

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ «ЖИТОМИРСЬКА ПОЛІТЕХНІКА»
ФАКУЛЬТЕТ НАЦІОНАЛЬНОЇ БЕЗПЕКИ, ПРАВА
ТА МІЖНАРОДНИХ ВІДНОСИН

*Кафедра міжнародних відносин і
політичного менеджменту*

Радущинська Софія Олександрівна

БАКАЛАВРСЬКА РОБОТА

на тему:

«Міжнародні перевезення: стан та перспективи розвитку»

Спеціальність: 292 «Міжнародні економічні відносини»

Допускається до захисту
Протокол № _____
від _____
завідувач кафедри
міжнародних відносин
і політичного
менеджменту
д.н. з держ.упр., проф.
Загурська-Антонюк В.Ф.

(підпис)

Науковий керівник
к.е.н доц. Юрківський О.Й.

(підпис)

Рецензент
д.н. з держ.упр., проф. Ксендзук В.В.

(підпис)

Житомир 2023

Я, Радущинська Софія Олександрівна, цим засвідчую, що представлена до захисту бакалаврська робота виконана на основі власних наукових досліджень. Текст не містить доробку інших дослідників без відповідних посилань на їх праці.

Я попереджена про те, що буду недопущена до захисту, а в разі отримання диплому – буду позбавлена його відповідно до чинного законодавства України.

ЗМІСТ

ВСТУП

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ОРГАНІЗАЦІЇ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

1.1. Поняття та види міжнародних перевезень вантажів	5
1.2. Страхування, конвенції, правила митного контролю, правила та документація вантажних перевезень	9
1.3. Стан ринку міжнародних транспортних вантажних перевезень	28
Висновки до 1 розділу	31

РОЗДІЛ 2. ФІНАНСОВО-ГОСПОДАРСЬКИЙ СТАН ДІЯЛЬНОСТІ ТОВ «ЛОГІСТИК ПЛЮС УКРАЇНА»

2.1. Організаційно – економічна характеристика підприємства ТОВ «ЛОГІСТИК ПЛЮС УКРАЇНА»	32
2.2. Фінансовий аналіз діяльності підприємства	36
2.3. Переваги та конкурентоспроможність компанії	38
Висновки до 2 розділу	40

РОЗДІЛ 3. ПРОБЛЕМАТИКА ТА ПРОПОЗИЦІЇ ЩОДО РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

3.1 Ризики при перевезенні вантажу	41
3.2 Потенційні шляхи розвитку галузі	49
Висновки до 3 розділу	54

ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

ДОДАТКИ

ВСТУП

Міжнародна торгівля є формою міжнародних відносин та інтенсифікується зокрема шляхом міжнародних перевезень на всіх континентах.

Головним видом вантажних перевезень залишається морські перевезення, всі інші є доповнюючими або становлять основу в залежності від континентів та країни. Галузь міжнародних вантажних перевезень зазнала збитків початку Ковід 19, а в Європі з 2022 року – це обмеження транзиту через кордони Росії та Білорусі, порушення інфраструктури, переорієнтація транспортних коридорів. Отже, тематика міжнародних перевезень є актуальною, що вплинуло на обрання теми.

Метою бакалаврської роботи є визначення стану міжнародних вантажних перевезень, пошук можливостей розвитку різних видів перевезень.

Предметом дослідження виступає теоретичні, методичні та практичні аспекти функціонування різних видів транспорту при перевезенні на світовому рівні.

Об'єктом дослідження основні види вантажних перевезень, їх стан на світовому та національному рівні.

Основними завданнями випускної роботи є

- визначити сутність та значення міжнародних вантажних перевезень;
- організація транспортного перевезення;
- дослідити функціонування, їх позитивні та негативні сторони різних видів транспорту;
- проаналізувати функціонування підприємства, що займається цією діяльністю;
- визначити потенційні шляхи розвитку цієї галузі на міжнародному ринку.

Структура роботи. Бакалаврська робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків та списку використаних джерел.

1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ОРГАНІЗАЦІЇ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Розділ 1.1. Поняття та види міжнародних перевезень вантажів

Століттями було безліч видів транспорту для вантажу. Вантаж - всі предмети з моменту прийняття для перевезень до здачі одержувачу вантажу [40]. Самого поняття як контейнерні перевезення у давнину не існувало, але у людей була потреба у відправленні та доставленні вантажу. Тому, багато років товари були доставлені до місця призначення у фургонах, запряжених кіньми. Цей спосіб транспортування був повільним і, як правило, небезпечним. Після запровадження залізничної системи, власники підприємств відправляли товари по країні вже безпечним та швидким способом. Товари відправлялися в різні міста на пароплавах, згодом, вже вантажні кораблі доставляли в інші країни товари. Після того, як винайшли літаки, був створений ще один варіант доставки вантажів у далекі місця. Власники бізнесу завжди шукали кращих, швидших і безпечніших способів доставки своїх товарів. Далі розглядається постійний прогрес в історії вантажних перевезень [8][28].

На початку XIX століття до появи пароплавів, багато видів вантажу переміщали на плоскодонках або плотах. Переміщення вантажу цими основними видами транспорту було ризикованим і трудомістким. Крім того, на човнах, плотах і подібних плавзасобах веслувати повинні були члени екіпажу. Пароплави транспортували вантажі швидше та ефективніше. На сьогоднішній день у нас є вантажні кораблі, здатні перевозити важку техніку, труби, величезні рулони дроту і навіть продукти, упаковані в спеціальні охолоджувані відсіки. Крім того, існують контейнеровози, які перевозять вантажі у великих контейнерах, які можна легко переміщувати на судно та з нього. Ці контейнери можуть вміщувати харчові продукти, електроніку чи текстиль разом із різними іншими комерційними товарами.

Залізнична лінія, що з'єднає західну частину Америки зі східною, роками була в умах провидців. Залізнична лінія, яка проходила через всю країну, могла перевозити різноманітні комерційні вантажі, а також пасажирів. Ця ідея втілилася в життя у вигляді Трансконтинентальної залізниці. У 1869 році колії Union Pacific Railroad і Central Pacific Railroad об'єдналися, щоб створити Трансконтинентальну залізницю. Власники компаній, які перевозили свої товари по всій країні системою трансконтинентальної залізниці, знали, що їхні цінності будуть у безпеці та прибудуть до місця призначення вчасно. Вони вже більше не покладалися на повільні вози, які були вразливі до поганих дорожніх умов та інших нещасних випадків. Власники компаній мали кращий і надійніший спосіб доставки своїх товарів! Сьогодні вантажні поїзди можуть доставляти велику кількість вантажів по всій країні. Деякі вантажні потяги призначені для перевезення сировини, наприклад вугілля та інших видів корисних копалин. Інші вантажні поїзди перевозять товари, які потрібно охолоджувати, наприклад овочі чи різні молочні продукти. Однією з найбільших переваг перевезення вантажів потягом є те, що цей вид транспорту не конкурує з автомобілями чи вантажівками на дорозі. Він має власний визначений шлях до місця призначення!

Багато видів товарів подорожують туди й назад по Америці вантажівками. Приклади комерційних товарів, що перевозяться вантажівками: продукти харчування, одяг, автомобілі, інструменти та важка техніка. Власники підприємств почали доставляти свої товари вантажівками у 1930-х роках. Дороги асфальтувалися та покращувалися, в причину того, що у той час автомобілі ставали популярними. Запровадження міждержавної системи автомобільних доріг у середині XX століття дозволило галузі вантажних перевезень значно зрости. Сьогодні вантажівки відповідають за великий відсоток комерційних перевезень, які здійснюються в Сполучених Штатах.

Винахід літака на початку двадцятого століття відкрив ще один варіант у сфері вантажних перевезень. Протягом багатьох років у перші літаки

вносилися вдосконалення, що зрештою призвело до розробки реактивного літака. Реактивні літаки стали надійним способом перевезення комерційних вантажів (вантажів), таких як меблі, автомобілі та певні типи техніки. Іноді великих тварин, наприклад коней, транспортують літаком. Сьогодні є кілька авіакомпаній, які здійснюють нічну доставку посилок і листів. Доставка вантажів літаком є швидкою та ефективною, хоча іноді небезпечні погодні умови можуть затримати або скасувати рейс. Деякі власники бізнесу, які хочуть, щоб їхні товари транспортувалися якомога швидше, обирають доставку повітрям[28].

Міжнародний транспорт або міжнародне сполучення – це перевезення вантажів або пасажирів між кількома країнами, що характеризується вимушеним перетином кордонів принаймні двох сусідніх країн[42]. [Зайцев Є.І. Все для перевезень вантажів. СПб. : Закон і бізнес, 1998. 94 с]. Це означає, що коли товари проходять через кордони однієї країни в іншу повітряним, наземним або морським шляхом, спосіб транспортування вважається міжнародним.

Міжнародні перевезення є важливою складовою у торгівлі, і чималу роль відіграють в житті кожної людини щоденно. Перевезення приносять країнам достатню кількість доходу через податки та мита. Завдяки цій галузі колосальна кількість вантажу доставляється в пункти призначення, що допомагає розвивати бізнес без обмежень.

Кожна країна виробляє певні товари або продукти, але може бути відсутність необхідних матеріалів або обладнання, а завдяки перевезенням це можна спростити.

Щоб обрати правильний вид вантажу, для початку потрібно визначитися з видом вантажу, наприклад:

- масовий. Основна характеристика такого вантажу — це його об'єм або вага, які вказуються в транспортних документах;
- наливний. Це рідке паливо, нафта та масла;
- насипний. Тобто, зерно, пісок та вугілля;

- ліс;
- особливий вантаж . сюди відносяться тварини, небезпечні речовини або товари, що швидко псуються[9].

В залежності від виду вантажу, обирається вид транспорту, спосіб навантаження, перевезення і збереження вантажу, транспортні тарифи та правила страхування.

Після визначення з видом вантажу, потрібно переходити до вибору транспорту. Враховуючі при цьому наступні фактори: час доставки, необхідну частоту відправки вантажів, здатність не відхилятися від графіка доставки, доступ до потрібної території (наприклад, доставка автомобільним транспортом буде неможлива на острівні держави), вартість перевезення.

Міжнародні перевезення залежно від виду транспортування можуть здійснюватися залізничним, автомобільним, повітряним, морським та річковим транспортом. Розглянемо детально їхні особливості, переваги та недоліки.

Залізничний транспорт— вид транспорту, що здійснює перевезення вантажів і пасажирів залізницями.[7] Залізничний – його використовують в логістичних схемах спільно з іншими видами сполучення і окремо. Платформи, цистерни, вагони та контейнери підходять для перевезення різних товарів, такі як: техніка, медикаменти, сировина та продукти харчування. До його переваг відносять низьку собівартість доставки і регулярність, безпека, точний графік руху. До мінусів сюди відносять швидкість та необхідність у здійсненні вантажно-розвантажувальних робіт. Автомобільний вид доставки обирається за високу мобільність, швидкість, а також за збереження вантажу, він чудово підходить для збірних вантажів, можливість відстежувати маршрут, менше вантажно-розвантажувальних робіт, тобто, транспортування коштуватиме дешевше. З мінусів сюди віднесемо високу собівартість перевезення та залежність від погодних умов. Повітряний вид - доставляє вантажі авіатранспортом найшвидше і вважається однією з найнадійніших, В ньому зручна схема логістики, немає необхідності оформлювати транзитні

документи при перетині кордонів та мінімальна кількість операцій з вантажем. Перевозить вантаж у віддаленіші території, де відсутні залізничні магістралі та дороги. Недоліками цього виду транспортування вважається висока ціна і залежність від погоди та обмеження за типами товару. Морський вид перевезення часто використовується при міжконтинентальній доставці, собівартість перевезення на далекі відстані — одна з найнижчих. Мінусом є низька швидкість доставки. Більш популярним видом транспортування є автомобільний. Йому віддають перевагу через простоту експлуатації та низьку вартість[10][3].

Розділ 1.2. Страхування, конвенції, правила митного контролю, правила та документація вантажних перевезень

Відповідальність перевізника. Перевізник несе відповідальність за збиток, пов'язаний зі смертю, тілесними ушкодженнями чи завданням будь-якої іншої шкоди фізичному або психічному здоров'ю пасажирів в результаті події, пов'язаної з перевезенням, яка мала місце або під час перебування пасажирів в транспортному засобі, або під час його посадки чи висадки, або у зв'язку із завантаженням чи відвантаженням багажу.

