

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ФАКУЛЬТЕТ ТРАНСПОРТУ, МЕНЕДЖМЕНТУ І ЛОГІСТИКИ

Кафедра менеджменту зовнішньоекономічної діяльності підприємств

ДОПУСТИТИ ДО ЗАХИСТУ

Завідувач кафедри

_____ /Кириленко О.М./

« _____ » _____ 2021р.

ДИПЛОМНА РОБОТА
(ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА)

ВИПУСКНИКА ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ
«БАКАЛАВР»

Тема: Стратегічні напрямки розвитку зовнішньоекономічної діяльності транспортно-логістичного підприємства ТОВ «Імекстрейд-плюс»

Виконав: _____ Барінов Денис Вадимович _____

Керівник: _____ д.е.н. професор Наумов Олександр Борисович _____

Консультанти з розділів: _____

Нормоконтролери з ЄСКД (ЄСПД): _____ Наумов О.Б.

_____ Серьогін С.С.

КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН

№ з/п	Етапи виконання дипломної роботи	Термін виконання етапів роботи	Позначки керівника про виконання завдань
1.	Збір необхідної інформації щодо теоретичних, та практичних засад Стратегічні напрямки розвитку зовнішньоекономічної діяльності транспортно-логістичного підприємства	25.03.2021р. – 28.03.2021р.	Виконав
2.	Аналіз теоретичного та практичного матеріалу з обраної тематики, обробка та аналіз інформації щодо Стратегії спрямування розвитку зовнішньоекономічної діяльності транспортно-логістичного підприємства	29.03.2021р. – 04.04.2021р.	Виконав
3.	Розгляд теоретичних основ зовнішньоекономічної діяльності зовнішньоекономічної діяльності транспортно-логістичного підприємства	05.05.2021р.– 08.05.2021р.	Виконав
4.	Надання організаційно економічної характеристики підприємству та його інноваційної діяльності	08.05.2021р. – 12.05.2021р.	Виконав
5.	Оцінювання інноваційного потенціалу ТОВ «Імекстрейд-плюс»; та можливостей активізації зовнішньоекономічної діяльності	13.05.2021р.– 16.05.2021р.	Виконав
6.	Вибір, розробка та обґрунтування шляхів розвитку зовнішньоекономічної діяльності підприємства	17.05.2021р. – 20.05.2021р.	Виконав
7.	Економічне обґрунтування рекомендованих заходів	21.05.2021р.– 31.05.2021р.	Виконав
8.	Оформлення дипломної роботи на здобуття ступеня бакалавра	01.06.2021– 06.06.2021р.	Виконав

Студент _____ (Барінов Д.В.)

Керівник дипломної роботи _____ (д.е.н. професор Наумов О. Б.)

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ, СКОРОЧЕНЬ, ТЕРМІНІВ

ТОВ – товариство з обмеженою відповідальністю;

РТЛС – регіональні транспортно-логістичні системи;

ЄС – Європейський союз;

TEN – Транс'європейські мережі; ТЛС – транспортна-логістична система;

ТЛК - транспортно-логістичні кластери;

ТЗ – транспортний засіб;

СТЗ – склад тимчасового зберігання;

ПС – повітрянесудно;

FCL – fullcontainerload (повний контейнер завантажений);

LCL – lessthancontainerload (неповний контейнер завантажений);

FTL – fulltruckload (повний автомобіль завантажений);

LTL – lessthantruckload (неповний автомобіль завантажений);

Дол. – долари США;

КВР – Міжнародний аеропорт Бориспіль; CAN –

Міжнародний аеропорт Гуанчжоу;

T1 – транзитна декларація.

АНОТАЦІЯ

Дипломна робота присвячена розробці стратегічних напрямків розвитку зовнішньоекономічної діяльності транспортно-логістичного підприємства (на прикладі ТОВ «Імекстрейд-плюс») і включає в себе 97 сторінок, 8 рисунків, 35 таблиць, 4 формул та 81 використаних джерел.

Метою даної роботи є подальше вдосконалення стратегії логістичних процесів при ЗЕД наавтомобільному транспорті.

Для досягнення поставленої мети необхідно вирішити такі завдання:

- вивчити теоретичні аспекти досліджень проблеми;
- Виявити роль транспортної логістики як складової зовнішньоекономічної діяльності підприємства;
- провести аналіз логістичної діяльності ТОВ «Імекстрейд-ПЛЮС»;
- розробити заходи, спрямовані на подальше вдосконалення логістичних процесів і оцінити їх економічну ефективність.

Об'єктом дослідження є ТОВ «Імекстрейд-плюс».

Предмет дослідження представлений принципами формування транспортної логістики підприємства.

Практична значимість роботи полягає в розробці рекомендацій вдосконалення процесів транспортної логістики компанії ТОВ «Імекстрейд-плюс» і їх економічна оцінка.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНА СИСТЕМА, ПІДПРИЄМНИЦЬКА ДІЯЛЬНІСТЬ, ФІНАНСОВО-ГОСПОДАРСЬКА ДІЯЛЬНІСТЬ, SWOT-АНАЛІЗ, МЕТОД ІЄРАРХІЙ, КОНСОЛІДАЦІЯ.

АННОТАЦИЯ

Дипломная работа посвящена разработке стратегических направлений развития внешнеэкономической деятельности транспортно-логистического предприятия (на примере ТОВ «Імекстрейд-плюс») и включает в себя 97 страниц, 8 рисунков, 35 таблиц, 4 формул и 81 использованных источников.

Целью данной работы является дальнейшее совершенствование стратегии логистических процессов при ЗЕД автомобильном транспорте.

Для достижения поставленной цели необходимо решить следующие задачи:

- изучить теоретические аспекты исследований проблемы;
- определить роль транспортной логистики составляющей внешнеэкономической деятельности предприятия;
- провести анализ логистической деятельности ТОВ «Імекстрейд-ПЛЮС»;
- разработать мероприятия, направленные на дальнейшее совершенствование логистических процессов и оценить их экономическую эффективность.

Объектом исследования является ТОВ «Імекстрейд-плюс».

Предмет исследования представлен принципами формирования транспортной логистики предприятия.

Практична значимость работы заключается в разработке рекомендаций совершенствования процессов транспортной логистики компании ТОВ «Імекстрейд-плюс» и их экономическая оценка.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКАЯ СИСТЕМА, ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ, ФИНАНСОВО-ХОЗЯЙСТВЕННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ, SWOT-АНАЛИЗ, МЕТОД ИЕРАРХИЙ, КОНСОЛИДАЦИЯ

ABSTRACT

The diploma work is devoted to the development of strategic directions for the development of foreign economic activity of a transport and logistics enterprise (for example, TOB "mextrade-plus") and includes 97 pages, 8 figures, 35 tables, 4 formulas and 81 used sources.

The aim of this work is to further improve the strategy of logistics processes in the ZED road transport.

To achieve this goal, it is necessary to solve the following tasks:

- to study the theoretical aspects of researching the problem;
- determine the role of transport logistics component foreign economic activity of the enterprise;
- to analyze the logistics activities of TOB "Imekstrade-PLUS";
- to develop measures aimed at further improving logistics processes and assess their economic efficiency.

The object of the research is TOB "Imextrade-plus".

The subject of the research is presented by the principles of the formation of the transport logistics of the enterprise.

The practical significance of the work lies in the development of recommendations for improving the processes of transport logistics of the company TOB "Imekstrade-plus" and their economic assessment.

KEY WORDS: TRANSPORTATION AND LOGISTICS SYSTEM, BUSINESS, FINANCIAL AND ECONOMIC ACTIVITIES, SWOT ANALYSIS, HIERARCHY METHOD, CONSOLIDATION

ЗМІСТ

ВСТУП	9
РОЗДІЛ I. ТРАНСПОРТНА ЛОГІСТИКА ЯК СКЛАДОВА ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА	10
1.1 Особливості формування транспортної логістичної системи зовнішньоекономічної діяльності підприємства	10
1.2 Методологія дослідження ефективності логістичних процесів зовнішньоекономічної діяльності підприємства	18
1.3 Проблеми комплексної оптимізації логістичних процесів при ЗЕД на автомобільному транспорті	23
РОЗДІЛ II. АНАЛІТИЧНА ЧАСТИНА. ДОСЛІДЖЕННЯ ЗЕД ДІЯЛЬНОСТІ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ КОМПАНІЇ ТОВ «ІМЕКСТРЕЙД-ПЛЮС»	31
2.1 Аналіз ринкового середовища та тенденцій розвитку ЗЕД галузі.....	34
2.2 Визначення проблемних аспектів та особливостей ЗЕД підприємства	44
РОЗДІЛ III. ШЛЯХИ РОЗВИТКУ СТРАТЕГІЇ ТРАНСПОРТНО- ЛОГІСТИЧНОЇ КОМПАНІЇ ТОВ «ІМЕКСТРЕЙД-ПЛЮС»	55
3.1 Покращення системи обслуговування клієнтів за допомогою методу ієрархій Процесів (на прикладі режиму Експорт)	55
3.2 Пропозиції щодо організації ЗЕД підприємства та її вдосконалення (на прикладі режиму Імпорт).....	70
ВИСНОВОК	82
СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ	84

ВСТУП

Актуальність теми. Стаття 1 Закону України про «зовнішньоекономічну діяльність» від 16 квітня 1991 року, визначає зовнішньоекономічну діяльність як діяльність суб'єктів господарської діяльності України та іноземних суб'єктів господарської діяльності, побудована на взаємовідносинах між ними, що має місце як на території України, так і за її межами [1].

Також, Господарський Кодекс України містить наступне визначення ЗЕД: зовнішньоекономічною діяльністю суб'єктів господарювання є господарська діяльність, яка в процесі її здійснення потребує перетинання митного кордону України майном та (або) робочою силою [ст. 377, 4].

Проте що означає зовнішньоекономічна діяльність для підприємств? ЗЕД для підприємства – це можливість розвиватися та реалізовувати свій потенціал зарахунок виходу на новий, а саме іноземний, ринок. Новий ринок відкриває для підприємця нові можливості, зокрема збільшення обсягів реалізованих товарів чи послуг, які підприємство попередньо збувало виключно у межах ринку своєї країни.

За умови успішного виходу на іноземний ринок, підприємство має змогу збільшити кількість реалізованих товарів та послуг, а отже це може призвести до необхідності розширення виробничих потужностей, будівництва додаткової інфраструктури та інших заходів, що у кінцевому результаті збільшить прибуток від господарської діяльності підприємства.

Організація зовнішньоекономічної діяльності складна та клопітка робота, результатом якої є вихід підприємства на новий ринок або формування нового напрямку здійснення ЗЕД. Тому дуже важливо правильно її реалізувати, скласти доцільну стратегію ЗЕД, яка б вдало вписувалась у загальній базовій стратегії підприємства та відповідала його можливостям.

РОЗДІЛ I. ТРАНСПОРТНА ЛОГІСТИКА ЯК СКЛАДОВА ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА

1.1 Особливості формування транспортної логістичної системи зовнішньоекономічної діяльності підприємства

Заостанні роки логістика має швидкі темпи розвитку як практична діяльність людини поуправлінню, а таксамо , як наукова дисципліна. Це зумовлено ще й тим, щорозвиток даного напрямку допомагає фахівцям знаходити найкоротші шляхи досягнення поставлених цілей, що дозволяє заощадити наявні витрати і примножити майбутній прибуток.

Іхоча логістика в останні десятиліття проникла в усі сфери людської діяльності, проте практика ефективного управління логістичними процесами на галузях народного господарства розвинена досить слабо. Отже, насьогоднішній момент, одним із актуальних завдань є - навчитися ефективно управляти цими процесами. Що в свою чергу дозволить ефективно управляти витратами виробництва і створювати конкурентні переваги вітчизняним перевізникам.

Саме слово «логістика» має багату історію. Слово походить від давньогрецького слова «λογιστική», тобто «Рахункове мистецтво». У Стародавній Греції логістикою іменували мистецтво виконання розрахунків, тому державних контролерів іменували логістами.

Саме з Стародавньої Греції термін «логістика» прийшов в Древній Рим, проте там цим терміном стали називати процесрозподілу продуктів.

Далі термін зазнав щеодна зміна, оскільки їм стали називати навички і практикурозташування і переміщення військових підрозділів і обознихслужб.

Так, цар Візантії Леон VI (IX-Xст. Н.е.) вживав цей термін в підручнику з військової справи в сенсі «тил, постачання військ,

На початку XIX ст. під логістикою розумілася наука, яка визначає правила управління, планування запасів, перевезення і постачання військ.

У виданні «Військовий енциклопедичний лексикон» (1850 г.) логістикою називалося мистецтво управління переміщенням військ далеко і поблизу від ворогів, організація їх тилового забезпечення [2, с. 41].

Новий етап в розвитку військової логістики настав під час другої світової війни, коли логістичні підходи стали широко застосовуватися при плануванні та підготовці військових операцій.

У 1950-х роках було визнано, що завдання регулювання матеріальних потоків можуть успішно вирішуватися за допомогою методів, що застосовуються у військовій логістиці.

Початок широкого використання логістики в економіці доводиться на 1960 - 70-і роки і пов'язано з досягненнями в області комунікаційних технологій.

Розгромна замовна стаття можливість наскрізного моніторингу (моніторинг - постійне зіставлення фактичного стану справи з бажаним) всіх етапів руху сировини, деталей і готової продукції дозволила чітко побачити величезні втрати, яких припускаються в традиційних схемах управління матеріальними потоками.

Явний економічний вигравш, отримуваний від використання логістики в економіці, сприяв орієнтації партнерів на співпрацю в області просування товарів.

Крім того, розвиток логістичного підходу прискорив енергетична криза початку 1970-х років. Підвищення вартості енергоносіїв змусило підприємців шукати методи підвищення економічності транспортних перевезень [26, с. 37].

Логістика починає широко застосовуватися в економіці різних країн. Так наприклад в першій половині 1980-х років у Франції почав розроблятися системний підхід до переміщення продукції шляхом автоматизованого

зв'язування потоків пересування продукції з виробничим процесом. Іншими словами, люди усвідомили, що потрібносинхронізувати не тільки рух матеріальних потоків на складах і перевезеннях товарів, але і в плануванні та управлінні промисловим виробництвом, при його організації.

Поступово поняття логістики і логістичного управління наповнюються різноманітним вмістом і проникають в різні сфери виробництва та товарообігу.

Сьогодні визначення логістики в наукових джерелах наводиться в широкому і вузькому сенсі.

У першому випадку логістика - це наука про управління матеріальними потоками, пов'язаними з ними інформацією, фінансами і сервісом в певній мікро-, мезо або макроекономічній системі для досягнення поставлених перед нею цілей з оптимальними витратами ресурсів.

У другому випадку логістика - це інструментарій інтегрованого управління матеріальними потоками і пов'язаними з ними інформаційними, фінансовими потоками, а також супутнім сервісом, який забезпечує досягнення цілей організації бізнесу з оптимальними витратами ресурсів [32, с. 54].

Аналіз зарубіжної та вітчизняної літератури дозволив виділити деякі загальні аспекти сучасного розуміння логістики. Так, логістикою розуміється:

- новий напрямок в організації руху вантажів;
- теорія планування різних потоків в людино-машинних системах;
- сукупність різних видів діяльності з метою отримання необхідної кількості вантажів в потрібному місці і в потрібний час з мінімальними витратами;
- форма управління фізичним розподілом продукту;
- інтеграція транспортного і виробничого процесів;
- процес планування витрат з переміщення та зберігання вантажів від виробництва до споживання;

- ефективний рух продукції від місця виробництва до споживання;
- новий науковий напрямок, пов'язаний з розробкою ефективних методів

Управління матеріальними та інформаційними потоками; Наука про раціональну організацію виробництва і розподілу [3, с. 39].

Різноманітність трактувань поняття логістика не змінює об'єкта дослідження, яким виступають матеріальні і супутні їм інформаційні потоки, і при цьому дозволяє виділити дві основні точки зору на логістику:

- як на напрямок господарської діяльності, який полягає в управлінні матеріальними потоками в сферах виробництва і послуг;

- як на науку визначення потреб, а також придбання, розподілу і змін в робочому стані протягом життєвого циклу всього того, що забезпечує ці потреби [40, с. 19].

Таким чином, виходячи з проведеного аналізу, можна зробити висновок, що логістика - це інтегрована система планування, контролю, управління і регулювання потоками ресурсів на підприємствах як єдиним цілим, яка допомагає економити гроші, час, обладнання, площі, продукцію та ін.

Логістика дозволяє контролювати всі процеси, де можна здійснити економію, а саме: постачання, продаж, транспортування, упаковку, закупівлі, зв'язок з митницею і державними органами.

Завданням управління логістикою на практиці є управління декількома компонентами, складовими так звану «logisticsmix», це запаси, складські споруди, транспортування, комплектація і упаковка, зв'язок.

Розрізняють такі види логістики:

- закупівельну;
- транспортну;
- складську;
- виробничу;

- інформаційну і т.д. [49, с. 85]

В даний час широко використовується класифікація логістики на основі виділення рівнів логістичної інтеграції та форм логістичних систем:

1-й рівень (мікрологістичних підсистеми) - логістика постачання, логістика виробництва, логістика збуту (дистрибуції) .

2-й рівень (мікрологістичних системи) - логістика виробничого (промислового) підприємства, логістика торгового підприємства, логістика підприємства послуг, логістика інших організацій.

3-й рівень (металогістическі системи) - логістика виробничих, дистриб'юторських, логістичних підприємств.

4-й рівень (мезологістическі системи) – логістика кооперації виробничих, дистриб'юторських, логістичних підприємств.

5-й рівень (макрологістическі системи) - національна логістика.

6-й рівень (міжнародні макрологістическі системи) - міжнародна логістика [24, с. 94].

Видова різноманітність логістики на основі виділення окремих рівнів описують можна розглядати і на двох різних рівнях логістики:

- макрологістика, завданням якої є розгляд глобальних проблем управління матеріальними і інформаційними процесами.

