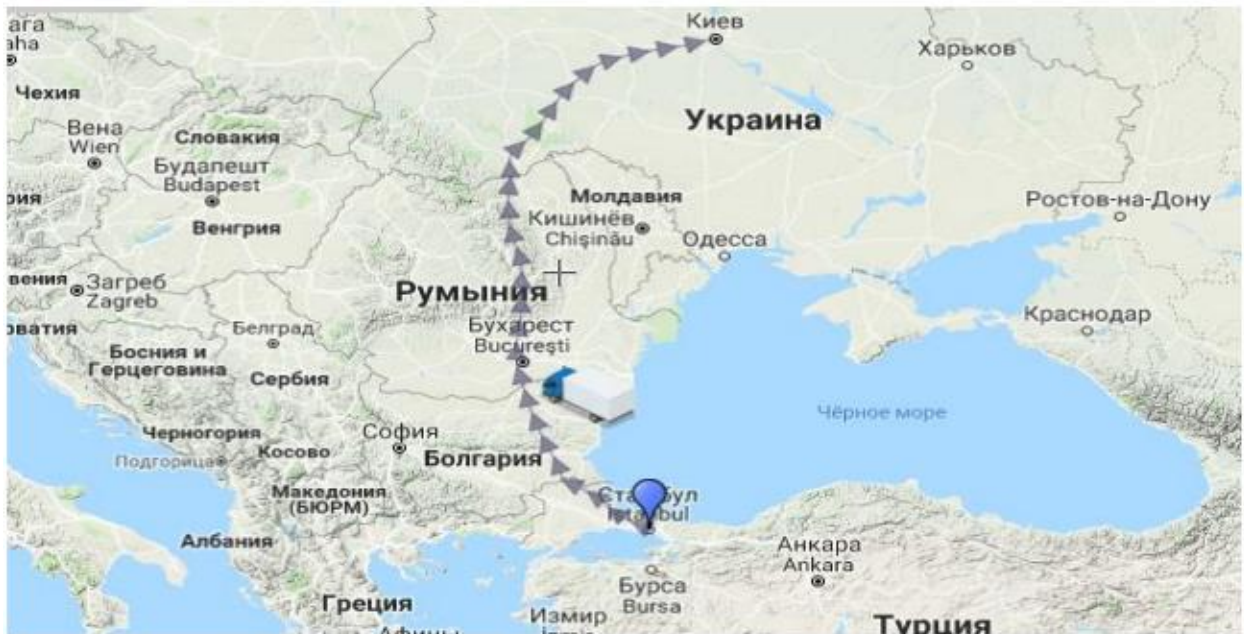


Рисунок 3.5 – Схема доставки вантажу з Туреччини в Україну (без перевантаження)

Розрахунок вартості доставки можна розрахувати за формулою:

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

W – ціна рейсу одного автомобіля; L – відстань між Стамбулом та Києвом; q – кількість європалет, які вміщуються в автомобіль.

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

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

6) Стамбул, Туреччина – Київ, Україна (доставка вантажу через склад в Польщі) Зі складу в Стамбулі вантаж доставляється у складі збірного

