

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
Навчально-науковий інститут неперервної освіти
Кафедра логістики

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

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

(ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА)
ЗДОБУВАЧА ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ
«БАКАЛАВР»

ТЕМА: «Організація міжнародних перевезень вантажів в умовах
воєнного стану»

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

Здобувач: Григор'єв Олексій Сергійович
(прізвище, ім'я та по батькові) (підпис, дата)

Науковий керівник: Семерягіна Мирослава Миколаївна
(прізвище, ім'я та по батькові) (підпис, дата)

Нормоконтролер: Семерягіна Мирослава Миколаївна
(прізвище, ім'я та по батькові) (підпис, дата)

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

Олексій Григор'єв
(підпис) (власне ім'я та прізвище здобувача)

Київ 2024

НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
Навчально-науковий інститут неперервної освіти
Кафедра логістики

Освітнього ступеня бакалавр
Форма навчання заочна
Спеціальність 073 «Менеджмент»
(шифр найменування)
Освітньо-професійна програма «Логістика»
(шифр найменування)

ЗАТВЕРДЖУЮ

В.о. завідувача кафедри логістики

Світлана СМЕРІЧЕВСЬКА

(підпис, власне ім'я та прізвище)

«26» січня 2024 р.

ЗАВДАННЯ

НА ВИКОНАННЯ КВАЛІФІКАЦІЙНОЇ РОБОТИ ЗДОБУВАЧА

Григор'єва Олексія Сергійовича

(прізвище, ім'я, по батькові)

1. Тема кваліфікаційної роботи: «Організація міжнародних перевезень вантажів в умовах воєнного стану» затверджена наказом ректора від 28 грудня 2023 р. № 2607/ст.
2. Термін виконання роботи: з 26.01.2024 р. до 29.02.2024 р.
3. Дата подання роботи на випускову кафедру 12.02.2024 р.
4. Вихідні дані до роботи: загальна та статистична інформація компанії ТОВ «ЮТС БРОКЕРИДЖ», економічно-фінансові показники діяльності компанії, інструкції з організації міжнародних перевезень в компанії, літературні джерела з організації міжнародних перевезень.
5. Зміст пояснювальної записки: необхідно: дослідити теоретичні засади організації міжнародних перевезень вантажів в умовах воєнного стану; провести аналіз фінансово-економічного стану компанії «ЮТС БРОКЕРИДЖ» та процесів з організації міжнародних перевезень компанією; розробити пропозиції щодо вдосконалення процесів організації міжнародних перевезень в ТОВ «ЮТС БРОКЕРИДЖ» та економічно обґрунтувати доцільність реалізації запропонованих заходів.
6. Перелік обов'язкового графічного матеріалу: таблиці, діаграми, графіки, схеми, що ілюструють теперішній стан проблеми та методи їх вирішення.

7. Календарний план – графік

№ п/п	Завдання	Термін виконання	Відмітка про виконання
1	2	3	4
1.	Вивчення та аналіз наукових статей, літературних джерел, нормативно-правової документації, підготовка першого варіанту вступу та теоретичного розділу	26.01.24-29.01.24	виконано
2.	Збір статистичних даних, проведення хронометражу, виявлення, підготовка першого варіанту аналітичного розділу	30.01.24-02.02.24	виконано
3.	Розробка проектних пропозицій та їх організаційно-економічне обґрунтування, підготовка першого варіанту проектного розподілу та висновків. Редагування перших варіантів кваліфікаційної роботи	03.02.24-07.02.24	виконано
4.	Підготовка остаточного варіанта кваліфікаційної роботи, перевірка у нормоконтролера	08.02.24-09.02.24	виконано
5.	Узгодження роботи з науковим керівником, одержання відгуку наукового керівника, отримання допуску до захисту, одержання внутрішньої та зовнішньої рецензій, довідки про успішність	10.02.24-11.02.24	виконано
6.	Подання кваліфікаційної роботи на кафедру логістики	12.02.24	виконано

Здобувач _____
(підпис)

Керівник кваліфікаційної роботи _____
(підпис)

8. Консультанти з окремих розділів роботи:

Розділ	Консультант (посада, П.І.Б.)	Дата, підпис	
		Завдання видав	Завдання прийняв
Розділ 1	ст.викладач Семерягіна М.М.	26.01.24	26.01.24
Розділ 2	ст.викладач Семерягіна М.М.	30.01.24	30.01.24
Розділ 3	ст.викладач Семерягіна М.М.	03.02.24	03.02.24

9. Дата видачі завдання «26» січня 2024 р.

Керівник кваліфікаційної роботи: _____ Мирослава СЕМЕРЯГІНА
(підпис керівника) (власне ім'я та прізвище)

Завдання прийняв до виконання: _____ Олексій ГРИГОР'ЄВ
(підпис здобувача) (власне ім'я та прізвище)

РЕФЕРАТ

Загальний обсяг пояснювальної записки до кваліфікаційної роботи на тему «Організація міжнародних перевезень вантажів в умовах воєнного стану» складає 75 сторінок та містить 10 рисунків, 9 таблиць, 50 використаних джерел.

МІЖНАРОДНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ, ЛОГІСТИКА, ВАНТАЖНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ, УПРАВЛІННЯ МІЖНАРОДНИМИ ПЕРЕВЕЗЕННЯМИ, ТРАНСПОРТНО–ЕКСПЕДИТОРСЬКА ДІЯЛЬНІСТЬ, ВОЄННИЙ СТАН.

Метою роботи є знаходження шляхів організації міжнародних перевезеннями вантажів в умовах воєнного стану.

У теоретичній частині розглянуто особливості організації міжнародних перевезень вантажів та визначено особливості організації міжнародних перевезень вантажів в умовах воєнного стану.

У аналітичній частині проведений аналіз діяльності транспортно-експедиторської компанії ТОВ «ЮТС БРОКЕРІДЖ», виявлені ризики в роботі під час організації міжнародних перевезень в умовах воєнного стану.

У проектній частині запропоновані рішення щодо подолання ризиків ризику в роботі під час організації міжнародних перевезень в умовах воєнного стану, а також запропоновано впровадження принципів «мурашиної логістики» за допомогою партнерів «ANT-LOGISTICS» та повну інтеграцію впровадження цієї системи у ТОВ «ЮТС БРОКЕРІДЖ».

Матеріали кваліфікаційної роботи рекомендується до впровадження на підприємстві ТОВ «ЮТС БРОКЕРІДЖ», також рекомендується використовувати під час проведення наукових досліджень в навчальному процесі університету.

ABSTRACT

The total volume of the explanatory note to the qualification paper on the topic "Organization of international cargo transportation under martial law" is 75 pages and contains 10 figures, 9 tables, 50 used sources.

INTERNATIONAL TRANSPORTATION, LOGISTICS, TRUCK TRANSPORTATION, INTERNATIONAL TRANSPORTATION MANAGEMENT, FREIGHT FORWARDING ACTIVITIES, MARTIAL STATUS.

The purpose of the qualification paper is to find ways to organize international cargo transportation under martial law conditions.

In the theoretical chapter, the peculiarities of the organization of international cargo transportation are considered and the peculiarities of the organization of international cargo transportation in the conditions of martial law are determined.

An analysis of the activities of the transport and forwarding company «UTS BROKERAGE» LLC was carried out. risks in the activity during the international transportation organization in the conditions of martial law were identified in the analytical chapter.

In the project chapter, Solutions are proposed regarding the submission of risks, risks in activity during the international transportation organization in conditions of martial law, as well as the implementation of the principles of "ANT LOGISTICS" and the full integration of the implementation of this system in «UTS BROKERAGE» LLC.

The materials of the qualification paper are recommended for implementation at the «UTS BROKERAGE» LLC enterprise, and are also recommended for use during scientific research, in the educational process of the university.

ЗМІСТ

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ.....	7
ВСТУП	8
РОЗДІЛ 1 ТЕОРЕТИЧНЕ ПІДГРУНТЯ ОРГАНІЗАЦІЯ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ	11
1.1 Особливості організації міжнародних перевезень вантажів	11
1.2 Особливості організації міжнародних перевезень вантажів в умовах воєнного стану	19
Висновки до розділу 1	23
РОЗДІЛ 2 АНАЛІЗ ОРГАНІЗАЦІЇ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ	25
2.1 Організаційно-економічний аналіз діяльності експедиторської компанії ТОВ «ЮТС БРОКЕРІДЖ».....	25
2.2 Аналіз практики організації міжнародних перевезень вантажів ТОВ «ЮТС БРОКЕРІДЖ» в умовах воєнного стану.....	33
2.3 Аналіз сучасних схем організації міжнародних перевезень вантажів в умовах воєнного стану в Україні.....	38
Висновки до розділу 2	43
РОЗДІЛ 3 ПРОЕКТНІ РЕКОМЕНДАЦІЇ ЩОДО ВДОСКОНАЛЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ ЕКСПЕДИТОРСЬКОЮ КОМПАНІЄЮ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ	44
3.1 Рекомендації щодо вдосконалення організації міжнародних перевезень вантажів експедиторською компанією в умовах воєнного стану	44
3.2 Комплекс заходів щодо вдосконалення організації міжнародних перевезень в умовах воєнного стану.....	51
3.3 Економічне обґрунтування проектних рекомендацій	59
Висновки до розділу 3	65
ВИСНОВКИ ТА РЕКОМЕНДАЦІЇ.....	67
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	70

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ

ТОВ	– товариство з обмеженою відповідальністю;
ТЕД	– транспортно-експедиторська діяльність;
CVED	– Common Veterinary Entry Document;
ТЗ	– Транспортний засіб;
МДП	– Міжнародні дорожні перевезення;
ЗСУ	– Збройні сили України;
ПДВ	– податок на додану вартість;
ОВА	– обласна державна адміністрація;
АЗС	– автозаправна станція;
ООН	– Організація Об'єднаних Націй;
ЄС	– Європейський Союз.

ВСТУП

Актуальність дослідження. У сучасних геополітичних умовах, що характеризуються нестабільністю та конфліктами, міжнародні перевезення вантажів стають предметом особливого інтересу та аналізу. Важливість організації та управління логістикою в умовах воєнного стану набуває нових розмірів, враховуючи виклики та обмеження, що виникають на шляхах міжнародних транспортних коридорів у періоди збройних конфліктів.

Ця кваліфікаційна робота спрямована на глибоке вивчення та аналіз особливостей організації міжнародних перевезень вантажів в умовах воєнного стану, враховуючи фактори, що впливають на транспортну інфраструктуру, безпеку перевезень, логістичні виклики та стратегії управління ланцюгом постачання в умовах непередбачуваних обставин.

Ця робота пропонує глибше розуміння сучасних викликів та стратегічних підходів до організації міжнародних перевезень вантажів у періоди воєнного стану, враховуючи динаміку світового економічного середовища та геополітичні перетворення.

Збройні конфлікти та геополітичні напруги в різних регіонах світу надають цій темі великого значення. Вони можуть суттєво впливати на існуючі транспортні маршрути, торгові потоки та загальну безпеку міжнародних перевезень. В умовах воєнного стану змінюється логістична інфраструктура, що породжує виклики для організації транспортних вантажів. Це включає перешкоди на шляхах, зміни в роботі портів та інших терміналів, а також підвищені ризики для безпеки перевезень.

Воєнний стан призводить до підвищення рівня ризиків для безпеки перевезень. Організації повинні ретельно оцінювати та вдосконалювати свої стратегії для забезпечення безпеки вантажів, персоналу та інфраструктури.

Умови воєнного стану часто супроводжуються гуманітарними кризами. Ефективна організація перевезень гуманітарної допомоги стає надзвичайно важливою, і це додає актуальності вивченню теми.

Питаннями організації перевезення вантажів в умовах воєнного стану займалися наступні науковці: Білик Я., Кавун-Мошковська О. [5], Візерський В. [6], Головіна О. [7], Григоренко Ю. [8], Сушенко П., Ільченко Г. [50] та інші.

Метою роботи є знаходження шляхів організації міжнародних перевезеннями вантажів в умовах воєнного стану.

Поставлена мета дослідження обумовила необхідність вирішення таких завдань:

1. Визначити особливості організації міжнародних перевезень вантажів.
2. Провести аналіз особливостей організації міжнародних перевезень вантажів в умовах воєнного стану.
3. Провести організаційно-економічний аналіз діяльності показників транспортно-експедиторської компанії «ЮТС БРОКЕРИДЖ».
4. Проаналізувати практику організації міжнародних перевезень вантажів експедиторською компанією ТОВ «ЮТС БРОКЕРИДЖ» в умовах воєнного стану.
5. Визначити сучасні методи та способи організації міжнародних перевезень вантажів в умовах воєнного стану в Україні.
6. Надати проектні рекомендації щодо вдосконалення організації міжнародних перевезень вантажів експедиторською компанією в умовах воєнного стану.

Об'єктом дослідження є процес міжнародного вантажного перевезення в умовах воєнного стану.

Предметом дослідження є організація міжнародних вантажних перевезень в умовах воєнного стану.

Під час аналізу сучасного стану організації перевезень в умовах воєнного стану в Україні та під час аналізу підприємства використовували метод

системного аналізу, методи індукції й дедукції, методи аналізу, синтезу та абстрагування.

При проведенні «польових» досліджень у ТОВ «ЮТС БРОКЕРИДЖ» проводили співбесіди з логістичним персоналом компанії.

Джерелами інформації стали:

- митний кодекс;
- закон про транспортно-експедиторську діяльність в Україні;
- науково-методичні розробки вітчизняних та закордонних фахівців з логістики;
- аналітичні та статистичні звіти Міністерства транспорту та зв'язку України, АсМАП, АМЕУ;
- статистична та бухгалтерська звітність про фінансово-господарську діяльність підприємства ТОВ «ЮТС БРОКЕРИДЖ».

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНЕ ПІДГРУНТЯ ОРГАНІЗАЦІЯ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ

1.1 Особливості організації міжнародних перевезень вантажів

Міжнародні вантажні перевезення – це переміщення товарів з однієї країни в іншу, що здійснюється через кордони різних країн. Цей процес включає в себе використання різних видів транспорту, дотримання міжнародних правил і норм, а також виконання ряду формальностей і документаційних вимог. Організація міжнародних перевезень вантажів – це складний процес, який вимагає уваги до деталей, знань про різні аспекти логістики та врахування міжнародних правил і нормативів.

Сучасну транспортну мережу та структуру транспортних перевезень сформували в ході глобального економічного розвитку та міжнародного розподілу праці. Ці елементи, в свою чергу, взаємодіють із зазначеними процесами. Загальний тренд полягає у тому, що міжнародні перевезення вантажів зростають меншими темпами, ніж міжнародна торгівля. Це пояснюється тим, що обсяги перевезень сировини, зокрема нафти, зростають помірно або навіть залишаються сталими, а матеріалоемні виробництва переосмислюють свої локації у зв'язку з розташуванням джерел сировини.

Щодо міжнародної транспортної інфраструктури, включаючи транспортні термінали, вона, в основному, формується та контролюється державою. Навіть при наявності приватних залізниць і автомобільних доріг, загальна тенденція залишається незмінною. Зазвичай транспортні засоби перебувають у приватній власності, а ринок транспортних послуг майже виключно обслуговується приватними компаніями. Важливо зауважити, що міжнародні перевезення та міжнародні транспортні маршрути не є абсолютно

відокремленими від внутрішніх, і ті ж самі транспортні компанії можуть провадити як внутрішні, так і міжнародні перевезення.

Експорт транспортних послуг визначається як надання послуг у сфері транспорту (наприклад, перевезення вантажів, пасажирські перевезення, логістичні послуги) з однієї країни в іншу. Це означає, що країна, яка надає ці послуги, виступає в ролі постачальника транспортних послуг для інших країн або їхніх громадян. Експорт транспортних послуг може включати різні види транспорту, логістичні рішення, консультації та інші пов'язані послуги [31].

Імпорт транспортних послуг визначається як отримання транспортних послуг з інших країн. Країна-імпортер використовує послуги транспорту, які надаються іншими країнами або їхніми компаніями для переміщення вантажів чи пасажирів в рамках своїх кордонів. Це може включати в себе використання різних видів транспорту, від морського та повітряного до залізничного та автомобільного. Імпорт транспортних послуг є важливою частиною міжнародної торгівлі та економічної діяльності, де країни отримують доступ до зовнішніх транспортних ресурсів [19].

Проведемо аналіз кількості імпорту та експорту вантажів та зведемо дані у табл.1.1 [9].

Таблиця 1.1 – Показники імпорту та експорту вантажів за 2018 – 2022 роки, млн.т.