Від цієї відповідальності він може звільнитись у тому випадку, якщо причиною події стали обставини, яких перевізник, незважаючи на вжиті заходи, необхідних в цьому конкретному випадку, не міг уникнути, і наслідки яких він не міг запобігти. Щоб зняти з себе відповідальність, перевізник не може посилається, ні на психічні чи фізичні вади водія, ні на пошкодження чи несправність транспортного засобу, ні на провину особи, у якої був орендований транспортний засіб.

Загальна сума відшкодування, що повинна виплачуватися перевізником у зв'язку з однією і тією ж подією, не може перевищувати

250000 франків на одного потерпілого (під франком мається на увазі золотий франк вагою 10/31 грама проби 0,900).

Однак будь-яка Договірна держава має право встановити більш високу межу чи не встановлювати жодної межі взагалі. Сума не включає витрати, які були понесені сторонами для доведення своїх прав, сплата або відшкодування яких можуть покластися на перевізника, а також відсотки, які нараховуються відповідно до закону, що вважатиме застосовним суд, який займається цією справою. Відповідальність за збиток, який пов'язаний з повною або частковою втратою багажу і з його пошкодженням несе перевізник. Він звільняється від відповідальності, коли втрата чи пошкодження пов'язані з дефектом самого багажу, з особливим ризиком, який був викликаний тим, що багаж містить швидкопсувні або небезпечні для перевезення предмети чи речовини, або відбулися в результаті обставин, за яких перевізник, незважаючи на вживання заходів, необхідних у такому конкретному випадку, не міг уникнути наслідків (ст. 13).

Багаж, котрий не є доставленим протягом чотирнадцяти днів з дня, коли пасажир вимагав його видачі, вже вважається загубленим.

Може бути поставлена вимога про виплату суми, рівної розміру збитку, але ця сума не може перевищувати 500 франків на одиницю багажу і 2000 франків на пасажирів у ситуації, коли відшкодування збитку за повну або часткову втрату багажу чи за його пошкодження покладається на перевізника. Окрім цього, може бути поставлена вимога про виплату суми, рівної розміру збитку за повну або часткову втрату чи пошкодження особистих речей і предметів, які пасажир має на собі чи з собою, але ця сума не може перевищувати 1000 франків на пасажирів.

Зняти відповідальність перевізник може цілком або частково у тій мірі, в якій збиток виник з вини пасажирів чи через його поведінку, що не відповідає нормальній поведінці пасажирів.

Відповідальність перевізника визначається ст. 7 Конвенції. Перевізник повинен нести відповідальність за шкоду, яка була заподіяна

здоров'ю пасажирів, або пошкодження багажу під час перевезення у зв'язку: зі смертю; із тілесними ушкодженнями або будь-якою іншою шкодою, заподіяною здоров'ю пасажирів в незалежності від місця і часу події (під час посадки, висадки, перевезення або завантаження, розвантаження багажу); із частковою або повною втратою багажу чи його пошкодженням. Перевізник відповідальний за багаж з моменту прийняття його для перевезення до моменту його доставки або передачі на зберігання у порядку, який передбачений Правилами перевезень пасажирів. Перевізник також відповідальний за свої дії, та за дії інших осіб, послугами яких він користується під час виконання зобов'язань, які покладені на нього договором перевезення, при умові, що ці особи діють у межах своїх зобов'язань.

Перевізник може бути звільнений від відповідальності за шкоду, яка була заподіяна пасажирів, або втрату, пошкодження багажу, причиною подій яких були обставини, наслідки яких перевізник, незважаючи на вжиті заходи, не зміг передбачити та уникнути, також, якщо ушкодження здоров'я або пошкодження багажу виникли внаслідок дефекту багажу, який містить речовини, що швидко псуються або заборонені для перевезення. Аби зняти з себе відповідальність перевізник не може посилатися ні на фізичні або психічні вади водія, ні на несправність транспорту.

Загальна сума відшкодування збитків, яка повинна бути сплачена перевізником у зв'язку з однією і тією ж подією, визначається судами Сторін відповідно до їх національного законодавства (ст. 9)[38][22].

Метою страхування є зменшення ризику. Страхування певною мірою могло б вирішити певні проблеми. Але з економічного погляду річ у тому, що перевізник, знаючи та розуміючи, що товар є застрахованим, може дозволити собі поводитися не надто обережно, в порівнянні з незастрахованим товаром. Тобто, виникає більший ризик, а вартість страховки, яка частково залежить від ступеня можливості виникнення страхової події, зростає. Проблема ускладнюється в наступному, адже, страхова компанія, намагається уникнути сплати страховки. Тож, знову виникає конфлікт інтересів.

В таких випадках, необхідно аби держава втрутилася задля вирішення конфлікту інтересів, аби транспортна система працювала без ускладнень.

Якщо це міжнародні перевезення, тоді втручання лише однієї держави стає недостатнім. Повинні втрутитися всі держави, що мають відношення до перевезення. Аби уникнути зайвих непорозумінь та конфліктів, потрібно, щоб правила перевезення у всіх цих країнах були однаковими.

Як вже зазначалося, основні види вантажоперевезення існує декілька – це залізничні, водні, повітряні та автомобільні, тому й правові норми, що регулюють ці перевезення, різні. Юридичні розбіжності виникли в силу того, що різні види перевезень почали розвиватися в різні історичні епохи. Наприклад, для міжнародних перевезень водний транспорт стали використовувати раніше за інші види транспорту. Водні перевізники були і є, як правило, приватними особами, а залізничний транспорт у більшості країн незабаром після виникнення перейшов у власність держави. Ще один приклад - катастрофа водного судна призводить до більших матеріальних втрат, ніж, наприклад, автомобільна аварія, а отже і ризик при морських перевезеннях більший.

Варто мати на увазі, що часто, щоб перевезти товар до місця призначення, потрібно два або більше видів транспорту.

Водний транспорт. Морський транспорт здійснює перевезення вантажів і пасажирів океанами, морями і морськими каналами.[6] Водний транспорт – вид транспорту, що виконує перевезення вантажів і пасажирів по водних шляхах, як природних (ріки, озера, моря, океани, протоки), так і штучних (канали, водосховища і т.ін.), поділяється на морський та річковий [15]. Послуги водного транспорту включають в себе перевезення відкритим морем, ріками і каналами та послуги, які надаються морським перевізникам.

Питання права водних перевезень настільки складні й деталізовані, що в цьому підрозділі неможливо буде навіть стисло зупинитись на всіх його аспектах. Зупинимось лише на основних питаннях водних транспортних послуг, і на існуючих практичних регулятивних схем, які були створені:

- у приватному порядку;
- у міжнародних конвенціях або договорах;
- в актах внутрішньодержавного законодавства.

Приділяється чимала увага проблемам, які найбільше впливають на відносини між перевізником і відправником вантажу або обмежують право морських перевізників транспортувати пасажирів та вантажі.

Хоча кожна країна має власне право водних перевезень, в основі такого права в будь-якій країні лежить загальна практика.

Контракти на міжнародні морські перевезення вантажу. У стандартній угоді на морське перевезення вантажів задіяне:

- судно;
- один чи декілька договорів фрахту;
- документи, які підтверджують право власності на вантаж.

Страховання вантажів, перевезених по воді. Таке страхування необхідне при відвантаженні товарів значної вартості.

Укладати договір страхування може покупець чи продавець перевезеного товару. Такий договір може належати:

- тільки до окремого вантажу (одноразова страховка);
- до всіх вантажів, які перевозяться на ризик страхувальника.

Міжнародні угоди й організації з права водного транспорту. Є три основні види міжнародних морських перевізників:

- перевізники в складі міжнародних лінійних конвенцій;
- незалежні перевізники;
- судна "дикого плавання"[21].

За договором страхування одна сторона - страхувальник - зобов'язана виплачувати визначені платежі (страхові премії), а інша сторона - страховик - визначену суму при виникненні страхового випадку.

До страхування вдаються в різних випадках. Страхування необхідне як для товарів, що транспортуються, так і для об'єктів, що нікуди не перевозяться.

Для менеджерів зовнішньоекономічної діяльності найбільш типовими є такі випадки:

- страхування майна;
- транспортне страхування.

Страхування майна. На практиці використовуються типові договори страхування майна. Найбільш відомою типовою формою є форма "Страхування будинку і майна" ("Building and Property Insurance Form", або, скорочено, BPI).

За цією типовою формою страхується будинок, споруди, машини й устаткування, особисте майно, що використовується в підприємницькій діяльності. В договорі на основі форми BPI можна також розширити коло об'єктів страхування і включити в нього:

- майно, придбане після укладання договору;
- майно, що знаходиться в межах помешкань, придбаних після укладання договору;
- майно, що знаходиться поза межами помешкань, використовуваних у підприємницькій діяльності;
- майно, що знаходиться поза будинком, наприклад огорожа, знаки, антени.

Суму відшкодування можна встановити таким чином:

- всі об'єкти, включені в договір (договір часто оформляється у вигляді страхового поліса), страхуються на визначену суму;
- окремі об'єкти, включені в договір, страхуються на визначену суму;
- ризики, що страхуються за договором, перераховуються в договорі. Можна також передбачити в договорі, що страхуванню підлягають "усі ризики", і потім передбачити винятки;
- можна передбачити, що сума відшкодування дорівнює вартості заміни товару (або іншого об'єкта) чи якоїсь частини цієї вартості. Можна

також передбачити, що сума відшкодування дорівнює визначеному відсотку реальної вартості товару (з урахуванням амортизації);

- щодо майна, вартість якого змінюється, можна передбачити, що страхувальник повинен регулярно (як правило, щомісяця) повідомляти страховику про вартість об'єкта. Страхувальник сплачує премії, виходячи із зазначеної вартості.

Страхування непрямих збитків. У зазначених вище прикладах договорів про страхування майна мова йде про збиток, що є прямим результатом страхових подій.

Тим часом існують й інші договори страхування, за якими страхується збиток, що є непрямим результатом певних подій.

Найбільш відомий приклад такого типу страхування - це страхування прибутку від підприємницької діяльності.

Страховик зобов'язується відшкодувати страхувальнику втрату прибутку або фіксованих платежів в результаті понесеного страхувальником збитку. Наприклад, в результаті пожежі магазин був закритий протягом місяця, коли працювали тільки декілька його відділів. Якби не було пожежі, було б отримано більше прибутку. Крім того, власник магазину повинен продовжувати виплачувати заробітну плату, податки і вартість утримання помешкань й устаткування.

До найбільш типових договорів так званого непрямого страхування належать:

- договір про страхування втрат прибутку в результаті знищення підприємства постачальника або головного споживача, що призвело
 - або до зниження замовлень, або недопоставки і, в кінцевому результаті, до закриття страхувальника;
- договір про страхування зайвих витрат, за яким страховик відшкодовує страхувальнику суму, що той змушений сплачувати без будь-якої користі для себе, наприклад орендна плата за приміщення після пожежі;

- договір про страхування втрати орендних платежів. За цим договором страхувальник, що передав помешкання в оренду іншим особам, одержує від страховика відшкодування збитків від втрати можливості стягувати орендну плату в результаті знищення приміщень.

Транспортне страхування. Перші договори страхування перевезеного майна стосувались морських перевезень. Пізніше стали з'являтися договори страхування перевезень сушею, а потім і повітряних. На сьогоднішній день розбіжності в підходах до страхування товарів, що перевозяться різними видами транспорту, у багатьох випадках стерлися. Сучасні договори страхування часто покривають ризики, пов'язані з перевезенням, починаючи з моменту відвантаження товару і до моменту, коли він досягає пункту призначення.

Морське страхування. Існує чотири типових види договору морського страхування:

- страхування судна (транспортного засобу);
- страхування вантажу;
- страхування одержання плати за фрахт власником судна;
- страхування відповідальності товаровідправника або перевізника перед третіми особами.

Страхування судна, як правило, діє тільки в межах географічної території, зазначеної в договорі.

Вантаж звичайно страхується шляхом укладання договору, в якому передбачається, що усі вантажі, що відвантажуються страхувальником, підпадають під його дію. При страхуванні вантажу часто використовується страховий сертифікат на пред'явника, що передається разом із правом власності на вантаж. Володар такого сертифікату автоматично стає страхувальником вантажу і має право одержати відшкодування при випадковій загибелі або ушкодженні вантажу.