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

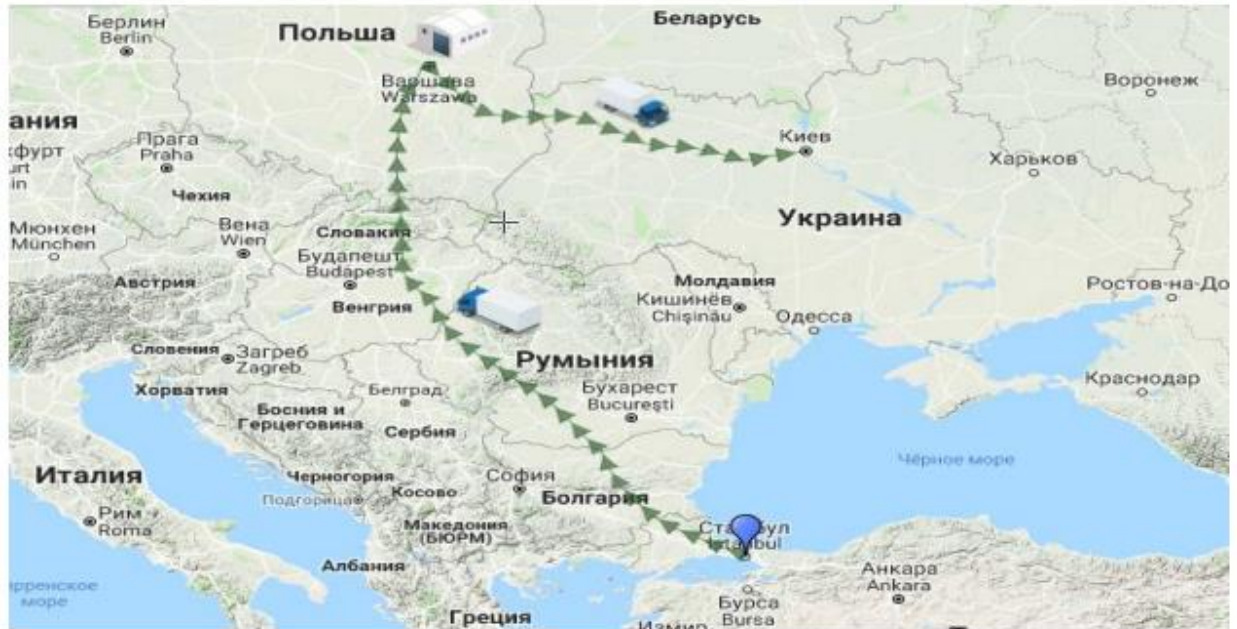


Рисунок 3.6 – Схема доставки вантажу з Туреччини в Україну (через Польщу)

Розрахунок вартості доставки можна розрахувати за формулою:

$$P = (W1 \times L1 \times q1 \times p \times k + W2 \times L2 \times q2 \times p \times k + S + T) + c + R \quad (3.6)$$

W_1 – ціна рейсу одного автомобіля (Стамбул – Варшава); L_1 – відстань між Стамбулом - Варшава; q_1 – кількість європалет, які вміщуються в автомобіль; W_2 – ціна рейсу одного автомобіля (Варшава – Київ); L_2 – відстань між Варшава - Київ; q_2 – кількість європалет, які вміщуються в автомобіль.