Рік	Імпорт вантажів	Експорт вантажів
2018	110,4	49,9
2019	112,6	51,6
2020	106,0	49,8
2021	123,0	60,3
2022	126,5	63,6

Джерело: [9]

Як видно з таблиці, імпорт вантажів в Україну в 2018-2022 рр. демонстрував зростання, досягнувши в 2022 році рекордного рівня в 126,5 млн т. Експорт вантажів також демонстрував зростання, досягнувши в 2022 році рівня в 63,6 млн т.

У 2022 році в структурі імпорту вантажів в Україну переважають такі групи товарів:

- нафтопродукти (28,4%);
- машини, обладнання та транспортні засоби (22,4%);
- металеві вироби (12,1%);

У 2022 році в структурі експорту вантажів з України переважають наступні групи товарів:

- зернові культури (24,0%);
- руди та метали (14,6%);
- продукти нафтопереробки (13,3%);

Війна в Україні, що почалася в лютому 2022 році, призвела до значних змін у зовнішньоторговельному балансі країни. Імпорт вантажів в Україну в 2022 році зріс на 14,5% порівняно з 2021 роком, а експорт вантажів зріс на 22,3%. Це було пов'язано з тим, що Україна була змушена закуповувати в інших країнах товарів і послуг, які раніше виробляла сама.

Однак, незважаючи на зростання імпорту вантажів, в 2022 році торговий баланс України знову став позитивним. Це було пов'язано з тим, що експорт зернових культур, металів та інших товарів зріс набагато швидше, ніж імпорт.

Класифікація міжнародних вантажних перевезень:

За видами транспорту [39]:

1. Залізничний транспорт є найбільш ефективним видом транспорту для перевезення великих обсягів вантажів на далекі відстані. Він має високу вантажопідйомність і вантажообіг, а також низьку собівартість перевезень. Однак залізничний транспорт має обмежену маневреність і залежить від погодних умов.

2. Автомобільний транспорт є найбільш гнучким видом транспорту, оскільки він може доставляти вантажі до будь-якого пункту призначення. Він також має високу швидкість доставки. Однак автомобільний транспорт є найбільш дорогим видом транспорту для перевезення вантажів на далекі відстані.

3. Морський транспорт є найбільш економічним видом транспорту для перевезення вантажів на далекі відстані. Він має високу вантажопідйомність і вантажообіг, а також низьку собівартість перевезень. Однак морський транспорт має тривалий час доставки і залежить від погодних умов.

4. Авіаційний транспорт є найшвидшим видом транспорту для перевезення вантажів. Він також має високу маневреність і не залежить від погодних умов. Однак авіаційний транспорт є найбільш дорогим видом транспорту для перевезення вантажів.

Згідно з даними Державної служби статистики України, структура вантажних перевезень усіма видами транспорту у 2018 – 2023 рр. наведена на рис. 1.1.

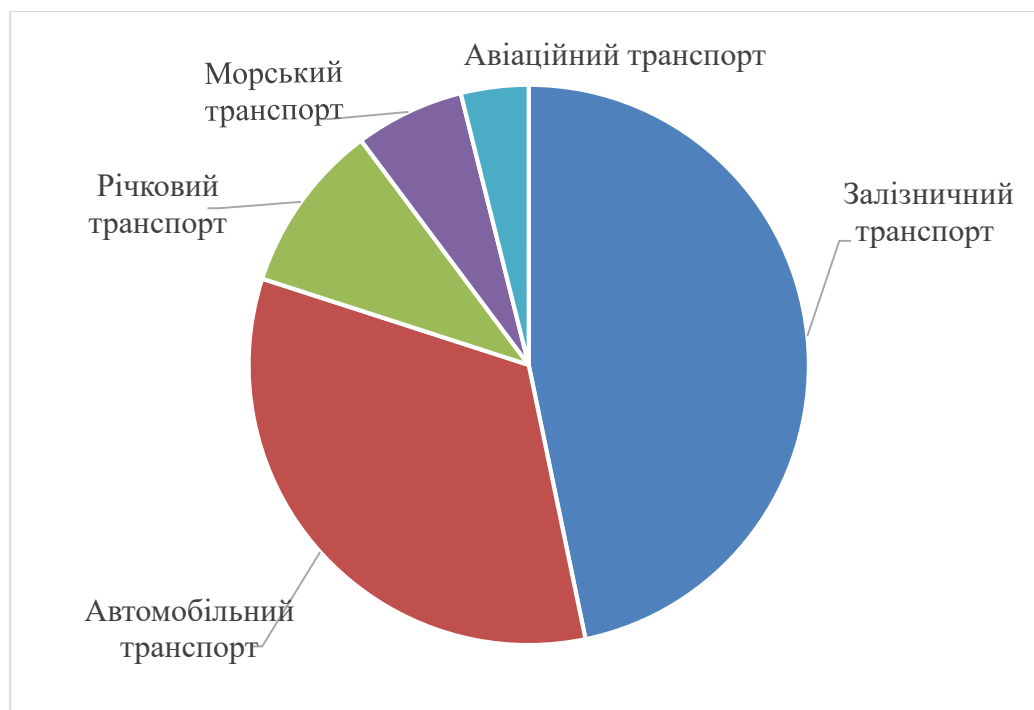


Рисунок 1.1 – Структура вантажних перевезень за 2018-2023 роки

Джерело: [10]

Зокрема, залізничний транспорт є основним видом транспорту для перевезення вантажів у країні, забезпечуючи понад 40% загального обсягу перевезень. Автомобільний транспорт займає друге місце, перевозячи близько 30% вантажів. Річковий транспорт є важливим для перевезення вантажів у південних регіонах країни, забезпечуючи близько 10% загального обсягу перевезень. Морський транспорт є важливим для міжнародних перевезень вантажів, забезпечуючи близько 6% загального обсягу перевезень. Авіаційний транспорт є важливим для перевезення швидкопсувних та цінних вантажів, забезпечуючи близько 4% загального обсягу перевезень.

За характером вантажу перевезення поділяються на [10]:

- контейнерні перевезення: використовують стандартні контейнери для перевезення різних видів товарів;
- вантажі, що вимагають спеціальної умови: такі як холодильники для перевезення продуктів, та інші;
- небезпечні вантажі: товари, які можуть представляти небезпеку для життя, здоров'я, майна або навколишнього середовища.

За логістичними властивостями:

- доставка вантажу "від дверей до дверей": повний сервіс включає в себе підбір, доставку, таможенне оформлення тощо;
- суміжні логістичні послуги: включає складське зберігання, упаковку та інші додаткові послуги.

За регіоном перевезень:

- європейські вантажні перевезення: в межах країн Європейського Союзу та інших європейських країн;
- азійські вантажні перевезення: включають транспорт вантажів між країнами Азії;
- трансконтинентальні перевезення: між континентами, наприклад, перевезення вантажів з Європи в Північну Америку чи навпаки.

За технічними особливостями перевезень:

- інтермодальні перевезення: використання кількох видів транспорту під час одного маршруту;

- мультимодальні перевезення: використання різних видів транспорту, але з можливістю використовувати різні оператори для кожного етапу.

За документацією та митними формальностями:

- міжнародні транзитні вантажні перевезення: включають в себе проміжні пункти, де необхідно змінювати транспортні засоби чи перевантажувати вантаж;

- вантажі з вільним обігом: товари, які можуть пересуватися через кордони без сплати мита, відповідно до домовленостей між країнами чи блоками.

За суб'єктами перевезень:

- прямі перевезення: коли вантаж перевозиться безпосередньо від виробника до споживача;

- посередницькі перевезення: залучення посередників або посередницьких компаній у логістичний процес.

За часом доставки:

- експрес-доставка: вантаж доставляється якнайшвидше, часто використовуючи повітряний транспорт;

- стандартна доставка: звичайні терміни доставки, що можуть варіюватися від кількох днів до кількох тижнів.

У міжнародному транспортному процесі беруть участь компанії: власники вантажів та транспортні підприємства, які укладають між собою угоду на перевезення. Крім власників вантажів, у транспортних операціях беруть участь фірми-стивідори (оператори вантажних терміналів), з якими укладаються угоди про обслуговування, і фірми-експедитори (в деяких країнах їх називають фрахтовими агентами, комісіонерами, брокерами тощо) [12].

Нормативні документи, що регламентують правила перевезення вантажів на певному виді транспорту, визначаються як міжнародними, так і національними організаціями, які стандартизують і контролюють цю

діяльність. Нормативні документи, що використовуються для різних видів транспорту:

1. Морські перевезення [24]:

– міжнародний Кодекс для безпеки життя на морі: визначає міжнародні стандарти щодо безпеки суден та безпеки життя на морі;

– міжнародний кодекс стандартів та рекомендацій для контейнерного вантажу: встановлює стандарти для контейнерного перевезення.

1) Повітряні перевезення [23]:

– угода про міжнародні цивільні авіаційні послуги (Чиказька конвенція): визначає основні принципи регулювання цивільної авіації на міжнародному рівні;

– міжнародні правила щодо перевезення небезпечних вантажів повітрям: встановлюють стандарти безпеки для перевезення небезпечних вантажів повітрям.

2. Залізничні перевезення [21]:

– міжнародні правила залізничного транспорту: визначають правила для міжнародних залізничних перевезень;

– європейська угода про міжнародні залізничні перевезення небезпечних вантажів: встановлює стандарти для перевезення небезпечних вантажів по залізниці в Європі.

3. Автомобільні перевезення [20]:

– Європейська конвенція про міжнародні автомобільні перевезення: регулює міжнародні договори про автомобільні перевезення товарів;

– кодекс автомобільного транспорту (Американська конференція держав щодо автомобільних транспортів): визначає стандарти та правила для автомобільних перевезень в Сполучених Штатах.

4. Міжмодальні та інтермодальні перевезення:

– конвенція Міжнародного союзу залізниць про міжнародні залізничні перевезення: встановлює стандарти для міжмодальних перевезень, які включають залізничний транспорт [21];

– міжнародний конвенційний паспорт для контейнерів: визначає міжнародні стандарти для використання контейнерів у міжмодальних та інтермодальних перевезеннях [25].

Ці нормативні документи сприяють створенню єдиної системи правил та стандартів для безпечних та ефективних міжнародних транспортних перевезень на різних видах транспорту.

Міжнародні транспортні послуги включають не тільки безпосередньо перевезення товарів або пасажирів, але і ряд супутніх послуг та логістичних аспектів, що сприяють ефективному та безперебійному транспортному ланцюгу. Основні аспекти цих послуг включають [42]:

1. Складські послуги: забезпечення безпечного і ефективного зберігання вантажів перед їх відправленням або після прибуття.
2. Управління запасами: оптимізація запасів для забезпечення належної наявності товарів та мінімізації затрат.
3. Упакування та маркування: надання професійних послуг з упаковки та маркування товарів для забезпечення їхньої цілісності та легкості ідентифікації.
4. Митні послуги: допомога в оформленні всіх необхідних митних документів та проходженні митних формальностей.
5. Документація та інвойсування: підготовка всіх необхідних документів, таких як інвойси, товаросупровідні листи та інші документи для здійснення міжнародних перевезень.
6. Системи відстеження вантажів: використання сучасних технологій для відстеження руху вантажів в режимі реального часу.
7. Електронні платформи і системи звітності: забезпечення зручного обміну інформацією та звітності між учасниками логістичного ланцюга.
8. Страхування вантажів: забезпечення фінансової захищеності вантажу в разі втрати, пошкодження чи інших ризиків під час перевезення.
9. Консультативні послуги: надання порад та консультацій з питань вибору оптимальних маршрутів, видів транспорту та інших аспектів перевезення.

10. Експертні послуги з логістики: використання фахових знань для вирішення складних завдань логістичного планування та управління.

11. Проектування маршрутів: оптимізація маршрутів для зменшення часу та витрат на перевезення.

12. Інжинірингові рішення для великих проектів: розробка індивідуальних логістичних рішень для великих інфраструктурних проектів.

Міжнародні транспортні послуги, таким чином, включають широкий спектр допоміжних та додаткових послуг, спрямованих на забезпечення надійного та ефективного транспортного ланцюга в міжнародному масштабі [46].

1.2 Особливості організації міжнародних перевезень вантажів в умовах воєнного стану

Дотримання нормального режиму міжнародних перевезень вантажів є важливою складовою глобального економічного взаємозв'язку. Однак умови воєнного стану можуть внести серйозні виклики та змінити парадигму організації перевезень. В умовах воєнного стану, безпека стає важливішою, і ризики зростають значно. Транспортні маршрути можуть бути змінені через зони конфлікту, що може призвести до затримок та втрат вантажів. Міжнародні договори та нормативи, які регулюють міжнародні перевезення, можуть бути порушені або змінені в умовах воєнного конфлікту. Застосування таких документів, як Конвенція МДП, може бути складним у воєнний період [11].

Планування логістичних операцій умов воєнного стану вимагає вивчення ризиків, використання альтернативних маршрутів та врахування можливостей для евакуації персоналу та вантажів. В умовах конфлікту співпраця між державами та міжнародними партнерами може бути ускладненою. Дипломатичні відносини та міжнародна взаємодія впливають на можливість

безпечних перевезень. Воєнний конфлікт може завдати серйозних пошкоджень транспортній інфраструктурі, що вплине на її функціонування та здатність здійснювати міжнародні перевезення [17].

Врахування ризиків умов воєнного стану вимагає удосконаленого підходу до страхування вантажів та фінансового планування для забезпечення стійкості у разі втрат чи пошкоджень. Міжнародні перевезення в умовах конфлікту часто включають екстрені заходи та доставку гуманітарної допомоги в райони конфлікту. Це вимагає спеціального планування та координації.

Ефективна оборона від російських загарбників під час широкомасштабного вторгнення РФ на територію України значно залежить від здатності вітчизняного транспорту оперативно здійснювати всі види перевезень у необхідних обсягах для задоволення потреб Збройних сил України, інших утворених відповідно до законів України військових формувань, національної економіки та цивільного населення.

З метою забезпечення стабільності та оптимальних умов функціонування транспортного сектору України, органи державної влади ввели ряд пріоритетних заходів під час дії правового режиму воєнного стану [49].

Автомобільний транспорт:

1. З метою забезпечення достатньої кількості кваліфікованих водіїв, спростили процедуру підготовки та допуску до керування транспортними засобами. Наприклад, водіям, які мають посвідчення категорії В, дозволено керувати вантажними автомобілями.

2. Спростили порядок перетину державного кордону України для військовозобов'язаних водіїв та працівників залізничного транспорту, що виконують вантажні перевезення для ЗСУ та інших військових формувань.

3. Скасували ввізне мито, акциз та ПДВ для фізичних осіб, які ввозять автомобільний транспорт на митну територію України, що спрямовано на потреби Збройних сил України.

4. Дозволено використання національного посвідчення водія України, яке вже прострочене.

5. Створено офіційну платформу гуманітарної допомоги "СпівДія" для залучення власників автотранспорту до забезпечення логістики перевезень гуманітарних вантажів.

6. Уведено бездозвільний проїзд до України для перевізників гуманітарних вантажів із 14 європейських країн.

7. З метою забезпечення ефективних пасажирських та вантажних перевезень автомобільним транспортом зменшено кількість блокпостів на дорогах України і цей процес продовжується [44].

Ці заходи спрямовані на підтримку та зміцнення транспортної інфраструктури в умовах воєнного конфлікту та надання необхідної підтримки для виконання стратегічних завдань.

Залізничний транспорт. Евакуація понад 3 мільйонів осіб в Україні, зокрема з Києва та Харкова, відбулася через п'ять залізничних коридорів, при цьому більше 430 тисяч осіб були евакуйовані за кордон, переважно до країн, таких як Польща, Молдова, Угорщина, Румунія, Німеччина та Словаччина. Низка логістичних хабів була створена в західних регіонах України для спрощення ввезення та розподілу гуманітарної допомоги на внутрішній території. У період з 24 лютого 2022 року по 24 березня 2022 року компанія "Укрзалізниця" перевезла 1400 вантажних вагонів гуманітарної допомоги, а пасажирськими вагонами було перевезено 7 тисяч тон вантажів. Для інтенсифікації гуманітарного постачання до України, Закарпатська обласна військова адміністрація у співпраці з органами влади Словацької Республіки запустила європейський гуманітарний хаб Закарпатської ОВА на території Словаччини, який включає пряму залізничну гілку до України, міжнародний аеропорт та розгалужену мережу автомобільних доріг міжнародного значення. З метою забезпечення функціонування підприємств, розташованих в зоні активних бойових дій, відбувається їх релокація, участь в якій беруть "Укрзалізниця" та "Укрпошта". Протягом до 29 березня 2022 року понад 1164 компанії та підприємства висловили бажання релокувати свої потужності. Націоналізація залізничних вагонів, що перебувають на території України та

належать Російській Федерації, вже розпочалася, і станом наразі зазначається близько 15 тисяч вагонів. "Укрзалізниця" виступила як державний оператор створення стратегічного запасу харчових продуктів для забезпечення населення продуктами харчування на мінімальний строк в один місяць. Для цього Кабінет Міністрів України надав окреме фінансування компанії. Станом на 21 березня 2022 року було законтрактовано 26,5 тисяч тонн продовольства на суму 746,2 млн гривень, залучено понад 400 агровиробників [41].

