

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ФАКУЛЬТЕТ ТРАНСПОРТУ, МЕНЕДЖМЕНТУ І ЛОГІСТИКИ
КАФЕДРА ОРГАНІЗАЦІЇ АВІАЦІЙНИХ РОБІТ ТА ПОСЛУГ

ДОПУСТИТИ ДО ЗАХИСТУ
Завідувач випускової кафедри
_____ /Разумова К. М./
« _____ » _____ 202__ р.

**КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА
(ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА)
ВИПУСКНИКА ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ «МАГІСТР»
ЗА СПЕЦІЛЬНІСТЮ 275 «ТРАНСПОРТНІ ТЕХНОЛОГІЇ
(НА ПОВІТРЯНОМУ ТРАНСПОРТІ)»**

Тема: «Організація транспортно-технологічних процесів обробки вантажів»

Виконавець: Губа Олександра Олегівна

Керівник: Ніколаєнко Ірина Володимирівна

Нормоконтролер: Герасименко Ірина Миколаївна

Київ 2022

НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Факультет транспорту, менеджменту та логістики

Кафедра організації авіаційних робіт та послуг

Спеціальність 275 «Транспортні технології (на повітряному транспорті)»

Спеціалізація 275.04 «Транспортні технології (на повітряному транспорті)»

Освітньо-професійна програма: «Мультимодальний транспорт і логістика»

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри

Разумова К.М.

« _____ » _____ 202__ р.

ЗАВДАННЯ

на виконання кваліфікаційної роботи (проекту)

Губи Олександри Олегівни

1. Тема кваліфікаційної роботи (проекту): «Організація транспортно-технологічних процесів обробки вантажів» затверджена наказом ректора від 14.12.2017 р. № 594/од.
2. Термін виконання роботи(проекту) : з 29 серпня 2022 року по 30 листопада 2022 року.
3. Вихідні дані до роботи (проекту): загальна та статистична інформація з офіційних сайтів ТОВ «Нова Пошта».
4. Зміст пояснювальної записки: теоретичні основи поняття «поштовий зв'язок», дослідження транспортно-технологічних процесів обробки вантажів на ТОВ «Нова Пошта», аналіз діяльності підприємства.
5. Перелік обов'язкового графічного (ілюстрованого) матеріалу: таблиці, графіки, рисунки, що ілюструють аналізи досліджень роботи підприємства.

6. Календарний план-графік

№ з/п	Завдання	Термін виконання	Підпис керівника
1.	Збір та вивчення літературних джерел щодо теоретичних основ поняття ефективності	29.08.2022 р. – 11.09.2022 р.	Виконано
2.	Написання та оформлення теоретичної частини кваліфікаційної роботи	12.09.2022 р. – 19.09.2022 р.	Виконано
3.	Аналіз господарської діяльності компанії ТОВ «Нова Пошта»	20.09.2022 р. – 04.10.2022 р.	Виконано
4.	Написання та оформлення аналітичної частини кваліфікаційної роботи	05.10.2022 р. – 12.10.2022 р.	Виконано
5.	Розробка проектних пропозицій щодо оптимізації діяльності інформаційної системи компанії ТОВ «Нова Пошта»	13.10.2022 р. – 20.10.2022 р.	Виконано
6.	Розрахунок показників економічної ефективності запропонованих проектних пропозицій	21.10.2022 р. – 28.10.2022 р.	Виконано
7.	Написання та оформлення проектної частини кваліфікаційної роботи	29.10.2022 р. – 12.11.2022 р.	Виконано
8.	Оформлення пояснювальної записки та підготовка презентації до захисту	13.11.2022 р. – 27.11.2022 р.	Виконано

7. Консультанкт з окремих розділів

Розділ	Консультант (посада П.І.Б.)	Дата, підпис	
		Завдання видав	Завдання прийняв
1. Теоретична частина	доцент, Ніколаєнко Ірина Володимирівна	12.09.2022	19.09.2022
2. Аналітична частина	доцент, Ніколаєнко Ірина Володимирівна	05.10.2022	12.10.2022
3. Проектна частина	доцент, Ніколаєнко Ірина Володимирівна	29.10.2022	12.11.2022

8. Дата видачі завдання: «29» серпня 2022 р.

Керівник кваліфікаційної роботи (проекту) : _____ Ніколаєнко І.В.
(підпис) (П.І.Б)

Завдання прийняв до виконання: _____ Губа О.О.
(підпис) (П.І.Б)

РЕФЕРАТ

Пояснювальна записка до кваліфікаційної роботи «Організація транспортно-технологічних процесів обробки вантажів»: 98 сторінок, 30 використаних джерел, 16 таблиць, 1 рисунок.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПОШТИ, ОБРОБКА ВАНТАЖУ, ТРАНСПОРТНО-ТЕХНОЛОГІЧНІ ПРОЦЕСИ, ПОШТОВИЙ ЗВ'ЯЗОК, ПОШТОВІ ОПЕРАТОРИ, СОРТУВАЛЬНІ ЦЕНТРИ, ПАКУВАННЯ ПОШТИ, МАРКУВАННЯ ВАНТАЖУ.

Об'єкт дослідження: товариство з обмеженою відповідальністю «Нова Пошта».

Предмет дослідження: теоретичні, статистичні, науково-методичні дані про перевезення та обробку вантажів на пошті, правове регулювання перевезення пошти, ринок поштових послуг.

Мета роботи – розгляд варіантів удосконалення процесів обробки вантажів і роботи поштових операторів.

Методи дослідження: вивчення і порівняльний аналіз, прогнозування, оброблення літературних джерел.

Результати кваліфікаційної роботи рекомендується використовувати під час проведення наукових досліджень, у навчальному процесі університету, практичній діяльності фахівців із транспортних технологій.

ЗМІСТ

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ.....	6
ВСТУП.....	7
1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ПРОЦЕСІВ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ТА ОБРОБКИ ПОШТОВИХ ВІДПРАВЛЕНЬ.....	11
1.1. Теоретичні основи процесів перевезення пошти.....	12
1.2. Правове забезпечення та діяльність поштових операторів.....	18
1.3. Дослідження проблем з організації транспортно-технологічних процесів поштових відправлень.....	27
2. АНАЛІЗ ТРАНСПОРТНО-ТЕХНОЛОГІЧНИХ ПРОЦЕСІВ ОБРОБКИ ВАНТАЖІВ ТОВ «НОВА ПОШТА».....	35
2.1. Ринок поштових послуг в Україні.....	36
2.2. Діяльність ТОВ «Нова Пошта».....	42
2.3. Аналіз транспортно-технологічних процесів обробки вантажів та їх проблемні аспекти у ТОВ «Нова Пошта».....	51
3. ПРОЕКТНІ РЕКОМЕНДАЦІЇ ЩОДО ВДОСКОНАЛЕННЯ СКЛАДСЬКОЇ ЛОГІСТИКИ ТОВ «НОВА ПОШТА».....	60
3.1. Порядок організації пакування та транспортування пошти.....	61
3.2. Дослідження міжнародного транспортування пошти ТОВ «Нова Пошта»....	68
3.3. Розробка варіантів логістичного управління складами.....	79
3.4. Результати запропонованих заходів з оптимізації складської логістики ТОВ «Нова Пошта».....	86
ВИСНОВКИ.....	91
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	95

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ, СКОРОЧЕНЬ, ТЕРМІНІВ

ТОВ - Товариство з обмеженою відповідальністю

МПВ - Міжнародне поштове відправлення

НКРЗ - Національною комісією з регулювання зв'язку

ПАТ - Публічне акціонерне товариство

ПП - Приватне підприємство

ІКТ - інформаційно-комунікаційні технології

МЕН – міжнародна експрес накладна

EMS - Express Mail Service

ВСТУП

Кафедра ОАРП				НАУ 22 13 67 100 ПЗ				
Виконав	Губа О.О.			ВСТУП	Літера	Арк.	Аркушів	
Керівник	Ніколаєнко І.В.					К	7	3
Консульт.	Ніколаєнко І.В.				275 МТ-203М			
Н.контроль	Герасименко І.М.							
Зав. каф.	Разумова К.М.							

Поштовий зв'язок є найбільш масовим і доступним видом зв'язку, цілісним виробничо-технологічним комплексом технічних і транспортних засобів, який забезпечує приймання, обробку, перевезення, доставку та пересилання поштових відправлень.

Вона сприяє процесу створення необхідних умов для формування єдиного економічного простору, активізації ділової активності та реалізації національних політик щодо вільного руху товарів, послуг та коштів. Поштова служба поділяється на кілька категорій: звичайна пошта, спеціальна пошта, федеральна пошта. Одним з найважливіших етапів надання послуг поштового зв'язку є перевезення пошти. Поштовий транспорт - це виробничий процес поштового зв'язку, спосіб перевезення поштових відправлень від відправника до одержувача.

На сьогоднішній день доставка вантажів поштою є найбільш зручним видом транспорту з точки зору часу та безпеки перевезення вантажів. Вантажні перевезення є важливою частиною економіки, забезпечуючи безперебійну та ефективну роботу всіх підприємств.

Товари можуть перевозитися в різних напрямках і на різні відстані. Сучасні вантажні перевезення потребують добре підготовленого персоналу, сучасних систем зв'язку та надійних транспортних засобів. Тільки на цій основі можна перевозити вантажі в різних напрямках, чітко дотримуватися термінів доставки і забезпечувати збереження матеріальних цінностей.

Сьогодні всі транспортні компанії працюють у світі, який постійно змінюється. Всі ці зміни впливають на економіки країн, відносини між ними, фінансові показники і безпосередньо зачіпають людей. Транспорт завжди був і залишається важливою частиною нашого життя. Пасажирський, вантажний та поштовий транспорт є життєво важливою ланкою в сучасному світі, що вимагає постійної пильності.

Транспортно-технологічне облаштування складу є важливим фактором для технології переміщення товарів. Кожна транспортно-технологічна схема може бути виражена у вигляді набору типових операцій, структурованих у блоки. З цих блоків складається весь технологічний процес.

Розробляючи комплексні та повноцінні робочі місця, можна звільнити багатьох працівників від важкої роботи на службовому транспорті. Додавання передових технологій вантажних перевезень може зробити роботу співробітників більш цікавою і підняти показник соціально-економічних факторів.

Транспортування товарів має важливе значення як для ефективної організації складських приміщень, так і для транспортування товарів від місця виробництва до місця використання. Пакування, завантаження, обробка та маркування повинні здійснюватися таким чином, щоб зменшити витрати та максимізувати вигоди для споживачів.

Виробничі логістичні склади підходять для роботи з товарами, які мають відносно фіксовану номенклатуру, надходять на зберігання і вивозяться зі складу через рівні проміжки часу і мають невеликий термін зберігання, що дозволяє автоматизувати вантажно-розвантажувальні роботи і забезпечити високий ступінь механізації операцій.

Актуальність даної теми зумовлена тим, що на сьогоднішній день перевезення вантажів є невід'ємною частиною економіки держави і людського життя в цілому. Наразі наша держава переживає важкий час і саме від якості, швидкості і доступності доставки вантажів у будь-які куточки країни, може залежати не одне життя. Для того, щоб весь ланцюг доставки працював вправно необхідно ще на початку його шляху забезпечити правильну обробку вантажу.

Об'єктом дослідження даної роботи виступає товариство з обмеженою відповідальністю «Нова Пошта».

Предметом дослідження є транспортно-технологічні процеси обробки вантажів ТОВ «Нова Пошта».

Метою роботи є розгляд варіантів удосконалення процесів обробки вантажів і для цього ми розглянемо такі питання:

- основи процесів перевезення пошти;
- правове забезпечення та діяльність поштових операторів;
- проблем з організації транспортно-технологічних процесів поштових відправлень;

- загальну характеристику діяльності ТОВ «Нова Пошта»;
- роль сортувальних центрів в обслуговуванні пошти;
- порядок організації пакування та міжнародного транспортування пошти.

Основою для досліджень є теоретичні знання з електронних ресурсів і інформації, наданої компанією яка досліджується.

База дослідження: ТОВ «Нова Пошта».

1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ПРОЦЕСІВ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ТА ОБРОБКИ ПОШТОВИХ ВІДПРАВЛЕНЬ

Кафедра ОАРП				НАУ 22 13 67 100 ПЗ				
Виконав	Губа О.О.			ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ПРОЦЕСІВ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ТА ОБРОБКИ ПОШТОВИХ ВІДПРАВЛЕНЬ	Літера	Арк.	Аркушів	
Керівник	Ніколаєнко І.В.					Д	11	23
Консульт.	Ніколаєнко І.В.				ФТМЛ 275 МТ-203М			
Н.контроль	Герасименко І.М.							
Зав. каф.	Разумова К.М.							

1.1 Теоретичні основи процесів перевезення пошти

Потреба людей обмінюватися інформацією виникла ще в давні часи. З появою писемності інформація почала передаватися в письмовому вигляді, поклавши початок поштовому зв'язку.

Поштові перевезення дуже розповсюджені і найчастіше поєднуються з транспортуванням пасажирів та багажу. Послуги пошти були регулярними, тобто надавалися за встановленими розкладами і тарифами. Поштові служби стали дуже поширеними в багатьох країнах.

До послуг поштового зв'язку входить навантаження і розвантаження пошти та безпосереднє перевезення пошти між об'єктами поштового зв'язку транспортом.

Першочергове завдання управління поштового зв'язку є забезпечення вчасного та беззупинного транспортування пошти від відправника до одержувача з одночасним забезпеченням повної схоронності поштових відправлень та вкладень до них. Безперебійне та вчасне перевезення пошти досягається за рахунок правильної роботи графіків руху транспорту.

Відповідність термінів доставки пошти та економічна ефективність перевезень досягається шляхом вибору відповідних видів транспорту та маршрутів перевезень пошти. Перевезення пошти організовується на основі комплексного використання всіх видів транспорту та їх тісної взаємодії.

Дотримання правил доставки пошти та економічність доставки досягається шляхом вибору відповідних місць доставки та способів доставки пошти. Поштові перевезення організовуються на основі комплексного використання всіх видів транспорту та їх взаємодії.

Приймання поштових відправлень - це виробнича операція, яка полягає в оформленні поштових відправлень, які доставляються.

Основний виробничий процес починається з приймання поштових відправлень від відправника. Залежно від умов доставки зареєстрованої або посилкової пошти існують дві форми: індивідуальна (приймання окремих поштових відправлень) та

партіями (прийом відправлень, як правило, однорідних за вагою та розмірами). Поштові відправлення приймаються згідно з переліком, що надається на стандартному бланку, незалежно від того, чи є вони корпоративними або індивідуальними.

Відправник зобов'язаний суворо дотримуватися правил поштової переадресації та упакування і не допускати пересилання заборонених предметів і речовин.

Обробка поштових відправлень - це виробничий процес, під час якого поштові відправлення готуються до доставки адресату або одержувачу.

Виробничі операції з обробки поштових відправлень поділяються на вхідні, транзитні та вихідні поштові відправлення.

Обробка вихідних поштових відправлень здійснюється в місцях приймання поштових відправлень. Основною метою обробки є згрупування кореспонденції, надісланої на одну адресу або в одному напрямку. Поштові відправлення сортуються за адресами призначення поштових посилок. Пересилання поштових відправлень здійснюється згідно до маршрутних планів, в яких зазначено маршрути пересилання поштових відправлень, що забезпечують найшвидшу доставку їх отримувачам.

Обробка вхідної кореспонденції в об'єктах поштового зв'язку починається з її прийому відправниками, під час якого вхідна кореспонденція та відправлення (ящики, мішки, сумки, ящики) перевіряються з документами та перевіряється правильність упакування.

Етап перевірки вхідної пошти є важливим для її правильної передачі та безпеки. Склад і характер наступних завдань, необхідних для обробки вхідної кореспонденції, повинен бути різним для різних видів кореспонденції. Однак загальною функцією є класифікація поштових відправлень за адресою доставки.

Доставка поштових відправлень (виплата поштового переказу) - ця послуга полягає в доставці поштових відправлень або особистої виплати поштового переказу адресату чи його представнику.

Поштові перекази доставляються додому та на підприємства за адресами або віддаються в об'єктах поштового зв'язку, куди адресати прибувають для отримання поштових відправлень. Поштові перекази, адресовані юридичним особам,

оплачуються шляхом перерахування на поточні (розрахункові) рахунки в банках одержувача.

Структура (тобто зміст та послідовність операцій) виробничих процесів залежить від виду, категорії та класу предметів, що проходять обробку.

У завантажених поштових адміністраціях кожен виробничий процес відбувається на окремому робочому місці. При недостатньому завантаженні на одному робочому місці може виконуватися декілька операцій. З цієї причини поштові адміністрації використовують два типи виробничих процесів: послідовний і паралельно-послідовний.

Послідовний формат означає, що кожен виробничий процес може розпочатися тільки після завершення попереднього процесу, так що вся партія пошти може бути оброблена на даному етапі процесу. Використовується в невеликих поштових об'єктах, де обсяг роботи невеликий або де є достатньо часу для обробки всієї вхідної кореспонденції.

У паралельно-послідовному форматі кілька співробітників працюють над декількома завданнями в одночас, обробляючи партії однієї і тієї ж пошти. Цей формат використовується у великих поштових відділеннях з великим навантаженням і обмеженим часом.

Для забезпечення точних умов транзиту та економічного перевезення пошти необхідно вибрати відповідні транспортні та транзитні маршрути. Різні види транспорту можуть застосовуватись в комбінації, послідовно або паралельно. Синергія між різним транспортом досягається за рахунок узгодженості їх часових параметрів, які визначаються розкладами руху.

Розклад руху визначає час відправки транспортного засобу з пункту відправлення, час в дорозі, час прибуття пошти в проміжні пункти та на проміжні зупинки, час навантаження і розвантаження в пункті відправлення і час прибуття в пункт призначення. У поштовому плануванні найважливішим завданням є управління послугами поштового зв'язку.

Запровадження розкладів руху допомогло зв'язати поштові послуги з транспортом. В організації всіх поштових перевезень враховується швидкість

перевезень, експлуатаційні витрати, вартість транспортних операцій та раціональне використання транспортних засобів. Безперебійна робота поштових служб залежить від можливостей відслідковувати поштові відправки на всіх етапах їх проходження. Основне завдання - не допустити затримок пошти, затримок у відправленні та затримок у пункті доставки.

У періоди сезонного збільшення обсягів поштових відправлень, коли транспорт не може вирушити через негоду, рішення можна знайти у способах збільшення пропускної спроможності існуючих транспортних засобів або маршруту відправлення.

Основним транспортним засобом транспортування пошти в місті та об'єднання поштових відділень міста в єдину систему є автомобільний транспорт. Автомобільний транспорт широко використовується для перевезення пошти на магістральних, місцевих, регіональних, міських і під'їзних шляхах.

Висока вантажопідйомність автомобільного транспорту, його висока швидкість, маневреність, можливість зміни марки транспортного засобу в залежності від обсягів перевезеної пошти, те, що транспорт не залежить від наявності чи відсутності пасажирів або вантажу, а також можливість під'їзду безпосередньо до пунктів завантаження та розвантаження на об'єктах поштового зв'язку без додаткового перевантаження, роблять доставку пошти більш швидким і, безперечно, більш економічним варіантом.

Залежно від способу організації поштових перевезень розрізняють прохідні та вхідні поштові відправлення. Транзитом поштові транспортні засоби рухаються від початку до кінця маршруту без зміни транспортних засобів під час руху та без перевантаження пошти.

У зустрічному потоці поштові транспортні засоби відправляються з пунктів відправлення та призначення маршруту назустріч один одному. Обмін пошти в обох напрямках поштового маршруту відбувається в місці зустрічі транспортних засобів. В разі зустрічного руху час відправлення та графіки руху за маршрутом повинні забезпечувати майже одночасне прибуття транспортних засобів до пункту пересадки

для уникнення затримок на шляху проходження пошти. Така система руху організована на довгих поштових маршрутах.

Перевезення пошти найманним автотранспортом здійснюється у випадках, коли власний автопарк не є рентабельним через малі обсяги пересилання пошти. Підприємства поштового зв'язку укладають договори з транспортними організаціями. Договорами передбачено строки та обсяги поставок, розклад руху транспортних засобів на маршруті, способи оплати, а також відповідальність сторін у разі порушення договірних зобов'язань.