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

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

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

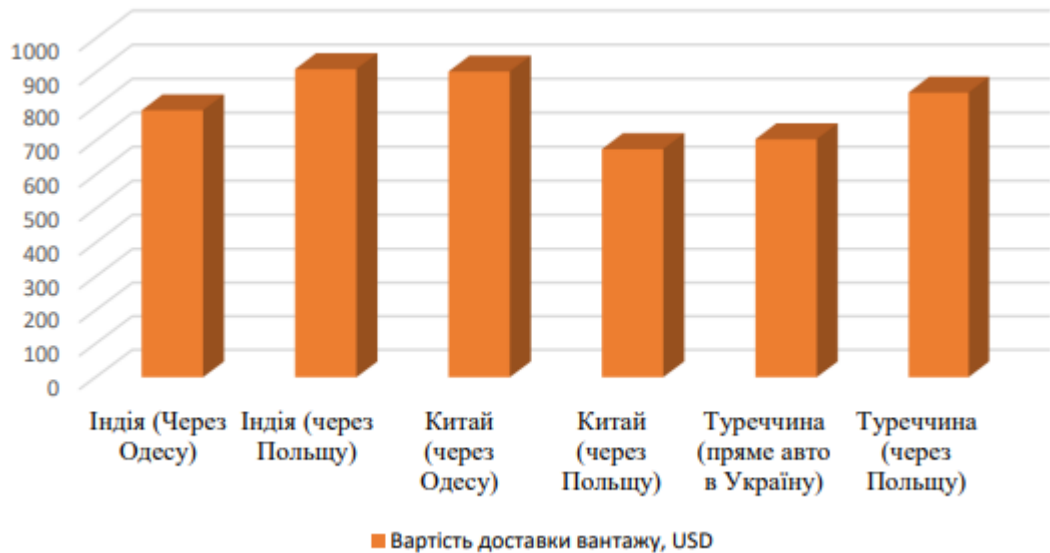


Рисунок 3.7 – Порівняльний графік вартості доставки вантажу

Джерело: сформовано автором на основі попередніх розрахунків

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

Таким чином було розроблено маршрут поставки чипів для виробництва дронів з Китаю в Україну для ТОВ «Едельвейс Сервіс Україна» з найменшим строком поставки та найнижчою вартістю.

Висновки до розділу 3

Аналізуючи фінансовий звіт компанії ТОВ "Едельвейс Сервіс Україна" за три роки, було виявлено покращення рентабельності активів та власного капіталу. Це свідчить про позитивні зміни в фінансовій продуктивності компанії.

Необхідно визначити найбільш прибутковий маршрут перевезення цінного вантажу ТОВ «Едельвейс Сервіс» в Україну для забезпечення виробництва дронів. Було розглянуто кілька маршрутів.

Необхідно розрахувати вартість перевезення вантажу, адже це заповнить максимальну кількість місць в автомобілі, що призведе до збільшення кількості виходів збірних автомобілей з Польщі в Україну. Для прорахунку вартості доставки було обрано вантаж – мікрочіпи для дронів. Кількість місць – 2 європалети (120 x 80 x 150 см) вага брутто – 300 кг

Було розроблено маршрут поставки чипів для виробництва дронів з Китаю в Україну для ТОВ «Едельвейс Сервіс Україна» з найменшим строком поставки та найнижчою вартістю.

ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ

Підвищення ефективності перевезень за рахунок розвитку логістики лежить в основі підходу, який передбачає постачання матеріалів, потік інформації і фінансовий потік між пунктами доставки і споживання з використанням основного транспорту.

Сьогодні, для того щоб стимулювати економіку України, пріоритетом має стати розвиток транспортної логістики, яка була б ефективною, безпечною, стійкою і відповідала вимогам клієнтів. Пріоритетним напрямком розвитку транспортної логістики є необхідність модернізації існуючої інфраструктури та досягнення взаємозв'язку транспортних мереж з альтернативними варіантами заміни об'єктів, створення мультимодальних транспортних вузлів і логістичних центрів.

Прискорення модернізації транспорту, логістичних систем та обладнання.

В процесі роботи був повністю вирішений перелік завдань, а поставлені цілі досягнуті. Використовувалися методи статистичного та економічного аналізу, закономірності економічного розвитку підприємств, загальнонаукові методи дослідження. Проведено аналіз стану ринку мультимодальних перевезень в Україні. Виявлено основні проблеми ринку мультимодальних перевезень в Україні та запропоновано шляхи їх вирішення.

Проведено аналіз виробничих та фінансових показників діяльності ТОВ "Едельвейс Сервіс Україна" у 2021-2023 роках. І організація транспортно-експедиторських послуг на підприємстві. На підставі отриманих результатів була проведена оцінка ефективності роботи ТОВ "Едельвейс Сервіс Україна" і розроблені пропозиції щодо її поліпшення.