Морський транспорт. Після широкомасштабного вторгнення російських військ на територію України обслуговування морськими портами експортно-імпортних та каботажних вантажів було практично зупинене через втрату можливості забезпечити безпеку судноплавства в Чорноморсько-Азовському регіоні. Мали місце обмеження прийому та відвантаження вантажів у портах на річці Дунай. Кабінет Міністрів України введе механізм відшкодування збитків, заподіяних військовою агресією РФ, та надасть відшкодування власникам чи операторам залізничного рухомого складу та суден, які перебувають в акваторії українських портів у Дунайському регіоні [41].

Авіаційний транспорт. На 24 лютого 2022 року Державне підприємство "Украерорух" призупинило надання послуг з обслуговування повітряного руху для цивільних користувачів українського повітряного простору через високий ризик для авіаційної безпеки, спричинений російською військовою агресією проти України. І вже на 28 лютого було оголошено форс-мажорні обставини, унаслідок чого виконання угод, контрактів та інших актів у сфері цивільної авіації стало фактично неможливим.

Постачання та розподілення паливно-мастильних матеріалів. Враховуючи воєнний стан, уряд України ухвалив рішення про внесення змін до Технічного регламенту щодо вимог до автомобільних бензинів, дизельного, судових та котельних палив, щоб уникнути дефіциту пального на внутрішньому ринку. Введено в обіг дизельне паливо та бензини Євро3 та Євро4, спрощено митні процедури для їх постачання. У рамках проекту OPIR створено загальноукраїнську онлайн-мапу, яка відображає робочі АЗС та встановлює

ліміти продажу пального споживачам, з метою полегшення роботи АЗС та зменшення черг. Для стабілізації цін на паливні матеріали у внутрішньому ринку встановлено нульову ставку акцизного податку на моторні бензини, важкі дистиляти та скраплений газ. Щоб підтримати споживачів, уряд зменшив граничний розмір торговельної надбавки до цін на дизельне пальне та бензин, а також обмежив додаткову вартість "преміального пального". Зокрема, введено обмеження додаткової вартості «преміального пального» не більше 5 % від вартості звичайного пального. З метою забезпечення безперебійного постачання бензинів та дизельного пального до України, навіть в умовах руйнації логістичних ланцюгів, проводяться переговори з виробниками пального із США та інших країн, що може в подальшому сприяти стабільності транспортної системи у відповідь на широкомасштабну війну РФ проти України [29].

З особливостей організації міжнародних перевезень вантажів в умовах воєнного стану видно, що визначаючи ефективні стратегії та заходи на транспортному рівні, можна значно вплинути на здатність країни відсікати російських загарбників та забезпечувати потреби власних силових структур, економіки та населення під час конфлікту.

Висновки до розділу 1

Міжнародні вантажні перевезення є ключовою складовою глобальної логістичної системи, спрямованою на ефективний переміщення товарів і матеріалів через кордони різних країн. Цей процес включає в себе координацію різних транспортних засобів, використання різних видів логістичних послуг та дотримання міжнародних нормативів.

Міжнародні вантажні перевезення є складним процесом, який вимагає комплексного підходу та співпраці різних учасників логістичного ланцюга для

забезпечення успішної та безпечної доставки вантажу міжнародними маршрутами.

Організація міжнародних перевезень в умовах воєнного стану є складною та відповідальною задачею, що вимагає вивчення ризиків, гнучкості та спеціальних підходів до логістичного планування. Розуміння особливостей та впливу воєнного конфлікту на транспортні операції є важливим для забезпечення безпеки та ефективності міжнародних перевезень в таких умовах.

Створення ефективної системи логістики є важливим фактором в умовах воєнного стану. Спрощення процедур, швидка підготовка водіїв та митниць, а також забезпечення логістичної підтримки гуманітарних операцій є важливими компонентами успішного управління транспортною системою.

Співпраця з іншими країнами та організаціями для отримання гуманітарної допомоги та підтримки у відновленні транспортної інфраструктури є важливою для забезпечення необхідних ресурсів та допомоги в умовах конфлікту.

Швидка адаптація законодавства, зокрема у сфері водійських ліцензій, митних процедур та імпорتنних обмежень, може сприяти ефективній роботі транспортної системи в умовах воєнного стану.

Важливим аспектом є забезпечення безпеки перевезень, зокрема уникання блоkad, забезпечення безперервного руху вантажів, та врахування потреб військових та цивільних об'єктів.

Залучення автомобільного, залізничного, морського та авіаційного транспорту для максимальної оптимізації та ефективності перевезень може бути вирішальним у воєнних умовах.

РОЗДІЛ 2

АНАЛІЗ ОРГАНІЗАЦІЇ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ

2.1 Організаційно-економічний аналіз діяльності експедиторської компанії ТОВ «ЮТС БРОКЕРІДЖ»

Транспортно-експедиторська компанія ТОВ «ЮТС БРОКЕРІДЖ» здійснює свою діяльність на ринку вантажоперевезень вже 3 роки. За період свого існування компанія змогла тричі отримати премію від Національного рейтингу якості товарів та послуг «Зірка якості», ставши кращою експедиторською компанією в країні. Нагороди компанії дають підтвердження високої якості послуг, що надаються «ЮТС БРОКЕРІДЖ» [27].

«ЮТС БРОКЕРІДЖ» доставляє малогабаритний, небезпечний та великогабаритний вантаж в будь-яку точку міста, країни та світу.

Діяльністю ТОВ «ЮТС БРОКЕРІДЖ» керує команда з 20 молодих високоосвічених та перспективних працівників, які мають великий досвід в сфері логістики, що пояснює її стабільне і активне зростання. Компанія створена у 2021 році.

«ЮТС БРОКЕРІДЖ» організовує перевезення вантажів по місту, по Україні, міжнародні вантажоперевезення, авіаперевезення, морські та залізничні вантажоперевезення.

Компанія спеціалізується на таких напрямках:

- організація перевезення вантажів;
- організація митного оформлення вантажів;
- організація вантажно-розвантажувальних робіт;
- оптимізація маршрутів перевезень;
- страхування цілісності та доставки вантажу;

– організація проходження вантажів через кордон, а саме оформлення Т1, CVED, ветеринарного контролю, фіто контролю та інші [27].

Основними перевагами компанії можна виділити декілька критеріїв.

1) вигідні умови співпраці. Компанія «ЮТС БРОКЕРИДЖ» має власний автопарк і штат співробітників дозволяють не наймати посередників, встановлюючи ціна на 7 – 9% нижчими від ринкових;

2) швидка доставка. Досвідчені логісти працюють над розробкою оптимального маршруту з урахуванням погодних умов, стану доріг, а також навантаженості авто, щоб доставити товар «точно в термін»;

3) цілодобова підтримка. За кожним клієнтом закріплено індивідуального менеджера, який забезпечує замовника повною інформаційною підтримкою з будь-якого питання цілодобово;

4) страхування вантажу. Гарантія якості – компанія страхує весь вантаж на 3,5 млн. грн. – всі витрати оплачує надійний партнер «УСГ». У разі форс-мажорних ситуації, транспортна компанія повністю компенсує завдані збитки;

5) моніторинг авто. Клієнт завжди в курсі розташування транспорту, статусу перевезення, а також термінів до кінця прибуття машини тому що автомобілі оснащені сучасною системою навігації від «УНС».

6) універсальність. Компанія «ЮТС БРОКЕРИДЖ» бере на себе всі вантажні роботи, занесення товару на об'єкт, упаковка і додаткове закріплення, якщо це необхідно.

7) індивідуальний підхід. «ЮТС БРОКЕРИДЖ» розглядає можливість індивідуального страхування, підбір менш витратного варіанту, а також пошуку повністю відповідного автомобілю під характеристики вантажу.

Головною метою компанії є забезпечення швидкого та якісного надання логістичних послуг, дотримання усіх умов безпечного перевезення вантажів, скорочення часу перебування вантажу у дорозі [27].

Транспортна компанія «ЮТС БРОКЕРИДЖ» володіє автомобільним парком, який включає в себе сучасні машини вантажопідйомністю від 2,5 до 100 тон з обсягом кузова від 12 до 100 м³. Загалом, партнерська мережа

компанії налічує 1000 автомобілів. У разі великогабаритних перевезень компанія укомплектовує автомобіль додатковими причепами або напівпричепами. Всі машини регулярно проходять технічне обслуговування, а також перевіряються перед початком виїзду. Це гарантує відсутність серйозних проблем з транспортом під час пересування [27].

Типи вантажівок, які знаходяться у користуванні компанії «ЮТС БРОКЕРІДЖ» представлено на рис. 2.1.

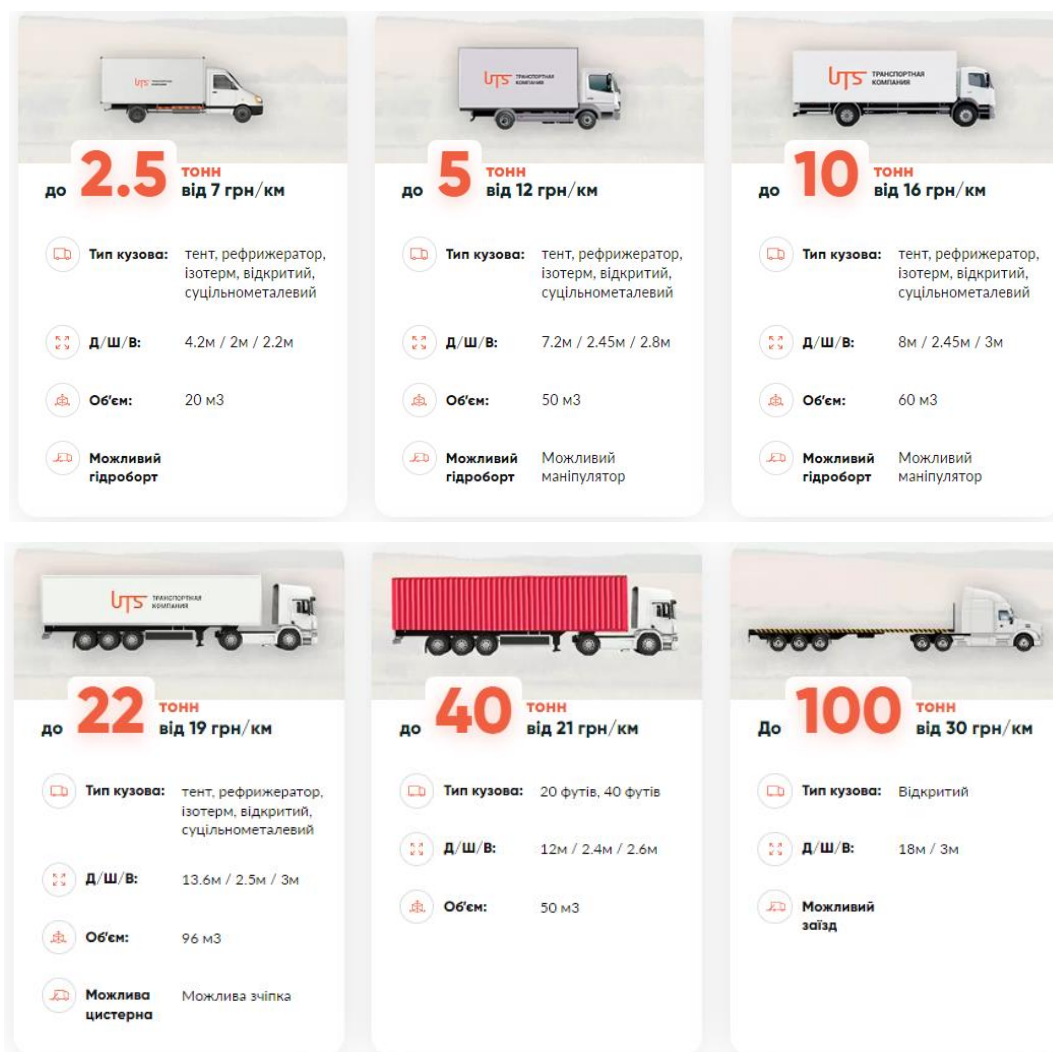


Рисунок 2.1 – Автопарк компанії «ЮТС БРОКЕРІДЖ»

Джерело: [27]

Транспортний парк компанії укомплектований усіма видами вантажного транспорту, тому компанія організовує перевезення будь-якого вантажу та

використовує для цього спеціальний транспорт. Трали, контейнеровози, автоцистерни, тенти, автовози, зерновози, самоскиди, рефрижератори, напівпричепи є у складі автопарку компанії «ЮТС БРОКЕРИДЖ».

Усі транспортні засоби мають сучасну комплектацію, і щорічно обслуговуються та перевіряються перед кожною поїздкою. Це допомагає уникнути великих поломок при транспортуванні товарів. Для великогабаритних транспортних перевезень компанія додатково обладнає транспортні засоби причепами і напівпричепами [27].

Завдяки сумлінному ставленню, універсальності і відповідальності, «ЮТС БРОКЕРИДЖ» співпрацює з відомими брендами, серед яких «Ашан», «Glovo», «ТД Дельта», «PUMA» та інші. Найвідоміші компанії-партнери представлені на рис. 2.2.



Рисунок 2.2 - Партнери компанії «ЮТС БРОКЕРИДЖ»

Джерело: [27]

Перевагою компанії є також онлайн-система управління, яка дає змогу швидкого розрахунку вартості перевезення, та зворотнього дзвінка від логіста компанії протягом 5 хвилин.

Для заповнення форми треба пройти три етапи:

- на першому етапі необхідно вказати місто відправлення та місто, де буде відбуватися розвантаження;

- на другому етапі компанія потребує даних про дату відправлення, опис вантажу, тип кузова та приблизну вагу товару;
- на останньому етапі потрібно вказати ім'я та прізвище, а також контактний номер телефону, на який буде здійснюватися зворотній дзвінок.

Така система дає можливість клієнтам не тільки заощаджувати час, а й самостійно управляти сайтом компанії, обираючи потрібний маршрут та данні по відправці вантажу.

Форма, що заощадить час клієнту, представлена на рис. 2.3.

Є ЗАВДАННЯ НА ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖУ?

— Підберемо машину під ваш вантаж і надамо її на завантаження вже **через 2 години**

1 Где забрать груз?

2 Куда доставить?

1/3 **ПРОДОЛЖИТЬ** →

Форма, яка заощадить вам час

Це форма для тих хто знає яка машина потрібна для перевезення

- Тут зібрані всі дані які потрібні нам для розрахунку ціни
- Після заповнення менеджер передзвонить вам вже з готовим варіантом

Рисунок 2.3. – Форма для швидкого розрахунку ціни на сайті «ЮТС БРОКЕРИДЖ»

Джерело: [27]

Так як компанія займається міжнародними перевезеннями, то вона повинна відповідати міжнародним стандартам якості та правилам перевезення, які зазначені в таких нормативно-правових документах [11]:

- 1) Конвенція ООН про міжнародне змішане перевезення вантажів.
- 2) Митна конвенція про міжнародне перевезення вантажів.
- 3) Конвенція про міжнародні залізничні перевезення.
- 4) Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення.

- 5) Конвенція про морське перевезення вантажів.
- 6) Конвенція ООН про договір морського перевезення вантажів.
- 7) Будапештська конвенція про договір перевезення вантажів внутрішнім водним транспортом.
- 8) Конвенція про процедуру міжнародного митного транзиту при перевезенні вантажів залізничним транспортом.
- 9) Закон «Про мультимодальні перевезення» ухвалений 17 листопада 2021 року.

Маркетинговий аналіз компанії: ТОВ «ЮТС БРОКЕРИДЖ» проводить активну маркетингову діяльність. Компанія використовує різні канали комунікації, такі як реклама, PR, соцмережі. У 2022 році компанія запустила нову рекламну кампанію, спрямовану на залучення нових клієнтів. Кампанія була успішною, і компанія збільшила свою клієнтську базу на 15%.