Страхування одержання плати за фрахт може здійснюватися двома способами.

Якщо за договором товарівідправник зобов'язаний сплатити перевізнику оговорену суму незалежно від того, чи був товар доставлений, вартість перевезення страхується як частина вартості товару. Якщо ж оплата фрахту поставлена в залежність від безпечної поставки товару, одержання плати за фрахт страхується як частина страховки судна.

На практиці склалося декілька типових умов договорів транспортного страхування.

1. "Running down clause" (RDC). Це застереження передбачає, які саме події є страховим випадком.
2. Застереження про відповідальність перед третіми особами в разі виникнення спору.
3. Застереження "free of particular average". Відповідно до цього застереження страховик не повинен виплачувати страхову суму, якщо тільки не відбудеться хоча б одна з чотирьох подій:
 - судно сяде на мілину;
 - на судні станеться пожежа;
 - судно затоне;
 - станеться зіткнення.

Крім того, за цим застереженням, страховик не повинен виплачувати страхову суму, якщо загальний обсяг збитків не перевищує 10% вартості застрахованого.

4. Застереження про загальну аварію. Зобов'язує страховиків різних об'єктів страхування розділити між собою витрати на відшкодування збитку, нанесеного навмисно при рятуванні судна від повного знищення.
5. Застереження про позови і трудові відносини. Передбачає, що судновласник повинен вжити всіх заходів для того, щоб запобігти завданню шкоди застрахованому майну або іншим інтересам. Наприклад, якщо судно сяде на мілину, судновласник повинен найняти рятувальників, і ці його витрати мають бути відшкодовані страховиком, навіть якщо судно не вдалося врятувати.

6. Застереження про "абандон". Якщо порятунок або відновлення корабля коштує більше, ніж загальна вартість товарів або інших застрахованих об'єктів, страхувальник має право вимагати виплати страхової суми, як при повній загибелі майна. При цьому до страховика переходять усі права на товари або інші об'єкти, що були предметом страхування.

7. Поділ ризику між страховиком і страхувальником. Якщо в договорі передбачено, що страховик зобов'язаний відшкодувати тільки 50% вартості товару, то навіть якщо товару нанесений збиток, але він не загинув, страховик зобов'язаний відшкодувати тільки 50% розміру збитку.

8. Договірні гарантії. У морському страхуванні існує дві форми гарантій:

- пряма гарантія (порука);
- гарантія, що мається на увазі.

До прямих гарантій можна віднести:

- умову, за якою страховик не повинен виплачувати страхову суму, якщо збитків було завдано внаслідок військових дій;
- умову, за якою страховик не повинен виплачувати страхову суму, якщо збитків було завдано внаслідок заворушень, страйків і т. ін.

Три найбільш типових приклади гарантій, що маються на увазі.

1. Застереження про морехідність. Судновласник ручається, що судно є морехідним, тобто:

- судно є придатним до плавання;
- капітан і команда достатньо кваліфіковані;
- наявне устаткування, необхідне для плавання.

(Страховик не повинен виплачувати страхову суму, якщо збитків завдано внаслідок неморехідності.).

2. Застереження про девіацію передбачає, що судно не має права відхилятися від курсу, за винятком тих випадків, коли це необхідно для порятунку життя. Застереження про суднохідність і застереження про девіацію діє завжди, крім тих випадків, коли сторони спеціально передбачили в договорі, що воно до них не застосовується.

3. Застереження про законність. За цим застереженням, якщо за законом прапору судна перевезення є незаконними, договір страхування не має сили. Це застереження діє завжди, і сторони не мають права його виключити. Сухопутне страхування. Хоча в практиці не склалося стандартних форм договорів сухопутного страхування, більшість подібних контрактів схожі. В них, як правило, докладно визначається страховий випадок. До нього найчастіше належить:

- зіткнення;
- сходження з рейок;
- повінь;
- смерч;
- пожежа; - буря;
- удар блискавки.

Страховик звільняється від обов'язку виплачувати страхову суму, якщо збиток було завдано в результаті:

- злочинства;
- страйку;
- цивільного безладу;
- війни;
- втрати ринку;
- затримки відвантаження;
- незаконної торгівлі;
- недоліків тари.

Конвенція- це договір, угода між державами з якого-небудь спеціального питання[4][27].

Для правового регулювання перевезень встановлені необхідні положення та угоди (транспортні конвенції). У них містяться:

- уніфіковані правила, норми та поняття;
- основні вимоги до супровідних документів;
- положення про приймання, перевезення та видачі товарів;

- гарантії збереження товарів;
- умови постачання небезпечних вантажів та наявність у перевізників допуски до їх транспортування;
- відповідні положення щодо процедури претензій в разі невідповідності отриманого товару заявленим вимогам[3].

Міжнародні лінійні конвенції - це організації, які встановлюють єдині тарифи та правила морського перевезення[20]. Вони складаються з перевізників, які працюють на визначеній території, наприклад, конвенція морських перевізників Північної Атлантики (між США і Великобританією). Міжнародні лінійні конвенції, встановлюють два рівні тарифних ставок за послуги:

- звичайний;
- контрактний (нижчий від звичайного).

Контрактні тарифні ставки діють для тих вантажовідправників, що уклали з конвенцією договір, за яким взяли на себе зобов'язання користуватися тільки послугами конвенції на весь термін дії договору.

Незалежні перевізники встановлюють тарифи й умови перевезення самостійно і приймають замовлення від будь-яких вантажовідправників. Як правило, ставки незалежних перевізників на 10% нижчі ставок членів конвенцій перевізників.

Судна "дикого плавання" не дотримуються якихось встановлених ставок. Перевізник, зазвичай, укладає договір фрахту, за яким на судні резервується певна площа під вантаж. Якщо вантажовідправник своєчасно не скасував замовлення, він повинен заплатити за вантаж у будь-якому випадку, навіть якщо перевізник фактично нічого не перевіз. Судна "дикого плавання" перевозять, як правило, насипні, наливні вантажі.

Міждержавні угоди про відповідальність перевізників. Водні перевізники історично були в більш вигідному становищі порівняно з вантажовідправниками., що давало їм можливість "диктувати умови". Як

приклад, вони в договорах із вантажовідправниками встановлювали дуже низький рівень відповідальності або навіть відмовлялися везти товари.

Тому для водних перевезень є важливим аби держави втручались, насамперед у порядок встановлення межі відповідальності перевізників. Аби скоординувати заходи різних держав у цій галузі, були укладені міждержавні угоди.

Розглянемо ці конвенції. Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент (Гаазькі правила) 1924 р. встановлює єдині правила про коносамент. Межі відповідальності перевізника визначаються цими правилами.

Інші угоди про водні перевезення. Існує ще цілий ряд міжнародних багатосторонніх і двосторонніх угод із питань водних транспортних послуг:

- Митна конвенція 1972 року. Йдеться про міжнародні правила, які запобігають зіткненням на морі;[12]
- Міжнародна конвенція 1972 року- про контейнери;
- Митна конвенція 1972 р. про контейнери;[13]
- Конвенція 1972 р. про запобігання забруднення моря шляхом скидання відходів й інших матеріалів;[33]
- Конвенція ООН 1974 р. про правила поведінки для лінійних конвенцій;
- Конвенція ООН 1969 р. про тоннажні виміри на кораблях;
- Міжнародна конвенція про обмеження відповідальності власників морських суден[37];
- Конвенція ООН 1982 р. про морське право[32];
- Міжнародна конвенція 1978 р. про стандарти навчання, сертифікації і нагляд за особами, які працюють на судах.[35]

Автомобільний і залізничний транспорт. Для міжнародних залізничних та автомобільних перевезень існує найменша кількість міжнародних угод. Оскільки, дорожні перевезення не викликали таких гострих питань про відповідальність, як водні. Причинами тому є те, що в основному

вантажовідправникам належали автомобілі, також, при дорожніх перевезеннях ризик нещасних випадків менший, ніж при морських. Остання причина- це те, що при нещасних випадках при дорожніх перевезеннях не призводять до таких великих матеріальних втрат, як при водних.

Міжнародних угод, в яких містяться правила про залізничні та автомобільні перевезення:

- Конвенцію 1956 р. про контракти міжнародного автомобільного перевезення товарів;
- Конвенцію 1980 р. про контракти міжнародного залізничного перевезення товарів;[34]
- Конвенцію 1980 р. про міжнародні комбіновані перевезення товарів.[24]

Повітряний транспорт. Авіаційний транспорт — один із видів транспорту, що здійснює перевезення пасажирів, пошти і вантажів повітряним шляхом. Включає повітряні судна і необхідну для їх експлуатації інфраструктуру: аеропорти, диспетчерські й технічні служби.[26] Використовують повітряних перевізників виробники устаткування, якщо їм потрібно замінити частини або механізми, що вийшли із ладу, експортери свіжої або мороженої їжі чи іншої продукції, що швидко псується, та виробників, для яких використання повітряного фрахту знижує загальні витрати.

Розширення використання повітряного транспорту було прискорене інноваціями в авіапромисловості. Нові повітряні судна мають велику вантажомісткість, використовують більш ефективно навантажувальне устаткування і можуть доставляти стандартні контейнери і нестандартні вантажі. Технічний рівень аеропортів покращився. Плата за провезення вантажів звичайно здійснюється залежно від ваги, виду товару та одиниці вантажу.

Існують загрози появи перешкод в торгівлі послугами в повітряному перевезенні, окремо можна приділити увагу проблемі каботажних перевезень. Каботажні перевезення- це перевезення між портами, які розташовані в межах

однієї країни. Заборонено іноземним підприємствам здійснювати каботажні перевезення або їх право є обмежене.

Інші труднощі, які можуть виникнути:

- відповідальність перевізника за збитки, завдані вантажовідправнику;
- реєстрація судна і його "національна приналежність";
- погодження маршрутів міжнародного транспортування авіакомпаній різних країн;
- безпека польотів.

Є безліч міжнародних договорів, які слугують ліквідації перешкод у торгівлі міжнародними послугами. Серед угод про повітряні перевезення варто згадати:

- Варшавську конвенцію 1929 року про уніфікацію певних правил, які відносяться до міжнародних повітряних перевезень.
- Чиказьку конвенцію 1944 року. Вона означає, що регулярне перевезення повітряним транспортом в іншу країну не може бути без спеціального дозволу тієї країни;
- Токійську конвенцію 1963 року про злочини і деякі інші дії на борту повітряного судна;
- Монреальську конвенцію 1971 року в якій йдеться про припинення незаконних дій, які були спрямовані проти безпеки цивільної авіації;[36]
- Гаазьку конвенцію 1971 року в якій йдеться про припинення незаконного захоплення повітряних суден;
- двосторонні міжнародні договори про повітряне обслуговування.

1.2.3. Митне оформлення доставки перевезень

Як вже зазначалося вище, завдяки мито країни збільшують свої бюджети. Розмитнення, або митне очищення товару — це процедура оформлення та оцінки вантажу при переміщенні через кордон, оплата всіх мит, податків та зборів [11]. Покупець або продавець повинні сплатити необхідні збори, а також виконати всі адміністративні дії, які пов'язані з розмитненням товару.

Для того, щоб вантаж без проблем перетнув кордони, потрібно правильно підготувати документи і заповнити митні декларації. Цей процес можна поділити на 3 етапи:

1. Підготовка дозвільної документації, контрактів, сертифікатів якості продукції.
2. Перетин кордону.
3. Заповнення декларацій та сплата митних зборів. [9]

1.2.4. Вибір правової бази та підготовка супровідної документації для міжнародних перевезень

Залежно від обраного виду транспорту визначається правова база для перевезення.

- Авіаперевезення регулюються правилами Варшавського договору 1929 року.
- Перевезення морським транспортом засновані на величезній кількості правових джерел. Основні з них - це Гаазькі правила 1924 року, Правила Вісбі від 1968 року та Гамбурзькі правила ООН 1978 року.
- Перевезення автотранспортом регулюється Женевською конвенцією 1956 року. Мають особливості нестандартні вантажі, для їх перевезення потрібні окремі дозволи. Основний документ для цих перевезень — це договір міжнародного перевезення, його умови не повинні суперечити існуючим транспортним статутам.