Необхідно активно використовувати у своїй діяльності новітні досягнення науки і техніки, враховувати досвід світової економіки і тенденції її розвитку, знати економічну ситуацію на внутрішньому ринку, швидко

реагувати на запити споживачів і постійно вживати заходів щодо підвищення ефективності роботи. техніко-економічних обґрунтувань. Одним із таких заходів є аналіз рівня якості перевезень та надання транспортних послуг, виявлення проблемних сторін та їх усунення. Тільки за таких умов діяльності сучасні ринкові експедитори залишаються конкурентоспроможними та мають високий рівень підготовки експедиторів, які відповідають різноманітним потребам клієнтів та умовам сучасного суспільства.

Були виявлені ринкові показники, які негативно впливають на якість експедиторських послуг в Україні.

Виходячи з виявлених проблем, пропонуються заходи щодо підвищення якості техніко-економічних обґрунтувань та ефективності роботи складів для поліпшення доставки вантажів в Україну при мультимодальних перевезеннях. ТОВ «Едельвейс Сервіс Україна» за останні роки значно поліпшила показники своєчасної доставки вантажів. Це стало можливим завдяки появі нових більш надійних партнерів і перевізників, які гарантують збереження вантажів і доставляють їх в строк. Компанія постійно шукає нових партнерів за кордоном і в Україні, тестує їх за рахунок рівня тарифів, і якщо тариф нижче, дорівнює або трохи вище існуючого, то з партнером проводяться якісь тести, нескладні перевезення.

Розрахували вартість вантажоперевезень, впровадивши передові технології, що застосовуються в сфері міжнародної доставки вантажів. Визначено найдешевшу доставку вантажу з Китаю в Україну через Польщу залізничним транспортом, вартість доставки - 675 доларів США, транзитний час доставки вантажу до дверей одержувача України.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Аналіз стану і тенденції розвитку транспортної інфраструктури України. Смерічевська, С., Штик, Ю., Стріжов, О. Цифрова економіка та економічна безпека, (9 (09), 56-62. <https://doi.org/10.32782/dees.9-10>
2. Андрусь О.І. Проблема забезпечення ефективності управління логістичними процесами підприємств легкої промисловості / О. І. Андрусь, Н. С. Беляєва // Формування ринкових відносин в Україні. 2019. №5. С. 61-69.
3. Ареф'єва О.В. Логістичне управління основними засобами на транспортних підприємствах / О. В. Ареф'єва, Н. М. Кравчук, М. Ю. Івашута // Держава та регіони. 2018. № 5. С.55-61.
4. Афтаназів І.С. Інноваційні інструменти ідентифікації потужності логістичної системи виробничого підприємства / І. С. Афтаназів, Л. С. Струтинська, С. В. Андрусів // Вісник Національного університету "Львівська політехніка": збірник наукових праць / відп. ред. Н.І.Чухрай. №863 : Логістика. – Львів : Львівська політехніка, 2017. С.124-134.
5. Бабич М.М. Європейський досвід політики підтримки та стратегія розвитку коротких ланцюгів постачання в Україні / М. М. Бабич // Інвестиції: практика та досвід / Чорноморський державний університет імені Петра Могили. 2018. № 8. С. 39 - 44.
6. Блохіна, О.А., Бекетова, О.Н., Кузьміна, Є.Є., Лебедєва, О.Ю. и Подзорова, М.І. (2018). Удосконалення технології управління інноваційними системами на підприємстві. Міжнародний науково-технічний журнал "Будівництво та цивільна інженерія", 9(13), 137-143.
7. Буяк, А. (2014). Розвиток концепції управління ланцюгами поставок як приклад еволюції логістики. Вісник Вроцлавської Науковий журнал Вищої школи банківської справи, 15 (1), 133-151.
8. Величко, О., Величко, Л., Бутко, М. и Халатур, С. (2019). Моделювання стратегічних управлінських рішень в системі маркетингової

логістики підприємства. Інноваційний маркетинг, 15(2), 58-70.

9. Гібадулін, А.А., Романова, Ю.А., Морковкін, Д.Є., & Піраков, Р.М. (2020). Оцінка рівня екологічних інновацій у промисловому виробництві та інформаційно-комунікаційній сфері. Журнал фізики: Серія конференцій (Vol. 1679, No. 5, p. 052076). IOP Publishing.