Промисловий аналіз: ТОВ «ЮТС БРОКЕРИДЖ» має сучасну ІТ-інфраструктуру, яка дозволяє компанії надавати якісні послуги своїм клієнтам. Компанія також має висококваліфікований персонал, який має досвід роботи на експедиційному ринку.

У 2022 році компанія впровадила нову систему управління ризиками, яка дозволила поліпшити контроль за ризиками.

ТОВ «ЮТС БРОКЕРИДЖ» - це успішна компанія, яка показала позитивні фінансові результати у 2023 році. Компанія має широку клієнтську базу, розширює свою присутність на ринку та проводить активну маркетингову діяльність.

Розглянемо економічні показники ТОВ «ЮТС БРОКЕРИДЖ» за 2021 – 2023 роки. У табл. 2.1 зображено витрати, доходи та прибуток ТОВ «ЮТС БРОКЕРИДЖ» за 2021-2023 роки.

Виходячи із даних, представлених у таблиці 2.1, економічні показники у компанії «ЮТС БРОКЕРИДЖ» з кожним роком зростають, витрати та прибутки пропорційно збільшуються. Це дає змогу компанії збільшувати доходи та покращувати економічний стан у компанії.

Таблиця 2.1 – Економічні показники ТОВ «ЮТС БРОКЕРИДЖ» за 2021 – 2023 роки, млн. грн

Показник	Рік		
	2021	2022	2023
Дохід	20	29	36
Витрати	18	26	32
Прибуток	2	3	4

Джерело: складені за матеріалами [44,45,46]

На основі даних таблиці на рис. 2.1 побудовано графіки окремо для витрат, прибутку та доходів ТОВ «ЮТС БРОКЕРИДЖ» за 2021 – 2023 роки.

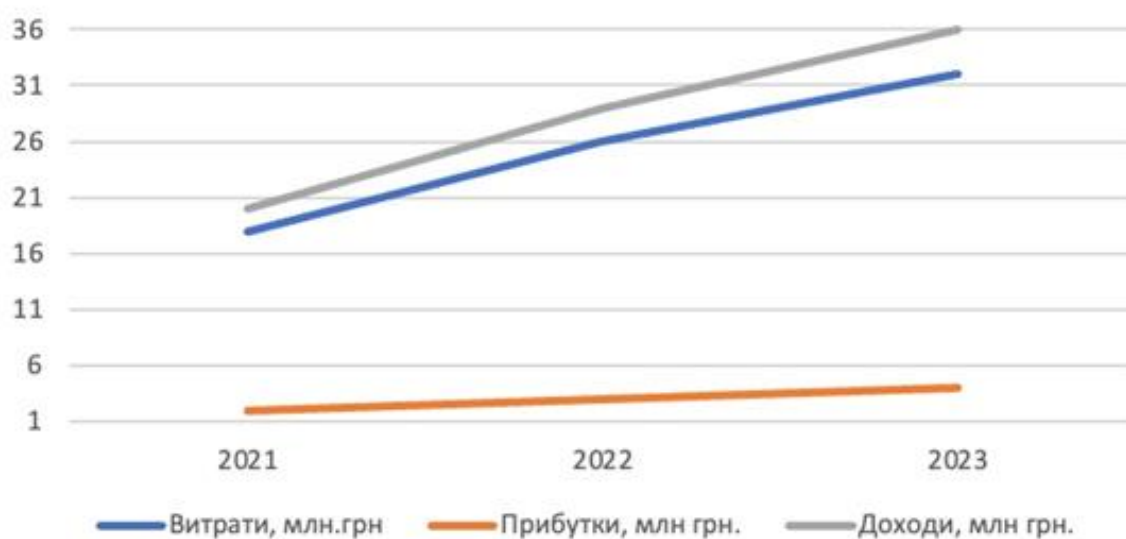


Рисунок 2.4 - Графіки витрат, прибутку та доходів ТОВ «ЮТС БРОКЕРИДЖ» за 2021– 2023 роки

Джерело: складені за матеріалами [44,45,46]

На основі цих даних можна зробити висновок, що витрати та прибутки підприємства доволі стабільні, а доходи підвищуються з кожним роком.

Зважаючи на військовий стан в країні, можна виділити такі причини, які вплинули на ринок міжнародних вантажних перевезень:

1. Витрати на пальне. З ростом цін на пальне та обмеженнями пересування може збільшитися витрата на пальне. «ЮТС БРОКЕРИДЖ» повинен вивчити можливості ефективного використання пального та шукати стратегії для зниження цих витрат.

2. Логістичні виклики. Компанія повинна адаптувати свої логістичні плани до нових умов, зокрема, переглянути маршрути, взаємодію з владою та забезпечити безпеку вантажів.

Ризики для вантажів та обладнання:

1. Враховуючи конфліктні зони, «ЮТС БРОКЕРИДЖ» повинен удосконалити стратегії страхування та захисту вантажів та обладнання від можливих ризиків.

2. Попит на перевезення.

3. Зменшення попиту на перевезення може вплинути на прибуток. Компанія повинна аналізувати можливість диверсифікації своїх послуг або залучення нових клієнтів.

Страховання та ризики: перегляд політики страхування для включення ризиків, пов'язаних з військовим станом. Можливо, варто розглянути нові договори страхування.

Резервні плани та кризове управління: визначати ефективність і наявність резервних планів та процедур кризового управління для швидкого реагування на непередбачені ситуації.

Подолання фінансових труднощів: компанія повинна розглядати можливість використання фінансових резервів, отримання фінансової підтримки або переговорів з партнерами щодо строків оплати.

Комерційні угоди та договори: переглядати існуючі угоди та договори для визначення можливості їх перегляду та адаптації під нові умови.

Стійкість фінансів: аналізувати фінансовий стан компанії та її можливість подолати труднощі у військових умовах.

Аналізуючи доходи можна зробити висновок, що ТОВ «ЮТС БРОКЕРИДЖ» рентабельна компанія. Товариство працює над підвищенням

ефективності своєї діяльності, про це говорить різноманітність перевезень та послуг, які виконує компанія. Також треба виділити фундаментальні питання, на які треба звертати увагу під час коли транспортно-експедиційна компанія може бути в важкому становищі.

2.2 Аналіз практики організації міжнародних перевезень вантажів ТОВ «ЮТС БРОКЕРИДЖ» в умовах воєнного стану

Війна може мати серйозний вплив на господарські показники транспортно-логістичних компаній, зокрема тих, що займаються міжнародними перевезеннями. Ось деякі з можливих впливів [3]:

1. Закриття маршрутів: воєнний конфлікт може призвести до закриття деяких територій, маршрутів або коридорів, що ускладнить або зробить неможливими певні міжнародні перевезення.

2. Збільшення витрат: воєнний стан може призвести до збільшення витрат на забезпечення безпеки вантажів та транспорту, наприклад, оплата додаткових послуг для захисту вантажів або зміни маршрутів, щоб обійти конфліктні зони.

3. Затримки та ризики: воєнний конфлікт може призвести до затримок у доставці вантажів через контроль, інспекції та пов'язані з цим складності.

4. Зміна попиту: зміна економічних умов у зоні конфлікту може призвести до зміни попиту на транспортні послуги, зокрема можливе зменшення обсягів перевезень через економічну нестабільність.

5. Зниження інвестицій: воєнні конфлікти можуть призвести до зниження загального рівня інвестицій у галузь транспортно-логістичних послуг через ризики та нестабільність.

6. Зміни в регулюванні: військові дії можуть призвести до змін у вимогах та регулюванні, що може вплинути на умови перевезень та логістичні процеси.

Компанії, що працюють у сфері міжнародних перевезень, повинні бути готові до таких сценаріїв та розробляти стратегії управління ризиками для зменшення негативного впливу воєнних конфліктів на їхню діяльність [18].

Зважаючи на воєнний конфлікт, господарські показники компанії, яка здійснює міжнародні перевезення, можуть бути серйозно піддані випробуванню. Нижче представлено аналіз цих показників.

Витрати і доходи [26]:

- зростання витрат на безпеку вантажів, наприклад, оплата додаткових послуг для забезпечення захисту від конфлікту;
- збільшення витрат на альтернативні маршрути та транспортні послуги через закриття певних маршрутів або коридорів.

Використання ресурсів:

- зміна маршрутів та перепрофілювання транспортних засобів для уникнення конфліктних зон;
- збільшення часу у перевезеннях через необхідність обходу зон нестабільності.

Якість обслуговування:

- можливість затримок у доставці вантажів через ускладнення контролю та інспекцій;
- низька задоволеність клієнтів через непередбачуваність та затримки у доставці.

Ризики та управління ризиками:

- збільшення ризику втрати або пошкодження вантажів через конфлікт;
- необхідність активного управління ризиками для збереження безпеки вантажів та оптимізації маршрутів.

Законодавчі та регуляторні вимоги:

- зміни у вимогах і правилах перевезень через воєнний стан.

Технології та інновації:

- потреба в нових технологіях для відстеження вантажів та оперативного управління ризиками.

Для компаній у таких умовах важливо розробляти адаптивні стратегії, враховуючи ризики конфлікту та шукати нові шляхи оптимізації бізнес-процесів для мінімізації втрат та забезпечення безпеки вантажів і персоналу. Також важливо вести постійний моніторинг ситуації, щоб оперативно реагувати на зміни у конфліктній зоні та вплив на бізнес-процеси [30].

В умовах воєнного стану в Україні експедиторська компанія «ЮТС БРОКЕРИДЖ» продовжує здійснювати міжнародні перевезення вантажів. Компанія має значний досвід і ресурси, що дозволяють їй успішно адаптуватися до нових умов і забезпечувати безперебійне перевезення вантажів.

Серед основних особливостей організації міжнародних перевезень вантажів в умовах воєнного стану «ЮТС БРОКЕРИДЖ» виділяє наступні:

- зміна маршрутів перевезень. Внаслідок закриття деяких кордонів і портів компанія була змушена змінити маршрути перевезень. Наприклад, для доставки вантажів до Європи компанія використовує маршрути через Польщу, Румунію та інші країни;
- збільшення термінів доставки. Зміни маршрутів перевезень призвели до збільшення термінів доставки вантажів. Наприклад, термін доставки вантажів з України до Європи збільшився з 10-14 днів до 20-25 днів;
- зростання вартості перевезень. В умовах зростання цін на енергоносії та інші ресурси вартість перевезень вантажів також зросла. Наприклад, вартість морських перевезень з України до Європи збільшилася на 20-30% [32].

Незважаючи на ці виклики, «ЮТС БРОКЕРИДЖ» продовжує успішно здійснювати міжнародні перевезення вантажів. Компанія має тісні партнерські відносини з провайдерами логістичних послуг в Україні та інших країнах, що дозволяє їй оперативно реагувати на зміни в ситуації та забезпечувати безперебійне перевезення вантажів.

Ось кілька прикладів успішних міжнародних перевезень вантажів, здійснених «ЮТС БРОКЕРИДЖ» в умовах воєнного стану:

– компанія здійснила перевезення партії зерна з України до Європи. Вантажі були доставлені вчасно і в повному обсязі;

– компанія здійснила перевезення партії обладнання з Європи до України. Вантажі були доставлені в цілості та без пошкоджень;

– компанія здійснила перевезення партії медикаментів з України до Європи. Вантажі були доставлені в термін і в належному порядку.

«ЮТС БРОКЕРИДЖ» має значний досвід і ресурси, що дозволяють їй успішно адаптуватися до нових умов і забезпечувати безперебійне перевезення вантажів в умовах воєнного стану. Компанія є надійним партнером для бізнесу, який потребує міжнародних перевезень вантажів.

Крім аналізу господарських показників, компанії, що оперують у зоні воєнного конфлікту, можуть реалізувати ряд стратегій та дій для забезпечення стабільності та мінімізації ризиків:

1. Розробка планів невідкладних дій: Створення конкретних планів для негайної реакції на будь-які події, що можуть вплинути на логістичні ланцюги, включаючи плани евакуації та захисту персоналу та вантажів [24].

2. Диверсифікація маршрутів та постачальників: Розгляд можливості використання альтернативних маршрутів та постачальників для зменшення ризиків та збереження контингенту.

3. Співпраця та комунікація: Збереження відкритого зв'язку з клієнтами, постачальниками та логістичними партнерами для обміну інформацією щодо змін у режимі роботи, можливих затримок та спільного пошуку рішень.

4. Запаси та складування: Збільшення рівня запасів та оптимізація стратегій складування для запобігання можливим перервам у постачанні та забезпечення нормального функціонування під час кризи.

5. Управління ризиками: Аналіз ризиків та вдосконалення систем управління ризиками для прогнозування можливих загроз та прийняття відповідних заходів щодо їх запобігання та зменшення наслідків.

б. Оцінка та перегляд контрактів: Перегляд і оновлення контрактів із постачальниками та клієнтами, враховуючи нові умови воєнного конфлікту та забезпечення захисту інтересів компанії.

Ці заходи допомагають управляти ризиками, забезпечуючи найвищий рівень безпеки та стабільності під час воєнного конфлікту.

Ось кілька додаткових думок щодо організації міжнародних перевезень вантажів в умовах воєнного стану [29]:

- важливість гнучкості. Експедиторські компанії повинні бути готові оперативно реагувати на зміни в ситуації та адаптувати свої маршрути та логістичні процеси до нових умов;

- значення партнерства. Партнерство з іншими логістичними компаніями в Україні та інших країнах є ключовим фактором успіху в умовах воєнного стану;

- значення безпеки. Безпека вантажів є найвищим пріоритетом для експедиторських компаній, які здійснюють міжнародні перевезення в умовах воєнного стану.

Ось кілька конкретних рекомендацій для експедиторських компаній, які здійснюють міжнародні перевезення вантажів в умовах воєнного стану:

- регулярно моніторити ситуацію. Експедиторські компанії повинні регулярно моніторити ситуацію в Україні та інших країнах, через які проходять їхні маршрути. Це допоможе їм оперативно реагувати на зміни в ситуації та адаптувати свої маршрути та логістичні процеси;

- розширювати мережу партнерів. Експедиторські компанії повинні розширювати свою мережу партнерів в Україні та інших країнах. Це допоможе їм забезпечити безперебійне перевезення вантажів в умовах воєнного стану;

- вкладати в безпеку. Експедиторські компанії повинні вкладати в безпеку вантажів. Це може включати в себе використання спеціальних контейнерів, страхування вантажів і інші заходи.

В умовах воєнного стану організація міжнародних перевезень вантажів є складним і відповідальним завданням. Експедиторські компанії, які вміють

ефективно адаптуватися до нових умов і забезпечують безпеку вантажів, мають всі шанси на успіх.

2.3 Аналіз сучасних схем організації міжнародних перевезень вантажів в умовах воєнного стану в Україні

Бізнес-процеси з організації міжнародних перевезень вантажів сьогодні включають в себе наступні етапи [40]:

1. Отримання заявки від вантажовласника.

На цьому етапі експедиторська компанія отримує від вантажовласника заявку на перевезення вантажів. Заявка повинна містити інформацію про вид вантажу, його кількість, характеристики, пункти відправлення та призначення, терміни та умови доставки.

2. Опрацювання заявки.

На цьому етапі експедиторська компанія аналізує заявку вантажовласника та розробляє план перевезення. План перевезення повинен включати в себе такі елементи, як:

- Маршрут перевезення;
- Вид транспорту;
- Терміни доставки;
- Вартість перевезення.

3. Укладання договору перевезення.

На цьому етапі експедиторська компанія укладає з вантажовласником договір перевезення. Договір повинен містити такі положення, як:

- Права та обов'язки сторін;
- Вартість перевезення;
- Терміни доставки;
- Порядок вирішення спорів.

4. Організація перевезення. На цьому етапі експедиторська компанія займається організацією перевезення вантажів. Це включає в себе такі завдання, як:

- Замовлення транспорту;
- Оформлення митних документів;
- Страхування вантажів;
- Контроль за переміщенням вантажів.

5. Видача вантажів вантажовласнику. На цьому етапі експедиторська компанія видає вантажі вантажовласнику.

В умовах сучасного світу, коли міжнародна торгівля розвивається все активніше, організація міжнародних перевезень вантажів є складним і відповідальним завданням. Експедиторські компанії, які вміють ефективно організувати міжнародні перевезення вантажів, мають всі шанси на успіх [16].

Ось кілька додаткових деталей про бізнес-процеси з організації міжнародних перевезень вантажів:

1. Отримання заявки від вантажовласника. На цьому етапі важливо уважно вивчити заявку вантажовласника, щоб правильно зрозуміти його вимоги і розробити оптимальний план перевезення.