Для здійснення міжнародних перевезень, потрібно дотримуватись певних вимог, які діють у країнах ЄС. Правила перевезення вантажів у Європі на вантажному автомобілі передбачають наявність у водія пакету супровідної документації:

- Документи, в яких підтверджується право на керування транспортом (техпаспорт, посвідчення водія).
- Товарно-транспортна накладна за формою CMR. Заповнюється за зразком відправником вантажу, представленим співробітниками транспортної компанії, підтверджує факт наявності договору на

транспортування вантажу. За документом зазначається відповідальність сторін – перевізника, отримувача та відправника,

- Документ митного транзиту TIR. Це супровідний, обов'язковий документ, що дозволяє безперешкодно перетинати кордони інших держав, доставляючи вантаж.
- Дозвіл ЕКМТ, який на певний час дозволяє перебувати та проїжджати на території країни учасниці.
- Бортовий журнал.
- Екологічний сертифікат, який зроблений за стандартом Євро-3, Євро-4, Євро-5.
- Документ страхування CMR – це вид страхування відповідальності для перевізників за міжнародними напрямками.
- декларація Т-1. Документ, який необхідний для безперешкодного транзитного переміщення територією країн ЄС.
- декларація ЕХ-1. Документ, який необхідний для правомірного експорту вантажу за кордон.
- Супровідні документи для вантажу (пакувальний лист, рахунок-фактура, сертифікат, в якому пояснюється походження товару).

Особливості автомобільних вантажоперевезень у Європі обумовлені типом вантажу, який перевозиться. Якщо перевозяться небезпечні речовини, у водія повинні бути спеціальні дозволи, які засвідчують про професійну підготовку та наявність кваліфікації. Для правомірного транспортування небезпечних речовин потрібно мати свідоцтво ADR у рамках чинної угоди ДОПНГ[18].

Європа є одним із пріоритетних напрямків для міжнародних перевезень вантажу для транспортно-логістичних компаній України. Можливість швидкої доставки товарів у будь-яке місце в Європейському Союзі, асоціюється з комерційною вигодою та стабільним розвитком виробничого чи торговельного підприємства. Знаючи особливості транспорту, можна без

проблем займатися вантажоперевезенням. Основні види вантажних перевезень виконуються повітряним, автомобільним, морським транспортом.

Повітряні вантажоперевезення в Європі. Доставка вантажу у Європейський Союз таким видом транспорту робиться найшвидше. Це оптимальний варіант, при необхідності терміново доставити вантаж, тобто, речі, які швидко псуються. Замовлення виконується протягом 1-5 днів. Щодо недоліку, то це його вартість, яка позначається на кінцевій ціні товарів, що перевозяться.

Найбільші морські порти в Україні розташовані в Одесі, Маріуполі, Миколаєві, Чорноморську, Южному. Основні європейські напрямки – порти Гамбург, Роттердам, Вільнюс, Антверпен, Гданськ, Бремерхафен та Гдиня. До переваги такого транспортування включають низьку вартість, можливість доставляти однією партією велику кількість вантажу (за обсягом, вагою). Терміни доставки товарів варіюються у діапазоні 7-25 днів.

Порядок автомобільних вантажоперевезення в Європі

Автомобільні вантажні перевезення в Європі є найбільш популярним і затребуваним способом доставки товарів у пункт призначення. Головною перевагою вважається можливість доставити вантаж у форматі від дверей до дверей, чому сприяє розгалужена мережа дорожнього сполучення. Оптимальний маршрут та режим руху розробляється для кожної вантажівки або автопоїзда індивідуально, що дозволяє вибирати обґрунтовані, економічно вигідні рішення.

Аби здійснювати міжнародні рейси, компанія-перевізник повинна отримати необхідну ліценцію. Вона дає право транспортним засобам з товаром переміщуватися територією країн Європейського Союзу в рамках транзитного перетину або двосторонніх перевезень.

Ліцензія — це документ державного зразка, який засвідчує право ліцензіата на проведення зазначеного в ліцензії виду господарської діяльності протягом певного терміну за умови дотримання ліцензійних умов (ст. 1 «Про ліцензування певних видів господарської діяльності»)[2][30].

У документі написані правила доступу на ринок міжнародних вантажоперевезень. Ліцензія діє до 10 років. Ліцензія – обов'язковий документ, наявність якого контролюють представники компетентних органів. Якщо перевезення в Європі виконуються без цих документів, компанії-перевізнику загрожує великий штраф, розмір якого досягає 15 тис. євро.

Правила перевезення товарів на території Європи зазнали змін у минулому 2022 році. Пакет мобільності є актуальний для водіїв та компаній-перевізників, що працюють у країнах ЄС. Пакет мобільності – це правила, які застосовуватимуться до перевізників з усіх країн Європейського Союзу[31]. Оновлений Пакет мобільності:

- Повідомлення через спеціальну інформаційну систему ІМІ про делегування повноважень водію.
- Контролює оплату праці водія відповідно до тарифів, що діють на території країни, в якій він перебуває та надає послуги.
- Реєстрація фактів перетину кордону за допомогою цифрового тахографа, що встановлюється на борту транспортного засобу.
- Інтервал між каботажними перевезеннями (не більше однієї країни) – щонайменше 4 днів.

Компанії-перевізники України та водії, що працюють у них, зараз орієнтуються на вимоги АЕТР – Європейської угоди, що регламентує порядок роботи екіпажів вантажівок, що здійснюють міжнародні рейси. Передбачається, що у найближчому майбутньому виконання принаймні низки пунктів Пакету мобільності стане обов'язковим для перевізників третіх країн, які не входять до складу ЄС.

Для того, щоб реалізовувати перевезення Європою, є необхідним обладнати автомобіль системою контролю та обмеження швидкості. У систему входять камери, які зчитують знаки дорожнього руху, що приводить у дію блок сповіщення водія про необхідність зменшити швидкість. Сповіщення водія відбувається в візуальному та звуковому режимі, тобто, система подає

звуковий сигнал, одночасно на панелі приладів відображається відповідний значок[17].

Розділ 1.3. Стан ринку міжнародних транспортних вантажних перевезень

Транспортний комплекс, який складає сильну конкуренцію є важливою складовою розвитку економіки кожної країни та є основною складовою її інтеграції у світовому господарстві. Україна з 2014 р. зустрілася з такими труднощами, як війна та стикнулася з її наслідками, такі як: анексування АР Криму, втрата контролю над частинами територій промислових районів, що погано вплинуло на національну економіку, також, на кількісні показники виробничої інфраструктури країни, стабільності та й якості її функціонування. Впали показники, які за останні два десятиріччя майже не зазнавали змін: протяжність доріг для автомобільного транспорту загального користування скоротилася на 6,3 тис. км — до 163,2 тис., в ситуації у залізниці то на 630 км, кількість торговельних портів впала з 18 до 13. Впало ВВП, відповідно відбувся спад у сільському господарстві, промисловості, знизилася заробітна плати, мобільності населення, і як результат, це спричинило падіння попиту на перевезення пасажирів повністю всіх видів транспорту. Майже усіма видами транспорту скоротилися перевезення вантажу: найбільше постраждало на ринку автомобільних та залізничних перевезень.

Через пару років, після різкого падіння, ситуація ніби стабілізувалася і, починаючи з 2016 року, зростало ВВП, що вплинуло позитивно і на транспортну галузь. Протягом останніх років на транспорт, поштову та кур'єрську діяльність, складське господарство припадало більш як 6% валового внутрішнього продукту і близько 6% загальної кількості зайнятого населення.

Тепер розглянемо обсяг вантажних перевезень 2012-2019 рр.

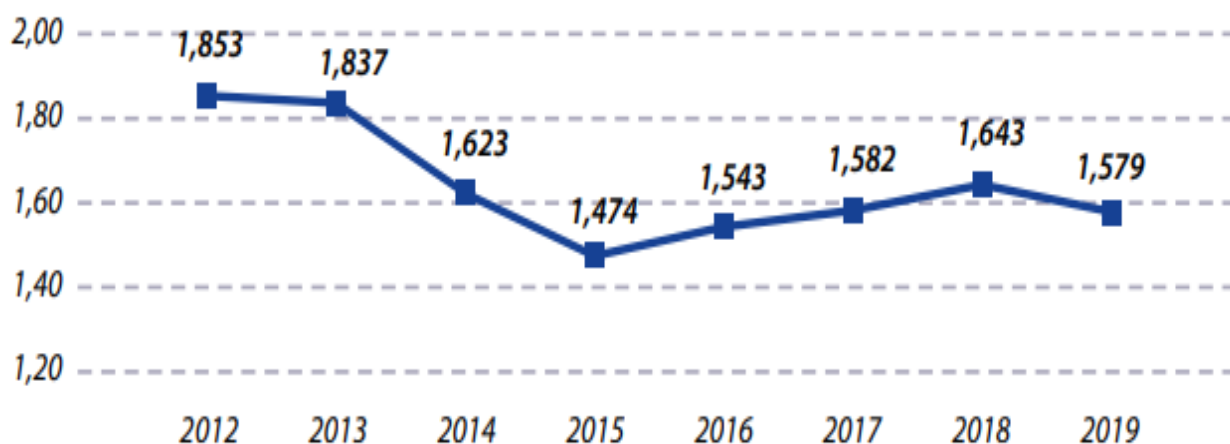


Рис. 1.1. - обсяг вантажних перевезень 2012-2019 рр.[25]

Тепер розглянемо частки видів транспорту у загальному вантажообігу за 2021 рік.



Рис.1.2. Частки видів транспорту у загальному вантажообігу за 2021 рік.

На цьому графіку можна побачити що, залізничний вид транспортування за 2021 рік займає перше місце за часткою, порівняно з іншими – 62,35%.

Потім за ним йде трубопровідний- 20,46%. Автомобільний вид транспорту займає третє місце -16,5 %. Найменшу частку мають водний та авіаційний види транспортування- 1,02 та 0,1. Майже з таким же ж відсотком був 2020 рік. (Показники за 2020- 2021 рр. дивитися на рисунок 3 та рисунок 4 у додатках).

Я обрала саме автомобільний транспорт для детальнішого дослідження, оскільки він вважається одним із найрентабельніших та ефективних переміщень вантажів і пасажирів у близькому сполученні порівняно з іншими видами транспорту. Вантажний автомобіль – автотранспортний засіб, який за своєю конструкцією та обладнанням призначений для перевезення вантажів[5].

Оскільки автомобільні перевезення є більш затребувані, то ми розглянемо їх.

Основні переваги вантажних перевезень вантажівками це:

Менша кількість обмежень: порівняно з іншими видами транспорту, особливо повітряним транспортом, набагато менше обмежень для вантажних перевезень, зокрема важких або небезпечних матеріалів. Вантажівки легше відстежувати, ніж інші види транспорту, завдяки вбудованим навігаційним системам.

Витрати менші, ніж морські та повітряні перевезення: вантажні перевезення вважаються дешевшими порівняно з морськими та повітряними перевезеннями, оскільки супутні витрати, такі як та технічне обслуговування вантажівок та пальне є набагато меншими.

Більша доступність: автомобільний транспорт дуже доступний. Більшість компаній мають легкий доступ до великої системи автомобільних доріг, тоді як не кожна компанія має доступ до залізниць, аеропортів або кораблів для інших видів транспорту.

Більше можливостей: з вантажними перевезеннями у вас є безмежні можливості. Є багато різних спеціалізованих автотранспортних компаній, які можуть перевозити швидкопсувні, небезпечні або великогабаритні вантажі.

Залежно від транспортної компанії, ви також можете вибрати такі речі, як посилка, повна вантажівка або доставка менш ніж вантажівкою.

Дозволяє здійснювати доставку «від дверей до дверей». Це крута перевага, яка пов'язана з вантажними перевезеннями, адже є можливість доставляти продукт безпосередньо до входних дверей споживача. Незважаючи на те, що доставка «останньої милі» не завжди доступна через тип і розмір товару або кінцевий пункт призначення, можливість доставки «від дверей до дверей» є причиною того, чому багато компаній обирають вантажні перевезення замість інших методів.

Але є важливі фактори, на які потрібно звернути увагу:

Час: перевезення таким способом може відбуватися довше, і воно більш чутливе до затримок. Середня вантажівка проїжджає приблизно від 50 до 60 миль на годину на головних дорогах. Можуть вплинути й інші фактори, такі як: погана погода, перекриття доріг, інтенсивний рух.

Контроль: ви не маєте достатнього контролю над тим, як обробляються ваші продукти. Дорожні перевезення можуть бути важкими для деяких відправлень, і деякі компанії можуть неправильно поводитися з вашим продуктом, тому важливо працювати з надійною логістичною компанією.