Іншим способом пересилання пошти, товарів, посилок тощо є авіапошта. Авіапошта - це вид поштового зв'язку, при якому пошта перевозиться літаком.

Авіапошта дозволяє доставляти товари з однієї точки планети в іншу набагато швидше, ніж будь-який інший вид транспорту. Це пов'язано зі швидкістю самого літака та менш очевидними факторами. Наприклад, якщо клієнт обирає такий спосіб транспортування, він уникає митних перевірок. Натомість документи перевіряються лише двічі: в пункті відправлення та в пункті призначення, що значно скорочує час транспортування.

Безпека польотів також на високому рівні. Всі великі компанії, що працюють у цьому секторі, мають спеціальну систему відстеження, яка надає клієнтам інформацію про місцезнаходження їхнього вантажу. Це беззаперечна перевага, адже мати можливість постійно відслідковувати свій вантаж - це велика радість. Крім того, більшість компаній при оформленні документів при необхідності оформлять страхування вантажу, що заощадить час клієнта на пошук страхової компанії. Також, авіаперевезення відомі своїм низьким рівнем пошкоджень та крадіжок вантажу.

Важливо також відзначити, що авіаперевезення дозволяють здійснювати доставку практично будь-яких видів вантажів. Спеціальних обмежень для цього виду транспорту немає - від будівельних матеріалів та фармацевтичних препаратів до худоби та продуктів харчування.

Іншим можливим способом перевезення листів, товарів, документів, посилок та інших вантажів є залізничний транспорт. Залізниця залишається найбільш ефективним, безпечним і надійним видом наземного транспорту на далекі відстані,

який не залежить від атмосферних впливів. Один залізничний вагон може перевозити близько 40 контейнерів, а це близько 2400 відправлень.

Цей вид доставки відрізняється від інших можливістю транспортування широкого спектру товарів, а також доставкою «від дверей до дверей» завдяки під'їзним шляхам до підприємств. У мультимодальних перевезеннях це часто має вирішальне значення.

Збільшення кількості послуг, які пропонують міжнародні залізниці, враховуючи мінливі потреби клієнтів, багато рухомого складу дозволяє перевозити необмежену кількість видів вантажів і великогабаритних вантажів.

Залізничний транспорт в основному використовується на дуже великі відстані, для багатотонних вантажів, для перевезення дуже великих або дуже важких чи крихких вантажів, які не можуть бути перевезені автомобільним транспортом, або коли власник вантажу має власний під'їзний шлях для вагонів.

При пред'явленні вантажу до перевезення перевізник повинен підготувати його таким чином, щоб забезпечити безпеку залізничного руху, вантажу і транспорту під час перевезення.

Для цього вантажовідправник повинен:

- закріпити надійно вантаж в упаковці;
- закріпити рухомі частини вантажу біля нерухомих частин;
- перевірте міцність вузлів і частин вантажу, призначених для закріплення;
- при необхідності обладнати вантаж страхувальними пристроями.

Завантажувати вантажі потрібно тільки у вагони, придатні для перевезення таких вантажів, очищені від залишків раніше перевезених вантажів, кріплень, сміття, бруду, снігу та льоду. Технічна придатність вагонів для перевезення вантажів визначається залізницею.

Ще один вигідний і популярний спосіб перевезення вантажів, у тому числі великогабаритних, між країнами та континентами – морський, з використанням природних водних шляхів. Перевагою виду транспорту є те, що він є одним із найдешевших у світі щодо ефективного використання транспортних засобів. Крім того, це зменшує екологічне навантаження на природу.

Перевезення вантажів судном на великі відстані здійснюється за рахунок судноплавних шляхів, які потребують незначних капіталовкладень. Матеріально-технічною основою судноплавства є флот, який включає судна різних розмірів, типів і призначень.

Транспортні підприємства здійснюють перевезення і надають послуги на підставі державних контрактів, державних замовлень і договорів на перевезення пошти з урахуванням економічної ефективності використання транспортних засобів і товароспроможності.

1.2 Правове забезпечення та діяльність поштових операторів

Відповідно до статті 1 Закону поштового зв'язку України, послуги поштового зв'язку - це продукт діяльності оператора поштового зв'язку, пов'язаний з прийманням, обробкою, перевезенням та врученням (доставкою) поштових відправлень, виконанням поштово-транспортних доручень користувачів та банківських операцій, спрямований на задоволення потреб користувачів[5].

Разом з тим, чинний Закон України "Про поштовий зв'язок" є застарілим і не врегульовує конкретні питання, пов'язані з наданням населенню сучасних та доступних послуг поштового зв'язку, незважаючи на його важливість для України в напрямку європейської інтеграції. У грудні 2020 року були зареєстровані законопроекти № 4353 "Про внесення змін до Закону України "Про поштовий зв'язок" та № 4354 "Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо посилення відповідальності у сфері надання послуг поштового зв'язку", які не пройшли антикорупційну експертизу та були повернуті на доопрацювання[9].

Послуги поштового зв'язку є одним з основних сегментів ринку зв'язку в Україні, який контролюється Національною комісією, що здійснює державне регулювання у сфері зв'язку та інформатизації.

На законодавчому рівні поштові послуги поділяються на універсальні та спеціальні. Аналіз положень національних нормативно-правових актів, які містять невичерпний перелік цих послуг, дозволяє зробити висновок, що критерієм, на підставі якого послуги поділяються на універсальні та спеціальні, є їх функціональне призначення.

Універсальні послуги поштового зв'язку надаються державним оператором - Українським державним підприємством поштового зв'язку "Укрпошта", який надає універсальні послуги, що поділяються на основні та спеціалізовані послуги.

Базові послуги охоплюють лише пересилання письмової кореспонденції (простих та рекомендованих листів, поштових карток, бандеролей та дрібних пакетів). Таким чином, він є національним оператором, який надає універсальні послуги поштового зв'язку на всій території країни за доступними для населення цінами.

Спеціальний поштовий зв'язок - це зв'язок, який забезпечує передачу конфіденційної та/або захищеної інформації відповідними організаційно-технічними заходами. Цей вид зв'язку здійснюється через Українську національну фельд'єгерську службу та Українське державне підприємство спеціального зв'язку. Ці дві організації уповноважені надавати спеціалізовані послуги, такі як охоронні послуги, кур'єрські послуги, міжнародні послуги EMS тощо.

Галузевий фельд'єгерський зв'язок у Збройних Силах України - приймання, обробка, перевезення та доставка (вручення) відправлень, що містять відомості, які становлять державну таємницю та/або службову інформацію, користувачам у системах Міністерства оборони України в мирний час та особливий період[3].

До спеціалізованих послуг належать послуги, які не можуть надаватися національним оператором поштового зв'язку, наприклад, реклама та пов'язані з нею послуги, що надаються Державною міграційною службою України. Зазначені допоміжні послуги за своєю природою є різновидом адміністративних послуг, на які не поширюється регуляторна дія господарського права.

Різноманітність послуг поштового зв'язку в нашій країні має відповідати інтересам і потребам споживачів як за якістю, так і за ціною. Аналіз ринку поштових

послуг має бути орієнтований виключно на стрімкий розвиток приватних компаній, що надають супутні послуги.

На відміну від України, оператори поштового зв'язку за кордоном підлягають державному регулюванню шляхом реєстрації або ліцензування. Зокрема, такі реєстри дають змогу відслідковувати відкритість засад створення відповідних суб'єктів господарювання, які мають намір добросовісно надавати послуги поштового зв'язку.

Крім того, з 17 листопада 2010 року були скасовані ліцензії на надання послуг поштового зв'язку у зв'язку з набуттям чинності Закону України "Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо обмеження державного регулювання господарської діяльності". Це було зроблено з метою спрощення доступу до ринку поштових послуг, усунення адміністративних бар'єрів та створення конкурентного середовища на цьому ринку[10].

Ця зміна стосується, зокрема, скасування ліцензування поштових відправлень вагою до 30 кг, простих письмових відправлень, поштових карток, бандеролей та посилок. Слід зазначити, що процедура ліцензування діяльності з надання послуг поштового зв'язку залишається в силі, зокрема, для надання фінансових послуг, таких як грошові перекази та обмін валют. Такі зміни є недоцільними, оскільки механізм ліцензування встановив обов'язкові кваліфікаційні умови для операторів у сфері надання послуг поштового зв'язку. Проблемною є також відсутність механізму незалежного моніторингу вітчизняними операторами якості надання послуг та обслуговування споживачів[10].

На даному етапі розвиток правового статусу поштового ринку має фрагментарний характер. Співвідношення між поняттями «послуга» і «діяльність» свідчить про те, що ці два елементи є паралельними. Разом з тим, послуга - це комплекс заходів комплексного характеру, що має товарну форму та надається замовнику на договірних засадах.

Надання послуг поштового зв'язку споживачам є господарською діяльністю, здійснення якої у сфері суспільного виробництва спрямоване на реалізацію публічних і приватних інтересів. Слід мати на увазі, що відносини, які виникають у процесі здійснення господарської діяльності, характеризуються особливою предметною

структурою і водночас поєднують у собі організаційні та майнові елементи, які можуть бути включені до предмета господарського права як господарські відповідно[7].

Поняття поштових відправлень розкриті у Правилах надання послуг поштового зв'язку затверджених Постановою Кабінету міністрів України від 5 березня 2009 року № 270.

Тут, надаються визначення декількох видів поштових відправлень, наприклад:

1) Міжнародне поштове відправлення з оголошеною ціною (МПВ) - міжнародне рекомендоване поштове відправлення, ціна якого встановлюється відправником і яке супроводжується документами, паперами або іншими предметами.

2) міжнародні згруповані поштові відправлення з позначкою "депеша" - це кілька поштових відправлень, що надсилаються одночасно одним відправником для пересилання за межі України, або поштові відправлення, що надходять на територію України відправником з іншої країни.

3) поштові відправлення з оголошеною цінністю - зареєстровані поштові відправлення, бандеролі, посилки, прямі контейнери, що приймаються до пересилання з оцінкою вартості вкладення, яка визначається відправником.

4) поштове відправлення з оплатою при отриманні - поштове відправлення з оголошеною цінністю, за яке відправник доручає оператору поштового зв'язку стягнути з одержувача плату та надіслати його за зворотною адресою поштовим транспортом.

5) прості поштові відправлення - це поштові відправлення, що приймаються до відправлення без видачі розрахункового документа та вручаються/отримуються без квитанції.

6) реєстровані поштові відправлення – це поштові відправлення, прийняті до пересилання з оформленням платіжного документа, надіслане з супровідними документами та вручене/отримане адресатом під розписку.

7) рекомендовані поштові відправлення - рекомендовані листи, поштові картки, бандеролі, секограми, дрібні посилки, мішки "М", що приймаються до пересилання без оцінки вартості вкладення відправником [11].

Глава 36 та інші статті Митного кодексу присвячені питанням, пов'язаним з переміщенням міжнародних поштових та кур'єрських відправлень (транзитом). В залежності від наявності перевізника, вантажовідправника і вантажоодержувача та договору перевезення визначають способи переміщення товарів: ручний багаж; багаж, що супроводжується; багаж, що не супроводжується; міжнародні поштові відправлення; міжнародні експрес-відправлення, тощо [12].

Відповідно до класифікації, прийнятої в міжнародних стандартах, поштові відправлення можна поділити на такі категорії: максимальна вага, максимальні габарити, можливий вміст та упаковка. При цьому, товар може супроводжуватися супровідними документами, відстеженням і простежуваністю та компенсацією у разі втрати.

Застосування митних процедур у сфері міжнародних поштових обмінів регулюється в Україні та базується на низці міжнародно-правових актів, які в окремих випадках є частиною національного законодавства. Ці елементи мають значний вплив на розвиток ефективних технологій доставки пошти в міжнародному сполученні [13].

Регламент міжнародних поштових відправлень встановлює загальні процедури отримання, обробки та відправлення міжнародних поштових відправлень.

Правила регламентуються наступними нормативно-правовими документами та внутрішнім розпорядком:

- Законом України «Про поштовий зв'язок» (зі змінами);
- Правилами надання послуг поштового зв'язку, затвердженими постановою Кабінету Міністрів України від 05.03.2009р. № 270 (зі змінами);
- Актами Всесвітнього поштового союзу (Стамбул, 2016);
- Митним кодексом України від 13.03.2012р. № 4495-VI зі змінами та доповненнями.

Правова характеристика суб'єктів ринку поштового зв'язку, в тому числі національних операторів та інших компаній, що діють на цьому ринку, свідчить про

те, що поштові послуги на практиці не функціонують і поглинаються кур'єрськими службами. Необхідно розробити та прийняти ліцензійні умови та державну програму розвитку ринку поштових послуг, що прискорить модернізацію цього сегменту ринку.

Правила перевезення пошти та користування поштовими вагонами на залізницях України:

1. Пошта перевозиться як у поштових вагонах Поштового об'єднання, так і у вагонах Державної залізниці України, до яких належать пасажирські поїзди, швидкі поїзди, поштово-багажні поїзди, експреси, приміські поїзди та електро- і дизель-поїзди на місцевих лініях.

Пошта може перевозитися у вагонах пасажирських, швидких, приміських та місцевих поїздів, багажних вагонах або гардеробах, а також в електро- та дизель-поїздах, спеціально наданих оператором залізничного транспорту за рахунок оператора поштового зв'язку.

2. Поштові вагони виготовляються за рахунок коштів Поштового союзу на підставі технічної документації Міністерства транспорту та зв'язку України.

3. Поштові вагони, придбані за кошти Поштового союзу, належать державній службі поштового зв'язку на правах повного господарського відання

4. Включення поштових вагонів до складу пасажирських, експресних, багажних, швидких, приміських, місцевих, електро- та дизель-поїздів здійснюється за умови включення поїздів поштового зв'язку, підготовленого Поштовим союзом та погодженого з Укрзалізницею перед щорічною зміною або переглядом тарифів на проїзд у пасажирських поїздах Залізниці на підставі переліку.

У цьому переліку зазначається кількість поїздів, у яких використовуються поштові вагони або багажні поштові вагони, їх розташування у складі поїзда, періодичність курсування та кількість поїздів, що перевозять пошту в багажних вагонах або в окремих купе у пасажирських, швидких або приміських поїздах.

5. Заявка на включення поштових вагонів до складу поїзда подається об'єднанням поштового зв'язку або підприємством (філією) поштового зв'язку до Укрзалізниці і тільки один раз до відповідної залізничної адміністрації. За наявності

однієї-двох залізниць поштові вагони тепер можуть включатися до складу поїздів за розпорядженням адміністрації залізниці пункту відправлення маршруту або за розпорядженням Укрзалізниці, якщо залізниць три і більше.

6. У разі скасування, зміни періодичності, розкладу або графіка руху поїздів, що обслуговуються поштовими фургонами, Укрзалізниця повідомляє про це Поштовий союз не пізніше ніж за п'ять діб та за погодженням з Поштовим союзом приймає рішення про те, які поїзди обслуговуватимуться такими транспортними засобами.

7. При складанні графіків руху поїздів, технічних та розпорядчих актів станцій адміністрація залізниці та станції повинні враховувати пропозиції об'єднань поштового зв'язку та операторів (філіалів) поштового зв'язку.

8. Адміністрація залізничного транспорту надсилає нові розклади руху та інші нормативні документи об'єднанням поштового зв'язку та операторам (філіалам) поштового зв'язку за рахунок операторів (філіалів) поштового зв'язку.

9. Поїзди, завантажені вагонами, що використовуються для перевезення пошти, можуть прийматися тільки на колію, визначену технічно-розпорядчими актами станції. Якщо поїзд приймається на іншу лінію або зупиняється в пункті, відмінному від призначеного, начальник станції повинен повідомити про це працівників відділення зв'язку, які змінюють пошту, не пізніше ніж за 20 хвилин до прибуття і вказати, де будуть зупинятися поштові вагони.

10. Обмін пошти здійснюється у визначені розкладом зупинки. Не допускаються затримки поїздів через непідготовлені або великі обсяги пошти, що обмінюються.

11. У разі затримки поїзда, що перевозить пошту, або скорочення зупинок поштовий працівник повинен повідомити про це оператора поштового зв'язку, який вносить зміни. Час зупинки, передбачений розкладом руху, не може бути скорочений менше ніж на п'ять хвилин. Станції надають інформацію про час очікування поштових поїздів на запит оператора поштового зв'язку (філії).

12. Об'єднання підприємств поштового зв'язку (оператори поштового зв'язку) та Укрзалізниця (підприємства залізничного транспорту) уклали між собою наступні угоди відповідно до законодавства.

- оренда приміщень та споруд, що належать залізниці; незалежний технічний огляд поштового автотранспорту; тендерні процедури з навантаження, розвантаження, маневрування та миття автотранспорту.

- доходи від пунктів продажу залізничних квитків, перевезення багажу та вантажобагажу поштовими фургонами.

- перевезення пошти у багажних вагонах, дизель-поїздах, спеціально пристосованих та ізольованих купе або пасажирських вагонах пасажирських поїздів, швидкісних пасажирських поїздів.

- кількість поштових вагонів на станціях або перед ними.

- про взаємне регулювання пропуску поштових вагонів на залізницях та інші питання, пов'язані з перевезенням пошти та експлуатацією поштових вагонів [14].

Ефективність функціонування ринку послуг поштового зв'язку забезпечується Національною комісією, яка здійснює державне регулювання у сфері зв'язку, радіочастотного ресурсу та надання послуг поштового зв'язку на основі дотримання балансу інтересів суспільства, операторів та користувачів послуг поштового зв'язку [4].

Повноваження Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері електронних комунікацій, радіозв'язку та поштового зв'язку, визначаються цим та іншими законами України [4].

Національна комісія, що здійснює державне регулювання у сфері електронних комунікацій, радіочастотного ресурсу та поштового зв'язку:

1) встановлення порядку та форм зберігання і ведення Єдиного державного реєстру послуг поштового зв'язку та забезпечення функціонування механізму подання повідомлень про внесення відомостей до Єдиного державного реєстру послуг поштового зв'язку.

2) моніторинг якості поштових послуг.

3) розробка тарифної політики та регулювання тарифів на універсальні послуги поштового зв'язку.

4) подавати докази порушень законодавства про захист економічної конкуренції до Антимонопольного комітету України та подавати докази порушень до правоохоронних органів.

5) співпрацювати з компетентними регуляторними органами інших країн у сфері надання послуг поштового зв'язку

6) здійснює державний нагляд (контроль) за додержанням законодавства у сфері надання послуг поштового зв'язку

7) взаємодіяти з центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері державного контролю за додержанням законодавства про захист прав споживачів, а у випадках, передбачених законом, з іншими державними органами.

8) видавати операторам поштового зв'язку обов'язкові для виконання приписи про припинення порушень Закону про поштовий зв'язок

9) у межах своїх повноважень накладати в установленому законодавством порядку адміністративні та фінансові санкції у разі порушення вимог Закону про поштовий зв'язок.

10) звертатися до суду з позовом про порушення оператором поштового зв'язку Закону про поштовий зв'язок

11) встановлює порядок отримання від операторів поштового зв'язку звітів, інформації, документів і матеріалів, у тому числі фінансово-економічних показників, необхідних для здійснення повноважень, наданих цим Законом

12) розглядає скарги користувачів послуг поштового зв'язку та приймає рішення з питань, що належать до його компетенції.

13) сприяння гармонізації технічних стандартів надання універсальних послуг поштового зв'язку.

14) затвердити Закон про здійснення державного нагляду (контролю) у сфері надання послуг поштового зв'язку та бланки адміністративних документів.

15) здійснює інші повноваження, передбачені цим та іншими законами [4].

Державний нагляд за ринком послуг поштового зв'язку здійснюється відповідно до Закону України "Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності" з урахуванням елементів, визначених у Законі [4].

1.3 Дослідження проблем з організації транспортно-технологічних процесів поштових відправлень

Ринок послуг зв'язку є одним з найбільш розвинених секторів нашої економіки. Існує різноманіття поштових послуг (оплата та доставка соціальних послуг, передплата та доставка друкованих видань без адекватної цінової компенсації) суттєво знизило попит на звичайну письмову кореспонденцію, що негативно вплинуло на становище національних операторів поштового зв'язку. Серед негативних факторів, що знижують попит на послуги національних операторів поштового зв'язку, є надмірна фрагментація мережі операторів поштового зв'язку та недостатнє забезпечення національними операторами поштового зв'язку приватного транспорту[10].