2. Опрацювання заявки. На цьому етапі важливо врахувати всі фактори, які можуть вплинути на перевезення вантажів, такі як:

- вид вантажу. Деякі вантажі, наприклад, швидкопсувні продукти, вимагають особливих умов перевезення;
- кількість вантажу. Велика кількість вантажу може вимагати використання спеціального транспорту або обладнання;
- характеристики вантажу. Деякі вантажі, наприклад, небезпечні вантажі, вимагають спеціального оформлення документів і дотримання особливих заходів безпеки;
- пункти відправлення та призначення. Відстань між пунктами відправлення та призначення впливає на час і вартість перевезення;

- терміни та умови доставки. Важливо узгодити з вантажовласником терміни і умови доставки, щоб гарантувати своєчасну доставку вантажів;

- укладання договору перевезення. Договір перевезення повинен бути чітким і зрозумілим для обох сторін. Він повинен містити всі необхідні положення, щоб уникнути спорів в майбутньому.

3. Організація перевезення. На цьому етапі важливо співпрацювати з надійними партнерами, які мають досвід і ресурси для організації міжнародних перевезень вантажів.

4. Видача вантажів вантажовласнику. На цьому етапі важливо перевірити вантажі на предмет пошкоджень і передати їх вантажовласнику в повному обсязі.

Бізнес-процеси з організації міжнародних перевезень вантажів постійно розвиваються. Експедиторські компанії повинні постійно вдосконалювати свої процеси, щоб відповідати вимогам сучасного ринку.

Бізнес-процеси з організації міжнародних перевезень вантажів в умовах воєнного стану відрізняються від бізнес-процесів в звичайний час наступними факторами [13,15]:

- зміна геополітичної ситуації. Війна в Україні призвела до закриття деяких кордонів і портів, а також до зміни маршрутів перевезень. Це призвело до збільшення термінів доставки і вартості перевезень;

- зростання ризиків. В умовах воєнного стану зростає ризик пошкодження або втрати вантажів. Експедиторські компанії повинні вжити додаткових заходів безпеки для захисту вантажів;

- значення партнерства. Партнерство з іншими логістичними компаніями в Україні та інших країнах є ключовим фактором успіху в умовах воєнного стану. Експедиторські компанії повинні розширювати свою мережу партнерів, щоб забезпечити безперебійне перевезення вантажів.

Ось кілька конкретних прикладів відмінностей між бізнес-процесами з організації міжнародних перевезень вантажів в звичайний час і в умовах воєнного стану:

– отримання заявки від вантажовласника. В умовах воєнного стану експедиторські компанії повинні уважно вивчати заявки вантажовласників, щоб врахувати всі ризики, пов'язані з перевезенням вантажів;

– опрацювання заявки. В умовах воєнного стану експедиторські компанії повинні розробляти більш гнучкі плани перевезення, які враховують зміни в геополітичній ситуації;

– укладання договору перевезення. В умовах воєнного стану експедиторські компанії повинні включати в договори перевезення додаткові положення, які захищають інтереси сторін у разі виникнення форс-мажорних обставин;

– організація перевезення. В умовах воєнного стану експедиторські компанії повинні співпрацювати з надійними партнерами, які мають досвід і ресурси для організації міжнародних перевезень вантажів в умовах ризику;

– видача вантажів вантажовласнику. В умовах воєнного стану експедиторські компанії повинні перевіряти вантажі на предмет пошкоджень особливо ретельно.

В цілому, бізнес-процеси з організації міжнародних перевезень вантажів в умовах воєнного стану є більш складними і ризикованими. Експедиторські компанії повинні бути готові до змін і оперативно реагувати на них, щоб забезпечити безперебійне перевезення вантажів.

В умовах воєнного стану в Україні організація міжнародних перевезень вантажів є складним і відповідальним завданням. Експедиторські компанії, які вміють ефективно організовувати міжнародні перевезення вантажів в таких умовах, мають всі шанси на успіх.

Сучасні методи та способи організації міжнародних перевезень вантажів в умовах воєнного стану в Україні включають в себе наступні [48]:

1. Гнучкість і адаптивність. Експедиторські компанії повинні бути готові до змін і оперативно реагувати на них. Це означає, що вони повинні мати можливість швидко змінювати маршрути перевезень, види транспорту та інші параметри перевезення.

2. Безпека. Експедиторські компанії повинні вжити додаткових заходів безпеки для захисту вантажів. Це може включати в себе використання спеціальних контейнерів, страхування вантажів і інші заходи.

3. Партнерство. Експедиторські компанії повинні розширювати свою мережу партнерів, щоб забезпечити безперебійне перевезення вантажів. Це особливо важливо в умовах воєнного стану, коли деякі логістичні компанії можуть бути не в змозі виконувати свої зобов'язання [15].

Ось кілька конкретних прикладів застосування сучасних методів та способів організації міжнародних перевезень вантажів в умовах воєнного стану в Україні:

1. Експедиторська компанія ТОВ «ЮТС БРОКЕРІДЖ» використовує альтернативні маршрути перевезень вантажів через Польщу, Румунію та інші країни. Це дозволяє компанії забезпечувати безперебійне перевезення вантажів в умовах закриття деяких кордонів і портів.

2. Експедиторська компанія «Нова Пошта» використовує спеціальні контейнери для перевезення вантажів в умовах воєнного стану. Це дозволяє компанії захистити вантажі від пошкоджень або втрати.

3. Експедиторська компанія «Укртрейд» співпрацює з логістичними компаніями в інших країнах для забезпечення безперебійного перевезення вантажів в умовах воєнного стану. Це дозволяє компанії компенсувати втрату можливостей деяких українських логістичних компаній.

В цілому, сучасні методи та способи організації міжнародних перевезень вантажів в умовах воєнного стану в Україні дозволяють експедиторським компаніям ефективно виконувати свої зобов'язання перед вантажовласниками. Однак, ці методи та способи вимагають від експедиторських компаній гнучкості, адаптивності, забезпечення безпеки вантажів та партнерства з іншими логістичними компаніями.

Висновки до розділу 2

Таким чином, експерти з транспортно-експедиторської діяльності та логістики у компанії «ЮТС БРОКЕРИДЖ» виконують усі найважливіші процеси при організації перевезень та оформленні супровідних документів, а саме, документальне супроводження перевезення, митне оформлення при організації міжнародних перевезень, координація взаємодії всіх видів транспорту при організації мультимодальних перевезень, експедиторський контроль на всіх етапах перевезення, розробка логістичних схем для ефективного використання рухомого складу та зменшення собівартості перевезень, організація роботи транспортно-логістичних та мультимодальних центрів.

Проаналізувавши економічні показники за останні 3 роки, можна зробити висновок, що компанія «ЮТС БРОКЕРИДЖ» стрімко розвивається, про що свідчать стабільний зростаючий дохід, постійна база клієнтів, надання великого та якісного спектру послуг та має безліч позитивних відгуків.

Війна надає значний вплив на господарські показники транспортно-логістичних компаній, зокрема тих, що займаються міжнародними перевезеннями. Це може впливати на зростання витрат на безпеку вантажів, альтернативні маршрути та транспортні послуги, а також зниження доходів через зменшення обсягів перевезень, також це впливає на зміну маршрутів та перепрофілювання транспортних засобів, збільшення часу у перевезеннях, можливі затримки у доставці вантажів, низька задоволеність клієнтів, зростають ризики втрати або пошкодження вантажів, виникає необхідність активного управління ризиками, відбуваються зміни у вимогах і правилах перевезень та виникає потреба в нових технологіях для відстеження вантажів та оперативного управління ризиками.

РОЗДІЛ 3

ПРОЕКТНІ РЕКОМЕНДАЦІЇ ЩОДО ВДОСКОНАЛЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ ЕКСПЕДИТОРСЬКОЮ КОМПАНІЄЮ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ

3.1 Рекомендації щодо вдосконалення організації міжнародних перевезень вантажів експедиторською компанією в умовах воєнного стану

Війни вносять значні зміни в логістику міжнародних перевезень вантажів. Вони торкаються всіх аспектів логістичних процесів, включаючи маршрути, транспортні засоби, митні процедури та страхування. У цих умовах компаніям, які займаються міжнародними перевезеннями, необхідно вжити заходів для удосконалення своїх логістичних процесів та мінімізації ризиків.

Основними проблемами та ризиками, з якими стикаються компанії, які займаються міжнародними перевезеннями вантажів в умовах воєнного стану, є:

1. Зміни маршрутів: через закриття повітряного простору та морських портів в компанії змушені шукати альтернативні маршрути для доставки вантажів. Це може призвести до збільшення часу доставки та вартості перевезень.

Зміни маршрутів також призводять до таких проблем при організації міжнародних перевезень вантажів в умовах воєнного стану як:

- Збільшення часу доставки: Альтернативні маршрути, як правило, є більш довгими, ніж прямі маршрути. Це призводить до збільшення часу доставки вантажів, що може призвести до незадоволення клієнтів;

- Збільшення вартості перевезень: Альтернативні маршрути, як правило, є більш дорогими, ніж прямі маршрути. Це може призвести до зниження конкурентоспроможності українських компаній.

2. Зниження пропускної спроможності транспортної інфраструктури. Через бойові дії та пошкодження інфраструктури, маршрути перевезень вантажів стали більш складними та тривалими. Це призвело до збільшення витрат на паливо та оплату праці водіїв. Зростанням попиту на транспортні послуги. В умовах воєнного стану зростає попит на міжнародні перевезення вантажів, зокрема, продовольства, гуманітарної допомоги та військових вантажів. Це також сприяє зростанню вартості перевезень. Зниження пропускної спроможності транспортної інфраструктури в умовах воєнного стану є одним з основних факторів, що впливають на зростання вартості міжнародних перевезень вантажів в Україні.

3. Через бойові дії та пошкодження інфраструктури, маршрути перевезень вантажів стали більш складними та тривалими. Це призвело до збільшення витрат на паливо та оплату праці водіїв.

Приклади того, як зниження пропускної спроможності транспортної інфраструктури впливає на вартість міжнародних перевезень вантажів:

- закриття аеропортів. Закриття аеропортів в Україні ускладнило або зробило неможливим міжнародні авіаперевезення вантажів. Це призвело до збільшення попиту на інші види транспорту, зокрема, автомобільний та залізничний;

- пошкодження доріг. Пошкодження доріг ускладнило рух вантажних автомобілів. Це призвело до збільшення часу у дорозі та витрат на паливо;

- пошкодження мостів. Пошкодження мостів ускладнило рух вантажівок через річки та інші водойми. Це призвело до збільшення відстані маршруту та витрат на паливо.

4. Нестача транспорту: через військові дії спостерігається дефіцит транспортних засобів для міжнародних перевезень. Це призводить до затримок у доставці вантажів та підвищенні тарифів.

Нестача транспорту через воєнний стан є однією з основних проблем, з якою стикаються компанії, які займаються міжнародними перевезеннями вантажів.

Причини нестачі транспорту:

– закриття повітряного простору та морських портів. Це призвело до того, що повітряні та морські перевезення стали неможливими або дуже дорогими;

– зниження пропускної здатності автомобільних перевезень. Це пов'язано з тим, що на дорогах виникли затори, а також з тим, що деякі ділянки доріг були пошкоджені внаслідок військових дій.

Зниження пропускної здатності автомобільних перевезень – це проблема, з якою стикаються багато країн світу. Ця проблема може бути викликана різними факторами, такими як:

– порушення правил дорожнього руху. Порушення правил дорожнього руху, такі як перевищення швидкості, нехтування дорожніми знаками та сигналами, можуть призвести до заторів та затримок у транспортному русі;

– будівництво. Будівництво нових доріг може призвести до тимчасового зниження пропускної здатності автомобільних перевезень;

– диверсифікація транспортних потоків. Зростання популярності альтернативних видів транспорту, таких як громадський транспорт, велосипеди та пішохідний рух, може призвести до зниження навантаження на автомобільні дороги.

Зниження пропускної здатності автомобільних перевезень може мати негативні наслідки для економіки та суспільства. Це може призвести до:

– збільшення витрат на транспортування. Зростання часу в дорозі може призвести до збільшення витрат на транспортування, оскільки компанії повинні оплачувати більше паливних витрат та заробітної плати водіям;

– зниження якості життя. Затори та затримки у транспортному русі можуть призвести до зниження якості життя людей, оскільки вони можуть збільшувати час у дорозі та знижувати рівень комфорту;

– збільшення рівня забруднення повітря. Затори та затримки у транспортному русі можуть призвести до збільшення рівня забруднення повітря, оскільки автомобілі більше часу проводять у вимкненому стані.

Зниження кількості транспортних засобів в умовах воєнного стану є однією з основних проблем, з якою стикаються країни, що воюють. Ця проблема може бути викликана різними факторами, такими як:

- пошкодження або знищення транспортних засобів внаслідок бойових дій;
- порушення логістичних ланцюгів, що ускладнює доступ до транспортних засобів;
- зростання попиту на транспортні послуги, наприклад, для евакуації людей та доставки гуманітарної допомоги.

Пошкодження або знищення транспортних засобів внаслідок бойових дій - це, мабуть, найважливіша причина зниження кількості транспортних засобів в умовах воєнного стану. Під час бойових дій багато транспортних засобів можуть бути пошкоджені або знищені. Наприклад, за даними ООН, в Україні під час війни було знищено або пошкоджено понад 200 тисяч транспортних засобів, включаючи легкові автомобілі, вантажні автомобілі, автобуси та залізничні вагони.

Війна може призвести до зростання попиту на транспортні послуги, наприклад, для евакуації людей та доставки гуманітарної допомоги. Наприклад, під час війни в Україні було евакуйовано понад 8 мільйонів людей, що створило значний попит на транспортні послуги.

Зниження кількості транспортних засобів в умовах воєнного стану може мати негативні наслідки для економіки та суспільства. Це може призвести до:

- збільшення витрат на транспортування. Зростання цін на транспортні послуги може призвести до збільшення витрат на транспортування, що може негативно позначитися на бізнесі та споживачах;
- зниження ефективності логістичних процесів. Зниження кількості транспортних засобів може призвести до зниження ефективності логістичних процесів, що може призвести до затримок у поставках та зростання цін;
- зниження якості життя. Труднощі з пересуваннями можуть призвести до зниження якості життя людей.

Нестача транспорту може мати значний вплив на економічні показники підприємства. Це може призвести до:

- зростання витрат на виробництві товарів. Підприємство буде змушено оплачувати більш високі ціни за транспортні послуги, що може призвести до зростання витрат на виробництво та зниження конкурентоспроможності;
- зниження ділової активності. Нестача транспорту може ускладнити доступ до клієнтів та постачальників, що може призвести до зниження ділової активності;
- зниження інвестицій. Інвестори можуть бути менш схильні інвестувати в країну, де існує проблема нестачі транспорту.

5. Зміна митних процедур при організації міжнародних перевезень у воєнний час є необхідною умовою для забезпечення безпеки країни та її громадян. Ці зміни можуть бути спрямовані на:

- забезпечення безпеки країни. Митні органи можуть посилити контроль над товарами, які ввозяться та вивозяться з країни, щоб запобігти контрабанді зброї, боєприпасів та інших товарів, які можуть бути використані для ведення війни;
- забезпечення потреб країни. Митні органи можуть спростити процедуру ввезення товарів, які є життєво важливими для країни, таких як продовольство, паливо та медичні препарати;
- захист інтересів країни. Митні органи можуть запровадити обмеження на ввезення товарів, які можуть завдати шкоди інтересам країни, таких як товари, які можуть бути використані для виробництва зброї або для економічної конкуренції з вітчизняними виробниками.

Конкретні зміни митних процедур при організації міжнародних перевезень у воєнний час можуть включати:

- запровадження додаткових митних перевірок. Митні органи можуть посилити контроль над товарами, які ввозяться та вивозяться з країни, шляхом проведення додаткових перевірок, таких як фізичний огляд товарів, рентгенівський контроль та аналіз документів;

– зміна порядку оформлення митних декларацій. Митні органи можуть змінити порядок оформлення митних декларацій, щоб зробити його більш швидким і простим;

– запровадження обмежень на ввезення та вивезення певних товарів. Митні органи можуть запровадити обмеження на ввезення та вивезення певних товарів, таких як зброя, боєприпаси, алкоголь, тютюнові вироби та товари, які можуть бути використані для виробництва зброї.

Впровадження змін митних процедур при організації міжнародних перевезень у воєнний час може мати як позитивні, так і негативні наслідки. З одного боку, ці зміни можуть допомогти забезпечити безпеку країни та її громадян, а також забезпечити потреби країни в життєво важливих товарах. З іншого боку, ці зміни можуть призвести до збільшення витрат на митне оформлення та до порушення прав і свобод громадян.