Висновки до 1 розділу.

Отже, міжнародний транспорт або міжнародне сполучення – це перевезення вантажів або пасажирів між кількома країнами, що характеризується вимушеним перетином кордонів принаймні двох сусідніх країн. Європа є одним із пріоритетних напрямків для міжнародних перевезень вантажу для транспортно-логістичних компаній України. Для здійснення міжнародних перевезень, потрібно дотримуватись певних вимог, які діють у країнах ЄС. Автомобільні вантажні перевезення в Європі є найбільш популярним і затребуваним способом доставки товарів у пункт призначення Після початку війни та анексії АР Криму, Україна стикнулася з проблемами через, що мала були спади різних галузей, заробітних плат і т.д.

2.ФІНАНСОВО-ГОСПОДАРСЬКИЙ СТАН ДІЯЛЬНОСТІ ТОВ «ЛОГІСТИК ПЛЮС УКРАЇНА»

2.1. Організаційно – економічна характеристика підприємства ТОВ «ЛОГІСТИК ПЛЮС УКРАЇНА»

Підприємство ТОВ «ЛОГІСТИК ПЛЮС УКРАЇНА» засноване в 1992 році і починало власну діяльність з дистрибуції та сервісу побутової техніки в Україні, а з 1995 року – це вже дистрибуція товарів FMCG у Києві та Київській області. З 2008 року підприємство змінила власну діяльність на логістичне спрямування, а в 2011 році купили офісний центр в Києві.

Компанія міжнародного значення з логістичними терміналами у великих містах Європи та світу.

Місія підприємства – це зробити роботу своїх клієнтів вигідною, зручною і продуктивною, взявши на себе всі логістичні процеси – від перевезення вантажу до доставки кінцевому споживачеві з проміжним обслуговуванням на складах компанії.

Основними цілями підприємства є:

- сервіс високого рівня;
- будівництво складського комплексу в Києві, класу А і В;
- створення нового революційного підходу в логістиці 21-го століття;
- перевершувати Очікування.

До основних цінностей та переваг компанії відносять:

- чесність і порядність;
- повага;
- відповідальність;
- точність видачі часу заявки;

- висока швидкість збору заявок;
- мінімальна кількість помилок при зберіганні товару;
- мінімальний показник пошкодження вантажу;
- зручність розташування складу, можливість заїзду з Окружної дороги і з Житомирської траси.

Принципи діяльності:

- Доводити почате до кінця;
- Відноситися до партнера так як ми бажаємо, щоб вони ставилися до нас;
- Складне спрощування.

На підприємстві запроваджено системи менеджменту якості відповідно до стандарту ISO 9001:

- дія стандарту ISO 9001 показує стратегічний підхід вищого керівництва компанії до систем управління;
- підвищення продуктивності та ефективності робочих процесів і більш успішне управління бізнес-ризиками;
- ISO 9001 допомагає швидше виявляти слабкі місця в командній роботі та, через усунення їх, підвищує ефективність організації роботи;
- сертифікація спрощує процес оцінки основних показників продуктивності;
- залучення інвестицій та зміцнення репутації;
- впровадження стандарту ISO 9001 демонструє високі стандарти логістичної компанії і принципи постійного поліпшення;
- показує, що підприємство, яке інвестує в сертифікацію ISO 9001 має стабільне зростання і більш високу прибутковість у порівнянні з конкурентами.

Власником та бенефіціаром підприємства є Горецький Валерій Євгенійович (частка якого становить 100%). А керівником організації є Поверін Антон Олександрович.

Основний вид діяльності організації є 52.29 Інша допоміжна діяльність у сфері транспорту. До інших видів діяльності підприємства відносять:

- 82.99 Надання інших допоміжних комерційних послуг, н.в.і.у.
- 82.20 Діяльність телефонних центрів
- 82.11 Надання комбінованих офісних адміністративних послуг
- 81.10 Комплексне обслуговування об'єктів
- 78.30 Інша діяльність із забезпечення трудовими ресурсами
- 53.20 Інша поштова та кур'єрська діяльність
- 77.11 Надання в оренду автомобілів і легкових автотранспортних

засобів

- 77.39 Надання в оренду інших машин, устаткування та товарів, н.в.і.у.
- 77.33 Надання в оренду офісних машин і устаткування, у тому числі

комп'ютерів

- 68.20 Надання в оренду й експлуатацію власного чи орендованого

нерухомого майна

- 82.92 Пакування
- 52.21 Допоміжне обслуговування наземного транспорту
- 52.10 Складське господарство
- 46.90 Неспеціалізована оптова торгівля
- 49.41 Вантажний автомобільний транспорт.

ТОВ «Логістик-Плюс» надає 4 базові послуги:

- складське зберігання;
- експедиційні послуги, послуги центру переупаковки;
- митноброкерське обслуговування.

Для надання даного спектру послуг підприємство має відповідне обладнання та персонал, а також слідкувати за виконанням нормативів при зберіганні та перевезенні продукції. Процес надання такого спектру послуг є доволі складним і потребує налагодженої системи контролю за кожним аспектом діяльності.

Компанія здійснює міжнародні перевезення вантажів автомобільним транспортом, різним обсягом (FTL) або (LTL). Пропонують свої послуги національного транспорту, ціна вантажних перевезень по країні формується в залежності від запиту клієнта.

Для більш вигідного транспортування, рекомендується замовляти місце в консолідованих вантажах "Логістик-Плюс":

- мають гарну репутацію;
- є в наявності надійний транспорт;
- страхують вантаж;
- гарантують збереження вантажу;
- мають побудовані логістичні маршрути у всіх напрямках;
- мають в наявності професійних водіїв зі стажем.

Для надання складських послуг підприємство має складські приміщення:

- 15 000 м²,
- площа офісу – 800 м² (з можливістю розширення).

В них спеціалізована зона для зберігання коштовних товарів, склад - холодильник для зберігання продуктів харчування площею 288 квадратних метрів та з температурним режимом від +8 до +12 градусів.

В наявності 20 тисяч палетомісць для стелажного зберігання, навантаження на підлогу- 5000 кг/ м², Висота стелі складу – 12м, Сітка колон -12м х 24, кількість рамп- 13 докових воріт, стелажна система зберігання -це фронтальні стелажі, 6 рівнів стандартних палет 1,2 х 0,8 х 1,75 у зоні зберігання.

Поличні стелажі які зроблені для зберігання дрібних товарів розміром 0,6 х 0,5 х 1,35, бетонна підлога з пилевологозахисним покриттям -11.

Складське зберігання

- розвантажувально-навантажувальні роботи і пакування товару;
- зберігання товару відповідно до вимог на постійній основі або тимчасовій;

- підготовка товару до транспортування, його облік;
- утилізація сміття (палет, картону);

До транспортно-експедиційних послуг належать наступні:

- страхування вантажів.
- перевезення товару, який вимагає зберігання певного температурного режиму.

- підготовка належної супровідної документації

До послуг центру переупаковки відносять:

- інвентаризація, сортування, комплектація, упакування, маркування;
- послуги co-packing.

митно-брокерське обслуговування

- митний брокередж (реєстрація вантажу в митних органах)
- проходження вантажу процесу сертифікації;
- підготовка необхідних документів для розмитнення товару та перетину кордону.

2.2. Фінансовий аналіз діяльності підприємства

ТОВ «ЛОГІСТИК ПЛЮС УКРАЇНА» утворився нещодавно, тому й доходи відповідні, але вони дуже швидко зміцніли та збільшили свій дохід за даними 2022 року аж до 77 мільйонів. Попри те, що почалася війна, вони лише вирости у доході. На рисунку можна побачити дані за 2020-2022 рр. У 2020 році дохід, чистий прибуток і зобов'язання дорівнювали нулю лише в активах була певна сума, яка дорівнює 401 000 грн.. В 2021 році ситуація дещо змінилася, але не покращилася, навіть навпаки, зросли зобов'язання, чистий прибуток пішов в мінус на півмільйона, хоч і активи збільшилися до 3 382 000 грн.. вже на 2022 рік покращилися фінанси, активи зросли до 12 мільйонів, чистий прибуток зріс до майже 3,5 мільйонів і дохід нарешті сягнув 77

мільйонів грн, хоч і не обійшлося без боргів, на суму 8,6 мільйонів.

	2022	2021	2020
Дохід	70 355 700 грн	0 грн	0 грн
Чистий прибуток	3 332 900 грн	-549 800 грн	0 грн
Активи	12 387 000 грн	3 382 000 грн	401 000 грн
Зобов'язання	8 603 900 грн	3 930 800 грн	0 грн

Рис. 2.1. Фінансова звітність ТОВ «ЛОГІСТИК ПЛЮС УКРАЇНА»

В останні роки український ринок вантажоперевезень переживає активний ріст, який обмежується лише можливостями транспортної інфраструктури. Незважаючи на всі складності, у 2014 році ринок продовжував розвиватися, при цьому попит на послуги транспортних компаній і служб доставки в багатьох регіонах випереджав пропозицію.

Така компанія як і інші, зараз є дуже потрібним, адже перевезення є необхідними зараз. Стільки товарів та різна продукція потребується та замовляється щоденно у великій кількості. Ця компанія є затребуваною, вони вже встигли проявити себе, мають непогану клієнтську базу.

Сама компанія «ЛОГІСТИК ПЛЮС» на ринку з 2008 року, тому має вже своїх клієнтів, досвід, та цілі.

Для аналізу майнового стану підприємства розраховуються коефіцієнти зносу, оновлення та вибуття основних засобів, табл. 2.1.

Таблиця 2.1

Аналіз майнового стану ТОВ «Логістик-Плюс» за 2020-2022 рр.

Показник	2020	2021	2022
Знос	0	0,1	0,3
Оновлення	-112	246	-0,14
Вибуття	0	0	0

Складено автором на основі фінансової звітності

Показник коефіцієнту зносу є досить низьким і не перевищує 0,3, з кожним роком росте, при чому з 2021 року зріс на 0,2, що дозволяє зробити висновок про ефективність користування основних засобів підприємства. Коефіцієнт оновлення має негативну тенденцію, підприємство найвищим він був в 2021 році і становив 0,246, в цілому ТОВ «Логістик-Плюс» провело технічне переоснащення в 2017 році і використовує нові технології як в офісному приміщенні так і в складському.

Розділ 2.3. Переваги та конкурентоспроможність компанії

Не дивлячись на ситуацію в країні, компанія лише розвивається та вдосконалюється. Розглянемо їхні переваги. До переваг відносять технології, які використовує ТОВ «Логістик-Плюс» та взаємовідносини з клієнтами. Технології, які використовує компанія. Вони використовують систему WMS – Mantis Logistic Vision [29]. Використання сучасної системи обліку складом WMS Logistic Vision. Наявна можливість проведення повної автоматизації управління складським приміщенням. WMS система дає гарантію проведення обліку товару що надійшов чи зберігається, асортиментної лінійки, терміну придатності продукції і т.д.

Ключові критерії з точки зору клієнтів- це досвідченість роботи на ринку, гарантія якості надання послуг.

Досвід в даній сфері. ТОВ «Логістик-Плюс» виступає як 3 PL оператор 14 років і вже має репутацію лідера на ринку.

Взаємовідносини з клієнтами. «Логістик-Плюс» тримає високий рівень партнерських відносин з споживачами, та знаходиться з ними в процесі постійної комунікації.

Їхні партнери: «FERRERO», «SONY», «CAMPARI», «ARTWINERY»,

«ELTON», «ROUST», «UNILEVER», «AlliancePACK» та інші.

Це достатньо популярні виробники.

Розглянемо більш детально їхні сильні та слабкі сторони, а також, можливості та ризики для них. Зробимо це на основі SWOT- аналізу для ТОВ «Логістик-Плюс».

SWOT-аналіз діяльності ТОВ «Логістик-Плюс»

S

- Якісний сервіс партнерам.
- Команда складається лише з висококваліфікованих фахівців.
- Надання не лише послуги експедиції, але всього спектру логістичних послуг.
- Наявність сучасного обладнання, тобто підвищення ефективності надання послуг та можливість складування та перевезення різних товарів.
- Ефективна організаційна структура, яка дозволяє вибудувати систему якісного обміну інформацією.

W

- Відсутність додаткової мотивації працівників та можливості їх росту. (перепідготовка, додаткові курси, стажування).