Компанії з логістичного аутсорсингу активно розвиваються у зв'язку з необхідністю скорочення логістичних витрат, підвищення гнучкості та покращення рівня сервісу для всіх учасників ланцюга поставок в умовах кризи, спаду виробництва та зниження попиту на товари.

Разом з тим, існує низка проблем, що гальмують розвиток ринку логістичних послуг, основними з яких є: відсутність належного національного підходу до вирішення проблем логістики, ескалація конфліктів між учасниками ринку логістичних послуг в умовах посилення конкуренції, порушення договірних умов, низький рівень логістичного сервісу та інші.

Повільний розвиток українського ринку логістичних послуг порівняно зі світовими тенденціями розвитку цього сектору, неповне використання його

потенціалу, втрата конкурентних позицій зумовлюють необхідність дослідження поточної ситуації на ринку логістичних послуг.

Український ринок експрес-доставки суттєво відрізняється від ринків експрес-доставки розвинених країн з точки зору законодавства, рівня розвитку транспортної інфраструктури, конкурентних умов та потреб споживачів.

Згідно з даними Державної служби статистики України у 2020 році вантажообіг підприємств транспорту становив 290,3 млрд. тис км (це 85,7% від обсягу 2019 р). Підприємствами транспорту опрацьовано 600,0 млн. т вантажів, що становить 88,8% від обсягів 2019 р. Також у 2020 році за даними Всесвітнього поштового союзу, що опубліковані у щорічному звіті Postal Development Report Україна в рейтингу посіла 30-те місце з 170 можливих, маючи показник 58,64 пунктів, що на 2,53 пункту більше за рейтинг попереднього року, де наша країна займала 37-ме місце[8].

Таким чином, зростає потенціал для розвитку цієї сфери доставки товарів (пошти), що, в свою чергу, вимагає розвитку сучасних технологій у поштової логістиці за допомогою інтелектуальних рішень. Значний вплив на збільшення кількості поштових відправлень мало зростання міжнародної електронної комерції, оскільки більшість користувачів здійснюють покупки на іноземних веб-сайтах та торгових майданчиках і отримують замовлення із-за кордону у вигляді посилок. Тому дуже важливим завданням для замовників та логістичних компаній є виявлення ризиків при переміщенні (пересиланні) товарів через митний кордон України у міжнародних поштових та експрес-відправленнях.

За даними Держстату, показники інтернет-транзакцій мають значно кращу динаміку, ніж роздрібні операції. Водночас, за даними низки соціологічних досліджень, основними причинами здійснення покупок в інтернет-магазинах за кордоном є вища якість, більший вибір та контроль за процесом доставки, а також нижчі ціни, особливо на електроніку та побутову техніку, одяг, взуття, дитяче обладнання та спортивний інвентар[8].

Не менш важливою є проблема розкрадання вантажів. Його можуть викрасти як зі складу, так і безпосередньо з транспортного засобу, коли водій, наприклад,

спить. Тому необхідно інвестувати час і гроші в забезпечення зовнішньої і внутрішньої безпеки (людські ресурси).

Інноваційні підходи та рішення, засновані на здійсненні організаційної реструктуризації та впровадженні сучасних ІКТ-продуктів, є фактором успіху для утримання конкурентної позиції на ринку. В умовах посилення конкуренції та введення додаткових вимог компанії з іноземними афілійованими особами змушені оптимізувати адміністративні та фінансові витрати, а також посилювати контроль за персоналом.

При виборі виду транспорту для переміщення відправлень (посилок, пошти, документів та інших вантажів) транспортні оператори повинні враховувати ряд факторів: час, вартість, безпеку, швидкість, маневреність тощо. Шляхом порівняння переваг та недоліків кожного виду транспорту робиться остаточний вибір.

Переваги кожного способу зазвичай зрозумілі, чого не скажеш про недоліки, оскільки завжди існують ризики, пов'язані з перевезенням вантажів тим чи іншим способом.

Ризики, пов'язані з перевезенням вантажів автомобільним транспортом:

- великі відстані по суші займають багато часу;
- можливі затримки та перебої через дорожньо-транспортні пригоди або погодні умови;
- ймовірність ризику пошкодження або крадіжки товарів, особливо при перевезенні на великі відстані;
- високі витрати на проїзд по дорогах в певних країнах;
- необхідність вивчення транспортних правил, які можуть відрізнятися в різних країнах (у випадку міжнародних перевезень).

У традиційній системі міжнародних автомобільних перевезень при перетині товарами території однієї або декількох країн митні органи кожної країни застосовують національні заходи контролю та процедури пропуску рухомого складу.

Ці вимоги варіюються від країни до країни, але зазвичай включають огляд вантажу на національних кордонах та відповідність національним вимогам (гарантії,

застави, митні сертифікати тощо). Це призводить до значних витрат, затримок та перебоїв у міжнародному сполученні.

Залізничний транспорт є важливою галуззю народного господарства України та основою її транспортної системи. З усіх видів транспорту він займає 80% ринку вантажних перевезень в Україні.

Разом з тим, у залізничному секторі існує низка проблем, серед яких можна виокремити наступні:

- значний знос рухомого складу;
- недостатня державна допомога;
- недостатній обсяг інвестицій для оновлення активів та забезпечення інноваційного розвитку галузі;
- перехресне субсидування збиткових пасажирських перевезень за рахунок вантажних;
- відсутність механізму компенсації витрат, пов'язаних з перевезенням пільгових категорій;
- недосконалість організаційної структури та системи управління в секторі;
- низький рівень розвитку державно-приватного партнерства.

Основною причиною проблем залізничного транспорту в Україні є запізнення процесів реформування як у порівнянні з іншими видами транспорту в Україні, так і з залізничними транспортними системами сусідніх країн.

Морський транспорт відіграє важливу роль у розвитку та зміцненні економічних зв'язків з іншими країнами і є найбільшим міжнародним видом транспорту.

У порівнянні з іншими видами транспорту, морський транспорт має ряд позитивних відмінностей, коли мова йде про міжконтинентальні масові перевезення. Морський транспорт не тягне за собою додаткових витрат і тому не потребує додаткових інвестицій.

Він характеризується низькими транспортними витратами та необмеженою пропускною спроможністю.

Недоліки морського транспорту полягають у наступному:

- залежність від природних та навігаційних умов;
- необхідність будівництва портових споруд;
- низька швидкість і жорсткі вимоги до упаковки.

Морський транспорт пов'язаний з торговельними відносинами з країнами через зовнішні перевезення і доставку вантажів для імпорту та експорту.

Повітряний транспорт менш затребуваний, ніж інші, але має високі транспортні витрати. Повітряний транспорт може використовуватися для перевезення всіх видів вантажів, але не на регулярній основі, а лише в надзвичайних ситуаціях або коли перевезення іншими засобами неможливе. Найпоширенішими видами вантажів, що перевозяться повітряним транспортом, є дорогі та швидкопсувні товари. Якщо термін реалізації товару вкрай обмежений, авіаперевезення є найбільш практичним та економічним видом транспорту.

Серед техніко-економічних характеристик можемо виділити такі недоліки повітряного транспорту:

- дуже високі транспортні витрати;
- обмеженість транспортних можливостей;
- залежність від погоди та наземної інфраструктури.

Обираючи вид транспорту для перевезення пошти, посилок та інших вантажів, необхідно розглядати позитивні та негативні сторони кожного з них. Не існує єдиного ідеального транспорту, який би відповідав усім параметрам для кожного типу вантажу та кожного відправника.

Наступна проблема, з якою можуть зіткнутися служби доставки при обробці вантажів, це системи зберігання посилок.

Система складування дозволяє оптимально розмістити вантажі на складі та раціонально його обробити. При створенні складської системи необхідно враховувати взаємозв'язки та залежності між зовнішніми (вхід на склад і вихід зі складу) і внутрішніми (чисто склад) потоками матеріалів і пов'язаними з цим факторами (параметри складу, його технічне обладнання і т.ін.).

Загальна проблема забезпечення ефективності складських процесів розділяється на декілька окремих завдань, успішне вирішення яких може гарантувати оптимальну та економічну роботу складу:

- вибір між власним складом та найманим складом;
- кількість таких складів і розташування складської мережі;
- розмір складу і місце його розташування;
- вірно обрані системи зберігання.

Рішення таких питань ще не до кінця сформульовані, але можуть бути введені певні положення, які призводять до того чи іншого вибору.

Існує два раціональних варіантів: стати власником складів (включаючи права на оренду) або використовувати склади загального користування.

Є такі фактори, які стосуються як рішення про створення або придбання особистих складів, так і факторів, що діють у зворотному напрямку.

Основні переваги власної інфраструктури пов'язані з високим рівнем контролю бізнесом, що дає абсолютну владу приймати всі фінансові рішення, забезпечує інтеграцію складської експлуатації з іншими частинами внутрішнього логістичного процесу компанії, полегшують зв'язок.

Переваги складів загального користування можна пояснити наступним чином:

- гнучкість у розгляді мінливого попиту;
- відсутність великих інвестицій для розвитку економіки акціонерного капіталу;
- доступ до ширшого географічного регіону;
- використання економії масштабу для зменшення витрат для складування;
- зменшення транспортних витрат шляхом об'єднання особистого вантажу з вантажем інших компаній;
- гарантія високої якості та ефективних послуг.

Розміщення складів на території держави, їх кількість та ефективність визначається потужністю матеріальних потоків та їх організацією, попитом на ринку послуг, діапазоном регіону збуту та кількістю в ньому клієнтів, розташуванням торговельних постачальників, особливостями ліній зв'язку тощо.

Серед конкуруючих варіантів вибору місця розташування складу найкращим є той, який забезпечить найменші логістичні витрати.

Вибір раціональної системи зберігання повинен здійснюватися в наступному порядку:

Проектування системи зберігання базується на найбільш раціональному виборі з усіх можливих технічних систем для вирішення поставленої задачі з використанням кількісних і якісних методів оцінки.

Вибір оптимальної системи зберігання повинен робитися у такому порядку:

- визначити місце складу у логістичному ланцюгу і його функції;
- вибрати загальний напрямок технічного оснащення складської системи (механізоване, автоматизоване, автоматичне);
- визначити завдання, для вирішення якого призначена розробка системи зберігання;
- обрати частини кожної складської підсистеми;
- утворюються комбінації елементів, відібраних з усіх систем;
- здійснюється попередній відбір усіх можливих варіантів з конкуруючих варіантів;
- техніко-економічна оцінка кожного конкуруючого варіанту;
- обирається раціональний альтернативний варіант.

Внутрішньоскладські перевезення - це перевезення вантажів між різними складськими приміщеннями. Внутрішньоскладські перевезення повинні здійснюватися в найкоротші терміни і в найкоротшому просторі, з використанням "прямих маршрутів". Складування та зберігання полягає в розташуванні і укладанні вантажу. Головним принципом раціонального зберігання є ефективне використання складських площ. В тому числі і процеси зберігання та складування:

- розташування вантажів на складах;
- зберігання вантажу та забезпечення необхідних умов для його транспортування;
- контроль наявності запасів на складі за допомогою інформаційних систем.

Процес складання зводиться до підготовки виробів за замовленням замовника.

Підбір та відправка замовлень включають у себе:

- прийом замовлень клієнтів;
- підготовка товару до транспортування (пакування в тару, на конвеєри);
- документування підготовлених наказів та перевірка підготовки наказів;
- збір замовлень клієнтів в партії та їх облік;
- транспортні накладні.

Транспортування та експедирування замовлень може здійснюватися як складом, так і замовником. Централізовані відвантаження замовлень зі складу є найбільш поширеними та економічно виправданими.

2. АНАЛІЗ ТРАНСПОРТНО-ТЕХНОЛОГІЧНИХ ПРОЦЕСІВ ОБРОБКИ ВАНТАЖІВ ТОВ «НОВА ПОШТА»

Кафедра ОАРП				НАУ 22 13 67 200 ПЗ				
Виконав	Губа О.О.			АНАЛІЗ ТРАНСПОРТНО- ТЕХНОЛОГІЧНИХ ПРОЦЕСІВ ОБРОБКИ ВАНТАЖІВ ТОВ «НОВА ПОШТА»	Літера		Арк.	Аркушів
Керівник	Ніколаєнко І.В.					Д	35	24
Консульт.	Ніколаєнко І.В.				ФТМЛ 275 МТ-203М			
Н.контроль	Герасименко І.М.							
Зав. каф.	Разумова К.М.							

2.1 Ринок поштових послуг в Україні

Поштовий зв'язок є одним з ключових елементів національної інфраструктури не тільки тому, що відіграє важливу роль в організації суспільства, але й тому, що є важливим економічним механізмом в економіці країн. Незважаючи на потужний розвиток електронних комунікаційних, фінансових та логістичних послуг, поштовий зв'язок залишається надійним засобом комунікації для більшості українців. У зв'язку з цим важливим є аналіз ринку поштових послуг та можливостей його розвитку в Україні [15].

Поштові послуги є важливими для України з огляду на її вигідне географічне розташування, що робить її перспективним транзитним ринком для поштової логістики в країнах ЄС. Важливою передумовою виходу України на світовий ринок поштових послуг є Угода про асоціацію між Україною та ЄС.

На виконання положень Угоди, згідно з якими передбачено наближення законодавства України у сфері послуг поштового зв'язку та кур'єрських послуг до права ЄС КМУ 14.08.2018 р. прийняло «Стратегію імплементації положень директив Європейського Союзу у сфері послуг поштового зв'язку та кур'єрських послуг («дорожньої карти»)[6].

Наразі ринок поштового зв'язку в Україні розширюється завдяки стрімкому розвитку інформатизації суспільства, збільшенню замовлень через мережу Інтернет та зростанню попиту на послуги поштового зв'язку. У 2018 році поштовий та кур'єрський обіг збільшився на 538,2 млн. грн. порівняно з попереднім роком, а інтернет-послуги - на 145,51 млн. грн. Натомість спостерігається помітне спадання обсягів телефонного зв'язку: у 2017 р. – на 471,7 млн грн, а у 2018 році – на 867,4 млн грн[16].

Основним оператором ринку поштового зв'язку в Україні є національний оператор ПАТ «Укрпошта». Однак, гідним конкурентом є ТОВ «Нова Пошта», яка стрімко розвивається і наразі є лідером експрес-доставки в Україні. У 2016-2018 роках

обидві компанії мали позитивну динаміку розвитку, хоча лідируючі позиції утримує «Нова Пошта».

Посилення конкуренції на ринку поштового зв'язку України спонукало обидві компанії до розширення спектру послуг та збільшення інновацій: порівняння цін на пересилання посилок в межах України через ПАТ "Укрпошта" та ТОВ "Нова Пошта" показує, що у 2018 році ціни ПАТ "Укрпошта" в середньому на 35-45% нижчі, ніж у конкурентів, і на відміну від конкурентів, доплати та цінові зони відображаються лише на пересилання посилок вагою понад 30 кг. Крім ціни, іншими ключовими факторами, які мають найбільший вплив на ставлення клієнтів до поштового ринку, є надійність доставки, строки доставки та обслуговування клієнтів [15].

В умовах соціально-економічної ізоляції та загального інвестиційного спаду у 2020 році сектор поштового зв'язку та кур'єрських послуг небезпідставно претендує на роль локомотива розвитку транспортної галузі України. Це єдина компанія в галузі, яка демонструє позитивну динаміку щодо залучення інвестицій.

За даними Державної служби статистики, капітальні інвестиції в поштову та експрес-діяльність у першому півріччі зросли на 39% (порівняно з аналогічним періодом 2019 року). Підприємствам галузі вдалося залучити додаткові інвестиції на суму понад 44,6 млн грн та запустити низку нових проектів і послуг, які користуються попитом на ринку.

Основним видом діяльності поштово-логістичних операторів в Україні є надання послуг з доставки поштових відправлень. Вони дозволяють споживачам переміщувати у просторі письмові повідомлення, предмети (посилки, бандеролі, товари) та гроші (грошові перекази). Крім національного оператора «Укрпошта», на ринку поштового зв'язку діють декілька великих операторів поштового зв'язку, які отримали відповідні ліцензії Національної комісії з питань регулювання зв'язку (НКРЗ) на надання послуг поштового зв'язку та пересилання поштових відправлень.

На ринку поштових послуг працює понад 50 українських та міжнародних неурядових організацій, найбільшими з яких є "Нова Пошта", "Інтайм", "Делівері" та "Meest". Наприклад, "Нова Пошта" має сьогодні понад 7 тисяч відділень в Україні.

Державний поштовий оператор "Укрпошта" збільшив чистий прибуток на 12,5% у першому півріччі 2020 року і закрити другий квартал з прибутком [17].

У другому кварталі кількість посилок, оброблених компаніями групи "Нова пошта", зросла на 35%. А новий сервіс доставки додому - Glovo - був реалізований цієї осені. У 2020 році "Нова пошта" планувала виділити безпрецедентні 100 млн дол. на розвиток інфраструктури, а після тимчасового скорочення інвестиційних планів на 40% у травні повернулася до докризових обсягів фінансування у вересні [17].

За оцінками, український ринок кур'єрських послуг у 2020 році досягне 432 млн одиниць; з 2017 року внутрішній ринок кур'єрських послуг зріс у 1,75 рази, або в середньому на 20% на рік; у 2020 році ринок розширився на 93 млн одиниць (27%) відправлень; очікується, що до 2020 року ринок кур'єрських послуг в Україні досягне 430 млн одиниць. Основний сценарій прогнозування розвитку українського ринку доставки додому використовує Східну Європу, особливо Польщу, як основний орієнтир, де в 2020 році буде в 1,7 рази більше онлайн-покупок, ніж в Україні, при порівнянних показниках проникнення інтернету та частки онлайн-покупців [18].

Внутрішній ринок доставки 432 млн. відправлень має приблизно наступну структуру: Нова Пошта 63 %, Укрпошта 16 %, Intime 2 %, Міст Експрес 2 % і Делівері 1 %, власні служби інтернет торгівлі 8%. Решта 2 % займають близько 50 інших операторів[18].



Рис. 1.1. Структура служб доставки відправлень в Україні

У 2018 році на ринок вийшов новий оператор " Justin " майже без відправлень, але у 2020 році вони суттєво зросли до 7 млн одиниць на рік; у 2020 році збанкрутував оператор "Інтайм", а на ринок вийшов логістичний маркетплейс "Аллі Експрес", що свідчить про низькі бар'єри входу на ринок експрес-перевезень та складну бізнес-модель перевезень (велика територія України - значні витрати на доставку) [18].

На даний момент часу, в нашій країні зараз лідирує п'ять найпопулярніших поштових операторів, це:

1. «Нова пошта»: лідером ринку логістики в Україні на сьогоднішній день є компанія "Нова Пошта", яка веде свою діяльність з 2001 року. Вона пропонує наступні послуги:

- відправлення та доставка посилок по Україні та за кордон;
- доставка з українських та закордонних інтернет-магазинів;
- фінансові послуги (грошові перекази по Україні та за кордон, оплата рахунків, онлайн-платежі для третіх осіб, зняття коштів з карток).

За даними на сайті компанії, мережа «Нова Пошта» налічує 8 700 відділень по всій країні (до 5, 10, 30 кг) та понад 6 800 поштоматів. Термін доставки зазвичай становить один-два дні. Наприклад, посылка, відправлена з Києва до 8-ї години вечора, прибуде до Вінниці наступного дня. У тому ж місті, однак, його можна отримати в той же день. Посилки можна відстежувати на сайті за номером накладної або в додатку «Нова Пошта», де також можна оплатити товар.

2. «Укрпошта»: державне підприємство «Укрпошта» є членом Всесвітнього поштового союзу з 1947 року. Компанія може запропонувати не лише поштові послуги, а й фінансові. Щоб ви могли користуватися:

- доставкою по Україні (експрес та стандартна) та за кордон;
- доставкою з інтернет-магазинів;
- послугами митного оформлення;
- отримувати свої листи та посилки;
- мати змогу доставляти медикаменти;
- фінансовими послугами: грошові перекази по Україні та за кордон, онлайн-платежі за послуги, пенсії, зняття готівки, страхові послуги.