Макрологістика охоплює міжгалузеві процеси, тобто логістичні процеси між різними фірмами, транспортом, посередниками зі складування та зберігання, процеси, пов'язані з виробництвом, транспортуванням, наданням різних видів послуг;

- мікрологістика, яка вивчає локальні проблеми управління матеріальними та інформаційними потоками на внутризаводском рівні. Мікрологістика - це внутрішньовиробнича логістика, пов'язана з нормальним функціонуванням конкретної фірми [59, с. 77].

Як вже було сказано, одним з видів логістики є транспортна логістика, яка відрізняється від звичайної логістики своєю специфікою.

Специфіка підходів транспортної логістики, на відміну від «чисто» логістичних підходів, передбачає наявність ключових елементів:

- транспортного забезпечення постачання;
- вантажопотоку як різновиду матеріального потоку, який функціонує в межах транспортно-логістичної системи;
- транспортно-логістичного менеджменту як інструменту управління транспортно-логістичною системою [57, с. 44].

Сьогодні нерідко транспортну логістику називають наукою, яка вивчає і постійно розробляє всі нові форми правильного планування і здійснення всього транспортного процесу в цілому. Тому що на сьогоднішній день такі завдання слід розглядати і вирішувати в сукупності.

Основними принципами транспортної логістики, що забезпечують її ефективність, є:

- мінімізація витрат на транспортування;
- максимально повне використання вантажопідйомності транспортного засобу в логістиці;
- принцип кратності партії вантажу, що транспортується одиницям замовлення, відправки та складування;
- принцип стандартизації тари;
- економія від масштабу і дальності перевезень;
- концентрації вантажопотоків на окремих каналах;
- доставка вантажів точно в строк [22, с. 73].

Всучасних умовах глобалізації, коли міжнародний ринок товарів і послуг вражає масштабами, все більшого значення відіграє зовнішньоекономічна діяльність підприємств, оскільки на міжнародному ринку перед компаніями відкривається більше перспектив.

Найчастіше взаємний обмін результатами господарської діяльності на міжнародному ринку і пов'язані з цим експортні операції здійснюються у формі зовнішньоторговельного контракту.

Однією з найбільш важливих і в той же час складних форм зовнішньоекономічної діяльності (ЗЕД) є експортні операції, які виникають при укладенні зовнішньоторговельної угоди і представляють собою особливий вид економічних відносин [51, с. 62].

Логістика зовнішньоекономічної діяльності має свою специфіку в яких її експортно-імпортних операціях, наприклад, в проходженні митних формальностей, регулювання умов доставки товарів за договорами купівлі-продажу на основі Інкотермс та міжнародних правил перевезення, в оформленні транспортних, товаросупровідних документів, страхування, в перевезенні вантажів на декількох видах транспорту і т.д.

Для збереження своїх позицій на світових ринках підприємствам необхідно робити певні зусилля в напрямку підвищення рівня технологічності та ефективності бізнес-процесів.

З'являється нагальна необхідність вишукування додаткових можливостей подальшого зниження рівня витрат на експортно-імпортні операції, підвищення рівня якості обслуговування споживачів, вдосконалення процесів регулювання і координації управління потоками, що вимагає логістичного підходу.

При цьому зачіпаються різні (економічні, соціальні, технічні, технологічні, організаційні, правові, наукові, психологічні, екологічні) аспекти діяльності людей [52, с. 43].

Незважаючи на складнощі, що виникають в міжнародній транспортній логістиці, вона набирає темпи розвитку.

Це пов'язано зі швидким зростанням обсягу міжнародної торгівлі, передачею ряду логістичних операцій спеціалізованим фірмам, створення міжнародних, регіональних союзів, що призводить до зниження або скасування експортно-імпортних мит і скорочення митних формальностей і застосуванням інформаційних ресурсів в режимі реального часу (інтернет), що в свою чергу прискорює процес здійснення логістичних операцій.

Економічна ефективність зовнішньоторговельної операції багато в чому залежить від правильно обраних базисних і транспортних умов поставки вантажу.

Ефективність формування транспортної логістичної системи ЗЕД діяльності підприємства досягається тоді, коли організація завойовує і зберігає довіру споживачів логістичних послуг [28, с. 87].

Крім того, логістику зовнішньоекономічної діяльності можна також розуміти і як нову наукову методологію глобального організаційноаналітичного вдосконалення складних цілеспрямованих, в т.ч. транспортно-вантажних, систем наоснові реалізації системного підходу, застосування якого дозволяє в комплексі забезпечити:

- наскрізну, багаторівневу і многокритеріальную оптимізацію;
- логістичну координацію та інтеграцію;
- облік в якості найважливіших критеріїв оптимальності таких показників, як якість транспортного обслуговування та надійність роботи;
- узгодження результатів стратегічного і тактичного управління наоснові застосування теорії компромісів і використання експертних автоматизованих систем прийняття оптимальних рішень [15, с. 667].

Узагальнюючи наведені в наукових публікаціях з логістики визначення поняття «логістика», приймаємо, що логістика зовнішньоекономічної діяльності – це універсальний практичний інструментарій міждисциплінарного вивчення закономірностей в організації та протікання економічних потоків ЗЕД в процесі виробництва, розподілу, обміну та споживання товарів і послуг.

1.2 Методологія дослідження ефективності логістичних процесів зовнішньоекономічної діяльності підприємства

Логістичний процес зовнішньоекономічної діяльності підприємства відрізняється складністю і пов'язаний з великими витратами праці і коштів.

Він вимагає повної узгодженості функцій постачання запасами, переробки вантажу, виконання замовлень і організації в просторі і часі оптимальних матеріальних потоків. Все це можливо тільки заумови правильної організації господарської діяльності підприємства.

Така діяльність передбачає виконання певної сукупності робіт по виконанню логістичних функцій, відповідальність за які покладається на служби логістики підприємств в процесі їх господарювання. Існує кілька методів оцінки. Будь-який з них, передбачає порівняння результатів діяльності того чи іншого напрямку логістики з наміченими раніше цілями і аналізу витрат, продуктивності або сервісу.

З огляду на це, логістичну діяльність слід оцінювати за допомогою не одного окремого вимірювача, а комплексу взаємопов'язаних і науковообґрунтованих показників різної типології.

У зв'язку з цим вибір і обґрунтування їх системи для оцінки логістичної діяльності для підприємств є вельми важливим методологічним питанням [36, с. 106].

Система оцінки логістичної діяльності сучасного підприємства повинна включати такі основні складові: показники оцінки, одиниці виміру, оціночну базу [45, с. 24]. Від того, наскільки точно вибрані показники будуть відображати зміст і спрямованість логістичної діяльності, залежить об'єктивність її оцінки і подальше коректування логістичної стратегії підприємства.

Не менш велике значення для оцінки результатів логістичної діяльності підприємства має правильний вибір одиниць її вимірювання, що має певний вплив на достовірність і об'єктивність оцінки певного виду діяльності.

У цьому аспекті Л.Б. Миротин, Е.Е. Ташбаев і А.К. Касену вказують, що найбільш зручними для використання при здійсненні логістичної діяльності є: одиниці упаковки, одиниці продукту, категорії продуктів,

грошові одиниці, дюжини (десятки), кількість пошкоджених упаковок, галони [44, с. 136-137].

За допомогою оціночної бази визначають рівень агрегування показників оцінки логістичної діяльності. На практиці при її організації виділяють наступні ієрархічні рівні: логістична система в цілому, географічна зона обслуговування клієнтів, прийняття логістичних рішень, замовлення, споживання тощо.

При цьому рівень агрегування показників знижується, починаючи від логістичної системи в цілому і закінчуючи окремим продуктом або окремою логістичною операцією.

Найвищий рівень агрегування передбачає зведення певного переліку оціночних показників до єдиного (комплексному) показником, який буде характеризувати або результат функціонування логістичної системи підприємства, або ж кінцевий результат здійснення логістичної діяльності [55, с. 93].

Слід зазначити, що використання такого показника дає тільки загальне уявлення як про результат функціонування логістичної системи, так і про результат здійснення логістичної діяльності підприємства. Таку агрегированную оцінку здійснюють з використанням обмеженого набору даних, який не дозволяє в процесі аналізу виявити потенційні проблеми в окремих функціональних підсистемах і ланках логістичної системи підприємства.

Однак, хоча оцінка по агрегованих показниками і заснована на усереднених результатах, вона дозволяє оперативно виконати аналіз основних параметрів функціонування логістичної системи і своєчасно скоригувати логістичну діяльність підприємства відповідності зі сформованою ситуацією.

Оцінка з використанням одиничних (приватних) і у загальнюючих показників має свої переваги - це деталізація проблем в кожній підсистемі і

ланці логістичної системи і отримання достовірної інформації про кожну конкретну логістичної операції і конкретному процесі.

Однак використання для оцінки логістичної діяльності підприємства великої кількості показників вимагає чималих витрат часу і коштів. Крім того, систематизувати обчислені дані за такими показниками і встановити причинно-наслідкові зв'язки між ними для подальшого коригування логістичної діяльності підприємства досить непросто [65, с. 44].

Відзначимо основні критерії, які використовуються і рекомендовані для оцінки якості і ефективності транспортно-технологічних:

- мінімальні сукупні витрати;
- мінімальні терміни доставки;
- максимальне якість перевезень;
- максимальний інтегральний ефект вантажовласника [6, с. 93].

Для прийняття рішень по зазначеним критеріям можуть застосовуватися такі показники:

- вартість транспортування;
- вартість перевантажувальних і термінальних операцій;
- терміни доставки, ритмічність і частота відправлень;
- збереження вантажу в межах норм природних втрат;
- ризики, що виникають під час перевезення вантажу, безпеку схеми доставки;
- величина екологічних витрат і шкоди навколишньому середовищу;
- доступність транспорту, його універсальність;
- культура і етичність обслуговування [47, с. 212].

При такому різноманітті інтересів, виражених різними критеріями і характеристиками транспортного процесу, завдання експедитора багаторазово ускладнюється, оскільки він повинен відшукати (організувати) не тільки оптимальну з точки зору всіх параметрів схему доставки, а й пов'язати при цьому побажання (інтереси) всіх своїх контрагентів

(принципала, операторів терміналів, перевізників, агентів, митних, наглядових та інших структур).

Рішення позначеної завдання традиційно здійснюється з використанням двох підходів - експертної та аналітичної оцінки.

Експертиза використовується у випадках, коли вибір, обґрунтування тих чи інших рішень не можуть бути виконані за допомогою точних розрахунків, або коли набір варіантів відносно малий, а проведення необхідних для їх оцінки обчислень є занадто витратним і недоцільним.

Якщо вирішується завдання організації термінальної перевезення вантажу одним видом транспорту, то даний метод досить ефективний.

Однак при більшій варіативності результати експертизи і якість прийнятих рішень можуть бути позбавлені оптимальності [9, с. 95].

Аналітичний метод заснований на проведенні обчислень і визначення оптимального рішення на базі будь-яких розрахунків.

Як правило, ключовими показниками, на підставі яких приймається підсумкове рішення (вибір конкретної схеми і способу доставки), є вартість і тривалість (терміни) доставки.

Слід мати на увазі, що існують певні труднощі у вартісній оцінці різних критеріїв. Якщо терміни доставки прийнято виражати через вартість «вантажний маси в шляху», то ритмічність поставок, безпеку обраних транспортно-логістичних схем, збереження вантажу і транспортних засобів, величина екологічного збитку від діяльності транспорту та втрат вантажу і т.д. є проблемною областю при розробці відповідних методик і стають широким полем для експериментальних рішень [17, с. 106].

Відзначимо, що при визначенні витрат з транспортування також існують складності, пов'язані з відмінностями в методиках розрахунку собівартості перевезень вантажів різних видах транспорту, що може привести до неадекватності результатів порівняння схем і способів доставки вантажів, як з позицій експедиторів та вантажовласників, так і державних

органів при виробленні та обґрунтуванні рішень в області розвитку транспорту та поліпшення якісних параметрів транспортно-логістичного обслуговування підприємств, що регламентується відповідними галузевими програмними документами. Оскільки існує досить багато методів оцінки ефективності зовнішньоекономічних логістичних процесів, в рамках даного дослідження розглянемо найбільш часто використовуваний метод оцінки. Для формалізації процедури оцінки ефективності логістичної системи фахівцями були запропоновані наступні характеристики:

- 1) точність часу поставки;
- 2) точність місця поставки;
- 3) точність номенклатури і асортименту продукції, що поставляється;
- 4) точність кількісних показників продукції, що поставляється;
- 5) точність якісних показників продукції, що поставляється;
- 6) відповідність ціни вимогам ринку [64, с. 305].

Таким чином, ефективність зовнішньоекономічної логістичної системи визначається доступністю запасів, продуктивністю і якістю діяльності, а величина загальних витрат на логістику знаходиться в безпосередньому зв'язку з бажаним рівнем результативності. Як правило, чим вище цей рівень, тим більше загальні витрати логістики.

Ключем до створення ефективної системи зовнішньоекономічної логістики на підприємстві служить вміння підтримувати рівновагу між рівнем логістичного сервісу і величиною загальних витрат.

Слід зазначити, що з точки зору споживача, що є кінцевою ланкою логістичного ланцюга, ефективність логістичної системи визначається рівнем якості обслуговування його замовлення

Підводячи підсумок, варто зазначити, що процес оцінки ефективності логістичної системи підприємства у зовнішньоекономічній діяльності повинен базуватися на теорії компромісів. Відповідно до неї, компроміс

полягає у виборі найбільш підходящих для оцінки комбінацій показників, одиниць виміру і бази агрегування.

Це дозволить конкретні дані прорізні види логістичних операцій і процесів, що здійснюються в межах логістичної системи підприємства, органічно поєднати між собою і в єдиній комплексній системі оцінити і результативність, і ефективність логістичної діяльності не тільки підприємств, а й логістичну діяльність в межах ланцюгів поставок.

1.3 Проблеми комплексної оптимізації логістичних процесів при ЗЕД на автомобільному транспорті

В даний час автомобільний транспорт має найбільше поширення серед інших видів транспорту. Нарівні з іншими інфраструктурними послугами на зразок телекомунікацій або енергетики, автомобільні вантажоперевезення вносять свій вагомий внесок у виробництво і торгівлю товарами і рядом послуг. Крім того, цей сектор відіграє основну роль в інтеграції ринків.

Існує величезна різноманітність видів послуг з міжнародних автомобільних перевезень вантажів, що надаються з точки зору частоти поїздок, складності, відстані і використовуваних транспортних засобів.

Наприклад, міжнародні автомобільні вантажні перевезення між Бельгією та Нідерландами є регулярними, простими (через відсутність прикордонного контролю в Європейському Союзі), відбуваються на коротких відстанях і не завжди припускають повну завантаженість транспортних засобів.

Для порівняння, перевезення між Європою і Азією, як правило, є дуже складними (через численні перетинів кордону), здійснюються на дуже великих відстанях з використанням, як правило, максимально завантажених автопоїздів, що мінімізують питомі витрати на транспортування [21, с. 301].

Охарактеризуємо деякі особливості ринку перевезення вантажів із застосуванням автотранспортних послуг.

1. В даний час спостерігається високий рівень конкуренції, обумовлений тим фактом, що ринок вантажоперевезень досить простий для входження нових гравців. Все більше і більше людей бажають розпочати свій бізнес, купуючи або орендуючи для цього пару вантажних машин. Згідно зі статистичними даними, для цього не потрібно серйозних матеріальних витрат, оскільки зараз з'являється все більше і більше різноманітних кредитних продуктів. Крім того, отримати необхідні дозвільні документи та ліцензії також не складає труднощів.

Тому ринок вантажних перевезень автотранспортом неухильно зростає, з'являється все більше перевізників і експедиторів, і, як наслідок, пропозиція подібних послуг перевищує їх фактичний попит. Все це сприяє високому рівню конкуренції.

2. Для ринку характерно вільне ціноутворення, оскільки обмеження тарифів здійснюється лише для окремих видів вантажних перевезень автомобільним транспортом. Саме тому підприємства встановлюють власні тарифи, орієнтуючись при цьому на середні ринкові ціни, а також на рівень власних витрат, якість послуг, що надаються, їх широту і т.д.

Звідси можна зробити висновок, що компанії, що займаються вантажними перевезеннями автомобільним транспортом, знаходяться в безперервному процесі виконання завдання по вибору найоптимальнішого розміру власних тарифів [27, с. 208].

3. Умови зовнішнього середовища постійно змінюються, впливаючи на угоди на ринку автомобільних вантажоперевезень. Тому обслуговування споживачів, замовників, комерційна стратегія компанії в цілому, номенклатура послуг - все це постійно коригується виходячи з умов зовнішнього середовища.

4. Обсяг промислового виробництва, його галузева структура, розміщення виробників і споживачів готової продукції - ось що грає вирішальну роль в рівні попиту на вантажні перевезення автомобільним транспортом.

Реалізація товару, що перевозиться вантажними автотранспортними компаніями - ось що визначає швидкість і терміни доставки, партионність вантажу, вид упаковки, ціну, яку власник вантажу готовий заплатити за перевезення [10, с. 134].

Отже, ринок вантажних автотранспортних перевезень знаходиться в постійному розвитку.

Частка автомобільних перевезень в загальному обсязі вантажних перевезень обумовлена цілою низкою чинників:

- відносною ефективністю інших видів транспорту,
- розширенням мереж залізниць, трубопроводів або внутрішніх водних шляхів, {{ 1 }} - відстанями і топографічними характеристиками країни та іншими факторами [58, с. 296]. На сьогоднішній день обсяги автомобільних вантажоперевезень нижче, ніж обсяг автомобільних пасажирських перевезень. У структурі світового вантажообігу на частку автомобільних вантажоперевезень у 2020 році довелося лише 8% (рисунок 1) [69].