O

- Прихильності клієнтів вже обраному логістичному оператору.
- Високоефективна система комунікації з клієнтами.
- Зростання кількості іноземних підприємств, які намагаються вийти на український ринок, а отже, збільшення кількості потенційних клієнтів.
- Підприємство несе відповідальність за певні порушення при виконанні послуг, а отже має високий ступінь довіри серед споживачів.

T

- Темп інфляції, рівень податкових ставок.
- Повномасштабне вторгнення на територію України.
- Високий рівень конкуренції на ринку.

Отже, ТОВ «Логістик-Плюс» має багато сильних сторін, які дозволяють реалізувати можливості зовнішнього середовища, нівелюючи при цьому загрози та слабкі сторони.

Висновки до 2 розділу.

ТОВ «ЛОГІСТИК ПЛЮС УКРАЇНА», достатньо популярна логістична компанія. Вона займається перевезеннями як на національному рівні так і на міжнародному. Вона вже затвердила себе як надійний постачальник. На ринку вже певний час, і з роками лише зміцнює свої позиції. Використання сучасної системи обліку складом WMS Logistic Vision. Компанія має достатньо сильних сторін та в достатній кількості можливостей для розвитку в подальшому.

Для надання послуг підприємство має відповідне обладнання та персонал, а також слідкує за виконанням нормативів при зберіганні та перевезенні продукції. Процес надання такого спектру послуг є доволі складним і потребує налагодженої системи контролю за кожним аспектом діяльності.

Компанія здійснює міжнародні перевезення вантажів автомобільним транспортом, різним обсягом (FTL) або (LTL). Пропонують свої послуги національного транспорту, ціна вантажних перевезень по країні формується вже в залежності від запиту клієнта.

РОЗДІЛ 3. ПРОБЛЕМАТИКА ТА ПРОПОЗИЦІЇ ЩОДО РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Розділ 3.1 Ризики при перевезенні вантажу

Для України, як і для будь-якої країни підвищення ролі транспорту, який забезпечує життєдіяльність населення, функціонування і розвиток економіки держави, збереження її обороноздатності, можливість досягнення зовнішньоекономічних цілей країни [9].

Автомобільний транспорт відіграє провідну роль в економіці країни, оскільки вирізняється високою маневреністю і достатньою швидкістю доставки вантажів.

Але розвиток транспортних перевезень гальмується з різних причин такі як: нестача сучасних вантажних автомобілів, напівпричепів та причепів, придатних для експлуатації у Західній Європі за екологічними та технічними та стандартами. Міжнародні автомобільні перевезення мають низку суттєвих особливостей щодо організації міжнародних автомобільних сполучень, забезпечення безпеки перевезень, отримання дозволу на перетин державних кордонів, надання технічної допомоги іноземним автотранспортним засобам, встановлення правових гарантій відшкодування збитків у випадках заподіяння громадянам та юридичним особам шкоди на території іноземної держави.

Міжнародні автомобільні перевезення характеризуються як :

- можливість забезпечити належну та швидку доставку вантажів до пунктів призначення;
- ритмічність перевезення вантажів та залежність від дорожньої мережі;

- доставка вантажів до отримувача може здійснюватися без перевантаження та велика мобільність перевезень;
- висока ефективність за перевезення вантажу на недалеку відстань.

До основних проблем міжнародних автомобільних перевезень можна віднести:

- низька кваліфікація водіїв та іншого персоналу.
- безпека перевезень та безпека транспорту;
- високі витрати — вантажні перевезення сильно залежать від викопних палив, значна частина яких імпортується;
- забрудненість навколишнього середовища (зміни клімату та збільшення викидів забруднюючих речовин та шуму);
- затори негативно впливають на час транспортування та збільшують споживання палива;
- аварійність;
- незадовільний стан дорожнього комплексу;
- технічний стан автомобілів;

Належить виокремити вплив на перевезення вантажів автотранспортом, підвищення рівня мінімальної заробітної плати, значне здорожчання паливно-мастильних матеріалів та істотне зростання вартості інших матеріальних ресурсів, які впливають на формування собівартості перевезень. Проблеми автомобільних перевезень вирішуються у різних міжнародних транспортних організаціях. Для розвитку міжнародних автомобільних перевезень найбільшого значення має робота Комітету з внутрішнього транспорту Європейської економічної комісії Організації Об'єднаних Націй, Європейської Конференції міністрів транспорту, Міжнародної Федерації експедиторських асоціацій, Міжнародного Союзу автомобільного транспорту, Міжнародного Союзу автомобільного транспорту Координаційної транспортної Народи Міністрів транспорту країн-учасниць СНД .

Причини спаду на ринку вантажних перевезень:

- рух традиційними транспортними потоками обмежено;
- унеможливлення експортних поставок для стабілізації курсу;
- системні для ринку перевезень підприємства не працювали
- низька доступність та висока вартість палива
- явна нестача транспортних засобів для переорієнтації потоків

Компанія Pro-Consulting, досліджуючи ринок, спостерігала зниження обсягів перевезень автомобільним транспортом на 22%, майже на половину – залізницею і більш ніж на 85% морським транспортом за період від березня до серпня, до початку дії Зернової угоди.

З іншої сторони, за цей час хоча б частково були налагоджені альтернативні шляхи постачання для багатьох компаній. Як альтернативу стали використовувати основні порти сусідніх країн: Гданськ (Польща), Констанцію (Румунія), Варну (Болгарія). Це дозволило відновити логістичні шляхи, але із більшими затратами. Також спостерігалось суттєве зниження попиту у сегменті споживчих товарів, це пояснюється міграцією мільйонів українців за кордон, ще й значна частина населення залишилася на окупованих територіях.

Авіаційний транспорт після вторгнення РФ припинив роботу, а морські порти були зайняті ворогом або заблоковані й стали дуже небезпечними місцями для роботи. Річковий транспорт, який сприймався в Україні як найбільш динамічний розвиваючий сектор транспортної логістики, також здебільшого зупинився. [40]

Через війну та скорочення виробництва обсяги експортних перевезень дуже знизилися.

Довелося робити переорієнтацію на портову інфраструктуру європейських країн.

Основні перевезення здійснювалися завдяки морським перевезенням, але через блокаду моря військовим флотом Росії, металургія та гірничо-будівні компанії України постраждали від цього.

В довоєнні часи частка експорту сталі та чавуну становила – 80 %, а залізної руди – 60%.

Українські експортери ГМК спрямували вантажопотоки до морських портів ЄС: до Болгарії (Бургас), Румунії (Констанца), Хорватії (Рієки, Плочі), Польщі (Гдині, Гданська, Щецина-Свіноуйсьце), Німеччини (Гамбурга, Бремерхафена), а також Нідерландів (Роттердам).

У перші декілька місяців війни більшість товарів з України потрапила у найближчі країни, які мають виходи до морської навігації, бо це були найкоротші та найдешевші маршрути.

Польські порти Гданськ, Щецин, Гдиня та румунський порт Констанца були найбільш завантажені українськими товарами в минулому році з одеського порту.

Від блокади морських портів сума збитків становить \$420 млн на місяць. Україна щомісяця не може виробляти та експортувати 1,3 млн т залізної руди, 192 тис. т напівфабрикатів, 151 тис. т чавуну та 218 тис. т готової металопродукції.

Портові проблеми

Румунський порт являється основним морських портом для українського експорту сталі та чавуну. Нашу продукцію привозять до Констанци залізничним та автомобільним транспортом, а також баржами з українських дунайських портів Ізмаїл та Рені. З травня 2022 року почався експорт залізної руди через Констанцу. За період з 24 лютого по 5 жовтня 2022 року за даними порту, річкові та морські перевезення через Констанцу залізної руди та різних видів продукції ГМК становили 1,3 млн т.

З іншого сторони, у 2022 році «Сентравіс» відмовився від використання Констанци по причині занадто високої завантаженості та постійного перенесення завантаження/вивантаження контейнерів компанії. Також через цей порт логістика

ускладнюється через проблеми із залізничною інфраструктурою та літньо-осінній низький рівень води на Дунаї, що перешкоджає баржам прийняти повне завантаження.

Компанія «Фортекс» взяла до уваги порти Туреччини та Румунії, коли на початку 2022 року стало зрозуміло, що в Одесу не можна везти вантаж, але згодом ці варіанти відпали через те, що на їхніх портах були великі черги, також складнощі з вивезенням металу автотранспортом та відсутність доступу до залізниць у Туреччині, а в Констанці була висока завантаженість, хоч вантаж міг простояти більше місяця, але це лишні витрати. Усе ж таки вирішили переправляти ті судна, які йдуть з Індії та Китаю на Гданськ та Гдиню, а одне судно, що було в Чорному морі, розвантажили в Констанці.

Залізничні проблеми

До основних інфраструктурних проблем для українського експорту у 2022 році можна віднести такі:

- дефіцит вагонів у європейських залізничних перевізників;
- пропускна спроможність прикордонних переходів та окремих ділянок залізниць Європи є обмеженою. Основною проблемою є в різній ширині залізничної колії в Європі та Україні та необхідність переставляти візки вагонів;
- початкова відсутність інтеграції між залізничними структурами України та сусідніх країн;
- відсутність достатнього обсягу перевантажувальних потужностей на кордоні;
- дублювання процедур контролю в Україні та країнах Європи.

Автомобільне транспортування виробів із чорних металів широко не використовувався до повномасштабної війни. Однак в умовах обмежень поставок продукції ГМК залізницею та морем компанії галузі частково переключилися на експорт продукції автотранспортом. Загальний експорт автотранспортом 2022 року зріс на 32,4% р./р. – до 12 млн т.

Для експорту переважно використовуються такі пункти пропуску: Шегині – Медика (Польща), Ягодин – Дорогуськ (Польща), Краковець – Корхова (Польща), Рава-Руска – Гребенне (Польща), Чоп (Тиса) – Захон (Угорщина), Ужгород – Вишне Німецьке (Словаччина). Більшість вантажів проходить через Польщу через те, що ця країна є транзитним пунктом для доставки до більшості країн північної та західної Європи.

Війна змусила повністю перебудувати логістику експорту (станом на листопад 2022 року):

- середня відстань до порту відправки для українських експортерів збільшилась у 5 разів;
- вартість доставки української металургійної продукції до порту призначення збільшилась у середньому у 3-4 рази;
- українська метпродукція доставляється європейським покупцям в середньому за 18 днів залізницею.

Усі можливості збільшити виробництво та експорт продукції чорної металургії для України пов'язані з доступом до портів. Навіть під час війни 60% металургійної продукції з України доставляється кінцевим споживачам через морський транспорт. Тому зростання завантаження та виробництва українських металургійних підприємств, зростання експорту можливі тільки при розблокуванні українських чорноморських портів.[41]

За час повномасштабного вторгнення Росії сума задокументованих збитків, завданих транспортній інфраструктурі України становить 35–40 млрд доларів. В результаті бойових дій, зруйновано або пошкоджено 311 мостів і мостових переправ, 24,8 тис. км доріг. Хоча, при цьому на деокупованих територіях відновлено уже проїзд 49 штучними спорудами на автодорогах державного значення. За даними Національної ради з відновлення України від наслідків війни за перші 3 місяці воєнних дій зруйновано або суттєво пошкоджено 6,3 тис. км залізничної мережі, припинено функціонування 21 залізничного вокзалу зруйновано 41 залізничний міст. Крім того, закрились усі

залізничні переходи до Білорусі та Росії, які були ключовими постачальниками палива та покупцями ряду товарів в Україні. У країнах Європейського Союзу лише від 15% до 35% вантажів транспортуються залізницею, тоді як в Україні цей показник становить близько 65%.

Основні складнощі під час перетину кордону. Недостатньо перевантажувальних комплексів. В нашій країні більш габаритні вагони, колії ширші. Отже, їх потрібно або адаптувати або перевантажувати у підходящі вагони товар. До того ж залізницю використовують не тільки для вантажу, а ще здійснюються пасажирські перевезення.