Компанія має понад 11 тис. відділень і покриває всі населені пункти України. Щодо строків доставки, то «експрес» у межах міста та між обласними центрами складає до двох днів, а в межах України — від трьох. Ціни за експрес-доставку такі: за посилку вагою 0,5 кг (мінімальна вага, яку доставляють, сягає 0,25 кг) доведеться заплатити 30 грн у межах міста та області і 36 грн — між обласними центрами та в межах України. Водночас за посилку вагою 30 кг — 92 грн у межах міста та області і 100 грн — між обласними центрами та в межах України[19].

Доставка «Стандарт» характеризується більшими строками, але меншими тарифами. Так, за три дні посилку доставляють у межах міста, за чотири — у межах області та між обласними центрами, за шість — по всій Україні. За посилку вагою 0,5 кг доведеться заплатити 24 грн у межах області та 30 грн — у межах України. За 30-кілограмову посилку треба заплатити 85 і 90 грн відповідно. За доставку посилки потрібно доплатити ще 20 грн[19].

3. Meest: ця компанія також є важливим гравцем на ринку. Група надає поштові та логістичні послуги у 20 країнах світу, в тому числі в Україні, де групу представляє компанія Meest Express. Вона пропонує наступні послуги:

- відправлення та отримання посилок по Україні та її межі;
- доставка від українських та зарубіжних інтернет-магазинів;
- міжнародні грошові перекази.

Згідно з тарифною сіткою відправлення посилки вагою 0,5 кг у межах міста коштуватиме 25 грн, у межах області — 30 грн, а по Україні — 35 грн. Натомість за вантаж вагою 30 кг доведеться заплатити 75, 80 і 85 грн відповідно. Доплата за адресний збір або доставку таких посилок становить 20 — 25 грн. Щодо строків доставки, то по Україні вона в середньому складає три дні[19].

Посилку можна забрати у відділенні або з поштоMATів. Компанія також має власний додаток, де можна організувати свої відправлення, відстежувати їх та знаходити іншу важливу інформацію.

4. Justin: компанія заснована у 2017 році, входить до складу однієї з найбільших торгово-промислових груп України Fozzy Group, яка управляє торговельною мережею та такими брендами, як «Сільпо», «Фора», «Фоззі». Відділення Justin

розташовані в торгових центрах і супермаркетах, переважно в мережі Fozzy Group, і мають три формати: до 15 кг, до 30 кг і до 650 кг.

Послуги, що пропонуються в Justin:

- доставка посилок по Україні (переважно з інтернет-магазинів);
- міжнародна доставка з інтернет-магазинів;
- фінансові послуги: придбання банківських карток, страхування, кредити, грошові перекази.

Щодо тарифів, то за «зручну передачу» (послуга, що надає можливість відправнику залишити відправлення у відділенні з подальшою видачею одержувачу в ньому ж) найменшої посилки (0,5 кг, 40 см) потрібно заплатити 14 грн і 25, 30 та 33 грн — за доставку замовлення по місту, області та Україні відповідно. Доставка коштує 15 грн. Щодо найбільших посилок (30 кг вагою, 90 см), то за них за «зручну передачу» потрібно заплатити 50 грн, 90 грн — за доставку в межах міста і 95 грн — в межах області й по Україні. Вартість доставки — 22 грн[19].

Доставка в Київ та в міста-мільйонники здійснюється на наступний робочий день, в інші населені пункти України до 2-3 днів.

5. «Делівері»: основною спеціалізацією DELIVERY є надання транспортно-логістичних послуг сектору B2B (суб'єктам господарювання та компаніям) в Україні та за її межами. Дозволена вага посилок від 1 кг до 20 тонн.

"Делівері" пропонує наступні послуги:

- доставка товарів по Україні;
- міжнародні перевезення;
- індивідуальне страхування вантажів.

Компанія має низку спеціальних тарифів для бізнесу, як-от: «Агропрайс», «Автомобілопрайс», «Будівельний прайс», «Велопрайс», «Верховий вантаж». Щодо тарифів на доставку по Україні звичайних посилок і документів, то, наприклад, за документи вагою до 0,5 кг доведеться заплатити від 30 до 35 грн, а за посилку вагою 30 кг — 80 — 90 грн. За доставку доведеться заплатити від 30 грн. Залежно від відстані строки доставки складають від однієї до п'яти діб[19].

Сьогодні ринок послуг поштового зв'язку характеризується жорсткою конкуренцією. Основною перевагою приватних операторів є те, що вони генерують великі споживчі потоки завдяки добре розробленим маркетинговим планам та якісній рекламі. Фактором, що гальмує розвиток реклами державних операторів, є зниження готовності держави інвестувати в них. При цьому послуги поштового зв'язку доступні всім громадянам, незалежно від їх соціального статусу [10].

Однак, найбільш гострою залишається конкуренція між ТОВ "Нова Пошта" та оператором поштового зв'язку "Укрпошта", який займає домінуючу частку (90-95%) у секторі універсальних послуг. Зокрема, ТОВ "Нова пошта" пропонує вищий рівень логістичного та маркетингового обслуговування клієнтів, включаючи ширший спектр послуг та швидшу доставку, але відстає від "Укрпошти" з точки зору доступу до послуг, кількості визначених регіональних відділень та високих тарифів. "Укрпошта" значно відстає від "Нової пошти" в плані контролю якості поштових послуг, включаючи довші терміни доставки. За останні роки «Укрпошта» втратила свої позиції в сегменті доставки поштових відправлень та посилок, що є важливим фактором для розвитку сектору електронної комерції [18].

2.2 Діяльність ТОВ «Нова Пошта»

Історія компанії "Нова Пошта" почалася в лютому 2001 року, коли В'ячеслав Климов і Володимир Поперешнюк вирішили створити спільне підприємство. Будучи кондитером у невеликій компанії, Володимир відіграв ключову роль у виборі ніші на ринку. Він шукав спосіб перевезти товари з Полтави в Україну. Так у молодих підприємців виникла ідея запропонувати населенню України нову послугу - швидку та зручну доставку [20].

Основний капітал становив 7 000 доларів, а в компанії працювало сім осіб. Основними співзасновниками компанії стали В'ячеслав Климов та Володимир

Поперешнюк, а Інна Поперешнюк була міноритарним акціонером. Так почалася історія компанії, яка згодом сформує кур'єрський ринок України [20].

Мережа ТОВ «Нова Пошта» налічує близько 2 671 відділення по всій Україні, а кількість відправлень 2020 року перевищила 146 мільйонів, при цьому загальна кількість працівників компанії складає понад 30 000 осіб.

До того ж є ще компанії, які приймають активну участь у роботі «Нової Пошти»:

- компанія «НП Логістик», яка надає послуги зі зберігання товару на складах, комплектацію та відправку замовлень отримувачу;
- компанія «Нова Пошта Інтернешнл», яка працює на міжнародну мережу, щоб надавати клієнтам послуги експрес-доставки не лише в Україні, але й за кордоном[20].

Для оцінки ефективності логістичної діяльності необхідно визначити основні напрями аналізу показників. Основними видами діяльності ТОВ "Нова Пошта" є транспортування та зберігання продукції, тому система оцінки функціонування логістичної системи повинна включати показники, що характеризують ці напрями роботи [20].

В таблиці 1.1 представлений аналіз який показує, що більша частина структури витрат на логістику відповідає витратам на збут послуг. Ця сума становить 70% від загальних витрат. Така висока частка безпосередньо пов'язана з розміром компанії.

Основним показником ефективності та надійності компанії є її прибуток. Проаналізувавши різні компоненти логістичної системи та їх вплив на зміну прибутковості, можна оцінити їх важливість, що дозволить розробити раціональну модель вдосконалення.

Динаміка обсягу та структури логістичних витрат ТОВ «Нова Пошта» 2019-2020 рр.

Показник	2019	2020	Відхилення	%
<i>Собівартість реалізованої продукції</i>	10 504 342	12 877 086	2 372 744	22,59
<i>Частка логістичних витрат в складі собівартості реалізованих послуг, %, тис.грн</i>	80	70	-10	-12,50
<i>Адміністративні витрати, тис.грн</i>	1 244 681	1 469 141	224 460	18,03
<i>Частка логістичних витрат в складі адміністративних витрат, %, тис.грн</i>	35,5	30,2	-5	-14,93
<i>Витрати на збут, тис.грн.</i>	337 356	416 263	78 907	23,39
<i>Частка логістичних витрат в складі витрат на збут, %</i>	65	50	-15	-23,08
<i>Інші операційні витрати</i>	488 313	768 703	280 390	57,42
<i>Частка логістичних витрат в складі інших операційних, витрат, %</i>	4	4	0	0,00
<i>Разом витрат</i>	8 864 920	9 488 472	623 552	7,03

[21]

ТОВ "Нова Пошта" пропонує наступні технології доставки [20]:

1. Від дверей до дверей: забирання вантажу або пошти з адреси відправника та доставка на адресу одержувача.

2. Доставка вантажу від відділення Нової Пошти до дверей за адресою одержувача.

3. Двері – склад: отримання вантажу з адреси відправника та доставка до відділень "Нова Пошта" у місті одержувача [20].

Основними показниками якості обслуговування клієнтів "Нова пошта" є:

1. Метод розрахунку , який полягає у порівнянні кількості непошкоджених відправлень із загальною кількістю відправлень, прийнятих до відправлення за місяць.

2. Беззбитковість вантажів - відношення непошкоджених вантажів до загальної кількості відправлень. При розрахунку порівнюється кількість непошкоджених відправлень із загальною кількістю відправлень, прийнятих до відправлення протягом місяця.

3. Своєчасне прибуття на відділення - вантаж прибуває на відділення вчасно. Для цього порівнюється очікувана дата прибуття вантажу за прискореним коносаментом з фактичною датою завершення оформлення вантажу на сканері філії.

4. Своєчасне прибуття до дверей - своєчасна адресна доставка. Метод розрахунку порівнює очікувану дату прибуття вантажу на адресу вантажоодержувача, зазначену в експрес-накладній, з датою доставки вантажу клієнту.

5. Своєчасне отримання товару - своєчасне отримання товару за адресою. Метод розрахунку порівнює дату отримання вантажу, зазначену клієнтом в заявочній формі, з датою видачі заявочної форми.

6. CSI Задоволеність сервісом - задоволеність обслуговуванням клієнтів [20].

Ринок конкурентів у ТОВ «Нова Пошта» достатньо великий, що змушує постійно вдосконалюватися і покращувати якість своїх послуг. Цими конкурентами є:

1) ПП «Нічний експрес» - здійснює регулярні перевезення вантажів по Україні. Для цього потрібно доставити вантаж в офіс «Нічного експреса» у місті відправлення або оформити заявку на виїзд. Вантажоотримувач може забрати його в будь-який зручний для нього час.

2) «Ін Тайм» - це експрес доставка вантажів по всій Україні. Доставляє вантажі вагою від 100 г до 10 т на будь-який населений пункт України.

3) «Автолюкс» - компанія розпочала свою діяльність з перевезення вантажів і цей вид послуг став першою організованою системою в нашій державі. Все устаткування, транспортні засоби і велика частина нерухомості підприємства є власністю компанії. Виконує експрес-доставку не тільки вантажів та пошти але і пасажирів.

4) ТОВ «Gunsel Group» - з початку свого заснування перед компанією була мета забезпечити комфортне і безпечне перевезення пасажирів та постійно розширюватись у вантажних перевезеннях, які охоплювали б всю країну.

5) ТОВ «Євро Експрес» - на сьогоднішній день компанія має більше ніж 700 співробітників в 82 представництвах по всій Україні. Перевезення вантажів здійснюється від 0,01 кг до 20 т протягом 1-2 доби в більшості міст України.

6) «SAT» - терміново доставляє вантажі від 5 г до 5 т з виїздом до відправника та доставкою до дверей одержувача більш ніж в багатьох населених пунктів України. Мережа підрозділів в 36 містах і щоденні рейси дозволяють доставляти товари одержувачам за 1-2 доби.

7) ТОВ «Делівері» - основна місія компанії надати доступ до широкого спектру послуг, забезпечити для кожного клієнта якісні стандарти обслуговування . Компанія здійснює автоперевезення відповідно до графіка вантажних перевезень.

8) Укр пошта – це понад 12,8 тис. об'єктів поштового зв'язку: поштамти, поштові відділення, пересувні, сезонні відділення поштового зв'язку та точки присутності по всій Україні.

У 2016 році американське видання Inc. включило компанію ТОВ «Нова пошта» до рейтингу топ-5000 європейських компаній, що демонструють найшвидший темп розвитку.

Структура компанії «Нова Пошта» на 2019 рік

<u>«Нова Пошта України»</u>	<u>«НП Логістик»</u>	<u>«Nova Pay»</u>	<u>«Nova Poshta International»</u>	<u>«Нова пошта Молдова»</u>
Експрес доставка по Україні: <ul style="list-style-type: none"> • 6 061 відділень • 35 терміналів 	Фулфілмент: <ul style="list-style-type: none"> • 2 фулфілмент-центри • 30 тис.м² загальної площі 	Фінансові послуги: <ul style="list-style-type: none"> • >244 млн транзакцій • >87 млрд.грн грошових переказів 	Міжнародна доставка: <ul style="list-style-type: none"> • 3,4 млн відправлень • 4 транзитні хаби в Європі 	Експрес доставка в Молдові: <ul style="list-style-type: none"> • 200 тис.и відправлень • 44,6% частки ринку серед приватних компаній

[20]

За 2019 рік компанія «Нова Пошта» досягла чи мало позитивних результатів. Кількість відправлень збільшилась на 20% порівнюючи з 2018 роком, кількість нових відкритих відділень збільшилась майже в 2,5 разів, а користування онлайн сервісами набув великого попиту серед людей. Ці результати ми можемо побачити у наведеній нижче Таблиці 1.3.

Результати праці ТОВ «Нова Пошта» за 2016-2019 рр.

<u>Показники</u>	<u>2016 рік</u>	<u>2017 рік</u>	<u>2018 рік</u>	<u>2019 рік</u>
<i>Кількість відправлень, млн шт.</i>	120	146	175	213
<i>Податки, млрд грн.</i>	1	2,3	3,3	4,3
<i>Кількість відділень</i>	2 333	2 348	2 671	6 061

[20]

Одна з основних переваг компанії – активний розвиток цифрових і онлайн сервісів для клієнтів, зокрема мобільного додатку, сайту, особистого кабінету та зон самообслуговування:

- 120 млн експрес-накладних через digital-канали;
- 1,9 млн експрес-накладних оформлено через зони самообслуговування у грудні 2019 року;
- 3,7 млн користувачів у мобільному додатку[20].

Також розроблено "розумну шафу". Для скорочення часу на пошук посилки у всіх відділеннях у 2019 році були встановлені "розумні шафи", які замінили звичайні полиці та стелажі. Кожній полиці присвоєно номер та штрих-код. Коли клієнт повідомляє оператору номер експрес-посилки, система видає оператору номер полиці, на якій знаходиться посилка[20].

Показники якості у 2019 році:

- 98,8% неушкоджених посилок;
- 97% вчасно доставлених відправлень;
- 78% NPS-індекс лояльності клієнтів (відображає готовність рекомендувати компанію);
- 8,58 із 9 CS1-рівень задоволеності клієнтів[20].

Окрім всіх вищезазначених показників діяльності компанії, є ще один дуже важливий аспект роботи "Нової пошти" - екологічний аспект роботи компанії. Сьогодні питання екології є дуже важливим. ТОВ "Нова Пошта" не є винятком і ставить перед собою наступні цілі:

- Збір, сортування та подальша переробка якомога більшої кількості упаковки,
- оптимізація маршрутів автотранспорту для зменшення викидів парникових газів,
- перехід на альтернативні види транспорту,
- підвищення рівня екологічної свідомості та відповідальності працівників,
- роздільний збір побутових відходів[20].

З метою підвищення рівня охорони навколишнього середовища підприємство реалізує власну екологічну політику. Це є основою для ефективного управління екологічними аспектами та їх впливом на навколишнє середовище.

Система екологічного менеджменту компанії є проактивною. «Нова Пошта» постійно оцінює ризики, визначає можливості для вдосконалення та вживає необхідних заходів для покращення екологічного менеджменту.

Ціль компанії стосовно упаковки - дотримуватися принципу 3R: reuse (повторне використання упаковки), reduce (оптимізація конструкцій упаковки і зменшення ресурсів на їхнє виготовлення), recycle (переробка вторинної сировини).

З точки зору оптимізації упаковки, метою компанії є використання меншої кількості ресурсів для доставки більшої кількості товарів та упаковки. У 2019 році компанія перейшла на новий дизайн 2-кілограмової упаковки, що дозволило на 33% зменшити використання картонного картону (за рахунок зменшення площі невикористаного картонного картону в листі, з якого вирізається картонна упаковка). Компанія також відмовилася від використання пінопласту в якості герметика. Натомість тепер вона використовує паперові герметики, виготовлені з вторинної сировини.

Упровадили нову комплексну систему обліку енергоресурсів та сформувавши норми енерговитрат:

- заміна засобів освітлення на LED-лампи. Розрахункова економія електроенергії – 200 000 кВт
- встановлення енергоефективних обігрівачів. Розрахункова економія за опалювальний період – 900 000 кВт[20].

Компанія ураховує всі чинники, що негативно впливають на навколишнє середовище, зокрема стежить за викидами CO₂. Щоб зменшити кількість викидів CO₂, компанія вдосконалює логістику, змінює маршрути та підвищує ефективність завантаження автомобілів.

Також компанія оновлює автопарк: припиняє використовувати старі автомобілі й експлуатує новіші, які мають вищий клас стандарту ЄВРО (це екологічний

стандарт, що регулює вміст шкідливих речовин у вихлопних газах). Що вищий клас ЄВРО, то менше викидів CO₂ продукує автомобіль.

- Євро 1 - 2%
- Євро 2 - 6%
- Євро 3 - 17%
- Євро 4 - 33%
- Євро 5 - 22%
- Євро 6 - 18%
- Електро - 2%

Окрім вище зазначених процесів роботи компанії, «Нова Пошта» допомагає боротися проти країни агресора. «Нова Пошта» в межах співпраці придбала для ДСНС роботів-саперів Fifish для підводного розмінування на п'ять мільйонів гривень. Завдяки ним піротехніки знешкоднують боєприпаси, які залишилися на днах водойм після активних бойових дій у Миколаївській області.

Такі роботи виявляють вибухонебезпечні предмети у водоймах та передають саперам точні координати їхнього місцезнаходження. За допомогою спеціальної роборуки прилад може рухати боєприпас або розташувати поряд із ним детонатор, аби згодом знешкодити. Робот оснащений VR-окулярами. Завдяки їм сапер бачить, що відбувається під водою, і скеровує прилад у правильному напрямку.

Перші вісім вже передано рятувальникам. Найближчим часом в Україну прибудуть ще 12 роботів-саперів, 11 з яких будуть передані ДСНС, а один залишиться в Українській асоціації робототехніки для подальшого доопрацювання. Відповідно до вимог ДСНС, українські фахівці вдосконалять двигун, збільшать час роботи апарату, покращать систему освітлення та доукомплектують [20].

2.3 Аналіз транспортно-технологічних процесів обробки вантажів та їх проблемні аспекти у ТОВ «Нова Пошта»

Всі відправлення повинні бути надійно закріплені в упаковці. Пакети повинні бути закріплені за допомогою наповнювача, а вантаж - за допомогою спеціальних стяжних пристроїв. Якщо в упаковці кілька предметів, кожен предмет повинен бути закріплений таким чином, щоб вони не були пошкоджені один одним під час транспортування. Неприпустимо, щоб під час транспортування вантаж вільно переміщався у коробках.

Пересилання посилок, упаковка яких не відповідає вимогам цього стандарту (мішки, відра з рідиною, контейнери), допускається з мінімальною упаковкою. Упаковка повинна забезпечувати збереження вантажу від пошкоджень (гофрований картон для частин, що виступають, та стретч-плівка). Ці вантажі можуть забиратися тільки в транспортній службі або безпосередньо з адреси відправника і доставлятися тільки в транспортну службу або на адресу відправника. Примітка «Ручна обробка» є обов'язковою. Ці вантажі повинні бути незламними і сконструйовані таким чином, щоб вони не могли спричинити пошкодження або травмування сусідніх вантажів під час перевезення.