10. Гриценко С.І., Савченко Л.В., Григорак М.Ю., Донець А.Г. Проектування логістичних систем: методичні рекомендації до виконання курсових проєктів. Методичні рекомендації. 2-ге вид., перероб. та доп. К.: НАУ, 2024. 39 с. URL:<https://dspace.nau.edu.ua/bitstream/NAU>

11. Грищенко, О.В., Кіреєв, В.С., Дуброва, Л.І., Яненко, М.Б. и Вакуленко, Р.Ю. (2016). Організація, планування та контроль маркетингової логістики. Міжнародний журнал економіки та фінансових питань, 6(8S), 166-172.

12. Денніс, К., Мерріліс, В., Фенеч, Т. (2005). Продавати 7 Сs: навчальний посібник для роздрібної торгівлі. Міжнародний журнал з управління роздрібною торгівлею та маркетинговою логістикою в електронному ритейлі - сутність та окремі практичні аспекти.

13. Дроб'яжевич І. (2018). Управління маркетинговою логістикою в електронному ритейлі - сутність та окремі практичні аспекти. Європейський журнал менеджменту послуг, 3 (27/2), 149-155. DOI: 10.18276/ejism.2018.27/2-18.

14. Завалко, Н.А., Паніна, О.В., Ковальов, В.А., Жакевич, А.Г. и Лебедев, К.А.Є. (2017). Удосконалення фінансового контролю над системою державного управління. *Espacios*, 38(29), 15-22.

15. Загородня А. С. Кадлубович Т.І. Методичні рекомендації до виконання кваліфікаційної роботи для студентів другого (магістерського) рівня. Спеціальність 291 «Міжнародні відносини, суспільні комунікації та регіональні студії». К.: Університет «Україна», 2023. 25 с.

16. Загородня А. С. Формування механізму управління економічною безпекою підприємств. Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття ступеня доктора філософії за спеціальністю 073 - менеджмент. Національний університет біоресурсів та природокористування України, Київ, 2024. 237 с.

17. Зовнішньоекономічна діяльність підприємств в умовах воєнного стану: виклики та перспективи впровадження. Костюнік О.В., Сівашенко Т.В., Щепіна Т.Г. Науковий журнал Інфраструктура ринку. 2023. № 75. URL: <http://www.market-infr.od.ua/uk/75-2023>

18. Інструктивно-методичні рекомендації для розробників навчально-методичної літератури / Торбенко І.О., Ремига Ю.С., Коваленко В.В. К.: ЦП «Компринт», 2024. 24 с.

19. Ковалик О.А. Характеристика транспортно-логістичного забезпечення діяльності підприємств України / О. А. Ковалик // Економіка. Фінанси. Право. 2020. №6. С. 22-24.

20. Крикавський, Є.В. и Похильченко, Є.А. (2014). Імплементация маркетингових концепцій в управління ланцюгами поставок. Економіка, підприємництво, менеджмент, 1(2), 25-34.

21. Курбонзода, М.Р., Гібадуллін, А.А., Морковкін, Д.Є. и Нестеренко, Я.Н. (2020). Оцінка факторів, що стримують інноваційний розвиток. В Журнал фізики: Серія конференцій (Vol. 1679, No. 3, p. 032065). IOP Publishing.

22. Левченко Ю.Г. Ресурсне забезпечення ефективної діяльності підприємства / Ю. Г. Левченко // Формування ринкових відносин в Україні. 2020. №1. С. 72-77.