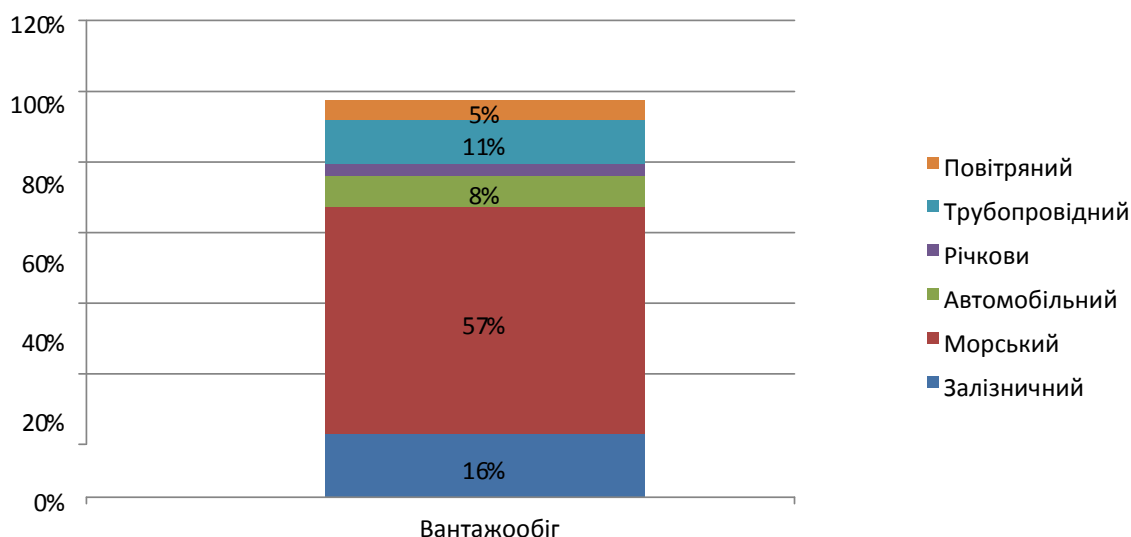


Рис.1.1 – Структура світового вантажообіг в 2020 г.

Однак варто розуміти, що автомобільний транспорт є ключовим фактором економічного розвитку і інтеграції. Його гнучкість і можливості роблять його незамінним для стратегій розвитку та інтеграційних процесів.

Вантажоперевезення автомобільним транспортом мають ряд переваг:

- вони є найбільш гнучким варіантом здійснення транспортування вантажів;
- при необхідності автотранспорт може комбінуватися з іншими видами транспорту, що дозволить здійснити мультимодальне перевезення;
- відносно невисока вартість доставки;
- висока швидкість здійснення перевезення;
- розвиненість і велика щільність автомобільних доріг;
- можливість в режимі реального часу відстежувати місцерозташування вантажу і т.д. [16, с. 108].

В той же час, існують певні ризики при перевезенні вантажу автомобільним транспортом:

- Насуші великі відстані займають багато часу;
- можливі затримки і збої трафіку через дорожньо-транспортних пригод або погодних умов;
- існує ризик пошкодження або крадіжки товару, особливо під час перевезення на великі відстані;
- висока плата за проїзд по дорогах в деяких країнах;
- необхідність вивчення правил дорожнього руху, які в різних країнах можуть відрізнятися і т.д. [26, с. 99]

При традиційній системі міжнародних перевезень вантажів автомобільних транспортом, коли товари перетинають територію одного або більше держав,

митні влади кожної держави застосовують національні заходи контролю і процедури пропуску рухомого складу.

Вони відрізняються в кожній країні, але зазвичай включають в себе перевірку вантажу на національній кордоні і виконання національних вимог (застава, гарантія, завдаток на мито та ін.).

Це призводить до значних витрат, затримок і втручання в роботу міжнародного транспорту.

Вантажний автомобільний транспорт активно розвивається зарахунок вдосконалення характеристик транспортних засобів, впровадження високоефективних технологій та розширення мережі автомагістралей [5, с. 73].

Спостерігається світова тенденція поступового переходу на екологічні види палива. Щорічно транспортні компанії по всьому світу оновлюють свій автопарк.

До факторів ризику, здатним спровокувати проблеми на ринку міжнародних автомобільних перевезень, відносяться, перш за все, падіння обсягів промислового виробництва, зниження реальних доходів населення і скорочення роздрібного товарообігу. Як наслідок, знижується попит на автомобільні вантажоперевезення.

Наступний фактор складають ослаблення курсу національної валюти, високий рівень інфляції, зростання кредитних ставок. У сукупності це призводить до зростання витрат на транспортування вантажів, які додатково збільшуються при посиленні регулювання галузі. Підвищення ризиків неплатежів з боку замовника сприяє банкрутства і відходу з ринку транспортних і логістичних операторів [54, с. 39].

Розглянемо основні проблеми процесу міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом та шляхи їх вирішення:

1. Функціонування ринку міжнародних автомобільних вантажоперевезень залежить від діяльності транспортних компаній. Зростання обсягів світової торгівлі сприяє збільшенню числа компаній, залучених до сфери міжнародних перевезень, але не підвищення якості надаваних ними послуг.

Отже, транспортні компанії повинні приділяти багато часу вивченню маршруту перевезення, необхідної документації. Ключовим моментом є гнучкість компанії, її вміння швидко адаптуватися до кожного клієнта. Сучасний просунутий рівень освіти і знань менеджерів також сприятливо відбивається на швидкості і якості обслуговування.

2. Проблеми виникають не тільки через не завжди компетентних дій транспортних компаній: частина ризиків пов'язана з поведінкою клієнтів. Нерідкі ситуації, коли клієнти (як експортери, так і імпортери) вважають, що

логістичний оператор вирішить в останній момент всі виниклі питання. Однак важливі рішення приймаються перевізником заздалегідь.

Тому всім сторонам, які беруть участь у перевезенні, необхідно заздалегідь обговорити всі можливі ситуації щодосамого процесу перевезення, а також постійно перебувати в контакті один з одним для оперативного вирішення проблем. Як що контрагенти працюють вперше і ступінь довіри один до одного невелика, необхідно ретельно підійти до укладення договору і максимально докладно описати терміни і умови поставки, вартість перевезення і т.д. [69]

3. Ще однією ключовою проблемою є безпека перевезень і збереження вантажів. При міжнародних перевезеннях вантажовідправник замовляє транспорт у місцевих компаній, які відправляють вантаж на місцевий склад для обробки або консолідації з іншими вантажами. Потім вже інший перевізник доставляє вантаж до місця призначення.

У разі збірних вантажів це митний склад, з якого забирає вантаж і відвозить його одержувачу часто вже третя компанія. При здійсненні мультимодальних перевезень кількість посередників виростає ще в кілька разів.

Таким чином, по шляху до кінцевого пункту призначення вантаж проходить безліч різних агентів. І якщо будь-яка сторона, що бере участь в цьому процесі, не виконує свою належну обачність, безпека стає проблемою. Отже, важливо працювати з постачальниками послуг, які мають безпечні і налагоджені ланцюжка поставок, а також в цілому мають хорошу репутацію [13, с. 300].

4. Не менш важливою проблемою є випадки розкрадання вантажу. Він може бути вкрадений як зі складу, так і безпосередньо з автомобіля, поки водій, наприклад, спить. Тому необхідно вкладати кошти і час в забезпечення зовнішньої і внутрішньої (вибір людських ресурсів) безпеки.

5. Ще однією важливою проблемою є несвоєчасність здійснення міжнародних транспортних послуг. Транзитний час залежить від безлічі факторів, серед яких виникнення проблем, що вимагають відхилення від маршруту в певних ділянках, зміна погодних умов, дорожньо-транспортного події. Для виконання запланованого транзитного часу необхідно дані фактори контролювати і швидко підлаштовуватися під ситуацію, що виникла і гнучко шукати інші варіанти здійснення перевезення.

6. Проблемний момент представляють міжнародні перевезення великогабаритного та важкого обладнання. Подібні транспортування потребують вирішення безлічі технічних і процедурних питань. Через обмеження ваги транспортних засобів та вантажів при проїзді мостів та інших споруд може знадобитися спеціальний план маршруту для кожного випадку.

Крім того, транспортування важких негабаритних вантажів може зажадати використання додаткових опорних елементів, а також спеціальних транспортних засобів супроводу. Проблема здійснення подібних перевезень обумовлена нормами і правилами, що застосовуються кожною країною. Отже, необхідно працювати над уніфікацією правил, що стосуються автомобільного вантажного транспорту [11, с. 49].

7. Наступною проблемою є помилки в документації. При здійсненні міжнародних вантажоперевезень може відбутися пошкодження товару, він також може бути деформований спочатку при завантаженні.

Крім того, іноді виникають проблеми з походженням або характером товару, затримки в доставці і навіть суперечки з податковими та митними органами щодо фактичної вартості товару. Всі спірні моменти повинні бути вказані в документах, що супроводжують вантаж. Також необхідно брати до уваги відмінності в національному законодавстві різних країн і з урахуванням цього формувати повний комплект документів.

8. Ряд проблем може бути пов'язаний зі страхуванням вантажу. Відповідальність перевізника застрахована CMR-страхуванням. Однак якщо автомобілем перевозиться дорогий вантаж, вартість якого не покривається страховкою відповідальності перевізника, доцільно цей вантаж застрахувати додатково. Такі заходи дозволять в разі пошкодження вантажу уникнути конфліктних ситуацій між власником вантажу і перевізником [4, с. 319].

Крім перерахованих вище, існують також інші загальні проблеми, що впливають, в т.ч. і на ринок міжнародних автомобільних вантажоперевезень. Серед них можна виділити нестачу кваліфікованої робочої сили, посилення правил, тиск цін і труднощі прогнозування через глобальних економічних змін. Наприклад, в США не вистачає близько 30 000 водіїв вантажівок.

Крім того, має місце старіння робочої сили. З огляду на, що промисловість майже на 100% використовує автомобільні вантажоперевезення, дані фактори негативно впливають на потік вантажів як всередині країни, так і за її межами [10, с. 190].

Здійснення зовнішньоекономічних логістичних процесів і операцій потребує централізованому управлінні, а управління потребує періодичного оптимізації при умовах, що змінилися діяльності підприємства або зовнішнього середовища.

Для оптимізації логістичних процесів в ЗЕД діяльності також широко використовується аудит логістики - модель оцінки невизначеностей в ланцюзі постачань товарів.

Аналіз джерел невизначеності дозволяє точно визначити напрями оптимізації логістики:

- невизначеності в системі постачання;

- невизначеності в системі забезпечення продажів;
- невизначеності в системі управління логістикою [63, с. 32].

Основними напрямками щодо вдосконалення процесу транспортних перевезень будуть:

- визначення оптимального маршруту перевезення;
- своєчасний облік витрат на вантажоперевезення;
- використання GPS-навігаторів для відстеження автомобілів і т.д.

Удосконалення міжнародного перевезення вантажів є складною багатопараметричною завданням і в даний час є предметом вивчення транспортної логістики.

Таким чином, для комплексної оптимізації логічних процесів будь-якого підприємства, в т.ч. і здійснює зовнішньоекономічну діяльність, необхідно враховувати всі загрози і ризики галузі, її слабкі місця, а також застосовувати досягнення століття технологій - різні інформаційні програмні продукти [56, с. 85].

Однак оптимізація принесе бажаний керівництвом компаній ефект лише в тому випадку, що здійснюватися буде виходячи з даних проведеного аналізу, виявлених слабких сторін логістики зовнішньоекономічної діяльності підприємства.

Підводячи підсумок аналізу, проведеного в даному параграфі, ще раз зазначимо, що ринок транспортно-логістичних послуг в даний час активно розвивається в зв'язку з розширенням господарських зв'язків та міжнародної кооперації. На сьогоднішній день одним з ключових питань, що стоять перед транспортними логістами організацій, що здійснюють зовнішньоекономічну діяльність, є проблема правильного керування транспортними засобами, з використанням усіх сучасних технологій.

**РОЗДІЛ І. АНАЛІТИЧНА ЧАСТИНА. ДОСЛІДЖЕННЯ ЗЕД
ДІЯЛЬНОСТІ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ КОМПАНІЇ ТОВ
«ІМЕКСТРЕЙД-ПЛЮС»**

Таблиця 1. Основна інформація ТОВ «Імекстрейд-плюс»

1	ID:	43640278
2	Повна назва:	Товариство з обмеженою відповідальністю «Імекстрейд-плюс»
3	Коротка назва:	ТОВ«Імекстрейд-плюс»
4	Прізвище:	Грязнова
5	Ім'я:	Мирослава
6	По батькові:	Вадимівна
7	Основний вид діяльності:	Неспеціалізована оптова торгівля
8	Код по КВЕДу:	46.90; 46.19; 49.41, 49.42; 63.99; 52.29
9	Місце проживання:	Провулок Радищева 3, оф. 205
10	Поштовий індекс:	03124
11	Область:	Київська область
12	Район:	Соломянський
13	Місто:	Місто Київ
14	Стан реєстрації:	zareєстровано

Джерело: довідник компаній ТОВ «Імекстрейд-плюс»

ТОВ «Імекстрейд-плюс» має оформлення КВЕД наведення зовнішньоекономічної діяльності.

Кадровий штат ТОВ «Імекстрейд-плюс» включає у себе 2 основні ланки – бухгалтерський та логістичний, потребою може найматися додаткові штатні одиниці. Система управління колективом має децентралізований характер, тобто підрозділи різних призначень можуть співпрацювати між собою та пересилати потрібну для виконання інформацію, документи тощо. Структура співпраці зображена на рис. 2.

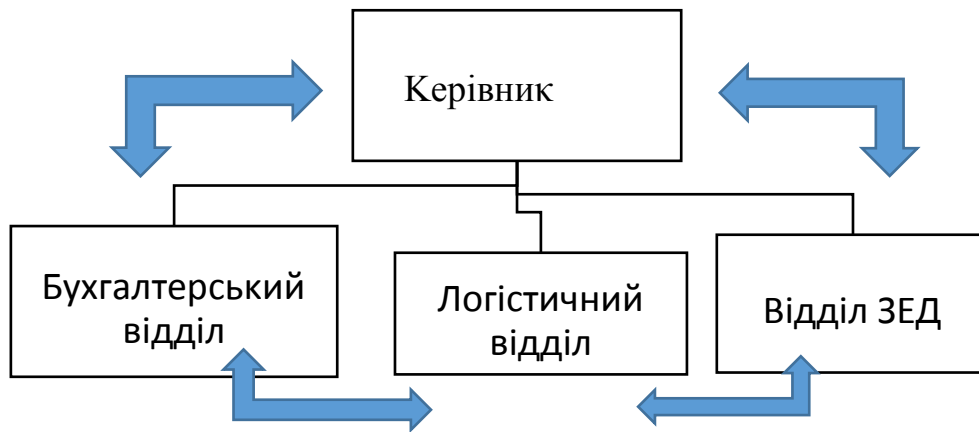


Рис. 2.1 Структура співпраці відділів ТОВ «Імекстрейд-плюс»
Джерело: розроблено автором.

Бухгалтерія – це структурний ввідділ керівного органу ТОВ, основною задачею якої є бухгалтерський облік господарської діяльності компанії.

Окрім ведення бухгалтерського обліку, бухгалтер зобов'язаний формувати, аналізувати та контролювати супутні документації, що дозволяє не допустити утворення похибок які, усвою чергу, можуть призвести до збитків компанії, чи зриванню та анулюванню строків та договорів. Як раз тому бухгалтерський відділок щільно співпрацює з іншими відділеннями компанії.

Інформаційна система управління Товариства утворюється за сприянням результатів діяльності бухгалтерії, включає у себе всі види обрахування, що формують базу управлінської інформації, яка відзначає стан системи, що керується, та реалізація управлінських задач. Управлінська інформація обмірковується, та відповідно до результатів дослідження формуються наміри управлінських рішень, які пересилаються до систему управління. Розгляд господарської діяльності Товариства грає важливу роль в інформаційній підсистемі управління, допускає обґрунтувати управлінські рішення з економічної точки зору та реалізувати їх моніторинг [23].

Логістичний відділ здійснює функції організації та втілення логістичної частини внутрішньо та зовнішньоекономічних дій. Співробітники даного відділу реалізують наступні задачі: вивчення та аналізування даних що до

вантажу який транспортується, оцінка необхідної ресурсно-матеріальної бази для реалізації операції, збирання та обробка документації яка необхідна, обчислення маршруту та логістичних видатків тощо.

Відділ зовнішньоекономічної діяльності реалізує організаційні функції у сфері ЗЕД. Серед переліку головних завдань відділу: підготовка вантажу до транспортування, збір та опрацювання необхідних для оформлення митного контролю документів, гарантування транспорту до ланки митниці та подальший нагляд за етапами здійснювання проекту.

Логістичне відділення на пряму співпрацює з відділом ЗЕД та бухгалтерією, з приводу оформлення й візування документації та одержування оцінки кількісних характеристик товару та його якості відповідно.

ТОВ «Імекстрейд-плюс». застосовує аутсорсинг з метою забезпечення реалізації етапів потрібною матеріально-технічною базою та кваліфікованим персоналом. Для цього долучаються перевізники та водії, у яких є в наявності необхідні транспортні засоби по типу вантажу, спеціфічно обладнані місця для транспортування, дозвільні документи, що дають дозвіл транспортувати певний вантаж.

Найманий співробітник у особі перевізника зобов'язаний мати книгу МДП, що гарантує страхування вантажу, дозволяє виконувати спрощене митне оформлення та митний контроль.

Ми, можемо бачити що система управління та працівники Товариства є достатньо обмеженими через специфіку реалізації наданих підприємцем послуг. Така система добре адаптується під зміни ринку та є достатньо зручною та ергономічною у контексті здійснення господарської діяльності компанії, а характерна для схеми кадрових відносин співробітництва між відділами, сприяє якій оперативності передачі інформації.

2.1 Аналіз ринкового середовища та тенденцій розвитку ЗЕД галузі

ТОВ «Імекстрейд-плюс» пропонує допоміжні послуги з внутрішніх та міжнародних транспортних перевезень, діє на ринку логістичних послуг України та у своїй практиці залежить від ринку транспортно-експедиційних послуг. Транспортно-експедиційні послуги застосовуються за необхідності експортувати вантаж з території країни, імпортувати на територію країни, робити транзит по самій країні та коли це необхідно-транспортування у межах її території.