Вимоги до якості упаковки повинні виконуватися на всіх етапах поставки, включаючи подальше транспортування, повернення та утилізацію. Неупаковані відправлення, що займають більше 30 % об'єму ящика, повинні, якщо вони можуть бути розміщені в ящику, бути упаковані в транспортну тару відповідного розміру. Відправлення, які можуть бути пошкоджені під час перевезення, не повинні упаковуватися в одну і ту ж упаковку. Упаковка повинна максимально відповідати розміру вантажу.

Розглянемо загальні положення про пакування товарів на ТОВ "Нова Пошта". Якісна упаковка має наступні характеристики:

- вона захищає товар від пошкодження або втрати його вартості, а також захищає навколишнє середовище (забруднення сусідніх товарів) під час обробки або при транспортуванні, сортуванні та зберіганні.

- допускає обробку на автоматизованих сортувальних лініях.

- дозволяє правильно розміщувати на кузові транспортного засобу та забезпечує оптимальну ефективність транспортування [20].

Вантаж може бути прийнятий до перевезення тільки в транспортній тарі, яка виконує зазначені вище функції. Упаковка захищає вантаж від втрати цінності, хоча під час транспортування він може забруднитися або пошкодитися.

Всі вантажі повинні бути промарковані. Етикетки повинні бути правильно розміщені в правильному положенні на вантажі. Всі старі маркування та етикетки повинні бути видалені або замінені на нові. Етикетки повинні бути прикріплені наступним чином:

- для всіх відправлень - на одній стороні відправлення, без переходу на другу сторону;

- для відправлень у яких маркування не можна розташувати лише з однієї сторони, дозволяється переносити етикетку на другу сторону упаковки (тобто шляхом складання першої сторони) за умови, що основний (горизонтальний) штрих-код на маркуванні буде знаходитися нероздільно на одній зі сторін [20].

Види упаковки: фірмові упаковки, що розраховані лише на 1-2 кг посилки, картонні конверти, картонні коробки, поліпропіленові мішки, дерев'яна тара, палетування. Додаткове пакування для захисту упаковок: герметичні кришки різних розмірів, повітряно-пухирчаста плівка, стрейч-плівка, еластична плівка, гофрокороба [20].

Показники якості:

- Неушкоджені відправлення 98,97%
- Вчасна доставка у відділення 96,2%
- Вчасний забір за адресою 97,1%
- Вчасна доставка на адресу 85,15%
- NPS – індекс лояльності клієнтів 78% [20].

КІТ (Київський інноваційний термінал) –перший інноваційний термінал у сучасній логістичній інфраструктурі «Нової пошти», перша черга якого відкрилася у березні 2018 року. Тут сортуються всі посилки, що відправляються з Києва в різні куточки України та у зворотному напрямку, тут розподіляється 283 000 посилок в день і значна частина процесу повністю автоматизована.

Результати праці КІТ:

- 7,5 млн відправлень за місяць
- 300 тис. відправлень за добу
- пропускна здатність – 20 тис. відправлень на годину
- своєчасність доставки до відділень – 98,2 %
- швидкість зчитування сканером – 3 посилки в секунду
- інвестиції – 15 млн євро
- площа – 15 тис. кв. м[20].

Термінал площею 15 тис. квадратних метрів — це кількарівнева будівля, перший поверх якої майже повністю займає сортувальна лінія. Ця довга стрічка, від якої відходять десятки так званих рукавів, і виконує основну функцію — розподіляє, куди і що буде їхати[20].

Система працює так: приїжджає вантажівка, скажімо, зі Львова. Посилки не розвантажуються на вулиці, а потрапляють одразу в термінал. Їх кладуть на рухому стрічку. Спеціальний сканер автоматично зчитує код і перелаштовує систему так, аби конкретно ця посилка потрапила у правильний рукав, тобто поїхала туди, куди їй треба. Темп такого автоматичного розподілення — три посилки в секунду.

Технологію розробляла нідерландська компанія, і працює все так само, як і в аеропорту, коли на багаж чіпляють код і валіза летить туди, куди і її власник, а не на інший континент.

Всі посилки сканують. У середньому посилка може лежати в терміналі сім годин. Щоправда, інколи може затриматися навіть на кілька днів, якщо маркування було пошкоджене чи його зовсім не було. Якщо сканер не справився з ідентифікацією, цим займаються люди. Вони з'ясовують, що це за код, або шукають в системі, звідки могла приїхати посилка.

Разом з тим ця технологія вже морально застаріла. Попри те, що є автоматизована стрічка, яка розподіляє все самостійно, процес вимагає багато людського ресурсу. Люди мають розвантажити машину, скласти все в спеціальні клітки, довести їх до рукавів і викласти всі коробки на стрічку.

Посилки, які сюди потрапляють, важать до тридцяти кілограмів. У планах — зробити так, аби посылка перебувала в терміналі не більше години. Для цього хочуть прибрати проміжний етап і з'єднати транспортером машину зі стрічкою.

Термінал поділено на дві умовні зони: з одного боку — міжміські напрямки, з іншого — Київ та область. Залежно від міста та завантаження в одному напрямку може їхати до 15 автівок за добу. В деякі міста — лише раз. Загалом таких виходів близько двохсот.

Чи йде все за графіком, можна простежити і на електронному табло, і в спеціальному диспетчерському управлінні. Там сидить команда людей, які стежать за навігаторами, де перебуває кожна машина, чи вона не запізнюється.

Таким чином, кур'єрів важче контролювати. На сьогодні спостерігаються незначні перебої в адресних поставках, зокрема, поставки не здійснюються в зазначений день або надходять пізніше запланованого терміну. Причини різноманітні і включають технічні помилки, людський фактор і навіть затори на дорогах. Також є бажання автоматизувати кур'єрські служби, тобто задавати маршрути онлайн і не редагувати потім [22].

Хмельницький інноваційний термінал (ХІТ) компанії «Нова Пошта» було відкрито 17 травня 2019 року. Термінал загальною площею 7,7 тис. кв. метрів було збудовано менш ніж за рік. Термінал став основною вантажною інфраструктурою компанії в Західній Україні. У Хмельницькому сортують посылки для 71 населеного пункту України.

Як і КІТ, ХІТ встановив найсучасніше обладнання нідерландської компанії Vanderlande, потужністю 8,5 тис. упаковок на годину. ХІТ також оснащений конвеєрними стрічками та автоматичними сортувальними машинами виробництва «СМС» України. Загальна потужність Хмельницького терміналу становить 14 000 відправлень на годину. Після виходу з сортувальної стрічки пачки завантажуються

безпосередньо на транспортні засоби на спеціальних конвеєрних стрічках. Це ще більше підвищує надійність процесу сортування. Компанія створила 300 робочих місць у Хмельницькому інноваційному терміналі. "Нова пошта" інвестувала в ХІТ близько 10 мільйонів євро[20].

Львівський інноваційний термінал був відкритий 20 вересня 2019 року і став третім після КІТа та ХІТа інноваційним терміналом «Нова Пошта». Термінал у Львові отримав назву ЛЕО - Легкість. Ефективність. Оперативність. Унікальність ЛЕО в поділі логістики на посилки та вантажі - вони сортуються окремо, що дозволяє розподіляти відправлення швидше і точніше, а отже - і швидше доставляти[20].

Львівський інноваційний термінал відкрився 20 вересня 2019 року і став третім інноваційним терміналом "Нова Пошта" після КІТ та ХІТ. Термінал у Львові отримав назву ЛЕО. Унікальність його полягає в тому, що логістика розділена на посилки та вантажі. Сортуючи пакунки та вантажі окремо, вантаж може бути розподілений більш швидко і точно, що призводить до більш швидкої доставки [20].

Площа цього терміналу становить близько 15 000 квадратних метрів. ЛЕО має сучасне обладнання голландської компанії Vanderlande та автоматичне сортувальне обладнання компанії «СМС» з України. Термінал може обробляти до 15 000 відправлень на годину. З сортувального конвеєра вантажі завантажуються безпосередньо на транспортні засоби завдяки 24 спеціальним телескопічним конвеєрів.

Термінал створив додатково 300 робочих місць. Посилки можуть сортуватися у 108 населених пунктів країни - 28 міжобласних маршрутів, 80 внутрішньо обласних маршрутів, а також у всі відділення м. Львова.

ТОВ "Нова Пошта" відкрила четвертий інноваційний термінал у Харкові у 2020 році. Він отримав назву ХАІ (Харків. Автоматизація. Інновації) і став другим за величиною терміналом після Київського інноваційного терміналу (КІТ) [20].

Будівництво цього терміналу тривало приблизно 1,5 роки. Площа ХАІ становить 19 000 квадратних метрів. Разом з іншими інноваційними терміналами "Нової пошти", ХАІ оснащений сучасним обладнанням компанії Vanderlande з Голландії, що дозволяє обробляти 8 500 посилок за годину. До того ж, термінал

обладнаний 31 спеціальним телескопічним конвеєром, які використовуються для завантаження та розвантаження посилок безпосередньо на вантажівки та з них. Загальна пропускна спроможність терміналу - до 20 000 посилок на годину.

Спочатку термінал працював в тестовому режимі, коли всі логістичні процеси в терміналі "Нова пошта" були синхронізовані: змінені напрямки логістики, розподіл потоків та інформаційна структура. Проте вже через кілька тижнів він почав працювати в нормальному режимі.

ТОВ «Нова Пошта» дуже активно розвиває свою мережу терміналів по всій території України. Інноваційні термінали - це додаткові робочі місця, інвестиції в регіон та податки до місцевих бюджетів.

У січні 2021 року було запущено другу чергу Київського інноваційного терміналу (КІТ), що подвоїло потужність терміналу та дозволило обробляти до 50 000 посилок на годину.

З введенням в експлуатацію другої черги «Нова Пошта» значно розширила площу Київського інноваційного терміналу. Будівництво тривало 10 місяців.

Друга черга КІТ є багатоповерховою та оснащена сучасним обладнанням голландської компанії Vanderlande. Пакети вагою від 1,5 кг та шириною до 1,2 м сортуються на автоматичних сортувальних лініях. Посилки рухаються по конвеєрній стрічці, є спеціальні штанги, які називаються "башмаки", які в потрібний момент підштовхують посылку до різних гілок сортувальної лінії, в залежності від напрямку доставки. Наразі такі сортувальні лінії працюють на двох рівнях. Друга сортувальна лінія на третьому поверсі буде відкрита на початку весни[20].

Для центрального збору посилок з усіх поверхів встановлені вертикальні спіральні канали (так звані "раковини"), по яких рухаються всі посылки. З "раковин" посылки передаються безпосередньо на спеціальні телескопічні конвеєри, з яких завантажуються прямо на візки. Конвеєрні стрічки полегшують роботу персоналу терміналу та скорочують час перебування посилок на терміналі. Наразі термінал обладнаний 46 такими конвеєрами, додаткові конвеєри будуть встановлені після введення в експлуатацію третьої сортувальної лінії[20].

Крім того, пакети вагою до 1,5 кг відокремлюються на терміналі окремо за допомогою автоматичної системи сортування. У будівництво та обладнання другої черги терміналу "Нова Пошта" інвестувала близько 14 млн євро.

Основним елементом системи є сканер штрих-коду, дзеркальна структура якого дозволяє зчитувати штрих-код на посилю з будь-якого боку.

Другого лютого 2022 року ТОВ «Нова Пошта» відкрила у Дніпрі сучасний автоматизований термінал з роботами.

Це найбільший інфраструктурний об'єкт компанії в Дніпропетровській області. Термінал отримав назву ДАО. Об'єкт оснащений засобами автоматизації нідерландської компанії MHS Global та литовської компанії Equinox [20].

Термінал може обробляти 26 000 посилок за годину, а з введенням в експлуатацію навесні додаткової сортувальної лінії загальна потужність складатиме 36 000 посилок за годину. Це буде другий за величиною об'єкт "Нової пошти" після київського, який оброблятиме 50 000 посилок за годину.

Запуск нового автоматизованого терміналу в Дніпрі дозволить вдвічі збільшити швидкість обробки посилок в регіоні, щоб забезпечити клієнтам високу якість доставки при одночасному збільшенні обсягів відправлень. Це також створить 500 нових робочих місць та нові можливості для бізнесу, який зможе збільшити свої продажі, гарантуючи клієнтам дотримання термінів та отримання належних послуг, а зібрані податки підуть до місцевого бюджету, який буде використано на розвиток регіону.

Основна сортувальна лінія складається з двох рівнів для упаковок до 30 кг. Для збору відправлень з усіх рівнів встановлені вертикальні спіральні труби («мушлі»), через які посилки проходять вниз. Потім відправлення передаються на спеціальні телескопічні транспортери, з яких завантажуються безпосередньо на кузов вантажівки. 29 з цих конвеєрів призначені для завантаження і 14 - для розвантаження. Вони допомагають автоматизувати процес і скоротити час перебування вантажу на терміналі.

Для сортування дрібних відправлень до 2 кг використовується окрема автоматизована лінія литовської компанії Equinox, яка обробляє 10 000 посилок на

годину. У вантажному відсіку терміналу ДАО використовуються роботизовані візки. Ці роботи SBR українського виробництва використовуються для обробки вантажів. Вони можуть нести 300 кг і тягнути ще 1000 кг [20].

ДАО сортуватиме посилки та вантажі зі 108 населених пунктів Дніпропетровської, Харківської та Донецької областей. Будівництво терміналу площею 18 000 квадратних метрів зайняло трохи більше року. Інвестиції "Нової пошти" в проект склали 28,5 млн. євро, з яких 13 млн. євро надійшли від ЄБРР[20].

Таблиця 2.1.

Пропускна здатність інноваційних терміналів ТОВ «Нова Пошта» за 2021 рік.

<u>Інноваційний термінал</u>	<u>Загальна площа (м²)</u>	<u>Пропускна здатність сортувальної лінії (посилок/годину)</u>
<i>КІТ (Київ)</i>	400	8 000
<i>ХІТ (Хмельницький)</i>	7 800	9 500
<i>ЕО (Львів)</i>	400	11 800
<i>ХАІ (Харків)</i>	18 100	200
<i>КІТ 2 (Київ)</i>	600	34 400

[20]

У цьому році «Нова Пошта» впровадила нову послугу – відправка посилок з поштоматів. Тільки коли клієнт підтвердив, що посылка була завантажена у поштомат, експедитор одразу отримує повідомлення про прибуття нового відправлення та надішле виклик кур'єру, щоб той забрав посылку.

Коли кур'єр відкриває ящик і перевіряє, що посылка добре упакована, він роздруковує етикетку за допомогою спеціального мобільного пристрою і прикріплює її до посылки. Потім він відвозить їх на сортувальне депо, де посылки сортуються за регіонами та призначенням.

Але цей дуже зручний спосіб відправки вантажу має такий ж самий недолік, як і при відправці посилки через відділення «Нової Пошти», а саме не можливість перевірити зміст цієї посилки, чи не має в ній заборонених для перевезення речей. І в даній ситуації все також тримається на довірі до відправника.

Оскільки щороку з'являються нові різновиди тари та упаковки, а також нові пакувальні системи, державні стандарти на тару інтенсивно переглядаються. Для цього слід переглянути функціональне призначення конкретного типу та виду упаковки. Крім того, недостатньо уваги приділяється утилізації та зносу упаковки.

Законодавчі вимоги до тари та упаковки викладені у відповідних національних та міжнародних стандартах. У національному законодавстві є й інші стандарти, наприклад, ГОСТ 17527-2003 "Пакування". У визначенні термінів термін "упаковка" трактується як засіб або сукупність засобів, призначених для захисту продукції від пошкодження або втрати, охорони навколишнього середовища від забруднення та забезпечення процесу розповсюдження (транспортування, зберігання і реалізації) продукції. Упаковка включає споживчу і транспортну тару, абсорбуючі матеріали, допоміжні засоби і пакувальні матеріали [23].

Якість пакувальних матеріалів, що підлягають розповсюдженню, визначається вимогами чинних нормативно-правових актів України щодо використання, розповсюдження та повернення пакувальних матеріалів та нормативно-правових актів України щодо утилізації дерев'яної та картонної тари і паперових мішків. Стандартизація упаковки та пакувальних матеріалів здійснюється Українською організацією стандартизації. Ефективність упаковки багато в чому залежить від її якості[23].

Положення про придатність вантажу до перевезення викладені у статті 308 Цивільного кодексу України, в якій зазначено, що "вантажовідправник зобов'язаний підготувати вантаж до перевезення з урахуванням його придатності для перевезення та необхідності забезпечення його схоронності під час перевезення" Положення цієї статті Цивільного кодексу є загальними, тобто слід зазначити, що вона стосується перевезень різними видами транспорту [23].

3. ПРОЕКТНІ РЕКОМЕНДАЦІЇ ЩОДО ВДОСКОНАЛЕННЯ СКЛАДСЬКОЇ ЛОГІСТИКИ ТОВ «НОВА ПОШТА»

Кафедра ОАРП				НАУ 22 13 67 300 ПЗ				
Виконав	Губа О.О.			ПРОЕКТНІ РЕКОМЕНДАЦІЇ ЩОДО ВДОСКОНАЛЕННЯ СКЛАДСЬКОЇ ЛОГІСТИКИ ТОВ «НОВА ПОШТА»	Літера		Арк.	Аркушів
Керівник	Ніколаєнко І.В.					Д	60	31
Консульт.	Ніколаєнко І.В.				ФТМЛ 275 МТ-203М			
Н.контроль	Герасименко І.М.							
Зав. каф.	Разумова К.М.							

3.1 Порядок організації пакування та транспортування пошти

Пакування посилок і товарів є дуже важливою складовою якісної доставки. Всі вантажі повинні бути упаковані за високими стандартами, щоб вони дійшли до замовника неушкодженими.

Посилки, упаковані в картонні коробки, сортуються на автоматизованих сортувальних машинах, обладнаних сучасними та інноваційними терміналами. Сканери, встановлені на сортувальному обладнанні, можуть зчитувати етикетки з шести боків коробки, автоматично вимірювати масу посилки та визначати напрямок доставки. Посилки швидше доходять до клієнтів.

Під час пакування поштових відправлень для пересилання необхідно враховувати такі моменти:

- вид упаковки обирається відправником виходячи з розміру та виду конверта, характеру відправлення, з урахуванням строку доставки та неможливості утворення загрози для життя і здоров'я працівників поштового зв'язку або інших осіб, забруднення (пошкодження) інших поштових посилок та об'єктів поштового зв'язку;
- пакування обов'язково повинно забезпечувати не тільки збереження упаковки, а і можливість вільного нанесення поштової адреси та інших маркувань, а також можливість обробки відправлення технічними засобами;
- пакування поштових відправлень включає розміщення контейнера в ємність (коробку, мішок, пакет, цупкий папір, плівку тощо);
- пакування окремих елементів контейнера, склеювання клапанів, вирізання вентиляційних отворів тощо, за що стягується додаткова плата відповідно до тарифів, що діють на інші послуги поштового зв'язку;
- для пакування внутрішніх поштових посилок можуть використовуватися поштові конверти, спеціальні полімерні конверти (поліетиленові пакети), щільний папір, ящики, картонні коробки, мішки, пакети, мішки, повітряні мішки, гофроящики тощо.

Однак є деякі винятки, коли йдеться про поєднання певних предметів та речей. Такими винятками можуть бути[24]:

1) Побутова техніка та електроніка: вантаж підлягає додатковому пакуванню в гофрокартонну коробку. Всі порожні місця повинні бути заповнені наповнювальним матеріалом (пінопласт, бульбашкова плівка, гофрокартон).

2) Одяг та інші м'які товари: можуть бути упаковані в м'яку упаковку (тканину або стретч-плівку). Рекомендується обгорнути їх поліетиленовою плівкою або іншим матеріалом для запобігання потрапляння вологи.

3) Скло або інші крихкі предмети: упаковані в тришарову гофровану коробку (кожен предмет повинен бути обгорнутий бульбашковою плівкою) або в дерев'яний ящик, заповнений захисним матеріалом (пінопласт, бульбашкова плівка, гофрокартон).

4) Рідина: рідини в пластмасовій або металевій тарі та в балонах місткістю 6 л і менше, у тому числі з розпилювальним механізмом у верхній частині, повинні бути упаковані в ящики з трьома шарами картону або двома шарами стретч-плівки для запобігання витіканню вмісту.