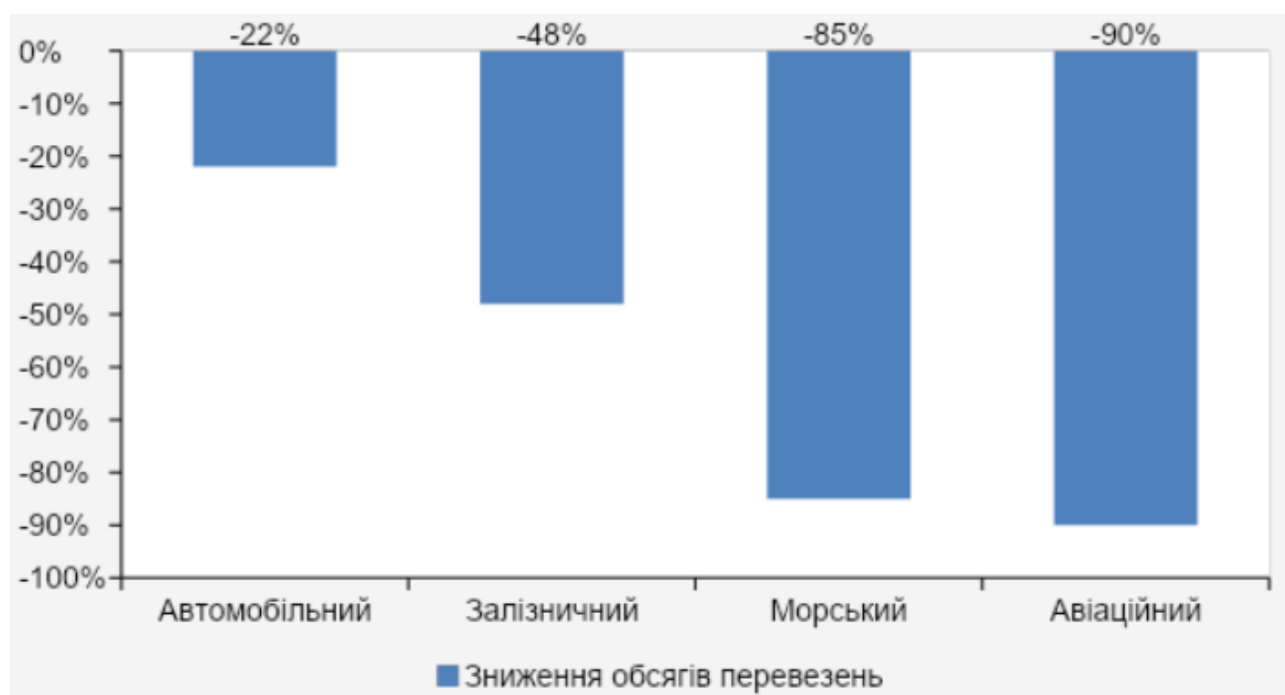


Рис.3.1 Зниження обсягів перевезень [23]

Структура перевезень експорту залізницею у 2022 році, як і в попередній рік, спеціалізувалась на перевезенні руд, металів, зернових вантажів. Після повномасштабного вторгнення саме залізницею здійснювалось евакуація зерна, сільськогосподарських культур, різних видів металів із зон окупації та активних бойових дій на територію західних областей чи за кордон, також частково відбулося збільшення перевезень палива та гуманітарної допомоги. Протягом 2023 року очікується відновлення перевезень. Існує ймовірність того, що обсяги перевезень автомобільним транспортом будуть

вищими ніж у 2021 році. Через руйнування підприємств, які були флагманами виробництва, що забезпечувало ринок залізничних перевезень, зокрема серед найбільш знакових є «Азовсталь», а також 20% зерносховищ, що знаходяться на півдні, залізнична логістика – незважаючи на свої переваги – навряд зможе повернутись до довоєнного рівня. Морський транспорт суттєво залежить від виробництва сталі та зернових, тому його відновлення буде відповідати поновленню економічної активності в Україні.[23]

Питання міжнародних транспортних перевезень- одна з найскладніших у міжнародному комерційному праві. Перевізники завжди прагнули максимально обмежити свою відповідальність, а вантажовідправники мають договірні зобов'язання перед своїми покупцями і теж прагнуть зменшити ризик втрати або псування перевезених товарів.

Пандемія коронавірусу завдала шкоди світовій економіці. У Європі з великою кількістю паралізованих заводів і зруйнованим ринком у 2020 році 2021 рік мав стати роком відновлення. Це було так, але лише частково. Однак масштабні плани підтримки економіки та бізнесу, ухвалені урядами, дозволили уникнути хвилі банкрутств, якої побоювалися професіонали та спостерігачі за автомобільним вантажним транспортом.

Дефіцит напівпровідників, різке зростання цін на пальне та нестача водіїв вантажівок, особливо у Великобританії. Все це спричинило підвищення цін на європейські автомобільні вантажні перевезення. Ці фактори мали інфляційний вплив на ціни автомобільного вантажного транспорту в Європі, але з відмінностями між ринками. Певні труднощі стали структурними, наприклад, нестача водіїв.

Через початок вторгнення Росії на територію України, кількість перевезень зменшилася, але після закінчення війни, все буде відновлюватися та набирати нових обертів. Галузь вдосконалюється, і потреба стає на нього все більшою. Адже, щодня доставляють посилки, певна продукція,

обладнання, навіть, транспорт. Технології стають все сучаснішими, і тому логістика буде лише покращуватися.

Щодо співпраці з Китаєм та Америкою, в цьому випадку краще залучити повітряний транспорт.

Компанія «Турбоавіа» є провідним оператором міжнародних вантажоперевезень зі штаб-квартирою в Україні та представництвами в США та Китаї. Компанія стала відомою на міжнародному ринку вантажоперевезень завдяки високій якості послуг, інноваційним технологіям та досвідченим спеціалістам.

Однією з головних тенденцій розвитку міжнародних вантажоперевезень є зростання обсягів перевезення товарів між Україною, США та Китаєм. Це пов'язано зі збільшенням обсягів торгівлі між цими країнами, зокрема, внаслідок підписання вільної торгової угоди між Україною та Китаєм. Хоча, зростання обсягів вантажоперевезень ставить перед компаніями виклики, пов'язані з вибором ефективних логістичних рішень, які б дозволяли зменшити витрати та збільшити швидкість доставки вантажів. [14]

Міжнародне перевезення автомобільними транспортними засобами є одним із найрентабельніших та ефективних переміщень вантажів і пасажирів у близькому сполученні порівняно з використанням інших (залізничних, морських, річкових, повітряних) засобів транспорту.

3.2 Потенційні шляхи розвитку галузі

Для міжнародних перевезень недостатньо втручання тільки однієї держави. Усі держави, причетні до перевезення, повинні втручатися. Якщо заходи втручання будуть різними, це призведе до додаткових ускладнень і проблем стосовно того, право якої країни слід застосовувати. Тому бажано,

щоб правила перевезення різних країн були однаковими. Стимулювати українських транспортних організацій до роботи на міжнародних ринках транспортних послуг необхідно за такими основними напрямками:

- лібералізація економічних умов ведення бізнесу, передусім за рівнем оподаткування українських перевізників на тих сегментах ринку де вони зазнають конкурентного тиску через наявність протекціоністських заходів інших держав або з боку флотів країн відкритої реєстрації;

- створення для вітчизняних міжнародних перевізників не менш сприятливих режимів під час виконання митних і прикордонних процедур;

- створення умов для придбання українськими перевізниками сучасної транспортної техніки, що забезпечує не тільки конкурентоспроможність на міжнародних ринках, а й принципову доступність цих ринків для вітчизняних операторів;

- проведення злагодженої активної транспортної політики у міжнародних організаціях, що регламентують входження у міжнародні ринки транспортних послуг.

У країнах ЄС велику частку (58-60%) вантажоперевезень виконують автотранспортні підприємства. Для невеликих за протяжністю країн внутрішні перевезення автомобільним транспортом дуже вигідні. Кількість вантажів, переміщених із залученням інноваційних технологій, істотно перевищує показники транспортувань організованих без впровадження сучасних методик.

У розвитку міжнародних автомобільних перевезень важливу роль відіграють такі міжнародні організації:

- – Міжнародна організація із запобігання дорожнім пригодам (фр. - La Prevention routiere internationale (PRI) (заснована у 1901 р.);

- – Постійна міжнародна асоціація дорожніх конгресів (англ. - Permanent International Association of Road Congresses (PIARC)) (заснована у 1909 р.);
- – Міжнародна дорожня асоціація (англ. – International Road Federation (IRF)) (заснована у 1948 р.);
- – Міжнародний союз автомобільного транспорту (англ. - The International Road and Transport Union (IRU)) (заснований у 1948 р.);
- – Міжнародна організація з перевезення швидкопсувних продуктів в умовах температур, які контролюються (ТРАНСФРИГОРУТ/Європа) (англ. - Transfrigoroute Europe) (заснована у 1955 р.);
- – Міжнародний союз водіїв вантажівок дальнього слідування і відповідних транспортних засобів (International Union of Drivers of Long-Distance Lorries and Similar Vehicles (IUDLL) (заснований у 1957 р.))[22].

Прогнози на майбутнє.

Останні тенденції свідчать про те, що автомобільний сегмент ринку вантажних перевезень має найкращі шанси швидко відновитися. Такі прогнозування робляться на поточній ситуації, тому про ці темпи важко щось сказати, бо ситуація може змінитися.

Енергетика залишається ключовою проблемою не тільки для ринку логістики, а й для українського бізнесу. Постійні обстріли та відімкнення струму впливатимуть у більшій мірі на складську логістику, але сегмент перевезень саме її й обслуговує.

Компанія Pro-Consulting вважає, що автомобільні перевезення будуть швидше відновлюватись, оскільки немає потреби у тій інфраструктурі, без якої неможлива робота авіаційного та залізничного транспорту, а також через те, що рух автомобілів неможливо заблокувати як морські порти чи річкову навігацію. Щодо перспектив для повітряного та річкового транспорту зараз важко щось сказати через неясну ситуацію.

Залізничний транспорт за жодних обставин не зможе повністю компенсувати втрати морської логістики. Проблема полягає у низькій пропускній спроможності на кордонах з країнами ЄС, а також у тому, що виявилось замало місць для зберігання таких стратегічних вантажів, наприклад, як зернові та олійні культури, на західній частині України. Однак залізниця може надалі нарощувати обсяги перевезень та збільшувати свою транспортну потужність у західному напрямку. Зокрема, ми бачимо спроби вирішити проблему різної ширини колій та пришвидшення переходів потягів через державний кордон. Спостерігається більш довгострокова тенденція відновлення залізничних перевезень на більшості території України.

Щодо морських перевезень, то підписання Зернова угода 22.07.2022 між Україною, Туреччиною та ООН, значно полегшило ситуацію. Продовження Зернового коридору ще як мінімум на 4 місяці дало можливість агросектору активно вивозити свою продукцію, а країні отримувати валютний виторг. Позитивним фактором, безперечно, є стабілізація та розвиток морських відправлень у портах Ізмаїл та Рені, які функціонували весь воєнний час. Багато клієнтів могли частково відправляти на експорт зернові через ці порти. Поки війна не закінчиться та не буде забезпечена повна безпека судноплавства, усе залежатиме від таких угод, як Зернова.

Це значною мірою знімає навантаження з автомобільного та залізничного транспорту при транзитній логістиці через країни-сусіди України (Польща, Румунія).

Мабуть, основною надією для ринку перевезень є нові інвестиційні проекти. Щодо будівництва нових доріг та нових залізничних колій. Можливо, в недалекій перспективі з'являться колії європейського стандарту, які не лише будуть заходити за західний кордон нашої держави, але й досягатимуть центральних регіонів України. Це значно збільшить експортно-імпортні потоки, що обслуговуються саме цим видом транспорту.

В цілому ж всі сподіваються на якнайшвидшу перемогу та звільнення українських територій, що стане добрим поштовхом для відновлення роботи транспортної галузі, виходу на довоєнні обсяги перевезень та перевищення їх у нових економічних умовах.[40]

Шляхи вирішення проблем та покращання системи міжнародних автомобільних перевезень :

- вдосконалення системи управління та контролю за міжнародними перевезеннями;
- застосування жорсткої системи ліцензування та забезпечення якісних умов виходу на ринок;
- створення єдиної комплексної системи управління дорожньо-транспортною безпекою;
- державне фінансування та залучення коштів страхових організацій;
- наявність кваліфікованих кадрів.