Одним з головних ресурсів та платформ, з якими працюють українські компанії у процесі реалізації та організації виконання зовнішньоекономічних операцій та логістики, є електронний ресурс «ЛардіТранс».

Даний ресурс відображає собою найбільшу діючу платформу на території України та інших країн, що єднає між собою підприємства організаційно-логістичного вектору діяльності з одного боку, транспортні підприємства та фірми що пропонують послуги транспортування з другого боку, та компанії-замовники транспортно-логістичних послуг з третього боку. Висновок: «Ларді-Транс» - став основною платформою на якій співпрацюють між собою замовники, посередники та виконавці.

Платформа «Ларді-Транс» є зареєстрованою торговельною маркою на території України, Росії та США. Її знають та використовують її послугами в країнах СНД та більшості країн Європи. Проект, який планувався, як сайт для своїх заявок, сьогодні став багатофункціональним робочим майданчиком для багатьох транспортних компаній Європи. Сотні рекламодавців використовують «Ларді-Транс», тому що лише у них найбільша цільова аудиторія у сфері транспортних перевезень» - повідомляють на офіційному сайті компанії [21].

Основні послуги, що пропонують підприємства на ринку:

- розрахункові операції за зовнішньоторговими контрактами;
- консультації що до розрахункових і експедиторських операцій;
- митне декларування вантажів;
- завантажувально-розвантажувальні роботи;
- транспортне посередництво;
- зберігання вантажів;
- автоперевезення;
- розробка маршрутів перевезення;
- страхування вантажів.

Для оцінки логістичного ринку України використаємо SWOT-аналіз. SWOT-аналіз – це спосіб стратегічного планування, дозволяючий оцінити сильні та слабкі напрямлення, а також ризики та перспективні можливості об'єкту/продукту/галузі тощо. Результати проведеного SWOT-аналізу наведені у таблиці 2.1.

Таблиця 2. 1 SWOT-аналіз логістичного ринку України

Сильні сторони	Можливості
Нижчий рівень цін на надання логістичних послуг	Збільшення кількості перевезень вантажів
Доставка вантажів по території Європи	Розширення ринку послуг до країн Азії
Доставка вантажів до країн СНД	Збільшення якості послуг
Можливість використовувати різні типи транспортних засобів	
Низька ціна на надання послуг	
Загрози	Слабкі сторони
Збільшення кількості логістичних іноземних компаній, які діють на ринку України	Низький рівень конкурентоспроможності послуг на світовому ринку

Розвиток тіньової віхи ринку	Санкції щодо Російської Федерації
Нестабільна національна валюта	Вузька транспортна спеціалізація підприємств
	Нестабільна ситуація на сході України

Джерело: розроблено автором.

Згідно результатам проведеного аналізу, ми можемо побачити, що сильних боків та можливостей у ринку дуже багато. Втім, він має і слабкі сторони.

Більшість компаній, що пропонують логістичні послуги є вузькоспеціалізованими, використовуючи обмеження транспортних засобів, тобто, автомобільний транспорт чи водний. Затребувані на сучасному ринку користуються компанії, що пропонують комплексні транспортно-логістичні послуги. Також, Українські компанії мають не високий рівень конкурентоспроможності на світовому ринку, це пов'язано з наданням низькою якістю пропонованих послуг.

Проте не висока вартість послуг дає можливість забезпеченню їх попиту та потенційно дає можливість посиленню конкурентоспроможності на світовому та внутрішньому ринку України. Це дуже вагомо, оскільки кількість іноземних компаній, що надають свої послуги на внутрішньому ринку постійно зростає. При збільшенні товарообігу України - зростатиме попит на логістичні та транспортно-експедиторські послуги.

Введення санкцій що до Російської Федерації - вплинуло на логістичний ринок. Згідно з цим, відбулося обмеження імпорту та експорту, що посприяло значному зниженню зовнішньоторговельних операцій, що у процесі своєї діяльності перетинають українсько-російський кордон. Внаслідок чого, це спричинило падіння попиту на логістично-транспортні послуги на території України. В свою чергу, цей фактор дав поштовх збільшенню та розвитку

тіньової частини ринку, який негативно впливає на імідж українських компаній на міжнародному ринку. Надмірний розвиток тіньової діяльності логістичного ринку підриває процес залучення інвестицій у логістичну галузь.

Нестабільна ситуація на сході України, заважає вільному руху транспорту, гальмує торгівельну діяльність на даній території. В наслідок цього, зменшується обсяги транспортованого вантажу.

Розберемо структуру логістичного ринку за використаними типами транспортних засобів за 2019 та 2020 роки, наведену рис. 3. та 4.

Станом на 2020 рік, більше половини (51,6%) використовуваних транспортних засобів за товарообігом складає залізничний транспорт. Наступними є автомобільний транспорт з показником у майже 30% та трубопровідний – 17,5%. Водний та авіаційний типи транспорту в Україні майже нерозвинені.



Рис. 2.2 Структура логістичного ринку за використаними типами ТЗ станом на 2019 рік.

Джерело: розроблено автором

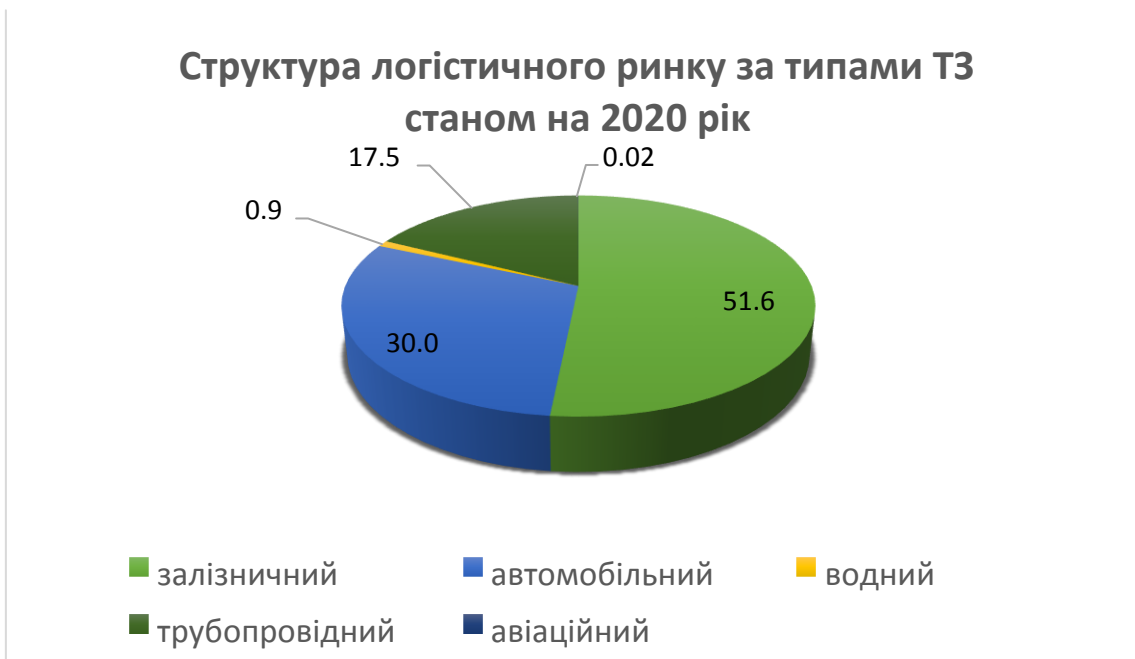


Рис. 2.3. Структура логістичного ринку за використовуваними типами ТЗ станом на 2020 рік.

Джерело: розроблено автором

Загальні обсяги перевезень зменшились на 1,8% та складають 624,6 млн. т. порівняно з 636,7 млн. т. у 2017 році. У 2020 залізничний та водний типи транспорту втратили кожен по 5,1% від обсягів отриманих у 2019 році, а трубопровідний – 4,7%.

Слід звернути увагу, що авіаційний транспорт зазвичай використовується лише для імпорту чи експорту вантажу.

Згідно даних Державної служби статистики України (дані наведено без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини тимчасово окупованих територій у Донецькій та Луганській областях), можемо визначити тенденцію змін у використанні різних типів транспортних засобів. Результати наведені у рис. 5.



Рис. 2.4 Обсяги перевезених вантажів за видами транспорту за 2019-2020рр.

Джерело: розроблено автором.

Більш використовуваними у 2020 році стали:

□ Автомобільний транспорт (ріст показника на 6,1%); □ Авіаційний транспорт (ріст показника на 19,6%).

Загальні зміни вантажообороту за типами транспорту за 2019-2020рр. наведені у таблиці 3.

Для розрахунків вантажообороту використовуються тоннокілометри (ткм).

Тоннокілометри – одиниця вимірювання перевізної роботи зарізними типами

ТЗ. Розраховується шляхом добутку ваги вантажу (у тоннах) та відстані, на яку він був транспортований (у кілометрах).

Таблиця 2.2. Вантажооборот усічні-листопаді 2019 та 2020 роках.

	Січень-листопад 2019, млн.ткм	Січень-листопад 2020, млн.ткм	У% досічня листопада 2019р.
Транспорт	303748,0	313142,0	97,0
залізничний	170445,9	174816,3	97,5
автомобільний	38782,9	37363,1	103,8
водний	3155,1	3983,7	79,2
трубопровідний	91056,8	96663,3	94,2

авіаційний	307,0	246,0	124,8
------------	-------	-------	-------

Джерело: розроблено автором на основі додатку Б.

Втрати у обсягах перевезень та вантажообігу залізничним, водним та трубопровідним транспортом пояснюється анексією Криму та санкціями що до Російської Федерації.

Обсяги перевезень авіаційним транспортом показали значний ріст по рівняно з 2019роком, проте всеодно складають лише 0,2% від загального обсягу перевезень.

Міжнародні перевезення є наслідком зовнішньоторговельної діяльності країни, а саме експорту та імпорту товарів, яка формує попит на послуги даної галузі міжнародних перевезень.

Реалізація зовнішньоторговельних (імпортних та експортних) операцій країни включає у себе процес перевезення товарів по території країн та перетинання їх кордонів, що створює необхідність використання логістичних та транспортно-експедиційних послуг у даній сфері.

Саме цей фактор пояснює тісний зв'язок між зовнішньою торгівлею будь-якої країни та попитом на логістичні та транспортно-експедиційні послуги у сфері міжнародних перевезень вантажів.

Розглянемо зовнішню торгівлю товарами України за останні 3 роки, наведену у таблиці 2.3 Та на рис. 2.5

За результатами аналізу можемо побачити загальну тенденцію до зростання зовнішньої торгівлі по обох показниках – експорту та імпорту.

Таблиця 2.3 Зовнішня торгівля товарами за 2018-2020рр.

	2018		2019		2020	
	Загалом	у % до 2019	Загалом	у % до 2020	Загалом	у % до 2018
Експорт, тис. дол. США	36361711,2	84,0	43264736,0	91,4	47339935,2	130,2
Імпорт, тис. дол. США	39249797,2	79,1	49607173,9	86,8	57141041,5	145,6

Джерело: розроблено автором на основі архіву Державної служби статистики за 2018, 2019 та 2020 роки.

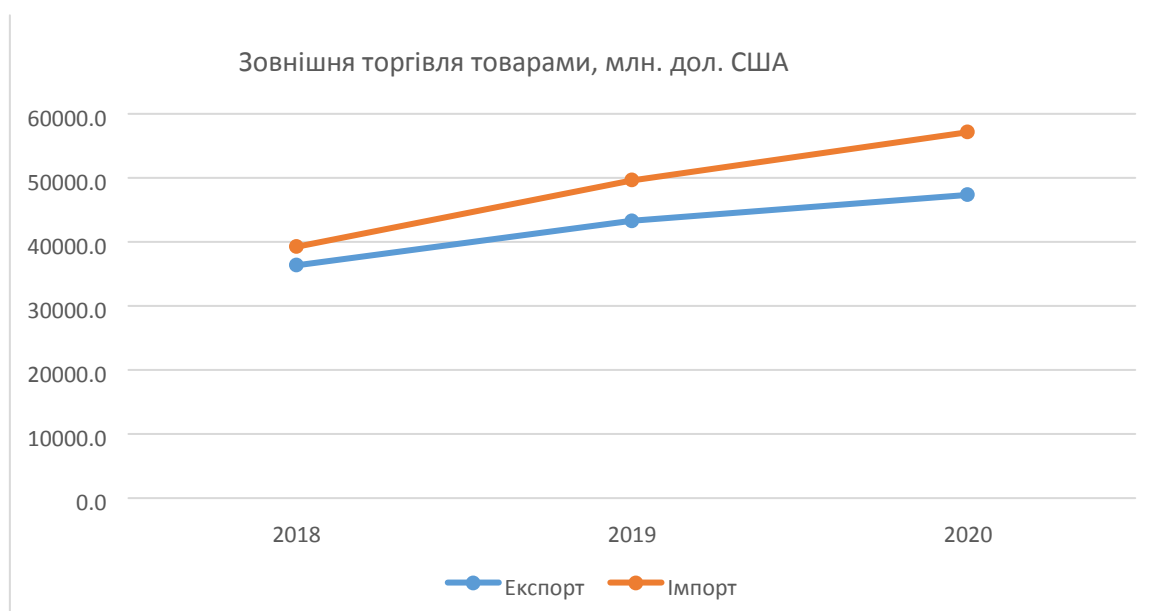


Рис. 2.5. Зовнішня торгівля товарами за 2018-2020рр.

Станом на 2020 рік, експорт та імпорт країни склали 36361711,2 та 39249797,2 тис. дол. США відповідно.

У відсотковому співвідношенні до 2018 року, експорт країни станом на 2020 рік збільшився на 30,2%, а імпорт – на 45,6%. Таким чином, можемо спостерігати інтенсивніший розвиток та ріст імпорту, ніж експорту.

Фактично, експорт має більший вплив на попит логістичних послуг у сфері міжнародних перевезень країни ніж імпорт, оскільки дуже важливим та впливовим фактором є відправний пункт вантажу, з якого розпочинається маршрут транспортування вантажу. За умови імпорту товарів, доцільно використовувати послуги компаній, що територіально розміщені у країні відправнику.

Загальна тенденція до збільшення імпортних та експортних операцій є достатньо вираженою.

Збільшення обсягів міжнародних товарних операцій сприяє підвищенню попиту на послуги з міжнародних перевезень включно з логістичними та транспортно-експедиційними послугами, оскільки вони є невід'ємною частиною реалізації вказаних операцій.

Отже можемо зробити висновок, що ринок логістичних послуг у сфері міжнародних перевезень товарів стрімко зростає та розвивається.

Оцінити кількість задіяних даній сфері підприємств можемо за допомогою даних Міністерства інфраструктури України. На даний момент кількість діючих ліцензій на надання послуг з різних типів перевезення вантажів складає:

- 1820 – надання послуг з перевезення небезпечних вантажів;
- 206 – надання послуг перевезення пасажирів та небезпечних вантажів;
- 12451 – надання послуг з перевезення вантажів.

Разом кількість ліцензій складає 14477 одиниць. За специфікою даних ліцензій, можливе лише внутрішнє транспортування вантажів зазначених типів (у межах країни).

За даними Державної служби України з безпеки на транспорті, станом на 25 січня 2020 року, кількість діючих ліцензій на надання послуг з міжнародних

перевезень вантажів та небезпечних вантажів вантажними автомобілями, причепами та напівпричепами складає разом 2558 одиниць [19].

2.2 Визначення проблемних аспектів та особливостей ЗЕД підприємства

Для вдалого та прибуткового розвитку будь-якого підприємства, необхідно забезпечити його конкурентоспроможність, визначити найсильніші аспекти та проблемні сторони діяльності. Ринок логістичних послуг у сфері міжнародних транспортувань дуже швидко розвивається та зростає, тому треба вчасно реагувати на усі зміни у його середовищі, це дуже важливо.

Конкурентоспроможність компанії – один з вирішальних аспектів його розвитку, прибутковості та займати лідируючі позиції на ринку.

Ринок логістичних послуг України у сфері міжнародних перевезень дуже динамічний тому діяльність на ньому потребує постійного моніторингу факторів що на нього впливають.

В наслідок проведеного аналізу та розрахунків, ми побачимо проблемні аспекти, пов'язані з зовнішньоекономічною діяльністю компанії.

Як було зазначено вище, попит на логістичні послуги у сфері міжнародних доставок має тенденцію до зростання. Також зростає і кількість компаній, як вітчизняних, так і іноземних, що пропонують такі послуги. Для забезпечення розвитку та прибутку підприємства, необхідно дати достатній рівень конкурентоспроможності, оцінити найсильніші аспекти та проблемні сторони діяльності.

Першим проблемним аспектом даного підприємства є вузька спеціалізація що до використовуваних у процесі міжнародних перевезень видів ТЗ. Більшу частину з них складають автомобільне транспортування.

Хоча даний ринок послуг показав зростання обсягів вантажних доставок автомобільним транспортом та зменшення попиту на залізничні, водні та трубопровідні доставки, що негативно впливає на можливість доставки різних видів вантажу та на можливість перевезення товару за межі України на території інших країн.

Доставка вантажу що має великі об'єм та вагу або має інші специфічні якісні та кількісні характеристики, треба транспортувати залізничними чи водними видами транспорту. За умови транспортування вантажу на великі відстані, автомобільний транспорт використовує більше часу і ресурсів, в наслідок чього збільшуються витрати на транспортування та потенційні збитки.

Також, спеціалізація на автомобільних вантажних доставках унеможливилює перевезення вантажу на території тих країн, які потребують проведення маршруту через море або робить таку доставку доцільнішою з використанням водного виду транспорту.

Вузька спеціалізація що до використовуваних видів ТЗ у процесі реалізації міжнародних доставок є слабкою стороною логістичного ринку нашої країни. Дане підприємство не має власного транспорту що задіється у процесі його господарської діяльності. Тому, витрати на транспортування вантажу автоматично зростають зарахунок отримання необхідних транспортних ресурсів від сторонніх компаній, які вкладають в ціну очікуваний прибуток від роботи чи надання послуги.