5) Сухі речовини: сухі барвники, сухий порошок без барвників і пігментний порошок, повинні бути поміщені в стійку тару (коробки або мішки). Останні також повинні бути розміщені в ящиках.

6) Сипучі матеріали: в залежності від розміру сировини, вона повинна бути упакована в мішки або стрейч-плівку в два або більше шарів.

7) Живі організми: живі бджоли, дрозofiли, п'явки та паразити повинні бути поміщені в дерев'яні ящики. Дошки повинні бути надійно закріплені з усіх боків шурупами або цвяхами. Ящики повинні мати фіксовані сітчасті вентиляційні отвори. Пошкодження ящика або вентиляційних отворів неприпустимі; не допускається відвантаження вуликів в ящиках з отворами, просвердленими і заклеєними скобами більше 2 мм. На адресній стороні посилки написано "Обережно, бджоли". У неавтоматизованих відділеннях поштового зв'язку ця позначка наноситься вручну на конверт поштового відправлення кульковою ручкою або маркером (крім червоного, жовтого та зеленого кольорів).

8) Вимірювальні прилади: упаковані в жорстку тару з захисним матеріалом для запобігання пошкодження деталей під час транспортування. Прилади зі скляними складовими упаковуються в картонні коробки зі спеціальними кришками.

9) Свіжі овочі та фрукти: паковані в дерев'яні ящики або тришарові картонні ящики (з вентиляційними отворами або вертикальними прорізами в бічних стінках), в плетені кошики (крім конічних) з твердим, стійким дном і обтягнуті зверху міцною тканиною.

10) Хутро та матеріали тваринного походження: шкури гризунів без спеціальної обробки, а також вовна, волосся, пір'я та вата в мішках з тканини (мішковини) або поліетиленової плівки, упаковані в ящики та супроводжуються ветеринарним свідоцтвом, виданим Державною службою України з питань безпеки харчових продуктів та захисту споживачів. Якщо на одну адресу відправляється декілька посилок, то на кожну посылку повинен бути наданий ветеринарний сертифікат із зазначенням кількості хутра (вага хутра гризунів або вовни).

11) Саджанці та кущі: залежно від розміру саджанців загорнути в шар поліетиленової плівки або картону і помістити в картонну коробку або загорнути в подвійний шар гофрованої плівки. Допускається також пакування в спеціальні туби[24].

Предмети, що не складаються (наприклад, дошки для малювання, дитячі санчата, автомобільні шини, валізи, бляшанки, шматки дерева і металу), можуть пересилатися без упаковки, за винятком гострих і ріжучих предметів, якщо вони не перевищують габаритів і ваги, встановлених правилами надання послуг. При цьому адреса одержувача повинна бути зазначена на відправленні[24].

За певних обставин вантаж може бути не доставлений одержувачу і може бути повернутий відправнику. Перелік основних причин повернення поштових відправлень відправнику[25]:

1) Невірна або неповна адреса - для своєчасної доставки важливо вказувати коректні адресні дані отримувача, включно з номером квартири, поверхом, назвою апартаментів тощо. Варто розуміти, що листоноші та поштові кур'єри можуть мати фіксовані маршрути, і якщо адреса не входить до зони обслуговування (наприклад, це

може бути закритий чи важкодоступний об'єкт), доставка не буде здійснюватись. Також не у всіх країнах можливі такі форми адресування як «До запитання» (Poste restante) або до абонентської скриньки.

2) Закінчення терміну зберігання - різні типи відправлень можуть мати фіксовані терміни зберігання залежно від країни призначення. Якщо адресат не отримає відправлення у відділенні зв'язку своєчасно, воно автоматично піде на повернення.

3) Адресат вибув та не проживає за вказаною адресою – для вирішення цієї проблеми у багатьох операторів існує послуга переадресації. Якщо адресат переїхав, але все одно хоче отримати свою посылку, він має змогу звернутись до свого оператора для замовлення цієї послуги.

4) Адресат відмовився від відправлення - причини відмови можуть бути різними, можливо посылка надійшла пошкодженою або отримувач не захотів оплачувати митні нарахування.

5) Повернення з митниці - перш ніж відправляти товар варто ознайомитись із заборонами та обмеженнями по конкретній країні, а також з принципами митного оформлення. Коректне заповнення митних даних та повний пакет документів – запорука швидкого та безпроблемного проходження митниці.

6) Небезпечне вкладення - часто клієнти не усвідомлюють, що деякі звичайні на перший погляд товари, не можуть циркулювати у міжнародному поштовому потоці через небезпеку, яку вони становлять. Наприклад, не всі знають, що подушки безпеки для автомобілів містять вибухову речовину або, що ефірні олії та парфуми вважаються легкозаймистими, так само як масляні фарби, аерозолі та літєві батареї.

Ці повсякденні товари можуть не здаватися небезпечними на думку пересічної людини, але авіаційною безпекою на них накладено заборону до пересилання поштою, адже вони можуть спровокувати пожежу з надзвичайно згубними наслідками[25].

7) Форс-мажорні ситуації та помилки поштового оператора чи перевізника - подекуди має місце як людський фактор так і збої автоматизованого сортування. Відправлення можуть бути повернуті помилково, або тому, що адреса отримувача

пошкодилась під час транспортування, або ж вони повертаються із транзиту, якщо з тієї, чи іншої причини скасовується існуючий логістичний маршрут і т.і[25].

Відповідно до законодавства України "Про затвердження Правил надання послуг поштового зв'язку" існує перелік предметів, які заборонено пересилати у поштових відправленнях[1]:

- Забороняється пересилати відправлення, які через свій характер або упаковку можуть становити небезпеку для працівників поштового зв'язку або спричинити забруднення чи пошкодження інших поштових відправлень.

- Забороняється пересилання у внутрішніх поштових відправленнях вогнепальної зброї та боєприпасів до неї, всіх видів холодної зброї, вибухових та легкозаймистих речовин, наркотичних засобів, психотропних речовин, їх аналогів і прекурсорів. Вони включені до переліку наркотичних засобів, психотропних речовин, їх аналогів і прекурсорів, що підлягають особливому контролю Комітетом з контролю за наркотиками МОЗ відповідно до законодавства України. Отрути, радіоактивні речовини, ртуть, кислоти, мінеральні добрива, інші отруйні та їдкі речовини, іноземна валюта, національна валюта України (крім монет та їх колекцій, незалежно від адреси). Токсичні рослини і тварини, продукти, що швидко псуються (сире м'ясо, риба, птиця, яйця, молоко, субпродукти або яєць з терміном зберігання менше 72 годин, продукти з терміном зберігання менше 10 діб).

- На територіях, де державними інспекціями з карантину рослин та тварин оголошено особливий карантинний режим, не приймаються овочі, фрукти, насіння, розсада та рослини, а також готові до вживання упаковки харчових продуктів тваринного походження. Відповідна інформація розміщена у відділенні поштового зв'язку[1].

У міжнародних поштових відправленнях, відповідно до законодавства України, забороняється пересилання через митний кордон України таких предметів:

- вогнепальна зброя та боєприпаси, холодна зброя та інші предмети, спеціально призначені для нападу та оборони (палиці, кинджали, балончики з паралітичною рідиною тощо), вибухові, легкозаймисті або інші небезпечні речовини, військова техніка, якщо інше не передбачено законом

- наркотичні засоби, психотропні речовини, їх аналоги та прекурсори, а також наркотичні засоби, психотропні речовини, їх аналоги та прекурсори, включені до переліку наркотичних засобів, психотропних речовин, їх аналогів і прекурсорів, включених до переліку радіоактивних речовин, що підлягають особливому контролю Комітетом з контролю за наркотиками Міністерства охорони здоров'я України відповідно до законодавства України.

- Національна та іноземна валюта (готівка), акції, документи, що підлягають оплаті в іноземній валюті, цінності (якщо інше не передбачено законом).

- Засоби масової інформації, що містять заклики до насильницького повалення або зміни державного чи суспільного ладу, порушення територіальної цілісності, національного суверенітету і безпеки України, пропаганду війни, насильства, ворожнечі, расової, етнічної, релігійної винятковості або нетерпимості, заклики до вчинення злочинних дій.

- Нецензурні та непристойні матеріали.

- Трудові книжки, військові квитки, дозволи на зброю, посвідчення особи, паспорти.

- Предмети або колекції, що мають історичну, наукову, художню або іншу культурну цінність.

- Харчові продукти тваринного походження, які не піддавалися термічній обробці.

- Живі тварини, за винятком личинок бджіл, п'явок і шовкопрядів, паразитів і шкідників, обмін якими здійснюється організацією, офіційно призначеною для вивчення цих комах.

- Промислові товари, пересилання яких заборонено законодавством.

- Посилки, заборонені до ввезення в країну призначення відповідно до Інструкції з приймання міжнародних поштових відправлень[1].

Упаковка поштових відправлень повинна враховувати специфічні вимоги до різних видів продукції. Упаковка повинна бути зроблена таким чином, щоб вміст залишався неушкодженим і в той же час не становив загрози для поштового

персоналу, не забруднював що-небудь поруч, не протікав, не руйнувався і не впливав на інші поштові посилки.

Необхідним є те, щоб адреса та інша необхідна інформація легко наносилася на скриньку. Краще уникати надто складних форм і конфігурацій - вони непрактичні при транспортуванні і навантаженні. Крім гофроящиків можна використовувати різні паперові конверти, полімерні матеріали, коробки, гільзи, повітряно-наповнені мішки та інші види упаковки.

Оператори використовують власний транспорт для транспортування пошти, а також для перевезення інших юридичних чи фізичних осіб на договірних засадах. Транспорт спеціально обладнаний розпізнавальними знаками та кольоровими малюнками, що використовується постачальниками послуг поштового зв'язку, які спеціалізуються на перевезенні поштових відправлень.

Вимоги до обладнання таких транспортних засобів визначаються уповноваженим центральним органом влади яка вирішує питання поштового зв'язку відповідно до українського законодавства. Перевезення посилок наземним, повітряним чи морським транспортом здійснюється також на підставі договору відповідно до українського законодавства.

Перевезення та доставка пошти громадським транспортом є пріоритетним. Пропуск поштових транспортних засобів, у тому числі об'єктів поштового зв'язку на залізничних станціях, вокзалах, у портах та пунктах пропуску, через державний кордон України з метою обміну пошти є вільним, необов'язковим і безоплатним [2].

Дерев'яні піддони використовуються для перевезення великогабаритних і важких виробів (піддони з продукцією) для забезпечення цілісності вкладень та інших посилок[24].

Дерев'яні ящики (кузови) використовуються для перевезення вантажів з великими габаритами і вагою, виступами і геометричними параметрами, які можуть стати причиною пошкодження вантажу або пошкодження іншого вантажу. При цьому вантаж повинен бути закріплений розпірками. Вони повинні бути обгорнуті поліетиленовою плівкою та заповнені пінопластом, щоб у них не утворювалися порожнини. Використання масиву деревини для пакування забороняється[24].

Без додаткового пакування приймаються невідокремлені вантажі в заводській упаковці (дерев'яні бруски або суцільні картонні коробки), які відповідають встановленим умовам, забезпечують схоронність вкладки і не пошкоджують інші вантажі[24].

3.2 Дослідження міжнародного транспортування пошти ТОВ «Нова Пошта»

ТОВ "НП ГЛОБАЛ" відповідає за надання міжнародних кур'єрських послуг ТОВ "Нова Пошта". Умови надання послуг поширюються на всі договори про надання міжнародних кур'єрських послуг між ТОВ "НП "ГЛОБАЛ" та фізичними або юридичними особами і регулюють порядок надання ряду послуг, пов'язаних з міжнародною кур'єрською доставкою відправлень[1].

Існує два види міжнародних методів доставки:

- Документальні відправлення - ділові документи, письмова кореспонденція, комерційна або приватна, авіаквитки та повідомлення, інформація або дані на будь-яких носіях (паперових або електромагнітних, включаючи дискети, компакт-диски, плівки тощо), які не мають комерційної цінності та оголошеної цінності і не містять інформації, а також транзит яких через митні кордони заборонено законом, або транзит яких потребує дозволу відповідного національного органу відповідної країни.

- Товари - що містять предмети, речі, майно, товари або матеріали, які мають оголошену цінність. Такі товари повинні супроводжуватися рахунком-фактурою, проходити митне оформлення як в країні походження, так і в країні призначення, а також можуть бути застраховані [1].

Вартість доставки МЕВ визначається тарифами в гривні в залежності від типу відправлення, країни відправлення та отримання, району доставки, ваги та обраної послуги. Розрахунок вартості доставки здійснюється на основі більшої з двох

величин: об'ємної ваги або фактичної ваги, якщо інше не обумовлено в залежності від виду послуги.

Вага вантажу може бути перевірена представником НПП і може бути змінена у разі невідповідності заявленій вазі. Транспортні витрати можуть бути збільшені. На вимогу вантажовідправника/одержувача НПП може надати інформацію про зміну вартості в результаті перевірки зважування. Контрольна вага вказується МЕВу співробітником НПП. Найбільша вагова одиниця відображається на сайті.

Вантажовідправник несе повну відповідальність за те, щоб вантаж був належним чином упакований як зовні, так і всередині, щоб він був належним чином захищений від ризику пошкодження під час транспортування, обробки і сортування автоматичним сортувальним обладнанням (включаючи можливе падіння з висоти 80 см) і автоматичним навантажувально-розвантажувальним обладнанням і, при необхідності, від різних кліматичних умов.

Упаковка повинна запобігати доступу до вмісту вантажу, не залишаючи слідів розкриття. Вантажовідправник несе виключну відповідальність за забезпечення дотримання вищезазначених вимог до пакування вантажу. Всі міжнародні відправлення вагою понад 30 кг (ліміт для експрес-доставки - 70 кг) розміщуються на піддоні з ДСП (зі спеціальним маркуванням IPPC15) або упаковуються в фанерні ящики, пластикові обрешітки. У цьому випадку вантаж повинен бути закріплений по центру розпірками і не повинен переміщуватись.

НПП має право перевіряти, щоб вантажі відповідали вимогам безпеки та не містили речовин, заборонених до перевезення. Перевірка безпеки здійснюється за допомогою рентгенівського випромінювання або шляхом розкриття вантажу, якщо є підстави вважати, що вміст конкретного вантажу повинен бути виключений з перевезення. Вантажовідправник беззастережно приймає ці заходи контролю безпеки. Тривалість перевірки вантажу на безпеку не включається до звичайного терміну доставки.

Якщо результат перевірки на безпеку, включаючи розкриття вантажу, вказує на те, що його вміст не є небезпечним або забороненим, відповідний вантаж

упаковується відповідним чином і перевезення продовжується на адресу вантажоодержувача.

Якщо в результаті перевірки Відправлення на безпеку буде виявлено, що вміст Відправлення є забороненим, небезпечним або не дозволеним до перевезення, НПП має право відмовити в подальшому перевезенні цього відправлення, про що інформує відправника відповідним чином. Вантажовідправник зобов'язаний негайно забрати вантаж за свій рахунок.

Якщо зміст відправлення містить ознаки кримінального злочину, НПП залишає за собою право повідомити про це правоохоронні або інші компетентні державні органи. НПП не несе відповідальності за будь-які збитки, прямі або непрямі, спричинені перевірками безпеки[26].

Оскільки багато міжнародних інтернет-магазинів не здійснюють доставку в Україну, "Нова Пошта" надає клієнтам власні віртуальні адреси, наприклад, у США, Італії та Великобританії. Зазвичай це адреси власних розподільчих центрів або партнерських складів. Для того, щоб отримати бажаний товар, покупець має оформити замовлення, оплатити його та оформити доставку на адресу в іншій країні[20].

Для замовлення послуги міжнародної експрес-доставки, клієнт повинен пройти реєстрацію на сайті або здійснити реєстрацію (вхід) через обліковий запис Facebook або здійснити реєстрацію (вхід) через обліковий запис Google.

Нова Пошта Shopping дозволяє легко доставляти товари з інтернет-магазинів США, Великобританії та Польщі в Україну вже на початку відправлення. Доставка від "Нова Пошта Глобал" дозволяє замовляти товари без посередників і отримувати повний супровід замовлення, включаючи доставку "останньої милі"[20].

Сьогодні міжнародним сервісом можна скористуватись у всіх населених пунктах де є відділення Нової Пошти. Для клієнтів доступні наступні види послуг для доставки з України і в Україну: послуга «Посилка з дому», Глобальна доставка, NP Export Econom (доставка за доступним тарифом в Молдову).

Таблиця 3.1

Тарифи та умови для послуги «Посилка з дому»

<u>Вага</u>	<u>Польща</u>	<u>Єврозона 1</u>	<u>Єврозона 2</u>
до 2 кг	250	900	1 100
до 10 кг	325	1 300	1 400
до 30 кг	400	2 000	2 500
до 70 кг	не доступно	3 500	4 500

[20]

Перелік країн:

- 1) Єврозона 1 – Австрія, Данія, Естонія, Литва, Німеччина, Румунія, Словаччина, Угорщина, Фінляндія, Чехія, Латвія, Швеція, Польща.
- 2) Єврозона 2 – Бельгія, Болгарія, Греція, Ірландія, Італія, Люксембург, Нідерланди, Португалія, Словенія, Франція, Хорватія.

Необхідна інформація для відправлення: ПІБ отримувача; місцевий телефон країни доставки; електронна пошта отримувача; країна доставки; повна адреса для доставки на адресу; опис відправлення.

Таблиця 3.2

Види доставки для приватних клієнтів ТОВ «Нова Пошта»

<u>Параметри</u>	<u>Посилка з дому</u>	<u>Глобальна доставка</u>	<u>NP Export Econom</u>
<i>Основна перевага</i>	Економний тариф	Оптимальний тариф	Доступний тариф
<i>Географія покриття</i>	25 країн Європи	Більшість країн світу та територій	Молдова
<i>Тип відправлень</i>	Вантажі	Документи, відправлення, вантажі	Документи, відправлення, вантажі
<i>Тип доставки</i>	З відділення до дверей/поштомоту	З відділення до дверей	З відділення до дверей

Максимальна вага	До 70 кг	До 70 кг	1000 кг на 1 місце
Максимальні габарити	Довжина - до 120 см, ширина – до 80 см, висота - до 69 см	Довжина - до 120 см, ширина – до 80 см, висота - до 69 см	Довжина - до 240 см, ширина – до 120 см, висота - до 170 см
Оголошена цінність	До 44 євро (включно)	До 10 000 євро	До 10 000 євро

[20]

Коли міжнародне відправлення відправляється за кордон, одержувач може бути змушений оплатити мито відповідно до митного законодавства тієї країни, куди надсилається вантаж. У разі необхідності сплати митних платежів, одержувачу може бути надіслано електронний лист з інформацією.

У більшості європейських країн митний поріг становить 0 євро, що означає, що всі міжнародні експрес-відправлення підлягають обкладенню митними зборами та податками, які сплачує одержувач. Митна декларація є обов'язковою для експортних поставок на суму понад 10 000 євро[20].

Митне оформлення відбувається в країні призначення вантажу або може також відбуватися в країні, через яку вантаж прямує транзитом. Митні органи можуть вимагати від відправника або одержувача додаткову інформацію про вміст та вартість відправлення. Якщо митні органи вважають вміст упаковки партією товарів, то упаковка підлягає сплаті митних платежів відповідно до правил обчислення митних платежів на товари або повертається відправнику.

Служба доставки країни призначення зв'яжеться з вантажоодержувачем електронною поштою. Якщо одержувач не відповів на повідомлення та/або відправлення не було відправлено через невірну інформацію про одержувача, посилка може бути повернута одержувачу в Україні, а також можливе уточнення інформації та повторне направлення посилки для повторного відправлення.

«Нова Пошта Глобал» з 2015 року надає послуги міжнародної експрес-доставки для бізнес-клієнтів, відправлення документів, пошти, вантажів в Україну і навпаки.

Завдяки співпраці Novaposta Global та DPD-Group бізнес-клієнти сьогодні мають можливість користуватися всіма перевагами сучасної, якісної міжнародної

доставки посилок та палет в Україні та Європі. Послуги надаються в рамках міжнародної доставки[20]:

- глобальна доставка економ;
- МАХ.