Вибір конкретних змін митних процедур при організації міжнародних перевезень у воєнний час повинен проводитися з урахуванням конкретних умов і потреб країни.

Ось деякі конкретні приклади змін митних процедур при організації міжнародних перевезень у воєнний час:

– запровадження спеціальних митних процедур для гуманітарної допомоги. Митні органи можуть запровадити спеціальні митні процедури для гуманітарної допомоги, щоб забезпечити її швидке та ефективне оформлення;

– спрощення процедури оформлення митних декларацій для товарів, які ввозяться в країну для підтримки її економіки. Митні органи можуть спростити процедуру оформлення митних декларацій для товарів, які ввозяться в країну для підтримки її економіки, наприклад, для обладнання та сировини;

– запровадження обмежень на ввезення та вивезення певних товарів, які можуть бути використані для ведення війни. Митні органи можуть запровадити обмеження на ввезення та вивезення певних товарів, які можуть бути використані для ведення війни, наприклад, зброї, боєприпасів та військової техніки.

Важливо зазначити, що зміни митних процедур при організації міжнародних перевезень у воєнний час повинні бути чітко визначені та доведені до відома всіх зацікавлених сторін. Це допоможе уникнути неприємних сюрпризів та забезпечити ефективне виконання митних процедур.

6. Зростання ризиків. В умовах воєнного стану зростає ризик затримок, пошкоджень та втрат товарів при організації міжнародних перевезень. Це пов'язано з низкою факторів, таких як:

- порушення логістичних ланцюгів. Війна може призвести до закриття кордонів, окупації територій та інших факторів, які ускладнюють або унеможливають транспортування товарів;

- зростання попиту на транспортні послуги. Війна може призвести до зростання попиту на транспортні послуги, наприклад, для евакуації людей та доставки гуманітарної допомоги. Це може призвести до збільшення цін на транспортні послуги та до зниження якості обслуговування;

- збільшення ризику пошкодження або втрати товарів. Війна може призвести до збільшення ризику пошкодження або втрати товарів внаслідок бойових дій, стихійних лих та інших факторів.

Конкретні ризики, які можуть виникнути при організації міжнародних перевезень в умовах воєнного стану, включають:

- затримки в доставці. Військові дії, закриття кордонів та інші фактори можуть призвести до затримок у доставці товарів;

- пошкодження товарів. Бойові дії, стихійні лиха та інші фактори можуть призвести до пошкодження товарів;

- втрата товарів. Бойові дії, стихійні лиха та інші фактори можуть призвести до втрати товарів.

3.2 Комплекс заходів щодо вдосконалення організації міжнародних перевезень в умовах воєнного стану

Транспортна логістика є ключовим фактором успіху ТОВ «ЮТС БРОКЕРИДЖ». Компанія постійно працює над її вдосконаленням, щоб забезпечити найвищий рівень обслуговування клієнтів. З метою покращення ефективності транспортної логістики і забезпечення оптимального рівня обслуговування клієнтів, були розроблені та впроваджені організаційно-методичні заходи, представлені на рис. 3.1.

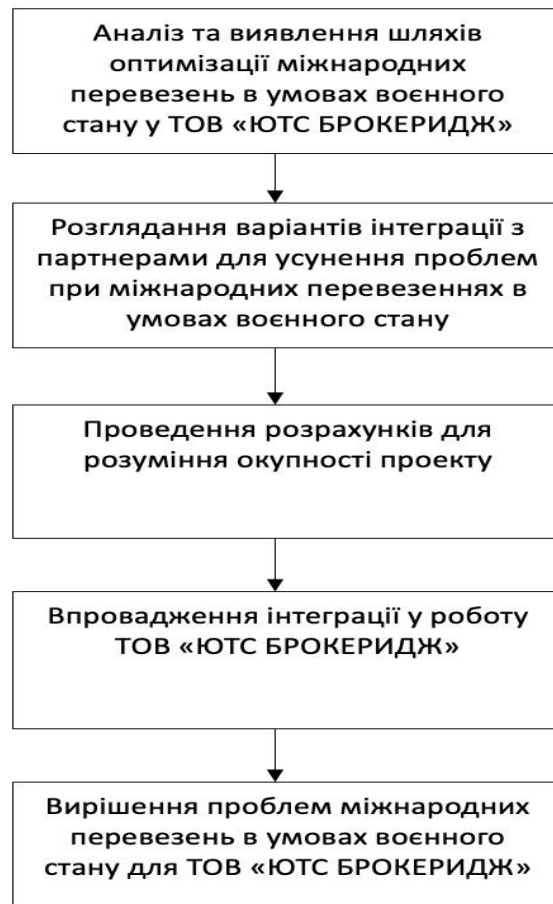


Рисунок 3.1 – Алгоритм вдосконалення роботи ТОВ «ЮТС БРОКЕРИДЖ» в сфері міжнародних перевезень вантажів

Джерело: розроблено автором

Перш ніж почати впроваджувати зміни в транспортній логістиці, необхідно провести ретельний аналіз поточної ситуації. Це включає в себе вивчення всіх процесів, виявлення проблемних місць і визначення потреб клієнтів.

До ідентифікації слабких місць слід віднести розташування в різних областях допоміжних центрів у сфері транспортної логістики таких як СТО, головний офіс компанії в Києві, регіональні офіси компанії у Кременчуку та Луцьку, що зумовлює велику протяжність маршрутів між центрами від 550 км. до 1200 км.

Для підвищення ефективності транспортної логістики необхідно вдосконалити такі процеси, як управління запасами, маршрутизація, вантажні операції, служба доставки тощо. Це дозволить знизити витрати, оптимізувати час доставки та покращити якість обслуговування.

Для цього пропонується провести організаційно-методичні заходи, зокрема:

- застосування інформаційних технологій. Це дозволить автоматизувати процеси, підвищити ефективність управління та контролю, а також забезпечити доступ до інформації в режимі реального часу;

- навчання та розвиток персоналу. Це дозволить підвищити професійну кваліфікацію співробітників, забезпечити їхню відповідність сучасним вимогам та сприяти впровадженню новітніх технологій.

Важливо також відстежувати результати впроваджених заходів, виявляти відхилення та своєчасно вносити корективи.

Застосування інформаційних технологій, зокрема діджиталізації, є новою концепцією, яка має значний потенціал для підвищення ефективності транспортної логістики та мінімізації її негативного впливу на навколишнє середовище.

Відповіддю на це питання стала мурашина логістика. Мурашиний алгоритм моделює поведінку мурах, які здатні швидко знаходити найкоротший

шлях до джерела їжі. Цей алгоритм також може адаптуватися до мінливих умов, знаходячи новий найкоротший шлях.

Вперше мурашині алгоритми були досліджені європейськими вченими в середині 1990-х років. З тих пір було досягнуто значних успіхів у їх використанні для вирішення складних комбінаторних проблем, таких як проблема комівояжера, завдання на оптимізацію маршруту вантажівки, завдання на графічне розфарбовування, квадратична задача призначення, задача оптимізації мережевого графа, завдання календарного планування та багато інших.

Розглянемо особливості застосування мурашиної логістики в декількох сферах і представимо це на рис. 3.2.



Рисунок 3.2 - Застосування мурашиної логістики в різних сферах діяльності

Джерело: розроблено автором

Способи використання «мурашиної логістики» у сільському господарстві:

- оптимізація маршрутів: Мурашина логістика може використовуватися для оптимізації маршрутів сільськогосподарської техніки;
- моніторинг посівів: Мурашина логістика може використовуватися для моніторингу посівів;
- обприскування: Мурашина логістика може використовуватися для обприскування посівів пестицидами або добривами;

– збір врожаю: Мурашина логістика може використовуватися для збору врожаю.

Способи використання «мурашиної логістики» у транспортній логістиці:

- оптимізація маршрутів: мурашина логістика може використовуватися для оптимізації маршрутів доставки;
- планування маршрутів: мурашина логістика може використовуватися для планування маршрутів для автономних транспортних засобів;
- відстеження вантажів: мурашина логістика може використовуватися для відстеження вантажів у режимі реального часу.

Способи використання «мурашиної логістики» у енергетиці:

- оптимізація маршрутів: мурашина логістика може використовуватися для оптимізації маршрутів доставки палива або інших енергетичних вантажів;
- управління енергомережами: мурашина логістика може використовуватися для більш ефективного управління енергомережами;
- балансування попиту та пропозиції: мурашина логістика може використовуватися для балансування попиту та пропозиції на енергоресурси.

Особливо ефективний мурашиний алгоритм для динамічної оптимізації розподілених процесів нестационарних систем, наприклад, маршрутизація в логістиці і сільському господарстві. Наведемо теоретичні підходи до визначення поняття «мурашина логістика» у табл. 3.3

У військовий час функціонуюча система постачання може бути порушена, тому доставка замовлень споживачеві здійснюється з порушенням існуючої логістичної системи. У таких умовах використання мурашиної логістики є досить актуальним, оскільки вона дозволяє швидко і ефективно знаходити оптимальні маршрути, розраховувати графік руху транспорту та визначати оптимальний обсяг постачання.

«Мурашина логістика» є одним з методів оптимізації маршрутів, який використовує поведінку мурах. Мурахи здатні швидко знаходити найкоротший шлях до джерела їжі, і цей алгоритм може бути використаний для вирішення аналогічних завдань у логістиці.

Таблиця 3.3 – Теоретичні підходи до визначення поняття «мурашина логістика»

Автор	Визначення «мурашиної логістики»
Савченко Л.А. [37]	З точки зору економічної теорії, поняття транспортної логістики розглядається як планування оптимальних маршрутів вантажоперевезень з мінімізацією витрат, що є особливо актуальним для торгових компаній щодня доставляють продукцію покупцям.
Чучка І.М. [47]	Накопичення транспортно-логістичних ресурсів в інформаційній мережі створює віртуальні логістичні центри.
Барабашов І.А. [4]	Логістика розглядається як інформаційне забезпечення руху матеріального потоку. По мірі поширення в ділову практику логістичного забезпечення у все в більшій мірі стала відчуватися необхідність в розвитку і впровадження в практику маркетингових складових інтерактивного забезпечення

Крім мурашиної логістики, існують і інші методи оптимізації маршрутів. Однак, програмне забезпечення «мурашина логістика» має ряд переваг, а саме:

– зрозумілий інтерфейс (рис. 3.3), який дозволяє будь-якому користувачеві комп'ютера розраховувати маршрути доставки;

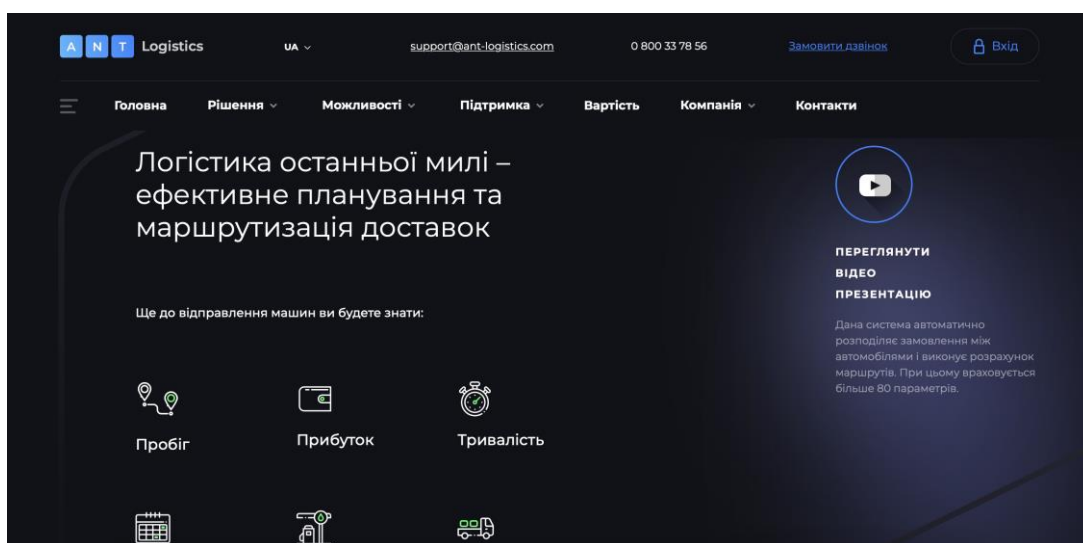


Рисунок 3.3 – Інтерфейс програми «мурашина логістика»

Джерело: [1]

– можливість інтеграції з бухгалтерськими системами клієнта.

Ці переваги роблять програмне забезпечення «мурашина логістика» привабливим для транспортних підприємств, які працюють в умовах воєнного стану. Основні напрямки вдосконалення транспортної логістики на основі «мурашиної логістики» представлені у табл. 3.4.

Таблиця 3.4 – Основні напрямки вдосконалення транспортної логістики ТОВ «ЮТС БРОКЕРИДЖ»

Напрямок вдосконалення	Опис
Автоматизація процесів	Впровадження автоматизованих систем управління транспортом, складами та обробки інформації.
Ефективне маршрутне планування	Використання алгоритмів оптимального маршрутного планування для мінімізації часу та витрат на доставку.
Використання новітніх технологій та IoT	Впровадження сучасних технологій, таких як Internet of Things (IoT), для відстеження та моніторингу вантажів, транспортних засобів та інфраструктури.
Екологічна логістика	Розвиток екологічної логістики, зменшення викидів шляхом використання екологічно чистих транспортних засобів та оптимізації маршрутів.
Глобальна логістика	Розширення глобальних логістичних мереж та вдосконалення міжнародних перевезень для забезпечення швидкої та ефективної глобальної доставки.
Інтеграція транспортних партнерів	Розробка інтегрованих платформ та систем для спільної роботи між різними учасниками логістичного ланцюга.
Оптимізація складського управління	Використання сучасних систем управління складами для оптимізації запасів, збільшення швидкості підготовки замовлень та зменшення витрат.

Джерело: розроблено автором

Розглянемо вартість реалізації комплексу заходів щодо вдосконалення транспортної логістики в ТОВ «ЮТС БРОКЕРИДЖ», що надає значну конкурентну перевагу та сприяють успішності на ринку та представимо результати у табл.3.5.

Таблиця 3.5 – Вартість впровадження програми «мурашина логістика»

Пакет послуг та вартість пакету послуг за місяць, грн	Характеристика
Базовий, 380	<ul style="list-style-type: none"> – необмежено точок в маршруті (для одного авто); – мобільний додаток; – відслідковування через GPS (для одного авто); – імпорт/експорт файлів; – інтеграції: CRM, SMS; – API для обміну даними; – прогноз заторів; – online підтримка;
Розширений, 570	<ul style="list-style-type: none"> – від 6 машин/маршрутів; – необмежено точок в маршруті*; – мобільний додаток; – відслідковування через GPS; – імпорт/експорт файлів; – інтеграції: CRM, SMS; – API для обміну даними; – прогноз заторів; – графічні DashBoards; – контроль температури; – події та сповіщення; – контроль доставки; – пріоритет в доопрацюваннях; – виділений оператор підтримки;
Корпоративний, індивідуальний тарифний план	<ul style="list-style-type: none"> – увесь функціонал пакету «Розширений»; – персональна підтримка;

Вартість даного програмного забезпечення є доступною, тому воно може бути ефективним інструментом для вдосконалення транспортної логістики. З

одного боку, воно дозволяє розраховувати оптимальні маршрути, а з іншого боку, забезпечує контроль за їх виконанням. Приклад роботи програми «мурашина логістика», представимо на рис 3.4.