Витрати на транспортування вантажу формують собівартість послуги, яку надає підприємство. Зарахунок завищених цін, що пов'язані з залученням ТЗ до реалізації угоди, піднімається собівартість послуги та напряду впливає на формування остаточної ціни на послугу.

За рахунок ефективної логістики та комбінації підбору ТЗ з міжнародних доставок, підприємство отримує можливість знижувати ціну та не втрачати свого прибутку.

У процесі розрахунку логістичних витрат на реалізацію зовнішньоторговельної угоди, враховуються витрати на амортизацію та паливо. Вони розраховані на покриття вказаних збитків які будуть в процесі перевезення вантажу до місця відвантаження, та на шляху повернення ТЗ.

За умови організації ще одного етапу, який мав би початок у місці відвантаження попередньої операції або була б близькою до нього та у якій кінцевим пунктом прибуття є територія України (або будь-яка інша країна що знаходиться на потенційному шляху повернення) – можливо реалізувати ще одну дію, витрати на реалізацію якої були б набагато нижчими за звичайних умов.

Тому ТОВ «Імекстрейд-плюс» впроваджує наявні можливості та ресурси за для мінімізації витрат та собівартості послуги, що, в свою чергу, впливає на формування ціни.

Другим проблемним фактором підприємства вважається відсутність власного автопарку чи інших ТЗ. У процесі впровадження логістичної складової реалізації зовнішньоекономічної угоди, підприємство привертає послуги транспортно-експедиторських компаній, що збільшує загальні витрати та, відповідно, ціну на послуги. Чим вища ціна пропонованої послуги, тим менш конкурентоспроможним є підприємство на ринку.

Організаційно-правова форма ТОВ «Імекстрейд-плюс», - юридична особа.

Потенційні клієнти, що мають на меті доставити свій товар на територію іншої країни зацікавлені у високому сервісі, мінімальним строкам доставки, високій якості організаційної послуги, забезпеченні безпечного переміщення товару.

Саме такі вимоги висувають щодо юридичної особи від потенційного клієнта, особливо заумови вибору між ним та фізичною особою підприємцем. Юридична особа виступає перед клієнтом як гарант безпеки, високогорівня сервісу та якості пропонованої послуги.

Великі підприємства зазвичай укладають договори з юридичними особами, надаючи їм можливість реалізації послуги з міжнародних доставок у великих обсягах та багаторазово (тобто шляхом укладання контракту на декілька транспортувань).

Фактично, ФОП втрачає вигоду від реалізації міжнародних доставок у великих обсягах та накопиченню нових, та надійних партнерів, що були б зацікавлені в доставке свого вантажу на та з території України.

Реалізація угоди з доставки вантажу на територію іншої країни включає у себе багатоорганізаційних та підготовчих робіт не тільки суто логістичного напрямку.

Ще одним фактором, що впливає на конкурентоспроможність ТОВ «Імекстрейд-плюс» та його привабливість для потенційного клієнта є його рейтинг.

Основною платформою взаємодії клієнта, посередника та транспортно-експедиційних компаній є електронний ресурс «Ларді-Транс». Кожен з зареєстрованих учасників має свій власний рейтинг, який формується зарахунок відгуків від партнерів та замовників, що використовували послуги підприємства.

На оцінку впливають різні фактори, серед них;

якість послуги та швидкість її здійснення, рівень сервісу, цін тощо..

Рейтинг впливає на вибір потенційним клієнтом підприємством, що надаватиме йому послуги. Оскільки кожна компанія що має на меті доставляти свій вантаж зацікавлена у швидкості, якості послуги та у безпеки

доставки, попередньо вона звертається до електронних ресурсів та оцінює потенційні підприємства що здійснюють перевезення.

Для отримання хорошого рейтингу як з якісної, так і з кількісної сторони – необхідно провести як найбільшу кількість послуг високої якості.

Малі фірми на логістичному ринку України не завжди можуть отримати великі та вигідні замовлення чи такі, які мали б довгостроковий партнерський характер через вище вказані нюанси ринку та конкурувати з середніми та великими підприємствами.

Тоді, підприємство окрім розширення комплексу послуг може використати вже набуті ресурси та навички, для виходу на потенційно новий ринок зовнішньоекономічної діяльності.

Наприклад, таким може бути ринок імпорту та експорту товарів, де компанія виступатиме не як посередник з питань реалізації операції, а як продавець чи покупець.

Значить, попередньо закупаючи необхідні товари що потребують на ринку конкретної країни, компанія отримує можливість реалізації більших угод, а вже існуючі ресурси та досвід – дають можливість брати на себе більшу частину обов'язків з реалізації зовнішньоекономічної операції, що впливатиме на конкурентоспроможність компанії.

Таке рішення дозволяє компанії отримувати дохід зарахунок різниці між собівартістю товару та ціною його продажу.

З такого підходу компанії з'являється можливість реалізувати більшу за об'ємом та ціною угоду, та отримати більший прибуток.

Організація транспортної та інформаційної логістики на підприємствах, що займаються ЗЕД

Логістика зовнішньоекономічної діяльності підприємства - це дії і прийняття рішень, які забезпечують ефективне і повноцінне функціонування організації, досягнення цілей підприємства в області зовнішньоекономічної діяльності. Вплив логістики зовнішньоекономічної діяльності на всі стадії виробництва в умовах глобальних фінансової та економічної криз стає більш значним. Це є наслідком поглиблення інтернаціоналізації економіки, впливом інтеграційних напрямків розвитку на національну економіку, зміною структури та обсягів світового товарообігу, зростанням негативних наслідків реалізації фінансових інструментів. Логістика зовнішньоекономічної діяльності передбачає, що в основі діяльності компанії повинна бути оптимізація руху матеріальних цінностей, оцінка ефективності можливих рішень. Для ефективного функціонування компанії головну роль складає оптимізація логістичної системи. Це сприяє оперативній мобілізації резервів, враховуючи вибір найменш витратних організаційних факторів. Завдяки оптимізації відбувається найменш болюча адаптація суб'єктів економіки до нестабільної і мінливої ринкової середовищі. Передбачати необхідно все що утворюють логістичну систему взаємопов'язані процеси в комплексі: транспортні, матеріальні, складські, інформаційні. Для цього необхідно проводити моніторинг зовнішнього середовища компанії, тобто:

- пошук потрібної продукції, робота з продавцями;
- оновлення пакета документів, необхідних для зовнішньоторговельної поставки;
- оптимізувати організацію доставок в контейнерах, залізничних вагонах, автомобільним транспортом;
- слідкувати за змінами в галузі митної та валютного законодавства;
- розраховувати собівартість товару, що поставляється.

Сформовані стійкі відносини обміну товарів в рамках зовнішньоекономічної діяльності допомагають не тільки отриманню прибутку компанією а й підвищенню конкурентоспроможності на світовому ринку. Експортні операції є однією з найбільш важливих форм зовнішньоекономічної діяльності, які виникають в рамках зовнішньоекономічних відносин. У більшості випадків зовнішньоторговельний контракт є формою, яка реєструє обмін товарами і послугами, а також експортні операції. У експортно-імпортних операцій, що відносяться до логістики зовнішньоекономічної діяльності є свої специфічні риси, наприклад, при здійсненні митних формальностей, визначенню міжнародних правил перевезення і умов поставки товарів на основі Інкотермс 2010, в оформленні документів. Здійснення управління матеріальними потоками на протязі всього ланцюга поставок в потрібному напрямку і в інтересах споживача є основною платформою сучасної логістики.

Головна мета - досягнення максимальної ефективності логістичних процесів в компанії. У перспективі, логістичний процес протікає на основі правила «7R»: необхідний товар; потрібної якості; в запрошеній кількості; в потрібний час; в призначене місце; позначеному споживачеві; з оптимальним рівнем затрат. Спираючись на ці правила, досягнення основних цілей логістики щодо зовнішньоекономічної діяльності має сприяти забезпеченню клієнта необхідним за кількістю якісним товаром, в необхідний час, в призначене місце, від надійного постачальника, з бездоганним рівнем обслуговування і при позначеному рівні витрат.

Логістична система компанії, що займається зовнішньоекономічною діяльністю – стійка сукупність структурних відділень, які взаємопов'язані і об'єднані загальним управлінським процесом і функціонують для реалізації стратегічних цілей зовнішньоекономічної діяльності.

Мета логістичної системи зовнішньоекономічної діяльності підприємства - управління та реалізація потоків матеріальних цінностей і супутніх їм інших

потоків для виконання експортно-імпортних операцій на основі логістичних вимог. Важливим елементом в компанії, що займається зовнішньоекономічною діяльністю є матеріальний потік .

Аналіз критеріїв і структури матеріальних потоків ЗЕД допомагає в вирішенні таких завдань: \- забезпечення раціонального підходу до управління зовнішньоекономічною діяльністю; - удосконалення системи координації потоків зовнішньоекономічної діяльності. Для оптимізації ЗЕД компанії в умовах кризи, формування логістичної стратегії неможливо без ряду антикризових заходів:

- створення щодо відкритої форми діяльності;
- використання загальносвітових прогнозів для здійснення економічного прогнозування;
- вдосконалення методів регулювання потоків зовнішньоекономічної діяльності;
- зменшення торгових бар'єрів;
- зниження податків для стимулювання зовнішньоторговельної діяльності;
- уніфікації митних, експортно-імпортних процедур з одночасною їх автоматизацією;
- створення чітко сформульованого законодавства, що виключає взаємопротіворечасні аспекти.

В ході розробки логістичної стратегії підприємства необхідно враховувати факт незамінності логістичних структур в якості головних розповсюджувачів товарів і послуг, а також інформації у ЗЕД. На діяльність компанії на внутрішньому та зовнішньому ринках впливає її ціль, яка визначає активність її діяльності на ринку та фінансове благополуччя підприємства. Жорсткість конкурентції на сучасних світових ринках, поява більш дешевих і ефективних пропозицій, підштовхують компанію до перегляду існуючих принципів функціонування, тобто перестроювання бізнесу на основі логістичного підходу. Більшості керівникам компаній відомі логістичні методи управління. Однак, у веденні ЗЕД їх використовують

лише частково і в окремих структурах, що знаходить відображення в якості прийнятих рішень в управлінні всьому ланцюгу зовнішньоторговельної угоди. З цього виходить, що основною складовою експортних угод є інформаційний потік, який набуває особливого значення, коли постає питання про забезпечення умов зовнішньоекономічного договору. У числі іншого, інформаційного потоку містить в собі дані про сертифікат походження, про відвантажувальних документах: пакувальному аркуші, транспортної накладної, страховому полісі. Транспортна складова також має дуже важливе значення при здійсненні експортно-імпортних операцій. Зміни, які відбуваються в сфері транспортних послуг, виражаються головним чином успокійчій переорієнтації ринку. Вони визначили необхідність прийняття нових управлінських рішень, створення нових систем управління, які були б здатні швидко реагувати на мінливі умови ринку і запити клієнтів. Організація доставок у зовнішньоекономічній діяльності - складний процес, який стосується безліч логістичних критеріїв діяльності перевізників, а також інших суб'єктів, які забезпечують контроль і організацію виконання доставки вантажу. Поетапна реалізація цього процесу впливає на виникнення матеріальних, фінансових та інформаційних потоків, і на витрати, що визначають рівень цін на товари. За оцінками фахівців, транспортні витрати складають 40 - 60% від кінцевої ціни продукції. Головне завдання транспортної логістики в зниженні рівня цих витрат. У зв'язку з цим, все більшу роль набувають компанії, що спеціалізуються на транспортуванні вантажів. Основними напрямками діяльності таких компаній є:

- надання професійних послуг в області ЗЕД, як для початківців компаній, так і працюють на цьому ринку чимало часу;
- поставки конкурентоспроможної продукції;
- мінімізація витрат в транспортних, митних, податкових сферах;
- мінімізація термінів поставки;

- забезпечити появу наших партнерів додаткового часу та сил і засобів на вирішення основних завдань своєї компанії.

Підвищення частки ринку транспортно-логістичних послуг, які надають вітчизняні перевізники та експедитори, для здійснення ЗЕД підприємств, є наслідком досягнення високого рівня якості логістичного обслуговування, яке відповідає міжнародним стандартам. Однак, потрібно розробити системні галузеві та міжгалузеві стандарти, які будуть регламентувати експедиторську діяльність при здійсненні мультимодальних перевезень. З боку вантажовідправників стає актуальними вимоги, щоб транспортні компанії, які надають логістичні послуги, враховували:

- 1) дисконтні систему тарифів;
- 2) оптимальні терміни доставки;
- 3) інформаційне забезпечення доставки;
- 4) проміжне складування товару для подальшої доставки;
- 5) можливість переадресування замовлення;
- 6) автоматизацію процесу систему стеження за виконанням заказа.

Щодо служби логістики підприємства, при здійсненні транспортно-складських операцій основним завданням є мінімізації запасів продукції, яка зберігається на складі. Найоптимальніший принцип системи складування - принцип «Justintime». Замовлення продукції здійснюється під конкретного споживача і після підтвердження валютної транзакції, що також практикується при формуванні фінансового потоку. Логістична служба організовує доставку продукції з митного складу або від постачальника цілеспрямовано на склад одержувача. Таким чином, стає можливим скоротити витрати Застосування логістичного управління в організації зовнішньоекономічної діяльності підприємства, в числі іншого: дозволяє скоротити кількість неліквідної продукції, прискорити процесоборотності капіталу; сприяє зниженню собівартості виробництва, задоволенню потреб споживачів. На сучасному етапі розвитку економічних відносин, все більшу

роль набувають приватні компанії, що надають транспортнологістическіе послуги, однак, найбільш повно відобразити ступінь розвитку логістичногосервісу і впровадження логістичних методів в управління організацією в країні можна лише розглянувши організацію логістики в державній організації.

Висновки дорозділу II

Для оцінки ЗЕД підприємства та існуючого стану ринку на якому діє ТОВ «Імекстрейд-плюс» та від якого залежить, а саме ринку міжнародних доставок та логістики відповідно, було проведено SWOT-аналіз та статистичний розрахунок.

За підсумками проведеної роботи були виявлені проблемні аспекти пов'язані з зовнішньоекономічною та господарською діяльністю компанії.

Найбільш важливими та впливовими визначено наступні:

1. Відносно обмежений обсяг пропонованих послуг;
2. Дефіцит досвіду у сфері:
 - міжнародних доставок великих партій вантажів;
 - реалізованих на практиці великих зовнішньоекономічних контрактів.

В наслідок цього, відсутність досвіду несприяє підвищенню привабливості пропонованої підприємством послуги для потенційних клієнтів/замовників, що потребують реалізації зовнішньоторговельного договору Великого об'єму та ціни.

РОЗДІЛ III. ШЛЯХИ РОЗВИТКУ СТРАТЕГІЇ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ КОМПАНІЇ ТОВ «Імекстрейд-плюс»

3.1. Покращення системи обслуговування клієнтів через впровадження методу ієрархій.(на прикладі режиму ЕКСПОРТ)

Рішення під бору оптимальних доставок вантажів є комплексним і трудомістким завданням [26]. У багатьох випадків існує вибір альтернативних способів перевезення, які характеризуються набором різноманітних параметрів, таких як:

- транспортно-логістичні маршрути;
- види транспортних засобів та їх об'єднання;
- види вантажного пакування;
- технології пов'язані з транспортом і т.д.

Перераховані фактори визначають потребу розробки підходу до оцінки даних альтернатив. Вантаж можна доставити, використовуючи різні види перевезення та підбір транспорту в рамках одного маршруту. Це обумовлює наявність набору альтернатив, з яких необхідно відібрати оптимальний варіант відповідно з побажаннями замовника.

Для оцінки ефективності транспортування використовуємо наступні показники продуктивності: ціна, частота відправлень вантажів та здатність перевезення різного виду вантажів, час та ризику

Докладний опис критеріїв по даним показникам продуктивності вказано у табл. 3.1.

Таблиця 3.1.

Критерії оцінки вантажних перевезень

Показники продуктивності	Критерії
Ціна (ціна за доставку)	Транспортні витрати; сезонні скачки тарифів; витрати на випуск док-ції; штрафні санкції, вартість страхування вантажу.
Час(час перевезення)	Час транспортування; час перетину кордону; час митного оформлення; час на підготовку спеціальних дозволів; часові обмеження протягом перевезення
Ризики при перевантаженні товарів на інший вид транспорту.	Перевищення часу доставки; безпека вантажу (втрати, пошкодження вантажу); наявність транспорту для організації перевезення; безпека (крадіжка, несанкціонований доступ до вантажу); надійність транспортного засобу.
Частота відправлень вантажів	Кількість можливих вильотів/ судовиходів/ відправлень поїздів за визначений термін
Здатність перевезення різного виду вантажів	Можливість прийому для перевезення різних видів вантажів (генеральних, швидкопсувних, вантажів під температурним режимом)

Як ми бачимо з таблиці, частково критерії є детермінованими показниками, частково - стохастичними.

Труднощі в тому, що до оцінки описаних критеріїв системи пов'язані з тим, що частина показників має кількісний характер, частина — якісний.

Наприклад, вартість, тривалість доставки та частота відправлень — є кількісними показниками. А в той час -ризики, здатність перевезення різного виду вантажів та безпека— є якісним показником.

Для ілюстрації результативності представленого методу ієрархій для вибору виду вантажоперевезень для різноманітних вантажів, візьмемо для розгляду чотири варіанти доставки вантажу с Шанхаю (Китай) до Києва (Україна):

- 1) Авіаперевезення Шанхай - Бориспіль + автомобільна доставка в Київ - Маршрут 1;

2) Морем до порту Одеса + автомобільна доставка до Києва

- Маршрут 2;

3) З/д доставка до Польщі + автомобільна доставка до Києву -

Маршрут 3.

4) Авіап перевезення Шанхай - Варшава + автомобільна доставка

до Києву - Маршрут 4.