23. Логістика в системі маркетингу підприємства: навчально-методичний комплекс: навч. посіб. для студентів спеціальності 075 «Маркетинг», освітня програма «Маркетингова політика розподілу» / Стадінченко В.В.; КПІ ім. Ігоря Сікорського. Київ, 2022. 30 с. URL: <https://ela.kpi.ua/bitstream/123456789/51341/1/Lohistyka.pdf>

24. Мадяр Р.О. Контроль логістичної діяльності на підприємствах в умовах глобалізації / Р. О. Мадяр // Економіка та держава. 2018. №12. С. 31–34.

25. Маркова, О.В., Завалко, Н.А., Кожина, В.О., Паніна, О.В. и Лебедева, О.Ю. (2018). Підвищення якості управління ризиками в компанії. *Revista Espacios*, 39(48).

26. Марчук В.Є., Гармаш О. М. Інформаційні системи та смарт-технології в логістиці. Методичні рекомендації виконання контрольної (домашньої) роботи. К.: НАУ, 2024. 28 с.

27. Марчук В.Є., Гармаш О. М. Інформаційні системи та смарт-технології в логістиці. Методичні рекомендації до самостійної роботи. К.: НАУ, 2024. 28 с.

28. Марчук В.Є., Гармаш О. М. Управління логістичними бізнес-процесами. Методичні рекомендації виконання контрольної (домашньої) роботи. К.: НАУ, 2024. 28 с.

29. Марчук В.Є., Гармаш О. М. Управління логістичними бізнес-процесами. Методичні рекомендації до самостійної роботи. К.: НАУ, 2024. 22 с.

30. Менеджмент: Методичні вказівки щодо виконання курсових робіт для студентів всіх форм навчання спеціальності 073 «Менеджмент» / Приймак Н.В., Ремига Ю.С. К.: ЦП «Компринт», 2023. 26 с.

31. Менеджмент: Методичні рекомендації для самостійної роботи студентів всіх форм навчання спеціальності 073 «Менеджмент» / Приймак Н.В., Ремига Ю.С. К.: ЦП «Компринт», 2023. 30 с.

32. Методичні рекомендації до виконання та захисту кваліфікаційних робіт для здобувачів вищої освіти спеціальності 073 «Менеджмент» освітнього ступеня «бакалавр» / Ремига Ю.С., Наволокіна А.С. К.: ЦП «Компринт», 2023. 39 с.

33. Методичні рекомендації до виконання та захисту кваліфікаційних робіт для здобувачів вищої освіти спеціальності 075 «Маркетинг» освітнього ступеня «бакалавр» / Ремига Ю.С., Гуцалюк О.М. – К.: ЦП «Компринт», 2023. 34 с.

34. Методичні рекомендації до виконання та захисту кваліфікаційних

робіт для здобувачів вищої освіти спеціальності 075 «Маркетинг» освітнього ступеня «магістр» / Ремига Ю.С., Гуцалюк О.М. К.: ЦП «Компринт», 2023. 36 с.

35. Морковкін, Д. Є., Лопаткін, Д. С., Шушунова, Т. Н., Шаріпов, Б. К., & Гібадуллін, А. А. (2020). Формування умов для розвитку інноваційної діяльності. В Журнал фізики: Серія конференцій (Vol. 1515, No. 3, p. 032002). IOP Publishing.

36. Нікіфоров, А.І., Рязанова, Н.Ю., Шишанова, Є.І., Лижин, Д.Н., и Лебедєва, О.Ю. (2018). Економіко-правове забезпечення використання прибережних територій у туристично-рекреаційному секторі. Міжнародний науково-технічний журнал будівництва та інженерії, 9(13), 1048-1054.

37. Побережна З.М., Шуляр Н.М. Практикум для здобувачів вищої освіти ОС «Бакалавр» спеціальності 076 «Підприємництво, торгівля та біржова діяльність» / уклад.: Побережна З.М., Шуляр Н.М. К.: НАУ, 2023. 76с

38. Позняк О. В., Financial Flows in Logistics Systems. Methodical Guidelines for Homework completion. Метод. рекомендації. Financial Flows in Logistics Systems. Methodical Guidelines for Homework completion/ prepared by O.V. Pozniak. Kyiv: NAU, 2024. 24 pg.