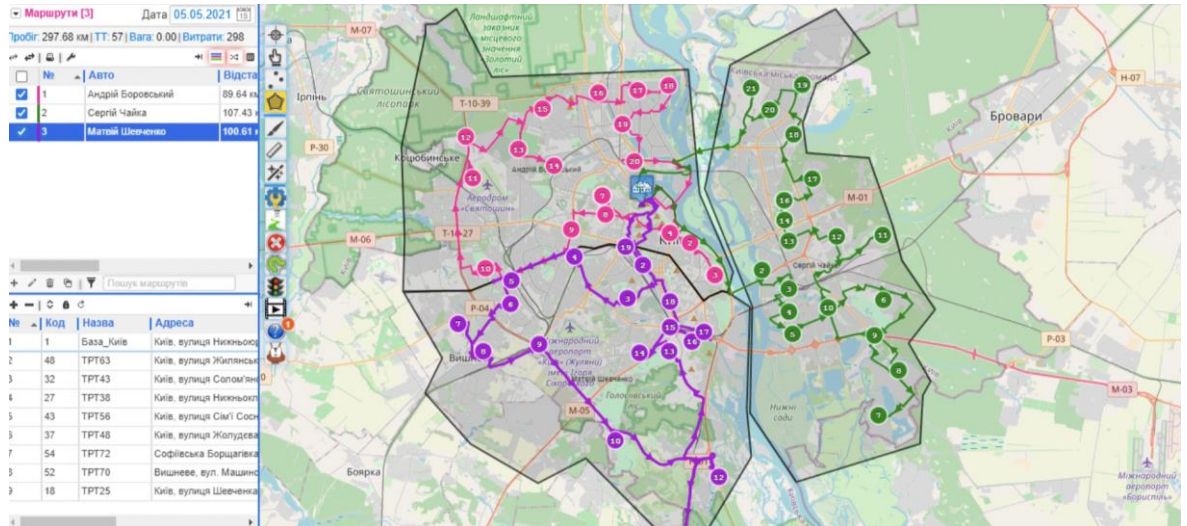


Рисунок 3.4 – Приклад роботи програми «мурашина логістика»

Джерело: [1]

Програма «мурашина логістика» дозволяє автоматизувати транспортну систему, а саме:

- 1) оптимальне планування маршрутів: програма використовує алгоритм, який дозволяє знаходити найкоротші і найефективніші маршрути доставки.
- 2) моніторинг маршрутів: програма дозволяє відстежувати переміщення транспорту в режимі реального часу.
- 3) повний контроль видаткової частини: програма дозволяє вести облік витрат на транспортування.

Планово-поточний аналіз: програма дозволяє аналізувати ефективність транспортної логістики і виявляти можливості її покращення.

Ручне планування маршрутів вимагає значних витрат часу та відмінного знання місцевості. За допомогою сервісу «мурашина логістика» складання транспортних маршрутів займає всього кілька хвилин і не вимагає спеціальних навичок.

Впровадження комплексу заходів щодо вдосконалення транспортної логістики на основі «мурашина логістика» в ТОВ «ЮТС БРОКЕРИДЖ» дозволило досягти позитивних результатів і покращити ефективність логістичних процесів компанії.

Застосування сучасних інформаційних систем та технологій дозволило автоматизувати процеси управління транспортною логістикою. Це призвело до збільшення швидкості та точності обробки даних, покращення комунікації між різними відділами та партнерами.

Оптимізація маршрутів та планування доставки дозволила зменшити витрати на паливо, скоротити час доставки та забезпечити більш ефективне використання транспортних ресурсів.

Співпраця з постачальниками та партнерами стала більш координаційною та ефективною завдяки обміну даними, спільному плануванню та взаємному врахуванню інтересів. Це дозволило забезпечити більш гладкий та безперебійний потік товарів і послуг.

В цілому, комплекс заходів щодо вдосконалення транспортної логістики в ТОВ "ЮТС БРОКЕРИДЖ" сприяє поліпшенню продуктивності, зниженню витрат, підвищенню якості обслуговування та задоволеності клієнтів. Ці заходи є важливим елементом стратегії розвитку підприємства і сприяють зміцненню його конкурентних позицій на ринку.

3.3 Економічне обґрунтування проектних рекомендацій

Для проведення економічного обґрунтування проектного рішення, яке складається з додавання принципів роботи «мурашиної логістики» для ТОВ «ЮТС БРОКЕРИДЖ» визначимо витрати та вигоди від даного проекту.

Для визначення витрат з'ясуємо фінансові аспекти які необхідно оплатити для співпраці з «ANT-Logistics». Перше це інтеграція сервісів «ANT-

Logistics» до CRM системи ТОВ «ЮТС БРОКЕРИДЖ». Це коштує 40000 грн. Другий важливий аспект це збільшення ставки ІТ-спеціаліста у компанії ТОВ «ЮТС БРОКЕРИДЖ», який буде задіяний на даному проекті. Так ставка ІТ-спеціаліста складає 1500 грн за робочий день, враховуючи складність робіт з інтеграції проекту ставка буде збільшена в 1,5 разів, тобто складе 2250 грн / роб. день. Витрати на оплату праці ІТ-спеціалісту з впровадження проекту складуть 43 робочий день \times 2250 грн / роб. день = 96750 грн (тобто в березні 21 роб. день \times 22500 = 47250 грн, в серпні 22 роб. днів \times 2250 = 49500 грн). Також на проекті буде задіяний Project manager, операційний директор та три Team Leader'a. Доплата кожному фахівцю за роботу над проектом в команді впродовж 43 дня буде складати 5 000 грн кожному, тобто сумарно 5 фахівців \times 5 000 грн = 25 000 грн. Загальні інвестиційні витрати на проект складуть 124750 грн.

Також щомісячні витрати на обслуговування нових функціоналів за корпоративним пакетом послуг будуть складати 3000 грн.

Додамо по 12500 грн доплати додатковим фахівцям на місяць та 3000 грн щомісячних витрат на обслуговування до витрат на оплату праці ІТ-спеціалісту з впровадження проекту для розрахунку визначення приведеної вартості проекту.

Витрати в перший місяць складуть 47250 грн за оплату праці ІТ-спеціаліста + 12500 грн доплати додатковим фахівцям в компанії + 3000 грн щомісячна підписка сервісу «ANT-Logistics» = 62750 грн.

Витрати другого місяця складуть 49500 грн за оплату праці ІТ-спеціаліста + 12500 грн доплати додатковим фахівцям в компанії + 3000 грн щомісячна підписка сервісу «ANT-Logistics» = 65000 грн.

Для визначення вигід треба врахувати зменшення навантаження на менеджерів відділу продажів та логістів. Оціночно, зменшення навантаження складе 15 хв або 0,25 години на день при вартості однієї години робочого часу менеджера в середньому 450 грн/год. Загалом в процесах організації логістичних процесів задіяно 20. менеджерів сумарно з усіх відділів. Отже, 20

менеджерів $\times 0,25$ години на день $\times 450$ грн/год $\times 21$ роб.днів/міс. = 47250 грн / місяць.

Економічне обґрунтування будемо проводити через визначення приведеної вартості проекту, внутрішньої норми рентабельності та дисконтованого терміну окупності за формулами (3.1) – (3.3) [28, 33, 34].

$$NPV = \sum_{t=1}^n \frac{D_t - B_t}{(1+i)^t}, \quad (3.1)$$

де D_t — вигоди проекту в період t ;

B_t — витрати на проект у період t ;

i — ставка дисконту;

n — тривалість (строк життя) проекту.

$$IRR = A + \frac{a(B-A)}{(a-b)}, \quad (3.2)$$

де A – величина ставки дисконту, при якій NPV позитивна;

B – величина ставки дисконту, при якій NPV негативна;

a – величина позитивної NPV , при величині ставки дисконту A ;

b – величина негативної NPV , при величині ставки дисконту B .

$$DPP = \sum_{t=1}^n \frac{D_t - B_t}{(1+i)^t} \geq I_0, \quad (3.3)$$

де I_0 – початкові інвестиції в нульовий період.

Враховуючи, що проект призначений на короткий термін, розрахуємо ставку дисконтування з переведенням її в місячну за формулою (3.4). Ставка дисконтування приймається на рівні 25% річних.

$$i_m = \sqrt[12]{1+i} - 1. \quad (3.4)$$

Розрахунки стосовно визначення чистої приведеної вартості наведено в табл. 3.6 при $i = 25\%$ та в табл. 3.5 для $i = 70\%$ (розрахунки проводяться з використанням MS Excel). Ставка дисконтування в 70% була обрана для того, щоб отримати негативне значення чистої приведеної вартості проекту для розрахунку за формулою (3.2) внутрішньої норми рентабельності (табл. 3.7).

Таблиця 3.6 – Порядок визначення чистої приведеної вартості проекту при ставці дисконтування 25%

№ з/п	Період, t місяць	Вигоди, Дт, грн	Витрати, Вт, грн	Чистий грошовий потік, Дт-Вт, грн	$1/(1+i_M)^t$	Дисконтований грошовий потік, грн $(Дт-Вт) (1+i_M)^t$
1.	0		62750	62750,00	1,000	-62750,00
2.	1		65000	65000,00	0,982	-63830,00
3.	2	47250		47250,00	0,963	45501,75
4.	3	47250		47250,00	0,946	44698,50
5.	4	47250		47250,00	0,928	43848,00
6.					NPV=	7468,25

Таблиця 3.7 – Порядок визначення чистої приведеної вартості проекту при ставці дисконтування 70%

№ з/п	Період, t місяць	Вигоди, Дт, грн	Витрати, Вт, грн	Чистий грошовий потік, Дт-Вт, грн	$1/(1+i_M)^t$	Дисконтований грошовий потік, грн $(Дт-Вт) (1+i_M)^t$
1.	0	0	62750	62750,00	1,000	-62750,00
2.	1	0	65000	65000,00	0,957	-62205,00
3.	2	47250	0	47250,00	0,915	43233,75
4.	3	47250	0	47250,00	0,876	41391,00
5.	4	47250	0	47250,00	0,838	39595,50
7.					NPV=	-737,75

Отже, внутрішня норма рентабельності проекту буде складати:

$IRR = 25\% + 7468 \times (70\% - 25\%) / (7468 - (-738)) \approx 65\%$. Відобразимо графічно пошук чистої приведеної вартості проекту на рис. 3.5.

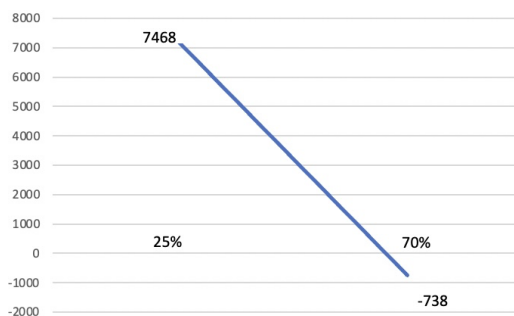


Рис. 3.5 – Залежність значення NPV від ставки дисконтування

Джерело: складено автором

Визначимо період окупності з урахуванням дисконту, спираючись на останній стовпчик табл. 3.6 та сумуючи значення зі зростаючим підсумком. Розрахунки показують, що на п'ятому місяці досягається позитивне значення в 7468,25 грн. Таким чином, дисконтований період окупності складає чотири місяці та 26 днів у п'ятому місяці. Отже, за умови ставки дисконтування в 25 %, проект повністю окупиться протягом 4,8 місяців, при цьому внутрішня норма рентабельності становить 65 %.

Виконаємо оцінку ризиків проекту, застосовуючи методику аналізу сценаріїв. Суть цього підходу полягає в вивченні чутливості очікуваного прибутку до змін в ключових змінних і визначенні можливого інтервалу значень цих змінних. Аналіз сценаріїв включає розгляд очікуваних вигід у песимістичному, стриманому та оптимістичному сценаріях.

Для стриманого сценарію вище були визначені вигоди у розмірі 47250 грн/міс. Приймемо, що для песимістичного сценарію зменшення навантаження складе 12 хв або 0,2 години на день, тоді при всіх інших показниках, які мають залишитися незмінними вигоди складуть: 20 менеджерів \times 0,2 год. на день \times 450 грн/год \times 21 роб.днів/міс. = 37800 грн / місяць.

У випадку оптимістичного сценарію приймемо, що зменшення навантаження складе 17 хв або 0,28 години на день, тоді вигоди складуть: 20

менеджерів $\times 0,28$ год. на день $\times 450$ грн/год $\times 21$ роб.днів/міс. = 52920 грн / місяць.

У табл. 3.8 проведемо розподіл значень ймовірності очікуваних вигід.

Таблиця 3.8 – Розподіл значень ймовірності очікуваних вигід

№	Оцінка можливого результату	Запроєктовані вигоди Д, тис. грн.	Значення ймовірності, P_i	Можливі (очікувані) вигоди, тис. грн.($D \times P_i$)
1	Песимістична	37,800	0,25	9,450
2	Стримана	47,250	0,50	23,625
3	Оптимістична	52,920	0,25	13,230
4	Разом	137,970	1,00	46,305 (D_c)

Аналізуючи очікувані вигоди проекту, слід зазначити, що їх мінливість у проєкті коливається від 37,8 до 52,92 тис. грн. Межа дисперсії вигід проекту складає $45,9 - 21,6 = 15,12$ тис. грн. Після перемноження значення вигід на значення ймовірності та підсумування результатів одержали сумарне значення очікуваних вигід у розмірі 46,305 тис. грн.

У табл. 3.9 представлені розрахунки середньоквадратичного відхилення для очікуваних вигід. Під час обчислень у третьому стовпчику взято за модулем різницю між вигодами, визначеними для кожного сценарію, та їхньою загальною сумою. У п'ятому стовпчику визначено квадрат цих різниць, а в останньому стовпчику - добуток квадрату різниць на ймовірність кожного сценарію. Після цього сумуються отримані значення для всіх сценаріїв, тобто $32,919 + 0,228 + 41,120 = 74,267$ тис. грн. Взявши квадратний корінь від цієї суми, отримуємо стандартне відхилення проекту: $\sqrt{74,267} = 8,617$. Коефіцієнт варіації обчислюється як відношення стандартного відхилення до загальної величини очікуваних вигід (D_c).

Таблиця 3.9 - Визначення середньоквадратичного відхилення значень та коефіцієнту варіації очікуваних вигід

№	Д, тис. грн.	Дс, тис. грн.	Д-Дс , тис. грн.	Д-Дс ² , тис. грн.	Pi	Д-Дс ² × Pi, тис. грн.	
1	37,800	46,305	8,505	72,335	0,25	18,084	
2	47,250	46,305	0,945	0,893	0,50	0,446	
3	52,920	46,305	6,615	43,758	0,25	10,935	
4	Стандартне відхилення проекту						4,651
5	Коефіцієнт варіації проекту						0,18

Джерело: розраховано та складено автором

Так як коефіцієнт варіації проекту становить: $8,617 / 46,305 = 0,18$ – це значення є малим значенням та близьким до нуля. Значить запропонований проект стосовно удосконалення організації міжнародних перевезень в умовах воєнного стану не є ризикованим для компанії ТОВ «ЮТС БРОКЕРИДЖ» та може бути розглянутий керівництвом з метою удосконалення управління процесами взаємодією з клієнтами.

Висновки до розділу 3

В даній частині роботи були визначені рекомендації для компаній під час організації міжнародних перевезень вантажів:

1. Регулярно проводити моніторинг ситуації в сфері міжнародних перевезень (завантаженість доріг, перекриття прикордонних пунктів пропуску тощо).
2. Розширювати мережу надійних партнерів за кордоном та в Україні.
3. Вкладати в безпеку транспортування.

Для ефективної організації міжнародних перевезень вантажів в умовах воєнного стану в Україні також компанії рекомендується:

1. Бути готові до змін і оперативно реагувати на них, що означає, що треба мати можливість швидко змінювати маршрути перевезень, види транспорту та інші параметри перевезення.

2. Вжити додаткових заходів безпеки для захисту вантажів, наприклад використовувати спеціальні контейнери, здійснювати страхування вантажів в надійних страхових компаніях і інші заходи.

3. Розширити свою мережу партнерів, щоб забезпечити безперебійне перевезення вантажів. Це особливо важливо в умовах воєнного стану, коли деякі логістичні компанії можуть бути не в змозі виконувати свої зобов'язання.

Запропоноване впровадження програмного забезпечення «ANT-Logistics» напряду впливає на діяльність компанії, так як дозволяє використовувати більш оптимально власні та орендовані транспортні засоби під час планування перевезення вантажів, у тому числі й міжнародних.

Провівши економічні розрахунки з впровадження партнерської програми «ANT-Logistics» враховуючи всі необхідні витрати, які потребуються для впровадження системи «мурашиної логістики», які складають 124750 грн, ми виявили, що за 4.8 місяця інвестиційні вкладення повністю окупляться.

Запропонований проект стосовно удосконалення організації міжнародних перевезень в умовах воєнного стану не є ризикованим для компанії ТОВ «ЮТС БРОКЕРИДЖ» та може бути розглянутий керівництвом з метою удосконалення управління процесами взаємодією з клієнтами тому що коефіцієнт варіації проекту, який був отриманий в ході розрахунків становить 0,18.