Одну з провідних ролей в економіці України відіграють автотранспортні перевезення, за допомогою яких здійснюють експорт та імпорт товарів. Беручи до уваги високий попит населення в автоперевезеннях вантажів, щороку стрімко зростає кількість компаній, фірм та підприємств, які надають такі послуги. Висока конкуренція між автотранспортними організаціями сприяє: постійному вдосконаленню процесу вантажних перевезень, впровадженню прогресивних методів перевезень, покращанню супроводжувального обслуговування, скороченню неефективних перевезень, організації прямих поставок товару від виробника до замовника. У цій галузі, як і в інших, є низка проблем, які потребують неабиякої уваги. Задля покращання ефективності доставки певного вантажу слід забезпечити сприятливі умови для транзиту вирішенням проблем та вдосконаленням системи міжнародних автомобільних перевезень. 73 Організація перевезень у

межах міжнародних транспортних коридорах залежить значною мірою від успішного вирішення проблеми постійної взаємодії. Робота таких складних об'єктів інфраструктури міжнародних транспортних коридорів у обов'язковому порядку має ґрунтуватися на повсюдному використанні можливостей інформаційних систем забезпечення МТК та стандартизованих документів змішаних перевезень пасажирів і вантажів, на єдиному, погодженому з усіма країнами-учасниками транспортному законодавстві.

Висновок до 3 розділу.

Отже, міжнародне перевезення - це перевезення вантажів або пасажирів між кількома країнами, що характеризується вимушеним перетином кордонів принаймні двох сусідніх країн. Щоденно відбуваються багато перевезень вантажу на різних видах транспортування.

Міжнародне експедирування вантажів залишається основним і пріоритетним видом діяльності будь-якої великої логістичної компанії. Адже, це важлива частина зовнішньоекономічної логістичної роботи. Перевізники здійснюють міжнародні перевезення, надають транспортні послуги для вантажовласників, які в свою чергу є специфічними товарами в міжнародній торгівлі. У сучасних умовах необхідні гнучкі, надійні та недорогі транспортні системи, що дозволяють здійснювати міжнародні перевезення. Тому що ефективність економічного співробітництва між країнами значною мірою залежить від рівня розвитку міжнародного транспорту, який має на меті забезпечити перевезення вантажів і пасажирів з однієї країни в іншу.

ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ

Отже, міжнародне перевезення - це перевезення вантажів або пасажирів між кількома країнами, що характеризується вимушеним перетином кордонів принаймні двох сусідніх країн. Щоденно відбуваються багато перевезень вантажу на різних видах транспортування.

Найбільші порти залишилися під контролем України, на які припадало понад 85% морського вантажообігу і вони запрацювали внаслідок Зернового коридору, хоч цього все одно недостатньо для повноцінного морського експорту.

Залізнична та дорожня інфраструктура забезпечують можливості переміщення та евакуації населення, доставку гуманітарних вантажів та військової техніки, сприяє функціонуванню економіки, галузей промисловості та соціальної сфери. Найбільш залежними від транспортної галузі є сільське господарство, вугільна промисловість, металургійне виробництво, оборонний та гірничо-металургійний комплекси.

Залізничний транспорт в Європейському Союзі є другорядним видом транспорту. У Європі більшість вантажів транспортується автомобільним транспортом, у деяких країнах ще водним транспортом, також дуже розвинуті контейнерні перевезення вантажів.

Морський транспорт відіграє досить важливу роль в сучасних умовах ведення міжнародної торгівлі, оскільки на морський та річковий транспорт припадає приблизно 90% всіх світових вантажних перевезень.

Основні перевезення в Україні здійснювалися завдяки морським перевезенням, через блокаду моря військовим флотом Росії, Україна вже не може доставляти морським шляхом вантаж в повній мірі.

Ймовірно, обсяги перевезень автомобільним транспортом будуть вищими ніж у 2021 році. Через руйнування підприємств, які були флагманами виробництва, що забезпечувало ринок залізничних перевезень, зокрема серед найбільш знакових є «Азовсталь», залізнична логістика – незважаючи на свої переваги – навряд чи зможе повернутись до довоєнного рівня. Морський транспорт суттєво залежить від виробництва сталі та зернових, тому його відновлення буде відповідати поновленню економічної активності в Україні.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. <http://lnau.edu.ua/lnau/files/Zbirnuk%20tez%20managment.pdf#page=69>
2. <http://oblvvet.org.ua/licenzuvannya/>
3. <http://readonline.com.ua/items/56954-vidi-mizhnarodnih-perevezen-vantazhiv-i-perevagi-yih-zastosuvannya/>
4. <http://sum.in.ua/s/konvencija>
5. <http://www.asmap.org.ua/index1.php?id=57508>
6. <https://buklib.net/books/31889/>
7. <https://esu.com.ua/article-14763>
8. <https://goodwaytrans.com.ua/news/istoriya-razvitiya-gruzoperevozok/>
9. <https://helion.com.ua/yak-organizuvati-mizhnarodni-perevezennya-osnovni-pravila-yaki-potribno-znati/>
10. <https://helion.com.ua/yak-organizuvati-mizhnarodni-perevezennya-osnovni-pravila-yaki-potribno-znati/>
11. <https://imex-solutions.com.ua/services/customs-brokerage-services/mytne-ochyshchennya/>
12. https://ips.ligazakon.net/document/view/mu72009?ed=1972_12_02&an=2
13. https://ips.ligazakon.net/document/view/mu72009?ed=1972_12_02&an=2
14. <https://kg.ua/news/tendenciyi-ta-perspektivi-mizhnarodnih-perevezen-vantazhiv#!/back>

15. <https://lib.chmnu.edu.ua/pdf/posibnuku/247/42.pdf>
16. <https://logisticplus.com.ua/>
17. <https://neolit.ua/ua/articles/osobennosti-i-pravila-perevozki-gruzov-v-evrope>
18. <https://neolit.ua/ua/articles/osobennosti-i-pravila-perevozki-gruzov-v-evrope>
19. <https://opendatabot.ua/c/43634290>
20. <https://osvita.ua/vnz/reports/law/9805/>
21. <https://osvita.ua/vnz/reports/management/14992/>
22. https://pidru4niki.com/80146/pravo/mizhnarodni_avtomobilni_perevezennya
23. <https://trademaster.ua/articles/313620>
24. https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%BE%D0%BD%D0%B2%D0%B5%D0%BD%D1%86%D1%96%D1%8F_%D0%BF%D1%80%D0%BE_%D0%BC%D1%96%D0%B6%D0%BD%D0%B0%D1%80%D0%BE%D0%B4%D0%BD%D0%B5_%D0%B7%D0%BC%D1%96%D1%88%D0%B0%D0%BD%D0%B5_%D0%BF%D0%B5%D1%80%D0%B5%D0%B2%D0%B5%D0%B7%D0%B5%D0%BD%D0%BD%D1%8F_%D0%B2%D0%B0%D0%BD%D1%82%D0%B0%D0%B6%D1%96%D0%B2
25. <https://ukrstat.gov.ua/>
26. https://vue.gov.ua/%D0%90%D0%B2%D1%96%D0%B0%D1%86%D1%96%D0%B9%D0%BD%D0%B8%D0%B9_%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82
27. <https://www.jnsm.com.ua/cgi-bin/u/book/sis.pl?Qry=%CA%EE%ED%E2%E5%ED%F6%B3%FF>
28. <https://www.lojistic.com/blog/history-of-freight-transportation>
29. <https://www.mantis.group/>

30. <https://www.pharmencyclopedia.com.ua/article/2102/licenziya>
31. <https://www.trans.eu/ua/blog/lohistyka-4-0/paket-mobilnosti/>
32. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/728-14#Text>
33. https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_009#Text
34. https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_291#Text
35. https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_053#Text
36. https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_165#Text
37. https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_g89#Text
38. https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/997_034#Text
39. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0128-98#Text>
40. <https://logist.fm/publications/rinok-vantazhnih-perevezen-v-ukrayini-rezultati-ostannih-doslidzhen-ta-prognozi>
41. <https://gmk.center/ua/posts/iak-zminylasia-eksportna-lohistyka-kompanij-hmk-u-2022-rotsi/>
42. Зайцев Є.І. Все для перевезень вантажів. СПб. : Закон і бізнес, 1998. 94 с

ДОДАТОК А

Обсяги перевезених вантажів за видами транспорту за 2020 рік ¹ Volume of freight traffic by type of transport, 2020 ¹														
(остаточні дані/ final data)														
		Січень/ January	Січень- лютий/ January- February	Січень- березень/ January- March	Січень- квітень/ January- April	Січень- травень/ January- May	Січень- червень/ January- June	Січень- липень/ January- July	Січень- серпень/ January- August	Січень- вересень/ January- September	Січень- жовтень/ January- October	Січень- листопад/ January- November	Січень- грудень/ January- December	
Транспорт	млн.т у % до відповідного періоду 2019р.	43,8	89,7	140,4	184,8	229,0	275,4	327,0	382,2	435,4	490,2	546,6	600,1	млн.т
														% to corresponding period of 2019
залізничний	млн.т у % до відповідного періоду 2019р.	87,2	89,0	86,7	84,7	83,5	83,7	84,9	86,6	86,7	87,5	88,4	88,8	млн.т
		23,9	47,3	73,9	96,8	119,8	143,2	168,3	196,7	223,1	250,9	278,8	305,5	rail
автомобільний	млн.т у % до відповідного періоду 2019р.	97,4	97,4	95,9	92,5	90,6	91,3	92,5	94,7	95,3	95,7	96,8	97,6	% to corresponding period of 2019
		12,9	27,8	43,4	57,6	70,8	85,5	102,7	119,4	137,1	155,6	174,6	191,4	road
водний	млн.т у % до відповідного періоду 2019р.	91,0	89,1	81,6	79,8	77,4	75,7	76,5	76,5	75,6	77,2	78,4	78,4	% to corresponding period of 2019
		0,3	0,5	0,9	1,3	1,7	2,2	2,8	3,3	3,9	4,5	5,2	5,6	water
й	млн.т у % до відповідного періоду 2019р.	116,8	113,1	87,2	97,2	90,0	88,5	88,6	88,0	87,1	88,5	91,8	91,9	% to corresponding period of 2019
		6,7	14,1	22,2	29,1	36,7	44,5	53,2	62,7	71,2	79,1	87,9	97,5	pipeline
авіаційний	млн.т у % до відповідного періоду 2019р.	59,8	68,4	72,4	72,7	75,3	78,2	80,7	85,0	86,7	87,1	86,5	86,5	% to corresponding period of 2019
		0,01	0,01	0,02	0,02	0,04	0,04	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	air
	млн.т у % до відповідного періоду 2019р.	87,3	85,9	83,5	89,3	96,8	95,6	93,0	89,3	90,9	92,9	93,5	95,3	% to corresponding period of 2019
¹ Дані наведено без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини тимчасово окупованих територій у Донецькій та Луганській областях. Data exclude the temporarily occupied territory of the Autonomous Republic of Crimea, the city of Sevastopol and a part of the temporarily occupied territories in the Donetsk and Luhansk regions.														

Рис. 3 Обсяги перевезених вантажів за видами транспорта

Радущинська С.О. “ Міжнародні перевезення: стан та перспективи розвитку ” – Рукопис.

Бакалаврська робота студента IV-го курсу денної форми навчання на здобуття освітнього рівня бакалавра спеціальності 292 “Міжнародні економічні відносини”. Державний університет «Житомирська політехніка». Факультет національної безпеки, права та міжнародних відносин, Житомир, 2023.

Бакалаврська робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків та пропозицій, списку використаних джерел. Основний зміст викладено на 82 сторінках друкованого тексту, у тому числі 2 таблиці, 5 рисунків, список використаних джерел налічує 75 найменувань.

У першому розділі “Теоретико-методичні засади управління логістичною діяльністю підприємства у глобальних ланцюгах поставок”, розглянуто теоретичні засади логістики постачання зовнішньо-економічної діяльності, методи роботи з іноземними партнерами у сфері глобального розподілу, організацію інформаційного забезпечення логістики глобальних ланцюгів поставок.

У другому розділі “Аналіз управління логістичними процесами ТОВ «Планета»”, було охарактеризовано логістичну діяльність даного підприємства.

У третьому розділі “Напрями удосконалення логістики зовнішньоекономічної діяльності підприємства”, було запропоновано логістичну модель взаємодії з іноземними постачальниками на основі використання системного підходу до управління.

Ключові слова: міжнародні перевезення вантажу, види транспортування, логістична діяльність, глобальні ланцюги поставок, зовнішні ринки, логістична модель.