39. Проектування ланцюгів постачання. Навчальний посібник Гриценко С.І., Матвеев В.В., Савченко Л.В.. К.: НАУ, 2023. – 256 с.

40. Проектування логістичних систем. Навчальний посібник Гриценко С.І., Смерічевська С.В., Савченко Л.В. Київ : НАУ, 2024. 240 с.

41. Ризик-менеджмент: Методичні рекомендації до практичних занять та самостійної роботи здобувачів вищої освіти спеціальності 073 «Менеджмент» / Ремига Ю.С. К.: ЦП «Компринт», 2023. 26 с.

42. Семенда О.В. Перспективи розвитку підприємницької діяльності у підсистемах логістики. Підприємництво та інновації. №24. 2022. С.108-112. DOI: <https://doi.org/10.32782/2415-3583/24.18>

43. Смерічевська С.В., Гриценко С.І., Молчанова К.М., Семерягіна М.М. Логістика. Глобальна логістика та управління ланцюгами постачання.

Методичні рекомендації до виконання кваліфікаційної роботи для здобувачів другого (магістерського) рівня вищої освіти спеціальності 073 «Менеджмент» освітньо-професійних програм «Логістика», «Глобальна логістика та управління ланцюгами постачання». К.: НАУ, 2023. 48 с.

44. Стартап-менеджмент: Методичні рекомендації до практичних занять та самостійної роботи здобувачів вищої освіти спеціальності 073 «Менеджмент» / Наволокіна А.С., Ремига Ю.С. К.: ЦП «Компринт», 2023. 21 с.

45. Стратегічний маркетинг у воєний та півсявоєнний час. Пачева, Н., Лутай, Л. Економіка Та Суспільство, 2023. № 52. URL: <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/2540>.

46. Структурні зміни митно-логістичних процесів в умовах інформаційного середовища. Сівашенко Т.В., Костюнік О.В., Войченко Т.О. Науковий журнал Інфраструктура ринку. 2024. № 76. URL: <http://www.market-infr.od.ua/uk/76-2024>

47. Сучасні маркетингові тенденції управління проектами Економічні горизонти, (2(24), 157–163. Пічугіна М.А. URL: [https://doi.org/10.31499/2616-5236.2\(24\).2023.288674](https://doi.org/10.31499/2616-5236.2(24).2023.288674).

48. Управління зовнішньоекономічною діяльністю підприємств у системі митно-тарифного регулювання Управління зовнішньоекономічною діяльністю підприємств у системі митно-тарифного регулювання / Каліна І.І., Палій С.А. // Наукові праці Міжрегіональної Академії управління персоналом. Економічні науки. науки . – К. 2023. – Вип. №1(68). – С. 28-34

49. Фінансова підтримка проектів: маркетинговий підхід Лутай, Л., & Подзігун, С. Економічні горизонти, (1(23), 150–157. URL: [https://doi.org/10.31499/2616-5236.1\(23\).2023.288688](https://doi.org/10.31499/2616-5236.1(23).2023.288688).

50. Шишкін В.О., Бахметова Я.Ю. Перспективи використання логістичної стратегії як умова забезпечення конкурентоспроможності підприємства. Modern Economics. 2019. №14(2019) С.296-300. DOI: [https://doi.org/10.31521/modecon.V14\(2019\)-46](https://doi.org/10.31521/modecon.V14(2019)-46).

51. Юр'єва, А.А., Морковкін, Д.Є., Гібадуллін, А.А., Осипова, І.В., Карамова, О.В., & Гутарава, І.І. (2020). Оцінка рівня цифрової трансформації сфер діяльності та галузей промисловості. In IOP Conference Series: Матеріалознавство та інженерія (Vol. 919, No. 3, p. 032014). IOP Publishing.