Глобальна доставка - це доставка з ідеальним співвідношенням вартості та терміну доставки. Глобальна доставка економ - це швидка та економна доставка відправлень вагою до 30 кг в/з Європу. МАХ - це доставка вантажів з/в Європи, які розміщені на піддонах вагою до 1 тони та висотою до 2 м на одне вантажне місце[20].

Глобальна доставка преміум – для термінової доставки документів, відправлень та вантажів у більшість країн світу та в Україну. Для доставки вантажів, які не можуть бути доставлені в рамках базових послуг через існуючі обмеження, компанія пропонує індивідуальні рішення – послуги міжнародного фрахту[20].

AIR FREIGHT - це комплексна послуга авіаційної доставки вантажів по всьому світу.

ROAD FREIGHT - це якісна автомобільна доставка вантажів по всій Європі за помірну ціну.

RAILWAY FREIGHT - це послуга імпорту вантажів із Китаю залізничним транспортом за вигідною ціною.

Вантажі та документи від юридичних осіб та фізичних осіб-підприємців відправляються після підписання з компанією "Нова Пошта Інтернешнл" договору на перевезення міжнародних відправлень та договору на митне брокерське обслуговування (якщо декларування вантажу здійснюється брокером "Нова Пошта Глобал"). У разі дотримання вищезазначених умов, для відправлення документів достатньо заповнити на сайті "Нової пошти" замовлення на міжнародне відправлення.

Види доставки для бізнес-клієнтів ТОВ «Нова Пошта»

Параметри	<u>Глобальна доставка економ</u>	<u>MAX</u>	<u>Глобальна доставка преміум</u>	<u>Глобальна доставка</u>	<u>Freight</u>
Основна перевага	Доступний тариф	Відправлення великих вантажів	Максимально швидка доставка	Оптимальний тариф	Відсутність будь-яких обмежень
Географія покриття	Країни Європи	Країни Європи	Більшість країн світу	Більшість країн світу	Більшість країн світу
Тип відправлення	Документи, посилки	Вантажі розміщені на палетах	Документи, відправлення, вантажі	Документи, відправлення, вантажі	Вантажі
Тип доставки	3 відділення/від дверей до дверей	3 відділення/від дверей до дверей	3 відділення/від дверей до дверей	3 відділення/від дверей до дверей	3/у відділення/від дверей до дверей
Максимальна вага	Для одного місця - 30 кг	1000 кг	для відправлення: 70 кг для отримання: 50 кг	70 кг	Без обмежень
Максимальні габарити	Довжина - до 175 см, обхват - до 300 см	120*100*200	120*80*69	120*80*69	Без обмежень

[20]

Досвід компанії у сфері внутрішніх та міжнародних експрес-доставки та мережах надійних партнерів по всьому світу дозволяють «Нова Пошта» пропонувати клієнтам гнучкі, якісні послуги міжнародної доставки за доступними цінами.

«Нова Пошта Глобал» знайшла ще один спосіб доставки посилок в Україну через китайський торговельний майданчик AliExpress - залізницею.

22 квітня 2020 року до Києва прибув перший залізничний контейнер з чотирма тоннами замовлень з Китаю, що містить 8 тис. відправлень AliExpress для клієнтів "Нова Пошта". Весь шлях зайняв 15 днів, що вдвічі швидше, ніж у аналогічних кораблів, представлених на ринку. Нова Пошта Глобал успішно впроваджує технологію "мультимодальної" логістики: окрім доставки залізницею, компанія

також розпочне фрахтування вантажних літаків. З Гуанчжоу до Варшави можна дістатися за 13 днів[20].

Звідти товар перевозиться наземним транспортом до Києва, що займає ще дві доби. Головною перевагою залізниці є те, що маршрут вільний. Це дозволяє клієнтам гарантувати терміни доставки. Крім того, залізничні контейнери можуть поєднувати вантажі для електронної комерції та вантажі для комерційних клієнтів, задовольняючи таким чином потреби різних сегментів[20].

Розглянемо приклад оформлення відправлення між Україною та Польщею від «Нова Пошта». Таке відправлення передбачає доставку у форматі імпорт/експорт з безготівковою оплатою і повним комплексом митно-брокерського обслуговування.

Термін авіадоставки в Польщу і звідти в Україну становить 4 дні, приймаються відправлення фактичним і об'ємним вагою до 200 кг. Для доставки наземним транспортом строк становить 5-7 днів, вага - до 1000 кг на 1 місце.

Розглянемо відправлення посылки фізичною особою із Варшави (Польща) до Києва (Україна) автомобільним транспортом.

Всю процедуру умовно можна поділити на певні етапи:

Перший етап - робота з клієнтом. Оформлення заявки на сайті, заповнення всіх необхідних полів форми. Після цього з відправником зв'язується представник контакт-центру для перевірки деталей заявки. Здійснюється передача відправлення в найближче відділення «Nova Poshta» або кур'єру. В прикладі розберемо організацію відправлення з відділення м. Варшава за адресою вул. Менчинська, 18.

Другий етап - приймання відправлення та оформлення необхідної документації. Після того як відправник приніс відправлення до відділення оператор визначає вагу відправлення та необхідну упаковку. Міжнародні відправлення приймаються тільки у відкритому вигляді. Фактична вага визначається шляхом зважування відправлення на вагах.

Об'ємна вага визначається вимірюванням габаритів відправлення за формулою:
Об'ємна вага = (Довжина × Ширина × Висота) / 5000

Для кожного відправлення створюється міжнародна експрес накладна (МЕН) у п'яти примірниках. Перший примірник із підписом відправника залишається у

представника Nova Poshta. Другий, третій, четвертий примірники прикріплюються за допомогою дота-фіксу до відправлення. П'ятий примірник передається відправнику.

Оплата за послуги доставки здійснюється відправником, або одержувачем за курсом Національного Банку в національній валюті на день оплати. Після виконання всіх цих пунктів відправнику видається номер МЕН.

Третій етап – транспортування. Відправлення з відділення доставляється до терміналу (сортувальний центр), який знаходиться за цим же адресом. Автомобіль для транспортування обираємо марки MAN 12.185.

Таблиця 3.4

Технічні характеристики автомобіля MAN 12.185

Параметри	Величина
<i>Габаритні розміри:</i>	
- довжина	8 350 мм
- ширина	2 550 мм
- висота	3 150 мм
<i>Колісна база</i>	4x2
<i>Максимальна швидкість</i>	95 км/год
<i>Вантажність</i>	7 т

Після доставки відправлення на термінал відбувається сортування за напрямками. В нашому випадку відбувається міжнародна доставка. Далі міжнародне відправлення завантажується до автомобіля марки DAF XF 95 та слідує до пункту пропуску Ягодин - Дорогуск (табл. 3.2).

Таблиця 3.5

Технічні характеристики автомобіля DAF XF 95

Параметри	Величина
<i>Габаритні розміри:</i>	
- довжина	7 600 мм
- ширина	2 400 мм
- висота	2 400 мм

<i>Колісна база</i>	4x2
<i>Максимальна швидкість</i>	95 км/год
<i>Вантажність</i>	18 т

Таблиця 3.6

Технічна характеристика пункту пропуску Ягодин - Дорогуск

Характеристика	
<i>Код митного поста</i>	302060
<i>Характер перевезень</i>	Пасажирський, вантажний
<i>Тип пункту пропуску</i>	Міжнародний
<i>Види контролю</i>	Прикордонний, митний, фітосанітарний, ветеринарний, СМАП

Товари та інші предмети, що переміщуються у МПВ юридичними та фізичними особами, декларуються митницею за встановленою формою. Для декларування товарів та інших предметів, що переміщуються у МПВ, використовується уніфікована міжнародна форма, прийнята відповідно до положень Закону ВПС [31]:

1. Митна декларація форми CN 23 (обов'язкова для посилок, необов'язкова для дрібних пакетів та бандеролей).

2. Митна етикетка CN 22 (можлива для посилок та дрібних відправлень) [31].

Якщо відправник товарів не декларує товари або якщо в МПВ відсутня митна декларація CN23, посадова особа МПВ складає тристорінковий звіт за формою 51 з переліком товарів, що знаходяться в МПВ. Один примірник цього звіту зберігається як додаток до МП, другий - у звіті МП, а третій - передається поштовому менеджеру[31].

У цьому випадку посадова особа митного органу під час митного оформлення пред'являє перелік товарів, що містяться в МПВ, на копії митної декларації форми CN23. Митна декларація з копією досьє залишається в митній справі, але вона не розглядається як вказівка на товари, на які поширюється дія МПВ, і не замінює

декларацію вантажовідправника, він характеризується лише як перелік елементів МП [31].

Вхідні МВП подаються до ММПО та перевіряються митницею та митного оформлення за єдиним міжнародним супровідним документом. МПВ що переміщуються за межі території України, здійснюються за дорученням ПМ коли накладна має форму 16, форму CN37 та форму CN38 штампу "Під митним контролем" та відтиск особистої номерної печатки посадовій особі митниці. Один примірник накладної залишається в справах ПМ. (Пункт 6.2 розділу 6 із змінами, внесеними згідно з Наказом Держмитслужби N 67/26 від 04.02.2002)[31].

Імпорт в Україну. На відправлення без вартості доставки менші за 150 євро – митні платежі не нараховуються. Митне оформлення не потрібне.

Якщо вартість відправлення більше 150 євро (з доставкою), необхідно сплатити додаткове мито на різницю під час митного оформлення відправлення.

Наприклад:

Вартість відправлення = 400 євро.

Базою оподаткування буде $400 - 150 = 250$ євро.

Мито = $250 * 0,1 = 25$ євро

ПДВ = $(250 + 25) * 0,2 = 55$ євро.

Митні платежі в даному випадку становитимуть: мито 25 євро + ПДВ 55 євро = 80 євро, або 32% від 250 євро.

Якщо виникає потреба в митному оформленні та очищенні, «Нова Пошта» надає повний спектр митно-брокерських послуг. Вартість оформлення оплачується додатково. Платником по митно-брокерська оформлення експорту, а також, податків і інших митних зборів може виступати тільки одержувач.

Після завершення митного оформлення міжнародне відправлення їде до терміналу у м.Львів.

Далі на автомобілі марки MAN вантажопідйомністю до 10 т. міжнародне відправлення доставляється до сортувального центру м. Київ. Після відправлення прибуває по відділення отримувача у м. Київ.

Послідовність переміщення відправлення:

1. Варшава (Польща) – Дорогуск (Польща) – 273 км
 2. Дорогуск (Польща) – Львів (Україна) – 182 км
 3. Львів (Україна) – Київ (Україна) – 540 км
- Загальна протяжність маршруту складає 995 км.

3.3 Розробка варіантів логістичного управління складами

Складська логістика - це техніка раціонального управління, обліку та розподілу запасів компанії. Вона є невід'ємною частиною процесу доставки товарів до споживача і тому тісно пов'язана з транспортною логістикою.

Існує декілька проблемних зон, які постають на шляху до підвищення ефективності складського господарства:

- організаційна, яка передбачає розподіл різних функцій, повноважень і відповідальності персоналу складу.
- технологічна, що складається з сукупності процесів та методів їх реалізації.
- інформаційна система, яка включає в себе інформаційну систему зберігання та обробки даних, засоби зв'язку.
- технічна (це наявність технічних ресурсів та рівень їх працездатності).

Особлива увага має бути приділена розробці рішень щодо вдосконалення організації процесів та технології зберігання. Основними напрямками вдосконалення та оптимізації складських технологій та операцій є:

- виявлення і вирішення проблеми, що погано впливають на продуктивність, собівартість і якість;
- розробка ефективних алгоритмів переміщення товару по складу;
- пошук алгоритмів підвищення ефективності використання складських приміщень;
- оптимізація розташування стелажів;
- зменшення обсягів зберігання запасів на логістичних складах;

- організація розвантаження та транспортування вантажу до місця призначення,
- організація прийому;
- коректне виконання замовлень;
- зміни в технологічному та управлінському процесі, що пов'язані зі скороченням витрат та підвищенням якості роботи складського комплексу;
- коректні зміни в організаційній структурі та управлінні персоналом;
- структурування завдань в інформаційній системі;
- розробка системи мотивації персоналу;
- підготовка кадрів;
- впровадження систем автоматизації складських операцій.

Аналіз попиту та пропозиції на ринку управління запасами дозволить зробити певні висновки, що стануть орієнтиром у процесі прийняття рішень щодо використання WMS:

- лише близько 30% всіх потенційних клієнтів здатні чітко висловити свої потреби та відчуті результати впровадження системи, решта ж, швидше за все, скористаються послугами ІТ-консультантів;

- оскільки вартість систем та послуг, пов'язаних з їх впровадженням, є досить високою, необхідно ретельно підходити до вибору постачальника рішень. Залучивши високопрофесійного консультанта, ви зможете уникнути критичних простоїв під час впровадження та убезпечити себе від серйозних фінансових втрат;

- використання WMS в поєднанні з пристроями штрих-кодування і RFID значно підвищить загальний ефект від її застосування на підприємстві;

- використання WMS, інтегрованої з ERP-системою, дозволяє значно підвищити ефективність інформаційної системи підприємства в цілому.

Система, що закуповується, має бути масштабованою та гнучкою. Масштабованість означає можливість розгортання системи в міру збільшення обсягів бізнесу. Гнучкість визначається можливістю нарощування функціональності системи за рахунок використання WMS-модулів (управління постачанням, управління фінансами та бюджетом) та внутрішнього розвитку алгоритмів розрахунків і форм

звітності системи. Аналіз діяльності «Нової Пошти» показує, що компанія не використовує свій потенціал в повній мірі.

Також, аналіз виявив певні проблеми зі зберіганням в цілому. До таких проблем відносяться.

- високе навантаження;
- розташування товарів не на адресному складі;
- низька цілісність укладання.

Інші успішні заходи базуються на фокусі на впровадженні систем автоматизації та навчанні персоналу. В результаті чого, пропонується низка заходів для підвищення операційної ефективності:

- заходи з впровадження WMS, системи автоматизації складського господарства;
- оптимізувати розміщення продукції за допомогою ABC та XYZ аналізу;
- вдосконалення процесів мотивації персоналу: розробити систему стимулювання персоналу;
- заходи з підготовки кадрів, а також навчальні курси для нових працівників компанії.

Показники навантаження на склад:

- максимальний сумарний матеріальний потік збірки (показник продуктивності збірки, що відповідає кількості тонн, що проходять через всі частини збірки і між усіма частинами за аналізований період);
- максимальний вхідний вантажопотік, тобто максимальна кількість тонн вантажу, що надійшла за аналізований період;
- середній оборот складу (середня кількість тонн товару на складі протягом періоду);
- загальна площа складу;
- складське обладнання - включає в себе складські приміщення безпосередньо під товарами, що зберігаються,
- питома витрата матеріалу - витрата матеріалу на 1 м²;

- коефіцієнт нерівномірного навантаження (відношення вантажопотоку в найбільш завантажений період до середньодобового вантажопотоку на складі).

Приміщення використовується як склад. Він займає площу близько 120 тис. м² і управляється професійною командою з високоякісним обладнанням. З метою підвищення якості логістичних процесів компанія пропонує удосконалити роботу департаменту логістики ТОВ «Нова Пошта». Для реалізації логістичної стратегії необхідно повністю реорганізувати функціональні логістичні підрозділи.

Централізоване управління логістикою визначається наявністю департаменту логістики, який підпорядковується вищому керівництву компанії.

Перевагою такого підходу до управління логістикою є те, що він дозволяє використовувати універсальну, фундаментально пов'язану, але високоефективну інформаційну систему, яка змінює взаємовідносини між функціональними підрозділами компанії та має значний вплив на управління ланцюгами поставок.

З метою реалізації логістичної стратегії в структурі логістичних служб доцільно ввести посади менеджера з логістики та завідувача складом.

Досвід впровадження та використання WMS-систем показав, що термін окупності цих інвестицій не перевищує 1,5 - 2 роки.

Всі системи поділяються на 4 основні групи відповідно до розміру складського комплексу. Premier - WMS початкового рівня, призначена для складів і невеликих компаній, які не мають великої номенклатури товарів. Другі - це "коробкові" платформи для управління складами з середніми та великими площами (до 10 000 км²) і широким спектром номенклатури, але з відносно низьким товарообігом.

Треті - так звані "замовні платформи", використовуються як великими компаніями, основним профілем яких є логістика, так і розподільчими центрами. Четверті - їх можна "підганяти" під себе. Вони призначені для складів з великою площею, широким асортиментом продукції та високою динамікою товарообігу.

На основі показників оцінки було визначено 3 WMS-системи, які найкраще відповідають характеристикам ТОВ «Нова Пошта». Ці системи є такими:

- Cortex;
- 1С: WMS Логістика. Управління складом 4;

- Вuhta: WMS.

Кожна WMS-система має певний алгоритм реалізації. Це досить складний процес, оскільки кожна компанія має свої особливості та специфіку. Порядок реалізації є індивідуальним.

Необхідно обрати відповідну WMS систему для ТОВ «Нова Пошта». Площа складу складає 1250 м², в ньому зберігається близько 30 тис. одиниць вантажу. При виборі системи потрібно врахувати такі критерії:

- надійність систем управління складом та умови їх гарантійного обслуговування;

- професіоналізм технічних фахівців постачальника системи управління складом;

- широкий функціонал WMS-рішень.

Потрібно зробити порівняння потенціалу кожної із цих систем.

Таблиця 3.7

Порівняльний аналіз потенційних можливостей систем автоматизації

Операції	Cortex, бал	1С: WMS Логістика. Управління складом 4, бали	Вuhta, WMS, бал
<i>Оформлення і розрахунок первинних документів</i>	0,1	0,2	0,3
<i>Облік додаткових затрат</i>	0,1	0,1	0,1
<i>Облік товарів за індивідуальними кодами</i>	0,1	0,3	0,4
<i>Адресне зберігання</i>	4	3	3
<i>Можливість інтеграції в управлінську систему</i>	3	3	1
<i>Управління персоналом</i>	3	3	3
<i>Моделювання схеми руху товару</i>	0	0	3
<i>Інвентаризація</i>	4	3	4
<i>Оптимізація розміщення</i>	3	4	2
<i>Всього:</i>	17,3	16,6	16,8

Порівняння економічних витрат по кожній системі

Складові системи	Cortex, бал	1С: WMS Логістика. Управління складом 4, бали	Buhta, WMS, бал
Ліцензія	140 000	132 000	99 750
Термінали, 20 шт.	647 820	647 820	647 820
Принтер	36 639	36 639	36 639
Навчання персоналу, 4 чол.	180 000	200 000	236 000
Wi-Fi роутери, 4 шт	40 000	40 000	40 000
Сервери	150 000	150 000	150 000
Всього:	1 194 459	1 206 459	1 210 209

З таблиці 3.7 видно, що найбільшу кількість балів за нашими критеріями набрала WMS «Cortex». Але не менш важливим є економічний аспект цих систем автоматизації. Адже дуже важливо отримати всю необхідну інформацію, яка може вплинути на вибір підприємця.

Враховуючи оцінку програмного забезпечення та витрати на впровадження, можна зробити висновок, що програмне забезпечення Cortex є найкращим вибором для впровадження WMS.

Компанія також пропонує післяпродажне програмне забезпечення. Програмне забезпечення дозволяє налаштувати систему голосового управління, що може стати опцією в майбутньому. До того ж, використання автоматизації дає можливість забезпечити реалізацію другого запропонованого заходу: оптимізацію розташування товарів з використанням ABC та XYZ аналізів. Адже саме WMS здатна виконувати ці розрахунки і сприяє правильному розміщенню товарів на полицях.

Наступним кроком має стати підвищення продуктивності праці та зменшення зміни кадрів. Для цього потрібно впровадити наступні заходи для вирішення цих проблем:

- заходи щодо підвищення кваліфікації кожного працівника з метою досягнення універсального працівника в цілому по складу;
- організація навчальних курсів для досвідчених співробітників з метою прискорення процесу навчання нових співробітників.

3.4 Результати запропонованих заходів з оптимізації складської логістики ТОВ «Нова Пошта»

Вартість послуг становить найбільшу частину в структурі логістичних витрат (табл. 3.4). На неї припадає від 80% до 70% загальних витрат на збут. Така висока частка безпосередньо пов'язана з бізнес-сектором. Найменша частка логістичних витрат припадає на інші операційні витрати - 4%. Найважливішим показником ефективності та надійності компанії є прибуток. Аналізуючи вплив кожної частини логістичної системи на прибуток, ми можемо оцінити її важливість, що дозволяє створити раціональну модель вдосконалення.