Будуємо ієрархічну модель підбору маршруту доставки вантажу (рис.7.)

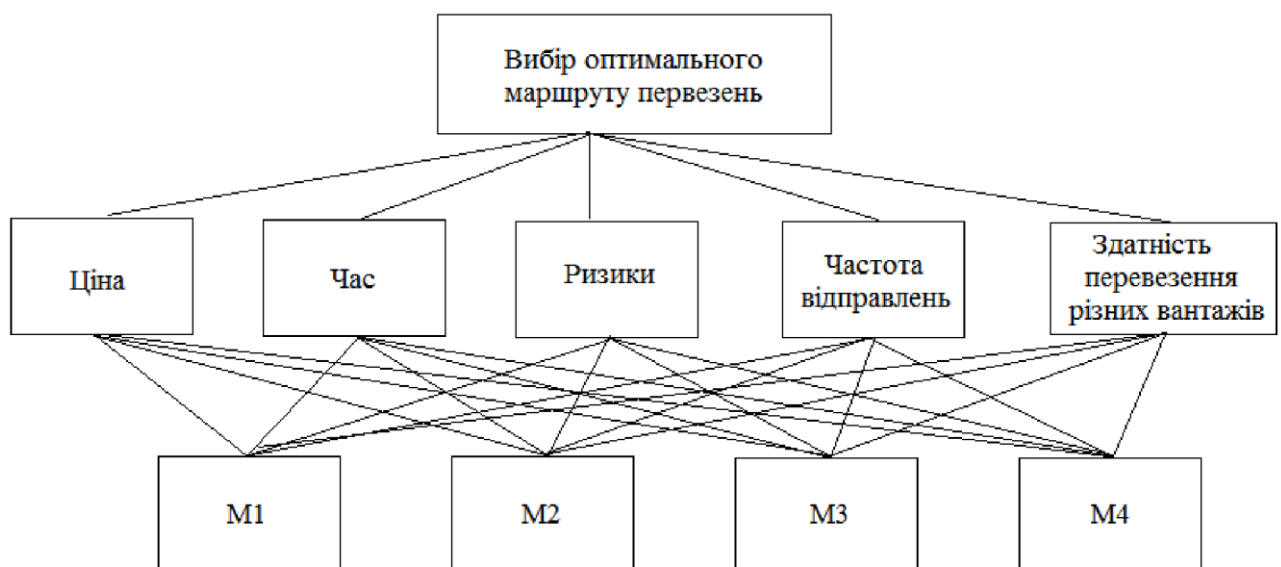
Рис. 7. Ієрархічна модель підбору маршруту доставки вантажу

Для кількісного оцінювання вагомості критеріїв при їх попарному порівнянні ми скористаємося шкалою відносної вагомості, розробленою Т.Сааті [25] (табл. 6).

Таблиця.6

Шкала парних порівнянь Т.Сааті

Відносна важливість	Визначення	Пояснення
1	однакова важливість	обидва елементи вносять однаковий вклад



3	один елемент трохи важливіший за другий	досвід дозволяє поставити один елемент трохи вище за другий
5	суттєва перевага	досвід дозволяє встановити безумовну перевагу одного над другим
7	значна перевага	один елемент настільки важливіший за другий, що є практично значимим
9	абсолютна перевага одного над другим	очевидність переваги підтверджується більшістю
2,4,6,8	проміжні оцінки між сусідніми твердженнями	компроміснерішення
обернені величини чисел, наведених вище	якщо при порівнянні одного елемента з другим, отримане одне з вищевказаних чисел (1-9), то при порівнянні другого з першим, матимемо обернену величину	

Беремо на розгляд попарне порівняння критеріїв «ціна» — Р, «час» — Т, «ризик» — R, «частота відправлень» — F та «здатність перевезення різного роду вантажів» — А (табл.7.)

Таблиця.7 Попарне порівняння критеріїв

a_{ij}	Р	Т	R	F	А
Р	1	1/3	2/1	1/6	6/1

Закінчення табл. 7.

Т	3/1	1	1/4	2/1	6/1
R	1/2	4/1	1	5/1	5/1
F	6/1	1/2	1/5	1	4/1
А	1/6	1/6	1/5	1/4	1

Переведемо прості дроби в десяткові дроби та прорахуємо суми по кожному стовпцю (табл.8):

$$S_j = a_{1j} + a_{2j} + a_{3j} + a_{4j} + a_{5j}$$

Таблиця 8 Прорахунок сум по кожному стовпцю порівняння критеріїв

a_{ij}	P	T	R	F	A
P	1	0,33	2	0,16	6
T	3	1	0,25	2	6
R	0,5	4	1	5	5
F	6	0,5	0,2	1	4
A	0,16	0,16	0,2	0,25	1
Сума по стовпцю	10,66	5,99	3,65	8,41	22

Ділимо всі елементи матриці на суму елементів відповідного стовпця.

Дана дія називається нормуванням матриці (табл.9):

$$a_{ij} \rightarrow \frac{a_{ij}}{s_j}$$

(3.2) **Таблиця 3.5** Приведена таблиця

нормування матриці

a_{ij}	P	T	R	F	A
P	0,09	0,05	0,54	0,02	0,27
T	0,29	0,16	0,07	0,23	0,27
R	0,04	0,66	0,27	0,59	0,23
F	0,57	0,08	0,05	0,11	0,19
A	0,01	0,02	0,05	0,03	0,04

Визначаємо середнє значення для кожного рядка, та дане значення буде ваговим коефіцієнтом з точки зору поставленої цілі (табл.11)

Таблиця 11

Визначення вагового коефіцієнту по показникам

a_{ij}	Ваговий коефіцієнт	Ваговий коефіцієнт в процентах
P	0,2	20%
T	0,2	20%
R	0,36	36%
F	0,2	20%
A	0,04	4%

За цим розрахунком, на першому місці, з точки зору менеджера з продажу є саме відсутність ризиків доставки (36%), друге по значимості є час, ціна та частота доставок — 20 %, і останнє місце, це є здатність перевезення різного роду вантажів — 4 %.

Головне, що для кожного транспортування дані вагові коефіцієнти можуть змінюватися під клієнта індивідуально.

Зробимо розрахунок оцінки параметра «Ціна» для чотирьох розглянутих маршрутів транспортування посхеми, вказаний вище:

Таблиця 12

Попарне порівняння критерію «Ціна» для чотирьох маршрутів

P->min	M1	M2	M3	M4
M1	1	1/7	1/5	1/4
M2	7/1	1	2/1	5/1
M3	5/1	1/2	1	4/1
M4	4/1	1/5	1/4	1

Таблиця 13

Прорахунок сум по кожному стовпцю критерію «Ціна»

P->min	M1	M2	M3	M3
M1	1	0,14	0,2	0,25

M2	7	1	2	5
M3	5	0,5	1	4
M4	4	0,2	0,25	1
Сума постовпцям	17	1,84	3,45	10,25

Таблиця 14

Приведена таблиця нормування матриці покритерію «Ціна»

P->min	M1	M2	M3	M3
M1	1	0,14	0,2	0,25
M2	7	1	2	5
M3	5	0,5	1	4
M4	4	0,2	0,25	1
Сума постовпцям	17	1,84	3,45	10,25

Таблиця 15

Визначення вагового коефіцієнту по показнику «Ціна»

P->min	Ваговий коефіцієнт	Ваговий коефіцієнт в процентах
M1	0,05	5%
M2	0,505	50 %
M3	0,31	31 %
M4	0,12	12%

Як бачимо згідно розрахунку по критерію "Ціна", з урахуванням того, що ціна повинна йти до мінімуму, доцільний маршрут перевезення морським транспортом - 50 %, друге по вартості - транспортування залізничним транспортом, його ваговий коефіцієнт - 31 %, третя доставка авіаційним

транспортом через Польщу - 12%, найдорожчим є варіант прямогоавіаційного транспортування.

Порахуємо оцінку параметра «Час» для 4-ох запропонованих маршрутів транспортування посхеми, вказаний вище:

Таблиця 16

Попарне порівняння критерію «Час» для чотирьох маршрутів

T-> min	M1	M2	M3	M4
M1	1	9/1	7/1	3/1
M2	1/9	1	1/4	1/6
M3	1/7	4/1	1	1/5
M4	1/3	6/1	5/1	1

Таблиця 17

Прорахунок сум по кожнотовпці критерію «Час»

T->min	M1	M2	M3	M4
M1	1	9	7	3
M2	0,11	1	0,25	0,16
M3	0,14	4	1	0,2
M4	0,33	6	5	1
Сума по товпцям	1,58	20	13,25	4,36

Таблиця 18

Приведена таблиця нормування матриці покритерію «Час»

T->min	M1	M2	M3	M4
--------	----	----	----	----

M1	0,63	0,45	0,52	0,68
M2	0,06	0,05	0,01	0,03
M3	0,08	0,2	0,07	0,04
M4	0,2	0,3	0,38	0,22

Таблиця 19

Визначення вагового коефіцієнту по показнику «Час»

T-> min	Ваговий коефіцієнт	Ваговий коефіцієнт в процентах
M1	0,57	57%
M2	0,03	3 %
M3	0,097	10 %
M4	0,275	28 %

Як бачимо згідно розрахунку по критерію "Час", з урахуванням того, що час повинен наблизитися до мінімуму, доцільний маршрут транспортування прямим авіасполученням в Бориспіль — 57 %, друге по транзитному часу — авіасполучення через Польщу, його ваговий коефіцієнт буде 28 %, наступним йде транспортування залізничним транспортом з ваговим коефіцієнтом 10 %, на останньому місці- доставка морським транспортом з ваговим коефіцієнтом 3 %.

Порахуємо оцінку параметра «Ризику» для 4-ох запропонованих маршрутів доставки посхеми, вказаний вище:

Таблиця 20

Попарне порівняння критерію «Ризику» для чотирьох маршрутів

R-> min	M1	M2	M3	M4
M1	1	7/1	5/1	3/1
M2	1/7	1	1/5	1/6

M3	1/5	5/1	1	1/4
M4	1/3	6/1	4/1	1

Таблиця 21

Прорахунок сум по кожній мові за критерієм «Ризики»

R-> min	M1	M2	M3	M4
M1	1	7	5	3
M2	0,14	1	0,2	0,16
M3	0,2	5	1	0,25
M4	0,33	6	4	1
Сума	1,67	19	10,2	4,41

Таблиця 22

Приведена таблиця нормування матриці за критерієм «Ризики»

R-> min	M1	M2	M3	M4
M1	0,59	0,36	0,49	0,68
M2	0,08	0,05	0,02	0,03
M3	0,11	0,26	0,09	0,05
M4	0,19	0,31	0,39	0,22

Таблиця 23

Визначення вагового коефіцієнту за показником «Ризики»

R -> min	Ваговий коефіцієнт	Ваговий коефіцієнт в процентах
M1	0,53	53 %
M2	0,045	5 %
M3	0,12	12 %
M4	0,27	27 %

Як бачимо згідно розрахунку по критерію «Ризику», з урахуванням того, що ризику повинні йти до мінімуму, доцільний маршрут доставки прямим авіасполученням— 53 %, друге по надійності авіадоставка через Польщу, його ваговий коефіцієнт становить 27 %, третє — залізничне транспортування з ваговим коефіцієнтом 12 %, останнє місце — доставка морським транспортом з ваговим коефіцієнтом 5 %.

Порахуємо оцінку параметра «Частота відправлень» для 4-ох запропонованих маршрутів транспортування посхемі, вказаний вище:

Таблиця 24

Попарне порівняння критерію «Частота відправлень» для чотирьох маршрутів

F-> max	M1	M2	M3	M4
M1	1	7/1	4/1	1/4
M2	1/7	1	1/3	1/9
M3	1/4	3/1	1	1/5
M4	4/1	9/1	5/1	1

Таблиця 25

Прорахунок сум по кожному стовпцю критерію «Частота відправлень»

F-> max	M1	M2	M3	M4
M1	1	7	4	0,25
M2	0,14	1	0,33	0,11
M3	0,25	3	1	0,2
M4	4	9	5	1
Сума	5,39	20	10,33	1,56

Таблиця 26

Приведена таблиця нормування матриці покритерію «Частота відправлень»

F-> max	M1	M2	M3	M4
M1	0,18	0,35	0,38	0,16
M2	0,02	0,05	0,03	0,07
M3	0,04	0,15	0,09	0,12
M4	0,74	0,45	0,48	0,64

Таблиця 27

Визначення вагового коефіцієнту за показником «Частота відправлень»

F -> max	Ваговий коефіцієнт	Ваговий коефіцієнт в процентах
M1	0,26	26 %
M2	0,045	5 %
M3	0,1	10 %
M4	0,57	57 %

Як бачимо згідно розрахунку по критерію «Частота відправлень», з урахуванням того, що частота відправлень повинна йти та наближатися до максимуму, доцільний маршрут доставки прямим авіасполученням через Польщу — 57 %, друге по частоті доставки — пряма авіадоставка, його ваговий коефіцієнт становить 26 %, наступне — залізничне транспортування з ваговим коефіцієнтом 12 %, і останнє місце — доставка морським транспортом з ваговим коефіцієнтом 5 %.

Порахуємо оцінку параметра «Здатність перевезення різного роду вантажів» для 4-ох запропонованих маршрутів доставки посхеми, вказаний вище:

Таблиця 28

Попарне порівняння критерію «Здатність перевезення різногороду вантажів» для чотирьох маршрутів

F-> max	M1	M2	M3	M4
M1	1	9/1	7/1	1/2
M2	1/9	1	1/4	1/7
M3	1/7	4/1	1	1/5
M4	2/1	7/1	5/1	1

Таблиця 29

Прорахунок сум по кожному стовпцю критерію «Здатність перевезення різногороду вантажів»

F-> max	M1	M2	M3	M4
M1	1	9	7	0,5
M2	0,11	1	0,25	0,14
M3	0,14	4	1	0,2
M4	2	7	5	1
Сума	3,25	21	13,25	1,84

Таблиця 30

Приведена таблиця нормування матриці по критерію «Здатність перевезення різногороду вантажів»

F-> max	M1	M2	M3	M4
M1	0,3	0,43	0,53	0,27
M2	0,06	0,05	0,02	0,07
M3	0,04	0,19	0,08	0,1
M4	0,6	0,33	0,37	0,54

Таблиця 31

Визначення вагового коефіцієнту за показником «Здатність перевезення різногороду вантажів»

F -> max	Ваговий коефіцієнт	Ваговий коефіцієнт в процентах
M1	0,38	38 %
M2	0,05	5 %
M3	0,1	10 %
M ⁴	0,46	46 %

Як бачимо згідно розрахунку покритерію «Здатність перевезення різногороду вантажів», з урахуванням того, що він повинен наближатись до максимуму, доцільний маршрут доставки авіаперевезенням через Польщу — 46 %, друге є пряма авіадоставка, його ваговий коефіцієнт становить 38 %, третє — залізничне транспортування з ваговим коефіцієнтом 10 %, та останнє місце — доставка морем з ваговим коефіцієнтом 5 %.

За результатами розрахунків вагових коефіцієнтів по кожному з критеріїв на 4 вар-ти маршрутів транспортування, складемо зведену матрицю всіх показників:

Таблиця 32

Зведена матриця показників для чотирьох маршрутів

	P-> min	T->min	R->min	F->max, 1- F-> min	A->max, 1- A->min
M1	0,0522	0,5723	0,5324	0,7425	0,6226
M2	0,5032	0,0333	0,0534	0,95535	0,9536
M3	0,3142	0,09743	0,12 ⁴⁴	0,946	0,946
M4	0,1252	0,2853	0,2754	0,4356	0,5456
Ваговий критерій	0,2 ⁶²	0,2 ⁶³	0,36 ⁶⁴	0,2 ⁶⁵	0,0466

Порахуємо ваговий критерій для 4-ох маршрутів для визначення доцільного маршруту транспортування:

$$M1 = (P22*P62 + T23 *T53 + R24*R54 + F25*F65 + A26*A66) / 5 = 0,09$$

$$M2 = (P32*P62 + T33 *T53 + R34*R54 + F35*F65 + A36*A66) / 5 = 0,07$$

$$M3 = (P42*P62 + T43 *T53 + R44*R54 + F45*F65 + A46*A66) / 5 = 0,24$$

$$M4 = (P52*P62 + T53 *T53 + R54*R54 + F55*F65 + A56*A66) / 5 = 0,05$$

Як бачимо згідно розрахунків, що доцільний варіант доставки – варіант перевезення залізничним транспортом, наступне місце — пряма доставка авіасполученням, далі — доставка морем, та на останньому місці — перевезення літаком через Польщу.

Зробимо висновок, що метод аналізу ієрархій є доречним для вибору доцільного маршруту доставки. Метод ієрархій дає менеджеру всебічно переглянути велику кількість критеріїв та дає можливість використовувати оптимальний варіант доставки вантажу для кожного замовника послуги, враховуючи його пріоритети при транспортуванні вантажу - ціна, час, ефективність .

3.2.Пропозиції щодо організації ЗЕД підприємства та її вдосконалення(на прикладі режиму ІМПОРТ)

Для виявлення перспективних напрямів організації Зовнішньоекономічної діяльності Товариства та його модернізації, окрім виявлених шляхом розгляду у попередньому розділі негативних аспектів та слабких сторін, нами було розглянуто і оцінено компетенції та просунуті напрямки вже існуючої зовнішньоекономічної діяльності.

Для цього нами було оцінено та розглянуто ринок міжнародних доставок та ринок логістичних послуг України, а також кроки створення послуги підприємства. Для оцінки останньої нами були запропоновано обрати перші два етапи робіт: формування та розробка логістичної складової проекту; організаційно-підготовчі роботи перед реалізацією проекту.

В наслідок цього було встановлено 2 потенційні нові напрямки

Зовнішньоекономічної діяльності підприємства, що внесуть нове і більш досконале в вже існуючу зовнішньоекономічну діяльність, а також відкриють простір для нових можливостей та для збільшення спектру пропонованих послуг та збільшать дохід компанії.