ВИСНОВКИ ТА РЕКОМЕНДАЦІЇ

Організація міжнародних перевезень в умовах воєнного стану є складною та відповідальною задачею, що вимагає вивчення ризиків, гнучкості та спеціальних підходів до логістичного планування. Розуміння особливостей та впливу воєнного конфлікту на транспортні операції є важливим для забезпечення безпеки та ефективності міжнародних перевезень в таких умовах. Створення ефективної системи логістики є важливим фактором в умовах воєнного стану. Спрощення процедур, швидка підготовка водіїв та митниць, а також забезпечення логістичної підтримки міжнародних перевезень є важливими компонентами успішного управління транспортною системою. Швидка адаптація законодавства, зокрема у сфері водійських ліцензій, митних процедур та імпорتنних обмежень, сприяє ефективній роботі транспортної системи в умовах воєнного стану. Важливим аспектом є забезпечення безпеки перевезень, зокрема уникання блокад, забезпечення безперебійного руху вантажів, та врахування потреб військових та цивільних об'єктів. Залучення автомобільного, залізничного, морського та авіаційного транспорту для максимальної оптимізації та ефективності перевезень може бути вирішальним у воєнних умовах.

У роботі було проведено аналіз управління міжнародними вантажними перевезеннями у стані війни на прикладі діяльності ТОВ «ЮТС БРОКЕРІДЖ», котра активно надає послуги на ринку вантажоперевезень з 2021 року. Експерти з транспортно-експедиторської діяльності та логістики у компанії «ЮТС БРОКЕРІДЖ» виконують усі найважливіші процеси при організації перевезень та оформленні супровідних документів, а саме, документальне супроводження перевезення, митне оформлення при організації міжнародних перевезень, координацію взаємодії всіх видів транспорту при організації мультимодальних перевезень, експедиторський контроль на всіх етапах перевезення, розробку логістичних схем для ефективного використання

рухомого складу та зменшення собівартості перевезень, організацію роботи транспортно-логістичних та мультимодальних центрів.

Основний спектр послуг, які надає ТОВ «ЮТС БРОКЕРИДЖ» це організація перевезення вантажів, організація митного оформлення вантажів, організація вантажно-розвантажувальних робіт, страхування цілісності та доставки вантажу, організація проходження вантажів через кордон, а саме оформлення T1, CVED, ветеринарного контролю, фіто контролю та ін.

Проаналізувавши економічні показники за останні 3 роки, можна зробити висновок, що компанія «ЮТС БРОКЕРИДЖ» стрімко розвивається тому що має зростаючий дохід, постійну базу клієнтів, надає великий та якісний спектр послуг та має безліч позитивних відгуків. В умовах воєнного стану в Україні експедиторська компанія «ЮТС БРОКЕРИДЖ» продовжує здійснювати міжнародні перевезення вантажів. Компанія має значний досвід і ресурси, що дозволяють їй успішно адаптуватися до нових умов і забезпечувати безперебійне перевезення вантажів.

Для ефективної організації міжнародних перевезень вантажів в умовах воєнного стану в Україні були розроблені наступні пропозиції та рекомендації для «ЮТС БРОКЕРИДЖ»:

1. Бути готові до змін і оперативно реагувати на них, що означає, що треба мати можливість швидко змінювати маршрути перевезень, види транспорту та інші параметри перевезення.

2. Вжити додаткових заходів безпеки для захисту вантажів, наприклад використовувати спеціальні контейнери, здійснювати страхування вантажів в надійних страхових компаніях і інші заходи.

3. Розширити свою мережу партнерів, щоб забезпечити безперебійне перевезення вантажів. Це особливо важливо в умовах воєнного стану, коли деякі логістичні компанії можуть бути не в змозі виконувати свої зобов'язання.

У роботі пропонувалося інтегрувати принципи «мурашиної логістики» для ТОВ «ЮТС БРОКЕРИДЖ» задля поліпшення роботи підприємства при організації вантажних перевезень в умовах воєнного стану, що дозволить

оптимально здійснювати планування маршрутів та використання транспортних засобів не лише в Україні, однак і вивільнити додаткові транспортні засоби для міжнародних перевезень.

Програмний продукт «мурашина логістика» - це ефективний інструмент для автоматизації транспортної логістики, що дозволяє швидко і точно планувати маршрути, відстежувати переміщення транспорту, вести облік витрат та аналізувати ефективність транспортної логістики.

Впровадження комплексу заходів щодо вдосконалення транспортної логістики на основі «мурашиної логістики» в ТОВ «ЮТС БРОКЕРІДЖ» дозволило компанії досягти значних успіхів. За рахунок цього зменшили витрати, підвищили ефективність логістики та задоволеність клієнтів.

Економічне обґрунтування проводилися через визначення приведеної вартості проекту, внутрішньої норми рентабельності та дисконтованого терміну окупності. Результати розрахунки свідчать, що приведена вартість проекту склала 124 750 грн при ставці дисконтування на рівні 20%, внутрішня норма рентабельності складає 65%, а дисконтований термін окупності 4,8 місяця.

Даний проект також був досліджений на рівень ризиків і проведені розрахунки засвідчили, що ризики від даного проекту є низькими, меншими за 20%. Отже, проект з впровадження програмного продукту «ANT-Logistics» можна рекомендувати до впровадження, так як він дозволить оптимально використовувати транспортні засоби, які є в наявності в компанії, а також частину з них з більшою вантажопідйомністю залучати на міжнародні автомобільні перевезення.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Автоматизація транспортної логістики – програма планування оптимальних маршрутів доставки. URL : <https://ant-logistics.com> (дата звернення: 01.02.2024 р.).
2. Альошинський Є.С./ Пестременко – Скрипка О. С., Невзорова О. В Пропозиції щодо розроблення положень типового технологічного процесу роботи прикордонних передавальних станцій України. *Зб. наук. праць УкрДАЗТ*. 2012. Вип. 131. С.18 – 26.
3. Аналіз ринку вантажних перевезень (залізничний та автомобільний транспорт) України. 2021 - 1 пол. 2022 року. URL : <https://bit.ly/3OzrhbN> (дата звернення: 01.02.2024 р.).
4. Барбашов І. А. Застосування алгоритму мурашиних колоній для вирішення задач маршрутизації транспортних засобів. *Вимірювальна та обчислювальна техніка в технологічних процесах*. 2014. № 4. С. 178-180.
5. Білик Я., Кавун-Мошковська О. Ланцюги постачання в реаліях воєнного стану. Логістика майбутнього: ефективні рішення для торгівлі : тези доп. Міжнар. наук.-практ. інтернет-конф. (Київ, 20 квіт. 2023 р.) / відп. ред. Н. Б. Ільченко. – Київ : Держ. торг.-екон. ун-т, 2023. – С. 15-17. <https://bit.ly/48cSJ6a> (дата звернення 1.02.2024 р.)
6. Візерський В. Логістична діяльність ТОВ «Сільпо-Фуд» під час воєнного стану. Логістика майбутнього: ефективні рішення для торгівлі : тези доп. Міжнар. наук.-практ. інтернет-конф. (Київ, 20 квіт. 2023 р.) / відп. ред. Н. Б. Ільченко. – Київ : Держ. торг.-екон. ун-т, 2023. – С. 18-20. URL : <https://bit.ly/48cSJ6a> (дата звернення 1.02.2024 р.)
7. Головіна О. Роль команди управління кризами в керуванні ланцюгами поставок під час воєнних дій. Логістика майбутнього: ефективні рішення для торгівлі : тези доп. Міжнар. наук.-практ. інтернет-конф. (Київ, 20 квіт. 2023 р.)

/ відп. ред. Н. Б. Ільченко. Київ : Держ. торг.-екон. ун-т, 2023. – С. 28-30. URL : <https://bit.ly/48cSJ6a> (дата звернення 1.02.2024 р.).

8. Григоренко Ю. Октябрь стал худшим месяцем для экспорта продукции ГКМ Украины в 2022 году. URL: <https://bit.ly/42B34Ym> (дата звернення 1.02.2024 р.).

9. Державна служба статистики України URL: <https://bit.ly/4bzZbqS> (дата звернення: 01.02.2024 р.).

10. Донченко О. О. Організація міжнародних перевезень: навч. посіб. / Київ : Київ. нац. торг.-екон. ун-т. Київ, 2008. 307 с.

11. Закон України про транспортно-експедиторську діяльність, (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2004, № 52, ст.562). URL:<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1955> – 15. (дата звернення: 01.02.2024 р.).

12. Кір'ян О. І. Загальна характеристика вітчизняного конкурентного ринку транспортних послуг. *Вісник Національного технічного університету "ХПИ". Сер.: Технічний прогрес та ефективність виробництва*. 2014. № 33. С. 3–13.

13. Коніщева Н. Й., Трушкіна Н. В. Управління логістичною діяльністю промислових підприємств. *Економіка промисловості*. 2015. № 1 (27). С. 3

14. Косар Н., Кузьо Н. Вприв війни на ринок вантажних автомобільних перевезень України та його подальший розвиток. *Вісник Львівського університету. Серія економічна*. 2023. Вип. 65. URL : <https://bit.ly/42D1bNd> (дата звернення: 01.02.2024 р.).

15. Криза війни: зменшення кількості авто перевізників. URL : <https://lading.ua/news/kriza-vijni-zmenschennya-kilkosti-avtopereviznikiv> (дата звернення: 01.02.2024 р.).

16. Крикавський Є. В., Васильців Н. М., Фалович В. А. Матеріальні потоки у логістиці промислового підприємства : монографія. Львів : Львівська політехніка, 2015. 252 с.

17. Логістика війни. Як змінились вантажні перевезення в Україні. URL: <https://bit.ly/3HPWROK>. (дата звернення: 01.02.2024 р.).
18. Мельник О. Г., Тодощук А. В., Муқан О. В. Перспективи покращення логістичного обслуговування у міжнародних пунктах пропуску для автомобільного сполучення. *Вісник Національного університету «Львівська політехніка». Серія «Менеджмент та підприємництво в Україні : етапи становлення і проблеми розвитку»*. 2012. № 748. С.182 – 189.
19. Мельник Т. М., Туницька Ю. М. Аналіз товарної структури імпорту України з країн ЄС. *Молодий вчений*. 2016. № 7. С. 89–94.
20. Міжнародна конвенція з перевезення товарів автомобільним транспортом (CMR). URL: <https://trans-atlas.com.ua/ua/article/91> (дата звернення: 01.02.2024 р.).
21. Міжнародна конвенція з перевезення товарів залізничним транспортом (CIM)]. URL: <https://otif.org/en/> (дата звернення: 01.02.2024 р.).
22. Міжнародна конвенція з перевезення товарів морським транспортом. URL: <https://uncitral.un.org> (дата звернення: 01.02.2024 р.).
23. Міжнародна конвенція з перевезення товарів повітряним транспортом (Монреальська конвенція). URL: <https://www.icao.int/Pages/default.aspx> (дата звернення: 01.02.2024 р.).
24. Мокряков А. Ринок вантажних перевезень в Україні: результати останніх досліджень та прогнози. URL : <https://bit.ly/3IdWjCB> (дата звернення: 01.02.2024 р.).
25. Огороков А. М. Аналіз перспектив розвитку ринку контейнерних перевезень в Україні. *Збірник наукових праць Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. Транспортні системи та технології перевезень*. 2015. Вип. 10. С. 98-104.
26. Омельченко Д. Ю. Мультиmodalні перевезення як перспектива економічної безпеки України. *Проблеми організації авіаційних, мультиmodalних перевезень та застосування авіації в галузях економіки* : мат.

міжнар. наук.-практ. конф., м. Київ, 27 лютого 2020 р. Київ : НАУ, 2020. С. 208-210.

27. Офіційний сайт компанії «ЮТС» URL: <https://uts.ua/uk/> (дата звернення: 01.02.2024 р.).

28. Оцінка ефективності інвестицій в EXCEL. URL: <https://bit.ly/3HRra7N>. (дата перегляду: 04.12.2023).

29. Пасічник А. М., Мальнов В. С., Клен О. М. Аналіз проблем та напрямків удосконалення міжнародних перевезень вантажів. *Вісник АМСУ : Серія: «Технічні науки»*. 2010. № 2 (44). С.56 – 62.

30. Польова М. В., Романюк О. В. Оптимізація процесів транспортної логістики за допомогою інформаційних технологій. Мат. XLV Науково-технічної конференції факультету інформаційних технологій та комп'ютерної інженерії, м. Вінниця, 02.03.2016 – 11.03.2016. Вінниця : ВНТУ, 2016. URL: <https://conferences.vntu.edu.ua/index.php/all-fitki/all-fitki-2016/paper/view/681/615> (дата звернення: 01.02.2024 р.).

31. Пономаренко В. С., Піддубна Л. І. Міжнародна конкурентоспроможність підприємства і диверсифікація експорту: науково-методичні аспекти аналізу та оцінки *Конкурентоспроможність: проблеми науки та практики* : монографія / за. ред. В. С. Пономаренка, М. О. Кизима, О. М. Тищенко ; Харків. ФОП Лібуркіна Л. М. ; ВД «ІНЖЕК». Харків, 2016. С. 7–22.

32. Попель С. А., Неліпович О. В., Мотюк К. Д. Міжнародні морські вантажні перевезення: сучасний стан та перспективи участі в них України. *Науковий вісник Ужгородського університету. Сер : Економіка*. 2013. Вип. 4. С. 200 – 204. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nvuues_2013_4_37. (дата звернення: 01.02.2024 р.).

33. Порядок розрахунку внутрішньої норми рентабельності. URL: <https://helpiks.org/5-7693.html> (дата перегляду: 04.12.2023).

34. Порядок розрахунку чистої приведеної вартості. URL: <http://epi.cc.ua/chistaya-privedennaya-stoimost.html> (дата перегляду: 04.12.2023).

35. Ринок вантажних перевезень у 2022 році. URL : <https://trademaster.ua/articles/313620> (дата звернення: 01.02.2024 р.).
36. Рік війни: як конфлікт в Україні вплинув на транспортний сектор Європи? URL: <https://bit.ly/3ОНКw2P> (дата звернення: 01.02.2024 р.).
37. Савченко Л. А. Дигіталізація в логістиці за рахунок введення алгоритму мурашиної логістики. *Machinery & Energetics. Journal of Rural Production Research*. Київ. Ukraine. 2019. Vol. 10. No 3. PP. 119-125. URL : www.journals.nubip.edu.ua/index.php/Tekhnica (дата звернення: 01.02.2024 р.).
38. Сніжко Л. Л., Главацький П. В. Визначення та оцінка чинників, що впливають на рівень конкурентоспроможності українських підприємств в сфері міжнародних автомобільних перевезень. *Управління проектами, системний аналіз і логістика: наук. журн. НТУ*. 2011. С. 358-359.
39. Соловйова О. О. Висоцька І. І., Герасименко І. М. Загальний курс транспорту : навч. посібник. / Київ : НАУ. Київ, 2019. 244 с.
40. Стоколяс С. Ефективність транспортної логістики як складової логістичної системи. *Ефективна економіка*. 2014. №7. URL : <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=3216> (дата звернення: 01.02.2024 р.).
41. Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/548> – 2013 – р. (дата звернення: 01.02.2024 р.).
42. Трушкіна Н. Удосконалення організаційно-економічного механізму управління логістичною діяльністю підприємства. *Міжнародний науковий електронний журнал*. 2019. Вип. 5. No 4. С. 156–172. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/areis_2019_5_4_11 (дата звернення: 01.02.2024 р.).
43. Угода про міжнародні автомобільні перевезення (TIR-конвенція). URL: <https://www.iru.org> (дата звернення: 01.02.2024 р.).
44. Фінансова звітність ТОВ «ЮТС БРОКЕРИДЖ» за 2021 рік. Київ, 2022. 15 с.

45. Фінансова звітність ТОВ «ЮТС БРОКЕРИДЖ» за 2022 рік. Київ, 2023. 14 с.
46. Фінансова звітність ТОВ «ЮТС БРОКЕРИДЖ» за 2023 рік. Київ, 2024. 16 с.
47. Чучка І. М. Інтерактивно-маркетингова логістика як новітній інструмент транспортно-логістичних процесів в умовах світової глобалізації. URL : <https://bit.ly/3uDbeu2> (дата звернення: 01.02.2024 р.).
48. Як війна в Україні змінює світову логістику. URL : <https://bit.ly/3OCCyYI> (дата звернення: 01.02.2024 р.).
49. Які проблеми логістичних компаній під час війни, нові можливості для українських перевізників, а також майбутнє індустрії. URL: <https://bit.ly/3OFeeW9> (дата звернення: 01.02.2024 р.).
50. Sushchenko P., Ilchenko H. Adaptation of supply chains to the challenges of martial law. *Commodities and markets*, 2023. № 45(1). С. 4–16. [https://doi.org/10.31617/2.2023\(45\)01](https://doi.org/10.31617/2.2023(45)01) (дата звернення 1.02.2024 р.)