Таблиця 3.9

Основні економічні показники фінансово - господарської діяльності ТОВ «Нова Пошта» за період 2019 – 2021 рр.

Показник	Роки			Відхилення 2021 р. від 2020 р.	%
	2019	2020	2021		
<i>Собівартість реалізованої продукції, тис.грн.</i>	9 361 530	10 504 342	12 877 086	2 372 744	22,59
<i>Інші операційні витрати</i>	465 421	488 313	768 703	280 390	57,42

<i>Частка логістичних витрат в складі собівартості реалізованих послуг, %</i>	85	80	70	-10	-12,50
<i>Адміністративні витрати, тис.грн.</i>	1 169 421	1 244 681	1 469 141	224 460	18,03
<i>Частка логістичних витрат в складі адміністративних витрат, %</i>	37,4	35,5	30,2	-5	-14,93
<i>Витрати на збут, тис.грн.</i>	311 547	337 356	416 263	78 907	23,39
<i>Частка логістичних витрат в складі витрат на збут, %</i>	70	65	50	-15	-23,08
<i>Частка логістичних витрат в складі інших операційних витрат, %</i>	5	4	4	0	0,00
<i>Разом витрат</i>	8 615 730	8 864 920	9 488 472	623 552	7,03

Розрахуємо річний економічний ефект (E_{ϕ}) від впровадження посади завідуючого складським господарством.

$$E_{\phi} = (Q_{\text{реал}} \times P_{100} - \Pi) - K \times E_{\text{н}} \quad (3.1)$$

де $Q_{\text{реал}}$ – зменшення витрат на збут після запровадження заходу;

P – рентабельність доходу, %;

K – капітальні витрати на запровадження заходу;

$E_{\text{н}}$ – нормативний коефіцієнт економічної ефективності;

Π – поточні витрати.

Було б дуже складно оцінити, яке скорочення витрат принесла б компанії ця посада, тому використовується орієнтовне значення, що базується на досвіді інших компаній. За оптимістичною оцінкою витрати можуть скоротитися на 2,5 відсотка, а

за песимістичною - на 1,5 відсотка, тому використовуємо середній показник 2,0 відсотка.

$$Q_{\text{реал}} = 416\,263 - (416\,263 * 0,02) = 407,95 \text{ тис. грн.}$$

Капітальні витрати, пов'язані з введенням посади завідуючого складським господарством зведемо в таблицю.

Таблиця 3.10

Капітальні витрати на впровадження заходу

№ з/п	Витрати	Сума витрат, грн
1.	<i>Витрати на технічне обслуговування</i>	15 000
2.	<i>Витрати на програмне забезпечення</i>	1 800
3.	<i>Організаційні витрати</i>	3 000
4.	<i>Витрати на офісну мебель</i>	3 600
5.	<i>Всього:</i>	24 300

Поточні витрати пов'язані з функціонуванням заходу наведені в таблиці нижче.

Таблиця 3.11

Поточні витрати на впровадження заходу

№з/п	Витрати	Сума витрат, грн
1.	<i>Витрати на оплату праці</i>	70 751,1
2.	<i>Витрати на електроенергію</i>	450
3.	<i>Канцелярські витрати</i>	300
	<i>Всього:</i>	71 501,1

Щомісячні витрати на оплату праці наведені в таблиці 3.12

Розрахунок щомісячних витрат на оплату праці

№з/п	Витрати	Сума витрат, грн
1.	Посадовий оклад	9 600
2.	Витрати на премії та доплати	1 920
3.	Нарахування на заробітну плату	4 380
	Всього:	15 900

Таким чином, економічний ефект складатиме:

$$E_{\phi} = (407,95 \cdot 0,25 - 71,5) - (24,3 \cdot 0,15) = 26,84 \text{ тис. грн. в рік.}$$

Введення цієї посади дасть можливість оптимізувати складські операції та збільшити прибутки компанії. Також пропонується створити ще один склад у Києві, щоб зменшити транспортні витрати. Для того, щоб облаштувати власний склад, необхідно буде прорахувати, яка площа підійде для зберігання продукції «Нової пошти». Потрібно розрахувати необхідну площу складських приміщень при поточних виробничих потужностях та рівні попиту на ринку.

Метод навантаження використовується для того, щоб розрахувати площу складів загального призначення та на першому етапі проектування складу. Загальна площа складу за способом завантаження визначається за такою формулою:

$$S_{\text{заг}} = Z_{\text{max}} \times K_{\text{н}} / q_{\text{ср}} \times K_{\text{вик}} \quad (3.2)$$

де $S_{\text{заг}}$ – загальна площа складу, м^2 ;

Z_{max} – максимальна норма зберігання вантажів на складі;

$K_{\text{н}}$ – коефіцієнт нерівномірності надходження вантажів складу;

$q_{\text{ср}}$ – середнє розрахункове навантаження на 1 м^2 площі складу, $\text{т}/\text{м}^2$;

$K_{\text{вик}}$ – коефіцієнт використання площі складу.

Щоб дізнатися максимальну норму зберігання вантажів на складі, треба використати наступну формулу:

$$Z_{\text{max}} = \sum_{i=1} \frac{Q_{\text{ri}}}{360} \times Z_{\text{max}i} \quad (3.3)$$

де Q_{ri} – річний обсяг надходження складу i -го вантажу;

$Z_{\max i}$ – максимальна норма запасу і-го вантажу, добу. Вантажів, що надходять на склад;

n – кількість найменувань.

Щоб розрахувати коефіцієнт нерівномірності надходження вантажу складу, необхідно використати формулу:

$$K_n = Q_{\text{доб.макс.}}/Q_{\text{доб.сер.}} \quad (3.4)$$

де $Q_{\text{доб.макс.}}$ – максимальний добовий обсяг вантажів, що надходять на склад, т/д;

$Q_{\text{доб.сер.}}$ - середньодобовий обсяг вантажів, що надходять на склад, т/д.

Середнє розрахункове навантаження на 1 м^2 складських приміщень залежить від характеристик вантажу, який зберігається, і особливостей будівлі складу та визначається за довідковими даними. Коефіцієнт використання складу - це відношення корисної площі складу до загальної, яке визначається за довідковими даними.

Далі розрахуємо розмір складської площі методом завантаження при таких умовах:

- річний обсяг надходять на склад товарів – 1447,2 тонн;
- максимальний запас 30 днів;
- середня розрахункова навантаження – 0,08 тонн/м²;
- коефіцієнт використання складської площі – 0,5;
- коефіцієнт нерівномірності надходження товару на склад – 1,4.

$$1) Z_{\max} = (1\ 447,2/360) * 30 = 120,6 \text{ т}$$

$$2) Z_{\text{заг}} = (120,6*1,4)/(0,08*0,5) = 4\ 221 \text{ м}^2$$

Таким чином, для зберігання потрібна складська площа розміром 4221 м².

Тепер порахуємо ефект від вмісту власного товарного складу, знаючи, що щорічно на складі зберігатиметься 4 824 види продукції. Прибуток від продажу покриття – 169 600 грн. Звідси:

$$\text{Ефективність} = 169\ 600 \text{ грн}/97\ 326 \text{ грн} = 1,72$$

Можна зробити висновок, що створення власного складу дуже позитивно впливає на прибутковість компанії.

Таким чином було визначено напрями підвищення якості логістичних процесів, охарактеризовано види робіт, задіяних у складських процесах, та розроблено організаційну складову управління складськими процесами.

На сьогоднішній день «Нова Пошта» не приділяє достатньої уваги управлінню логістичними процесами через брак фінансових ресурсів та висококваліфікованих фахівців. Однак було запропоновано логістичну стратегію, яка може бути застосована до будь-якої типової української компанії.

Заходи з підвищення рівня логістичних послуг включають оптимізацію структури управління шляхом впровадження централізованої логістики, повну реконструкцію департаменту логістики та відкриття регіональних складів для скорочення термінів доставки продукції клієнтам.

ВИСНОВКИ

Кафедра ОАРП				НАУ 22 13 67 002 ПЗ				
Виконав	Губа О.О.			ВИСНОВКИ	Літера	Арк.	Аркушів	
Керівник	Ніколаєнко І.В.					Д	91	3
Консульт.	Ніколаєнко І.В.				ФТМЛ 275 МТ-203М			
Н.контроль	Герасименко І.М.							
Зав. каф.	Разумова К.М.							

Поштовий зв'язок - це складний багатофункціональний комплекс, який об'єднує автоматизовані системи, інформаційні та банківські технології, сучасні методи ідентифікації та системи безпеки, наземний і повітряний транспорт, комерційні операції та інші технології з багатьох галузей економіки. Сьогодні поштовий зв'язок залишається єдиним механізмом публічної адресної комунікації між громадянами та одним із чинників забезпечення політичної цілісності та інформаційної єдності країни.

Четвертого листопада 2022 року Верховна Рада ухвалила Закон України «Про поштовий зв'язок» .

Новий закон передбачає надання низки послуг та вводить визначення термінів, пов'язаних з діяльністю поштового зв'язку. Минуло 20 років з моменту останнього внесення змін до регуляторних текстів. Цей закон є кроком до сучасних стандартів обслуговування та гармонізації з європейськими стандартами.

Для споживачів послуг поштового зв'язку прийняття закону є чітким механізмом захисту їхніх прав. Для операторів це чіткий набір правил надання послуг, які існують роками, але ніколи не були гармонізовані. Для країни в цілому закон регулюватиме міжнародні перевезення та міжнародний обмін поштовими відправленнями. Це рішення є ефективним інструментом у боротьбі з контрабандою.

Вперше на законодавчому рівні вводиться поняття "кур'єрська послуга", яка визначається як повноцінна послуга поштового зв'язку.

Паперові марки замінюються електронними. Вони стануть інтегрованим засобом оплати поштових послуг, які можна буде придбати через мережу Інтернет.

Закон також передбачає національне регулювання цін (тарифів) лише на прості та рекомендовані листи вагою до 50 грамів. Раніше вони поширювалися на всі поштові служби.

Такі зміни позитивно вплинуть на весь поштовий зв'язок держави та на компанії служб перевезень посилок оскільки на українському ринку представлено багато служб доставки. Статистика свідчить, що кількість відправлених листів в Україні щороку зменшується на 15 відсотків. При цьому, кількість отриманих посилок постійно зростає. Таким тенденціям є логічне пояснення: у сучасному

суспільстві спілкування відбувається переважно онлайн, а ринок електронної комерції постійно зростає.

Не дивно, що різні поштові служби відкривають все більше відділень у найвіддаленіших куточках країни. Значна частка товарів надходить з Китаю, тому послуга відстеження посилок Aliexpress користується високим попитом.

Поштові служби конкурують між собою та невпинно вдосконалюють якість обслуговування клієнтів.

На даний момент часу ТОВ «Нова Пошта» є найпопулярнішою, нею користується майже 70% населення України. Згідно з відсотком вантажів, які інтернет-магазини відправляють зі службами доставки, то на першому місці теж стала «Нова Пошта» (64%), друге місце посіла Укрпошта з показником 8%, а в кінці рейтингу — Автолюкс (0,9%) і Делфаст (0,1%).

Окрім того, компанія «Нова Пошта» надає можливість отримувати всі фінансові послуги. Клієнти можуть здійснювати перекази в межах України, отримувати міжнародні перекази, знімати гроші, поповнювати мобільні телефони тощо. Крім того, кошти можна надіслати на спеціальний рахунок Збройних Сил України, відкритий Національним банком, або на рахунок благодійних організацій «Фонд Сергія Притули», «Повернись живим» та «Твоя опора», не сплачуючи при цьому жодних комісій.

Розвиток служб доставки є однією з головних сфер економіки сучасної просунутої держави. Оскільки попит на такі послуги зростає з кожним днем все більше і більше.

На сьогоднішній день важко уявити життя без можливості відправляти та отримувати речі, продукти, медикаменти та інші побутові предмети з різних точок держави на протязі декількох днів. Наприклад, на даний момент часу через складну ситуацію в країні багато людей потребує ліки, які в певних містах є в обмеженій кількості або немає взагалі. Так завдяки декільком крокам в Інтернеті можна замовити необхідний препарат і отримати його вже через два-три дні. І таких прикладів можна навести безліч.

Підвищення продуктивності праці спонукає організації накопичувати великі обсяги запасів (основних засобів та страхування), щоб задовольнити потреби більшої кількості працівників. Чим більше співробітників, тим складніше їх усіх контролювати. Працівники можуть припускатися помилок, що зумовлює необхідність автоматизації складських процесів та функцій.

Особливістю складського сектору є те, що його розвиток тісно пов'язаний з розвитком ринку логістики, ритейлу та дистрибуції, який стримується загальними світовими та національними тенденціями. Ринок нерухомості під складські приміщення зростає і наразі в Україні небагато логістичних центрів, які можуть надавати якісні послуги.

Як наслідок, багато виробничих та дистриб'юторських підприємств займаються другорядними видами діяльності, такими як створення, оснащення та утримання складів, власного персоналу та власних систем бухгалтерського обліку. На Заході другорядні види діяльності майже зникли і всі концентруються на своєму основному бізнесі.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Про затвердження Правил користування послугами поштового зв'язку: Закон України від 4 жовтня 2000 р. *Відомості Верховної Ради України*.2002. №1515. Ст.12
2. Про поштовий зв'язок: Закон України від 10.04.2018 р. *Відомості Верховної Ради України*.2002.№ 6. Ст.39.
3. Про внесення змін до Закону України "Про поштовий зв'язок" щодо врегулювання питань фельд'єгерського зв'язку: Закон України від 17.11.2021 р. *Відомості Верховної Ради*.2022.№ 5. Ст.34
4. Про Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сферах електронних комунікацій, радіочастотного спектра та надання послуг поштового зв'язку: Закон України від 16.12.2021 р. *Відомості Верховної Ради*.2002.№6. Ст.39
5. Про поштовий зв'язок [Електронний ресурс] : Закон України від 04.10.2001 р. №2759-III // Відом. Верхов. Ради України. – 2002. – №6. – Ст. 39. – Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/2759-14>.
6. Розпорядження КМУ «Про схвалення Стратегії імплементації положень директив Європейського Союзу у сфері послуг поштового зв'язку та кур'єрських послуг ("дорожньої карти")» від 14.02.2018 № 104-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/104-2018-%D1%80>
7. Мазуренко В. Господарсько-правове регулювання діяльності з надання послуг поштового зв'язку: стан та перспективи / В. Мазуренко // Підприємництво, госпво і право. – 2005. – №6. – С. 105–108.
8. Федоришина Л.М. Дослідження тенденцій розвитку міжнародної інтернет-торгівлі та міжнародного поштового обміну [Текст] / Л.М.Федоришина. // науковий журнал «Митна безпека». – 2018. – 2. – С. 218-232
9. Законопроекти у сфері поштового зв'язку важливі для виконання угоди про асоціацію з ЄС [Електронний ресурс]. – Режим доступу: URL:

- <https://www.kmu.gov.ua/news/zakonoproekti-u-sferi-poshtovogo-zvyazkuvazhlivi-dlya-vikonannya-ugodi-pro-asociaciyu-z-yes-vladislav-kriklij>
10. Правове регулювання діяльності національного оператора поштового зв'язку в Україні [Електронний ресурс]. – Режим доступу: URL: <http://econtlaw.nlu.edu.ua/wp-content/uploads/2016/10/2-195-203.pdf>
 11. Що таке поштове відправлення? [Електронний ресурс]. – Режим доступу: URL: <https://taxlink.ua/ua/analytics/vidpravlennja-vrychennja--poshtove-vidpravlennja-13-09-2015/shhotake-poshtove-vidpravlennja/>
 12. Міжнародні поштові та експрес-відправлення [Електронний ресурс]. – Режим доступу: URL: <http://www.visnuk.com.ua/uk/publication/100004016-mizhnarodni-poshtovi-ta-ekspresvidpravlennya>
 13. Інтелектуальні технології управління транспортними процесами [Електронний ресурс]. – Режим доступу: URL: https://sci.ldubgd.edu.ua/bitstream/123456789/7218/1/ЗБІРНИК_МАТЕРІАЛІВ.pdf
 14. Про затвердження Правил перевезення пошти та експлуатації поштових вагонів на залізницях України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: URL: <http://consultant.parus.ua/?doc=00ESE36427>
 15. Конкурентна ситуація на ринку поштового зв'язку України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: URL: https://www.business-inform.net/export_pdf/business-inform-2019-5_0-pages-123_128.pdf
 16. Обсяг реалізованих послуг у сфері телекомунікацій та поштового зв'язку за 2018 рік. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: URL: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2018/zv/dnp/dnp_u/dnp04_18_u.htm
 17. Коронний трюк: як транспорт і логістика залучають інвестиції під час «коронокризи». [Електронний ресурс]. – Режим доступу: URL: https://delo.ua/business/koronnyj-trjuk-kak-transport-i-logistika-privlek374485/?utm_source=newzmate&utm_medium=delo_mailing&utm_campaign=2019&tqid=i_65b2N6WkMBDILYbMKq789kB AewkdhTGEgvJNMR
 18. Аналіз ринку експресдоставки в Україні [Електронний ресурс]. – Режим доступу: URL: <file:///C:/Users/User/Downloads/1830-6565657669-1-PB.pdf>

19. Доставка «день у день» і покриття по всій країні: топ поштових операторів України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: URL: <https://thepage.ua/ua/business/top-5-ukrayinskih-poshtovij-operatoriv-rejting-na-den-poshti>
20. Офіційний сайт «Нова пошта» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: URL: <https://novaposhta.ua/>
21. YouControl [Електронний ресурс]. – Режим доступу: URL: <https://youcontrol.com.ua/contractor/?id=11111190#express-universal-file>
22. Онлайн-медіа MC.today [Електронний ресурс]. – Режим доступу: URL: <https://mc.today/shhodnya-tut-rozpodilyayut-283-tis-posilok-yak-pratsyuye-najbilshij-kiyivskij-terminal-novoyi-poshti/>
23. Logistics in Ukraine [Електронний ресурс]. – Режим доступу: URL: <https://logistics-ukraine.com/2018/02/15/%D0%BF%D0%B0%D0%BA%D1%83%D0%B2%D0%B0%D0%BD%D0%BD%D1%8F-%D1%96-%D0%B7%D0%B1%D0%B5%D1%80%D1%96%D0%B3%D0%B0%D0%BD%D0%BD%D1%8F%D0%B2%D0%B0%D0%BD%D1%82%D0%B0%D0%B6%D1%96%D0%B2-%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%BD/>
24. Офіційний сайт «Укрпошта» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: URL: <https://www.ukrposhta.ua/ua/poriadok-upakuvannia-poshtovykh-vidpravlen>
25. Можливі причини повернення відправлень [Електронний ресурс]. – Режим доступу: URL: <https://e-export.ukrposhta.ua/mozhlyvi-prychyny-povernennya-vidpravlen/>
26. Умови надання послуг ТОВ «НП Глобал» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: URL: https://novaposhta.ua/uploads/misc/doc/Nova_Poshta_International_Terms_of_Service.pdf
27. Офіційний сайт «Центральний Український Вісник» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: URL: <https://government.com.ua/turyzm/yak-pratsyue-rent-gen-v-aeroportu.html>
28. European Business Association – [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3133501-vantazi-nebom-ta-ukraina.html>

29. Організація міжнародних перевезень – [Електронний ресурс] – Режим доступу: https://pidru4niki.com/1621061053892/ekonomika/organizatsiya_mizhnarodnih_perevezen
30. Вантажі небом та Україна – [Електронний ресурс] – Режим доступу: [https://works.doklad.ru/view/IcNfT60fA7k.html#:~:text=Вантажний%20комплекс%20аеропорту\(ВКА\)%20,транспорту%20С%20засобів%20механізації%20та%20обладнання](https://works.doklad.ru/view/IcNfT60fA7k.html#:~:text=Вантажний%20комплекс%20аеропорту(ВКА)%20,транспорту%20С%20засобів%20механізації%20та%20обладнання)
31. Державна митна служба України – [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://docs.dtkr.ua/doc/z0791-99>