Ними є:

- експорт екстрат солоду;
- діяльність брокерів у напрямку митного оформлення вантажу та транспортних засобів.

Розпочнемо з 1-ого напрямку організації ЗЕД – експорту екстрату солоду.

Дану продукцію транспортують критими типами транспорту (залізничним, автомобільним, водним, повітряним). При транспортуванні даної продукції існують певні правила для окремих типів транспорту. Транспортні засоби повинні бути чисті, сухі, без сторонніх запахів.

Покупцем обрано компанію «Vega Sp.zo.o».

Задля забезпечення конкурентоспроможності компанії на ринку експорту, будуть застосовані умови поставки DAP, тобто Товариство-«продавець» бере на себе відповідальність та обов'язки на транспортування та страхування вантажу, за винятком оплати мита на митниці Польщі. Витрати на перевезення товару будуть низькими для Товариства, оскільки головна спеціалізація діяльності компанії являється міжнародна логістика. Відстань між пунктами завантаження/відправлення та приймання/вивантаження вантажу невелика що підтверджує порівняно низьку вартість перевезення вантажу.

Після переговорів з компанією «Vega Sp.zo.o» були встановлені якісні та кількісні параметри солоду для продажу, а саме солод ячмінний вищого сорту у кількості 100 тон. Менеджерами компанії було знайдено необхідна кількість товару потрібної якості та закуплена у AUGUST-SYSTEM PRODUCTION COMMERCIAL COMPANY, LTD за ціною 220 дол. за 1 т. товару.

Після оформлення ТТН, оцінюються витрати на реалізацію поставленого завдання. Сюди входить; витрати на паливо, з/плата перевізникам, амортизація, страхування вантажу та оплата проходження митного контролю.

Найбільш зручна та розповсюджена є оплата у розмірі відсотку від перевезеного вантажу. Середній відсоток- 10% від загальної вартості вантажу та допускається коливання у межах 2-3% в залежності від типу товару, його габаритам, об'єму та вазі.

Для розрахунку необхідної кількості палива використовується наступна формула:

$$C = \left(\frac{V_{\text{без в.}} \times S_{\text{без в.}}}{100} + \frac{V_{\text{зав.}} \times S_{\text{зав.}}}{100} \right) \times P \quad (3.1),$$

де С – загальні витрати на паливо;

$V_{\text{без в.}}$ – середня кількість використуваного ТЗ

палива розвантаженого та завантаженого відповідно;

$S_{\text{без в.}}$ – відстань яку проходить ТЗ розвантажений

та розвантажений відповідно;

P – вартість одного літру палива.

Для зернового характерна середня кількість використуваного палива;

18 літрів на 100 км. без вантажу та 25 літрів з вантажем.

Розрахунок загальних витрат на паливо наведений у таблиці 3.2.

Таблиця 33. **Розрахунок витрат на паливо**

Розрахунок витрат на паливо	
Ціна 1 л. палива, дол. США	1,25
Відстань, км	800
Кількість палива на 100 км., л/км	
- завантажений	25
- розвантажений	18

Використано палива, л	
- на дорогу до пункту призначення	200
- на повернення транспорту	144
- разом	344
Вартість палива використаного палива, дол. США	430

Джерело: розроблено автором.

Для розрахунків використані наступні дані:

- Маршрут перевезення - 795 км;
- Для транспортування товару буде використано 5 автомобілів, вантажопідйомністю 20 тон;
- Амортизація - 5%;
- Вартість 1 літру палива- 25 грн;
- Для розрахунку використовується курс 1 дол. США до 27 грн.

Страховання це важлива дія при перевезенні вантажу, оскільки можуть виникнути деякі суперечності або непередбачувані події під час перевезення. Тобто існує загроза втрати або пошкодження вантажу.

Заумови наявності книги МДП водієм транспортного засобу, можливі ризики та юридичну відповідальність гарантовано бере на себе Асоціація Міжнародних Автомобільних Перевізників України.

При розрахунку витрат на амортизацію є частка виділена, розміром, як правило, від 5 до 15% від вартості товару в залежності від його ваги, складності перевезення та умов, що потребує товар для його безпечного та швидкого перевезення.

Перевезення вантажу за допомогою ТЗ що має книгу МДП несе собі ще одні витрати на страхування, які складають 100 доларів за поїздку.

Для проходження митного оформлення використовується послуги митного брокера, які також будуть складати 100 дол. США з метою проходження спрощеної процедури митного контролю (встановлення пломби на ТЗ)

Загальні витрати на логістику та настрахування товару розраховані у таблиці 3.3.

Для того щоб проект реалізувати потрібно додаткове фінансування. Для цього буде взятий кредит у розмірі 22 тис. дол. США під 7% річних.

Таблиця 34. **Загальні логістичні та страхові витрати**

Загальні логістичні та страхові витрати	
Заробітна плата перевізнику (10%), дол. США	2200
Витрати на паливо, дол. США	430
Амортизація (5%), дол. США	1100
Послуги митного брокера, дол. США	100
Разом:	3830

Джерело: розроблено автором.

Для митного оформлення та перетин кордону, необхідно сплатити наступні платежі:

- мито;
- митний збір; акцизний збір; ПДВ.

Мито та акцизний збори при експорті даного типу товару несплачуються.

Митний збір складає 2% від митної вартості товару.

ПДВ нараховується у якості 20% від суми митної вартості товару та митного збору.

При складанні договірної ціни треба врахувати очікуваний прибуток від угоди. У даному випадку вона - 10% від собівартості вантажу.

Розрахунок та формування ціни договору наведено у таблиці 3.4.

Після розрахунків, загальна сума складатиме 35668,8 дол. США.

Наступним етапом, формується та підписується договір-угода на поставку вантажу, після чого запускається процес реалізації зовнішньоекономічної діяльності по даній угоді.

Таблиця 35.

Розрахунок ціни поставки

Формування ціни поставки	
Собівартість товару, дол. США	
- одиниці товару (1 тона)	220
- загальногообсягу ЗЕО	22000
Вартість товару з урахуванням очікуваного прибутку (10%), дол. США	
- одиниці товару (1 тона)	242
- загальногообсягу ЗЕО	24200
Вартість товару з урахуванням відсоткукредиту (7%), дол. США	
25894	
Загальні логістичні витрати тастрахування, дол. США	
3830	
Митна вартість товару, дол. США	
- одиниці товару (1 тона)	297,24
- загальногообсягу ЗЕО	29724
Мито, дол. США	
-	
Акцизний збір, дол. США	
-	
ПДВ, дол. США	
- одиниці товару (1 тона)	59,448
- загальногообсягу ЗЕО	5944,8
Ціна поставки, дол. США	
- одиниці товару (1 тона)	356,688
- загальногообсягу ЗЕО	35668,8

Джерело: розробленоавтором.

Наступним новим та перспективним для Товариства напрямком зовнішньоекономічної діяльності є брокерська діяльність усфері митногооформлення вантажу. Це є доречним з точки зору відкриття нового напрямку ЗЕД, а ще дає можливість економії при реалізації існуючих логістичних послуг.

Статті 416 та 417 Митногокодексу України, надають наступні визначення термінам «митний брокер» та «агент з митногооформлення».

Митний брокер - це підприємство, що надає послуги з декларування товарів, транспортних засобів комерційного призначення, які переміщуються через митний кордон України. Митний брокер провадить митну брокерську діяльність у будь-якому органі доходів і зборів України [26].

Агент з митного оформлення - це фізична особа - резидент, що перебуває в трудових відносинах з митним брокером і безпосередньо виконує в інтересах особи, яку представляє митний брокер, дії, пов'язані з пред'явленням органу доходів і зборів товарів, транспортних засобів комерційного призначення, а також документів, потрібних для здійснення їх митного контролю та митного оформлення [26].

Агент з митного оформлення має право виконувати свої функції з пред'явлення органу доходів і зборів товарів, транспортних засобів комерційного призначення, а також документів, потрібних для їх митного контролю та митного оформлення, у будь-якому органі доходів і зборів України [26].

Організація ЗЕД у сфері брокерської діяльності та отримання ліцензії на даний вид діяльності проходитьимеу декілька етапів:

1. Збір необхідних документів;
2. Подання заяви та документів до Міністерства доходів і зборів України;
3. Внесення дореєстру митних брокерів.

Процесом видачі ліцензії та реєстрації в Україні займається Міністерство доходів і зборів України. Для отримання ліцензії кандидат повинен мати вищу, неповну вищу або базову вищу освіту та мати необхідні знання та навички для здійснення митної брокерської діяльності.

Необхідний перелік документів для отримання ліцензії: заява на отримання ліцензії; опис наданих документів; виписка з ЄДРПОУ; доручення; договір про добровільне страхування відповідальності митного брокера [19].

Доручення надається у двохекземплярах. Кожен документ з переліку надається виключно в оригіналі. Процесреєстрації може займати до 10 робочих днів. Ліцензія є безстроковою.

Після отримання ліцензії, підприємство має право надавати послуги з митного оформлення вантажів та ТЗ, тобто відкрити для компанії новий ринок зовнішньоекономічних послуг, а також модернізувати існуючу господарську діяльність способом розширення спектру послуг.

Також це внесе економію при витратах на митне оформлення.

Розробка заходів щодо вдосконалення логістичних процесів

У попередньому розділі дослідження було виявлено, що в даний час ТОВ «Імекстрейд-плюс» стрімко розвивається на вітчизняному ринку, проте відчуваються деякі фінансові труднощі.

Крім того, ми можемо відзначити, що підприємства достатньо багато конкурентів, тарифи яких, іноді більш вигідні, ніж у досліджуваного підприємства.

Тому в ситуації що склалася компанія зможе мати високу конкурентну спроможність, лише в тому випадку, якщо буде постійно модернізувати свою діяльність та оптимізувати логістичні процеси.

Значить, для вдосконалення діяльності Товариства і оптимізації логістичних процесів треба, першим етапом, прийняти відповідне управлінське рішення, кроки та реалізація якого представлені нижче.

1. Ідентифікація складної ситуації - витрати Товариства ростуть швидше, ніж його прибуток. Як результат, при збільшенні чистого прибутку рентабельність падає. Тому, Товариство працює ефективно не в повній мірі.

2. Визначити вид розв'язуваної проблеми - зниження ефективності роботи Товариства відноситься до проблеми діяльності і розвитку, тому що спостерігається невідповідність очікуваного і дійсного.

3. Побудуйте дерево причин, на якому буде в наочному вигляді представлені причини виникнення виявленої проблеми (зниження рентабельності продажів ТОВ «Імекстрейд-плюс», розділені зарівнями (малюнок8).

Источник: составлено автором

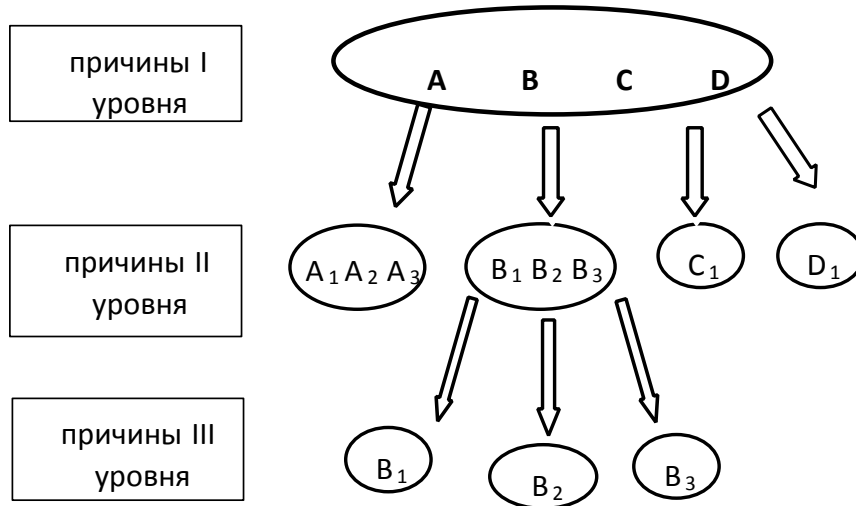


Рисунок8 – Дерево причин

Візьмемо до розгляду причини зарівнями:

1. Причини першого рівня:

1.1 Відсутність ефективних методів управління доходами, витратами і прибутком підприємства.

1.2 Підвищення поточних витрат компанії.

2. Причини другого рівня:

2.1 Недостатньо висока кваліфікація персоналу:

2.1.1 Недолік спеціалізованих програм підготовки співробітників.

2.1.2 Зниження ефективності кадрової політики.

2.2 Недолік ефективного інформаційного забезпечення.

2.2.1 Застосування застарілих автоматизованих систем управління.

2.2.2 Зниження ефективності інформаційних зв'язків підрозділів.

2.3 Зниження купівельної спроможності громадян.

2.3.1 Зростання інфляції

3. Причини третього рівня:

3.1 Низькі темпи зростання заробітної плати.

3.2 Зростання цін на товари першої необхідності:

3.2.1 Зростання собівартості товарів.

3.2.2 Зростання комерційних

1.4 Відзначити керовані чинники - наоснові дерева причин виділимокеровані чинники, тобто інструменти, на які може впливати керівник для подолання виявленої проблемної ситуації.

1.4.1 Зростання ступеня досягнення довгострокових цілей, пов'язаних із зовнішньоекономічною діяльністю - підвищення конкурентоспроможності послуг компанії.

1.4.2 Зростання ступеня досягнення короткострокових цілей, пов'язаних із зовнішньоекономічною діяльністю:

- стандартизація вантажоперевезень;
- чітка письмова фіксація стратегії;
- зростання числaspіробітників компанії (перш за все в відділах, безпосередньо пов'язаних із зарубіжними країнами), які володіють англійською мовою

1.4.3 Якість управління фінансами підприємства: підвищення ефективності використання фондів підприємства (модернізація).

1.4.4 Зростання кваліфікації кадрів: Удосконалення організації вантажоперевезень і зростання виручки.

1.4.5 Зростання конкурентоспроможності: Зростання якості обслуговування споживачів, гнучка цінова політика.

1.5 Відзначити фактори зовнішньогосередовищарішення - опишемо чинники зовнішньогосередовища, які надають найбільш сильний вплив на результати реалізації рішення:

- економічнестановище в країні (рівень інфляції, рівень доходів населення, купівельнаспроможність населення, рівень конкуренції);
- правова політика (підтримка галузі або її обмеження);

- податкова політика;
- зовнішньоекономічні відносини (санкції, ембарго і т.д.).

1.6 Виявити ризики і невизначеності зовнішньогосередовища:

1.6.1 Умови ризику - фактори, які піддаються впливу з боку керівництва, відносяться до умов ризику, тому щорезультат управління ними можна передбачити (кваліфікація персоналу).

1.6.2 Умови невизначеності - інфляція відноситься до умов невизначеності, так як вона залежить від безлічі інших зовнішніх факторів.

2. Цільоваорієнтація рішення.

2.1 Сформулювати метурішення для подолання виявленої проблеми - оптимізація логістичної діяльності ТОВ «Імекстрейд-ПЛЮС» для підвищення ефективності функціонування компанії.

2.2 Визначити порівняльну значимість цілей і показників

Тому, для оптимізації транспортної логістики було прийнято рішення про впровадження в діяльність підприємств спеціалізованої системи інформаційної системи маршрутизації, обліку та планування.

3.2 Оцінка ефективності пропонованих заходів

Для оптимізації транспортного процесу і організації транспортної ***Оцінка ефективності пропонованих заходів*** логістики компанії ТОВ «Імекстрейд-плюс» необхідно:

- переглянути систему ціноутворення тарифів на надання послуг клієнтам з метою збільшення кількості послуг, що надаються за обсягом перевезень і вантажообігу компанії;

Як було сказано вище, тарифи компанії «Імекстрейд-плюс» за деякими видами послуг є високими в порівнянні з іншими транспортними компаніями і з метою оптимізації роботи компанії необхідно переглянути систему ціноутворення тарифів. Але, для зниження тарифів компанії необхідно знижувати транспортні витрати.

З найбільш доцільних варіантів вирішення завдань зниження витрат і підвищення якості транспортування та беззбитковості діяльності Товариства є введення інформаційних систем маршрутизації, обліку та перспективного розвитку підприємства в сфері міжнародної логістики.

А саме, таким доступним інструментом розвитку є автоматизована система транспортної логістики.

Як правило, системи автоматизації вантажоперевезень дозволяють вирішувати такі цілі, як збір і представлення в зрозумілому для аналізу вигляді фактичних даних про використання ТЗ, забезпечення постійного моніторингу над відхиленнями фактичних параметрів використання ТЗ від запланованих.

Аналіз зібраної в системі інформації дозволяє успішно забезпечити раціональне планування придбання нових ТЗ а головне результативно використання орендованого ТЗ.

Завдяки таким системам, диспетчер може швидко провести розрахунок оптимального рейсу та маршрути на основі поданих заявок, які заявлені на доставку, наявність власних або орендованих ТЗ, електронної карти основних маршрутів, яка дає опис транспортної мережі, адрес доставки та складів.

ВИСНОВОК

У дипломній роботі були розглянуті такі питання як стратегії діяльності транспортно-логістичної компанії в ринкових умовах. Проведене дослідження було наоснові господарської діяльності ТОВ «Імекстрейд-плюс».

Головним видом діяльності даного Товариства є забезпечення міжнародних транспортних перевезень та надання експедиторських послуг як для імпорту так і для експорту. Для того щоб визначити методи підвищення ефективності діяльності Товариства був проведений аналіз фінансового стану компанії, визначено його спроможність, і за даними дослідження визначено методи підвищення ефективності діяльності для даного Товариства.

Були запропонована стратегія покращення системи обслуговування клієнтів через впровадження методу ієрархій, а також метод зменшення собівартості перевезення вантажів за допомогою консолідації вантажів на складі агента.

У теоретичній частині ми можемо побачити та визначити, що поняття «транспортно-логістична система» виходить від загального поняття «система» і є базовим у логістиці, що впроваджує системний підхід.

Було визначено транспортно-логістичну систему України та її основні проблеми. Відзначено п'ять рівнів логістичної взаємодії, з яких повинна складатись транспортно-логістична система України, а саме: взаємодія видів транспортно-логістичної інфраструктури, транспортно-логістичні об'єкти місцевого, регіонального та міжнародного значення, регіональні транспортно-логістичні системи, транспортно-логістичні кластери, інтегрована транспортно-логістична система країни.

Було проаналізовано стан законодавства України щодо транспортно-логістичних систем. Було визначено, що нормативно-правове регулювання логістики у транспорті в Україні наразі залишає бажати

кращого . Але, вдосконалення логістичної діяльності є дуже затребуване, викликаною безупинним розвитком держав Євросоюзу. Їхній досвід потрібно широко застосовувати для покращення вітчизняної нормативної бази.

У практичній частині булорозглянуто діяльність, структуру, кількісноекономічні показники та дохід компанії ТОВ «Імекстрейд-плюс».

Визначено, що лінійно-функціональна структура ТОВ «Імекстрейд-плюс» представлена підрозділами: продажів і маркетингу, транспортних перевезень, морських та авіаційних доставок, митноброкерських послуг, бухгалтерського та внутрішнього аудиту. Визначено, що дана структура логістичного підприємства підходить для ведення своєї діяльності в порівнянні з іншими можливими структурами компанії.

Зроблений аналіз господарської діяльності, так як він пов'язаний зі статистичною звітністю підприємства та аналізом отриманих напрямків. Обґрунтовано та розглянуто показники діяльності кожного відділу з точки зору кількісних характеристик.

Зроблено аналіз розподілу доходів ТОВ «Імекстрейд-плюс», зокрема, за видами послуг. Виявлено, що ТОВ «Імекстрейд-плюс» успішно реалізує свою діяльність та є прибутковою компанією. Обсяги доходів Товариства зростають, разом с цим зростають і витрати. Однак прибуток за рік також збільшується, що свідчить про ефективний розвиток. Цей факт свідчить доказом того, що Товариство має позитивний напрямок.

При аналізі конкурентного середовища щодо українських фірм перевізників, встановлено, що прямими конкурентами є такі транспортноекспедиційні компанії як: ТОВ «ТК-АРГОТРАНС», ТОВ «ЕвроЕкс», ТОВ «ЛаманШипінгЕйдженсі».

Було розроблено SWOT-аналіз Товариства, в якому подані слабкі та сильні напрямки підприємства, а також проблеми та можливості розвитку для ТОВ «Імекстрейд-плюс».

Було встановлено, що основними можливостями успіху є покращення системи обслуговування клієнтів та зменшення тарифів на організацію доставки.

Для покращення системи обслуговування клієнтів було запропоновано використовувати метод ієрархій. Даний метод допомагає при великій кількості критеріїв по кожному з варіантів перевезень, обрати оптимальний як для вибору маршруту перевезення.

В даній роботі було проаналізовано чотири маршрути перевезення в режимі ІМПОРТ: пряма авіаційна доставка до Борисполю, залізничне перевезення, перевезення морським транспортом, а також авіаційне перевезення через Польщу, а також 5 критеріїв для оцінки даних маршрутів: ціна, час, ризики, частота перевезень та здатність до перевезення різного роду вантажів. Також розглянемо варіант прорахунку ефективності доставки товару в режимі ЕКСПОРТ.

Визначено, що метод є універсальним і є можливим для вибору будь якого маршруту перевезень згідно з основними побажаннями клієнта щодо перевезення вантажу. Варто відмітити, що для кожного клієнта дана схема може відрізнятися, так як при прорахунку перевезення ми будемо мати різні задачі: якщо вантаж є терміновим, то час перевезення буде найважливішим в даній схемі та буде мати найбільший ваговий коефіцієнт, якщо для клієнта основним побажанням є мінімальна вартість перевезення - буде обиратись маршрут з найменшою ціною, що буде вести до збільшення транзитного часу перевезення.

Було розглянуто метод консолідації вантажів на складі агента як одна з можливостей зменшення собівартості вантажів на прикладі авіаційних перевезень.

Було розраховано вартість перевезення окремо чотирьох вантажів з Китаю, а також варіант перевезення даних вантажів у консолідації на складі агента.

Аналізуючи загальну вартість транспортування вантажів окремими способами та використовуючи методiku консолідації, ми бачимо, що доставка у консолідації виходить вигідніше на 716 дол, що зменшує собівартість кожного вантажу.

Розглядаючи отримані результати, можемо зробити висновок, що запропонований спосіб має економічний ефект, який прямо пропорційний до оплачуваної ваги. В підсумку, чим більшу консолідацію ми зробимо для відправки вантажу, тим менший буде загальна ціна на транспортування.

Однак, бачимо що тарифи авіаперевезень є динамічними по відношенню до інших тарифів, ми не можемо бути впевненими, з якої оплачуваної ваги варто використовувати запропонований спосіб доставки вантажів. Можливо лише рекомендувати прийняти даний спосіб як той, що може допомогти збільшити конкурентоспроможність ТОВ «Імекстрейд-плюс» зарахунок зменшення собівартості перевезення.

Метод консолідації вантажів є дуже вигідним та привабливим з економічної точки зору, але має деякі недоліки:

- необхідна достатня кількість замовників послуги доставки вантажу в одному напрямку;

- дата готовності до відправлення вантажів повинні співпадати, інакше ми маємо ризик затримки в відправленнях консолідацій;

- не доцільно використання даного способу відправлення для термінових вантажів, які потрібно доставити в короткий час.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Г. М. Дроздова Менеджмент зовнішньоекономічної діяльності підприємства Навчальний посібник. - Київ: ЦНЛ, 2004.
2. Аксенюк, И.Я. Транспорт: история, современность, перспективы, проблемы / И.Я. Аксенюк. – М.: Наука, 2016. – 285 с
3. Алесинская, Т.В. Основы логистики. Общие вопросы логистического управления / Т.В. Алесинская. – Таганрог: Изд-во ТРТУ, 2014. – 121 с.
4. Михайличенко К. М. Відновлення транзитного потенціалу як чинник підвищення конкурентоспроможності України / К. Михайличенко // Стратегічні пріоритети. — 2015. — № 4. — С. 59–65.
5. Сумець А.М. Логистика: учеб. пособие / А.М. Сумец. - Х.: Изд-во НУА, 2005. - 132 с
6. Байда, Е.А. Подходы к оценке качества логистических услуг // Транспорт. – 2016. – № 12. – С. 92 – 96.
7. Маселко Т. Є. Проблеми управління транспортно-логістичними системами України та перспективи розвитку в контексті європейської інтеграції / Т. Є. Маселко, С. Г. Шевченко
8. Чижонок В.Д. Проблемы обоснования логистических цепей доставки грузов / В.Д. Чижонок // Научно-технический сборник №79. Коммунальное хозяйство городов. – 2007. – С. 324-329.
9. Вельможин, А.В. Управление транспортным процессом / А.В. Вельможин. – Волгоград: Нижне-Волжское книжное издательство, 2016. – 143 с.
10. Винников, В.В. Логистика / В.В. Винников. – Одесса: Феникс, 2017. – 222 с.
11. Володина, Н.Л. Методы обеспечения качества в логистике / Н.Л. Володина // Инновационная экономика: перспективы развития и совершенствования. – 2016. – №7 (17). – С. 48 – 54.
12. Г. М. Дроздова Менеджмент зовнішньоекономічної діяльності підприємства Навчальний посібник. - Київ: ЦНЛ, 2004.
13. Волкова І.А. Методика аналізу експортно-імпорتنих операцій в діяльності підприємств / І.А. Волкова, І.В. Гірчук // Вісник ЖДТУ. – 2010. – №3. – С. 53-55.

14. Кириченко О.А. Сучасна система управління зовнішньоекономічною діяльністю підприємства / О.А. Кириченко, К.Г. Ваганов [Електронний ресурс] // Механізм регулювання економіки. – 2008. - №1.
15. Глушакова, Ю.О. Формирование и управление потоками внешнеэкономической деятельности предприятия / Ю.О. Глушкова,
16. Карпенко М.О. Удосконалення організації зовнішньоекономічної діяльності підприємства / М.О. Карпенко, О.В. Захарченко [Електронний ресурс] // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури. – 2010.- №26.
17. Горшенин, В.Ф. Логистика: учеб. пособие / В.Ф. Горшенин. – Челябинск: Изд-во ЧелГУ, 2014. – 259 с
18. Тюріна Н.М. Зовнішньоекономічна діяльність підприємства [текст] навчальний посібник / Н.М. Тюріна, Н.С. Карвацка. – К.: “Центр учбової літератури”, 2013.
19. Сіменко І. В. Економіка підприємства (2002) / Сіменко І. В., Косова Т. Д. – Київ: Центр учбової літератури, 2013. – 380 с. – (Однотомне видання).
20. Ковтун О.Е. Удосконалення організації зовнішньоекономічної діяльності на підприємстві / О.Е. Ковтун, В.О. Зубар, О.М. Шкарапуга
21. Григорьев, М.Н. Логистика. Продвинутый курс: учебник / М.Н. Григорьев,
22. А.П. Долгов, С.А. Уваров. – М.: Юрайт, 2015. – 734 с.
23. Кальченко А.Г. Логистика: Підручник / А.Г. Кальченко. - К.: КНЕУ, 2003. - 284 с
24. Офіційний сайт компанії Fialan [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.fialan.com.ua/>.
25. Дамдын, О.С. Транспортная логистика / О.С. Дамдын, Ю.С. Очур // Молодой ученый. – 2018. – № 12. – С. 73 – 74.
26. Офіційний сайт компанії «Твоя Логистика» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.yourlogistics.com.ua/o-nas/>
27. Дыбская, В.В. Логистика: учебник / В.В. Дыбская, Е.И. Зайцев; под ред. В.И. Сергеева. – М.: Эксмо, 2014. – 944 с
28. Стратегічне планування ЗЕД // Офіційний портал ХНУ URL: http://dn.khnu.km.ua/dn/k_default.aspx?M=k1289&T=05&lng=1&st=0
(дата звернення: 21.03.2019.).

- 29 ф Дійсні ліцензії усфері перевезень автомобільного транспорту та види господарської діяльності, які дозволено проваджувати на підставі таких ліцензій // Державна служба України з безпеки на транспорті URL:
<http://dsbt.gov.ua/storinka/tablycy-a-1>
- 30 ф Транспортно-інформаційний сервер "Ларді-Транс" [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <https://lardi-trans.com>.
- 31 Еловой, И.А. Логистика: учеб.-метод. пособие / И.А. Еловой. – Гомель: БелГУТ, 2017. – 163 с.
- 32 П.І. Вільчик ПРАВОВЕРЕГУЛЮВАННЯ ЗЕД УКРАЇНИ // Lviv Polytechnic National University Institutional Repository. - Львів: 2016.
- 33 Зубаков, Г.В.
Инновационные аспекты логистики в внешнеэкономической деятельности / Г.В. Зубаков, Д.А. Альпин // Транспортное дело России. – 2015. – № 1. – С. 85 – 89.
- 34 Закон України «Про зовнішню економічну діяльність» [Текст]: Закон України від 16.04.1991 р. № 959-ХІІ // Відомості Верховної Ради України. – 1991. – № 29.
- 35 Митний кодекс України від 22.05.2019 № 4495-VI // Верховна Рада України
- 36 Кісь О.П. Формування стратегії зовнішньої економічної діяльності підприємства: Автореф. дис. канд. екон. наук: 08.06.01 / О.П. Кісь; Харк. нац. екон. ун-т. — Х., 2005.
- 37 Канке, А.А. Основы логистики: учеб. пособие / А.А. Канке, И.П. Кошечая. – М.: КноРус, 2015. – 576 с
- 38 Костров, В.Н. Транспортная логистика: учеб. пособие / В.Н. Костров, В.В. Цверов. – Н. Новгород: ФГОУВПО «ВГАВТ», 2017. – 224 с
- 39 Управління підприємством / Економіка підприємства (2002) // Бібліотека економіста © 2005-2019
- 40 Обсяги перевезених вантажів за видами транспорту за січень-грудень 2018 у [Електронний ресурс]. – 2018
- 41 Державна реєстрація юридичної особи // ДЕПАРТАМЕНТ ДЕРЖАВНОЇ РЕЄСТРАЦІЇ ТА НОТАРІАТУ

- 42 Господарський кодекс України: Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2003, № 18, № 19-20, № 21-22, ст.144. Режим доступу до джерела: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15>.
- 43 Митний кодекс України; Закон України «Про транспортно-експедиторську діяльність» від 01.07.2004 № 1955-IV/
- 44 Закон України «Про транспорт» від 10.11.1994 № 232/94-ВР .
- 45 Закон України «Про зовнішню економічну діяльність» від 16.04.1991 № 959-ХІІ.
- 56 Магомедов, А.М. Условія, фактори етапи розвитку логістики в розвинутих країнах / А.М. Магомедов // Сучасні проблеми науки і освіти. – 2015. – № 6. – С. 15 – 25
- 47 Закон України «Про транзит вантажів» від 20.10.1999 № 1172-ХІV.
- 48 Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року» від 20.10.2010 № 2174-р.
- 49 Наказ Міністерства транспорту України та Міністерства освіти України «Про затвердження Типової програми підготовки та підвищення кваліфікації фахівців» від 07.05.1998 № 172/244 .
- 50 Миротин, Л.Б. Управление грузовыми потоками в транспортно-логистических системах / Л.Б. Миротин, В.А. Гудков, В.В. Зырянов. – М.: Горячая линия-Телеком, 2016. – 704 с.
- 51 Біловодська О. А. Логістика [Текст] / О. А. Біловодська, О. М. Олєфіренко, О. О. Суярова, А. В. Безноєва // Маркетинг: бакалаврський курс: підручник / за заг. ред. д-ра екон. наук, проф. С. М. Ілляшенка. – Суми: Університетська книга, 2009.
- 52 Смирнов І. Г. Транспортна логістика: навчальний посібник / І. Г. Смирнов, Т. В. Косарева. – К.: Центр учбової літератури, 2008
- 53 Ничипорук, А.О. Опыт проблемы построения транспортно-логистических систем доставки грузов / А.О. Ничипорук // Вестник ВГАВТ. – 2017. – № 50. – С. 212 – 218.

- 54 Теоретичні аспекти вдосконалення логістики транспортно-го забезпечення [Електронний ресурс] / Т. Г. Гапчак // Вінницький національний аграрний університет — С. 5.
- 55 Родионова, В.Н. Логистика: учебник / В.Н. Родионова, О.Г. Туровец, Н.В. Федоркова. – М.: ИНФРА-М, 2017. – 160 с.
- 56 Розвиток транспортно-логістичної системи як форм реалізації транзитного потенціалу України [Електронний ресурс] / В. В. Брагінський // ДП «Бердянський морський торговий порт» — 2011.
- 57 Саркисов, С.В. Логистика и транспортное обеспечение ВЭД: учебник / С.В. Саркисов. – М.: ВАВТ Минэкономразвития России, 2015. – 216 с.
- 58 Селезнёв, А.А. Международная логистика: терминология международных транспортных перевозок / А.А. Селезнев // Международная логистика. – 2015. – № 3 (43). – С. 43 – 47.
- 59 Сулейменов, Т.Б. Транспортная логистика: учебник / Т.Б. Сулейменов, М.И. Арпабеков. – Астана: Изд-во ЕНУ им. Л.Н. Гумилева, 2012. – 211 с.
- 60 Титов, Б.А. Транспортная логистика: учеб. пособие / Б.А. Титов. – Самара: Профи, 2013. – 198 с.
- 61 Троицкая, Н.А. Единая транспортная система: учебник / Н.А. Троицкая, А.Б. Чубуков. – М.: Академия, 2014. – 240 с.
- 62 Хаирова, С.М. Совершенствование качества логистических услуг при реализации стратегического похода в управлении / С.М. Хаирова, Е.П. Фомин, Б.Г. Хаиров // Вестник СибАДИ. – 2015. – №6 (46). – С. 139 – 151.
- 63 Яшин, А.А. Логистика. Основы планирования и оценки эффективности логистических систем: учеб. пособие / А.А. Яшин, М.Л. Ряшко. – Екатеринбург: Изд-во УрГУ, 2014. – 52 с.
- 64 ukraine.visahq.com/customs/ [перевод] Ограничения экспорта / импорта
- 65 www.wto.org/english/thewto_e/countries_e/ukraine_e.htm [перевод] Основные сведения от ВТО, тарифы
- 67 www.customs.com.ua • www.customs.gov.ua/dmsu/control/uk/index [перевод] Таможенная служба Украины
- 69 www.tamognia.ru/sng/ukraine.html Таможенный кодекс Украины
- 70 www.smc.odessa.ua [перевод] • www.galexpo.lviv.ua [перевод] Выставки

- 71 dzi.gov.ua/ru/ Информационно-аналитический центр мониторинга внешних товарных рынков
- 72 www.rada.com.ua/rus/ Каталог ведущих предприятий
- 73 www.me.gov.ua/ [перевод] Министерство экономического развития и торговли
- 74 offshore.su/ [перевод] Оффшорные новости и практические оффшорные решения
- 75 ukrexport.gov.ua/rus/ Поддержка экспорта
- 76 www.embrus.org.ua Посольство РФ в Украине
- 77 russia.mfa.gov.ua/ru Посольство Украины в РФ
- 78 www.ucci.org.ua/ru/ • dcci.org.ua [перевод] • www.chamber.kr.ua/ [перевод]
- 79 www.cci.donbass.com/ [перевод] • www.kcci.kharkov.ua/ [перевод] • www.orcci.odessa.ua/ [перевод] • cci.sumy.ua/ [перевод] • www.cci.zp.ua/ [перевод] Торгово-промышленная палата
- 80 stat.wto.org/CountryProfile/WSDBCountryPFView.aspx?Language=E&Country=UA [перевод] Торговый профиль страны (ВТО)
- 81 www.chamber.ua/ [перевод] ТПП США в Украине

