

АННА НЕГОДА
ДЕНИС РУСАК

**МІЖНАРОДНА
ЛОГІСТИКА ТА
ГЛОБАЛЬНІ ЛАНЦЮГИ
ПОСТАЧАНЬ**

**Київський національний університет імені Тараса Шевченка
Навчально-науковий інститут міжнародних відносин**

**Анна НЕГОДА
Денис РУСАК**

МІЖНАРОДНА ЛОГІСТИКА ТА ГЛОБАЛЬНІ ЛАНЦЮГИ ПОСТАЧАНЬ

Навчальний посібник у схемах



Київ 2023

УДК 656.01

Н

*Рекомендовано до друку Вченою радою Навчально-наукового
Інституту міжнародних відносин Київського національного університету
імені Тараса Шевченка
(Протокол № 5 від 20 грудня 2022 року)*

Автори: Анна НЕГОДА
Денис РУСАК

Рецензенти:

д.е.н., професор, професор кафедри міжнародних фінансів
Навчально-наукового інституту міжнародних відносин
Київського національного університету імені Тараса Шевченка
Дзюба П.В.

к.е.н., доцент, доцент кафедри міжнародного бізнесу
Навчально-наукового інституту міжнародних відносин
Київського національного університету імені Тараса Шевченка
Глухова Д.А.

Н Міжнародна логістика та глобальні ланцюги постачань: навчальний
посібник у схемах / Негода А., Русак Д. – К., 2023. – 268 с.

Розглянуто історичні етапи розвитку логістики. Розкрито її сутність, теоретичні питання логістики, види, основні концепції, правила, принципи й основні функції, методологічний апарат та об'єкти логістичного управління. Належну увагу приділено міжнародній логістиці, а також транспортно-логістичній сфері. Весь матеріал викладено у структурно-логічних схемах, графіках, таблицях. Видання містить тестові завдання та контрольні запитання для самостійної роботи студентів, розв'язання яких сприятиме засвоєнню теоретичного матеріалу з курсу "Логістика", "Міжнародна логістика". Для студентів і викладачів економічних спеціальностей у галузі логістики та управління національним господарством закладів вищої освіти, аспірантів, фахівців у галузі логістики, наукових працівників.

УДК 656.01

ЗМІСТ

ВСТУП

Частина I. ОСНОВИ ЛОГІСТИКИ

ТЕМА 1. ЛОГІСТИКА ЯК НАУКА ПРО УПРАВЛІННЯ МАТЕРІАЛЬНИМИ ПОТОКАМИ

- 1.1. Поняття та сутність логістики
 - 1.2. Мета, завдання логістики
 - 1.3. Функції логістики
 - 1.4. Джерела та напрями розвитку логістики
 - 1.5. Види логістики
 - 1.6. Методи, що використовуються в логістиці
- Контрольні запитання
Тестові завдання

ТЕМА 2. АНАЛІЗ ПРОЦЕСУ СТАНДАРТИЗАЦІЇ ТЕРМІНОЛОГІЇ ЛОГІСТИКИ ЗА КОРДОНОМ

- 2.1. Професійні логістичні організації
- 2.2. Організації, що опосередковано пов'язані з логістикою
- 2.3. Електронні словники та глосарії термінів з логістики

ТЕМА 3. ХАРАКТЕРИСТИКА ЛОГІСТИЧНИХ ПОТОКІВ. ЛОГІСТИЧНІ ОПЕРАЦІЇ, СИСТЕМИ ТА ЛАНЦЮГИ

- 3.1. Сутність та характеристика логістичних потоків
 - 3.2. Матеріальний потік: характеристика та види
 - 3.3. Фінансовий потік та його характеристики
 - 3.4. Інформаційний потік та його характеристики
 - 3.5. Логістичні операції
 - 3.6. Сутність та види логістичних систем
 - 3.7. Логістичні ланцюги. Глобальні ланцюги постачань.
- Контрольні запитання
Тестові завдання

ТЕМА 4. ЛОГІСТИЧНІ КОНЦЕПЦІЇ

- Контрольні запитання

ТЕМА 5. ФУНКЦІОНАЛЬНІ ВИДИ ЛОГІСТИКИ

- 5.1. Закупівельна логістика (логістика постачання)
- 5.2. Виробнича логістика (внутрішньовиробнича)
- 5.3. Розподільча (маркетингова або збутова) логістика

5.4. Збутова логістика
Контрольні запитання
Тестові завдання

Частина II. МІЖНАРОДНА ЛОГІСТИКА

ТЕМА 6. МІЖНАРОДНА ЛОГІСТИКА: КОНЦЕПЦІЇ ТА ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ

- 6.1. Сутність, роль і завдання міжнародної логістики
 - 6.2. Структура міжнародної логістики як напрямку міжнародного бізнесу
 - 6.3. Глобальні логістичні системи
 - 6.4. Міжнародні логістичні організації
- Контрольні запитання

ТЕМА 7. МІЖНАРОДНИЙ РИНОК ТРАНСПОРТНИХ ТА ЛОГІСТИЧНИХ ПОСЛУГ

- 7.1. Міжнародні перевезення: сутність та основні компоненти
 - 7.2. Види транспорту та їх характерні ознаки
 - 7.3. Маркетингові канали міжнародних перевезень
 - 7.4. Аутсорсинг, інсорсинг, логістичні провайдери та мережеві структури
- Контрольні запитання

ТЕМА 8. ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

- 8.1. Правове регулювання міжнародних перевезень різними видами транспорту
 - 8.2. Правила застосування Інкотермс
- Контрольні запитання
Тестові завдання

ТЕМА 9. ТРАНСПОРТНІ ТАРИФИ, ДОКУМЕНТООБОРОТ ТА СТРАХУВАННЯ РИЗИКІВ ПРИ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ

- 9.1. Транспортні тарифи при міжнародних перевезеннях
 - 9.2. Документооборот при міжнародних перевезеннях
 - 9.3. Страхування ризиків при міжнародних перевезеннях
- Контрольні запитання

ТЕМА 10. МИТНЕ ОФОРМЛЕННЯ, ДОКУМЕНТООБОРОТ ТА СТРАХУВАННЯ РИЗИКІВ ПРИ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ

- 10.1. Визначення митної вартості (європейська практика)
 - 10.2. Документооборот при митному оформленні міжнародних перевезень
 - 10.3. Особливості страхування вантажів при міжнародних перевезеннях
- Тестові завдання
Контрольні запитання

ТЕМА 11. УКРАЇНА В МІЖНАРОДНИХ ЛОГІСТИЧНИХ ПРОЦЕСАХ

- 11.1. Місце України в міжнародному логістичному рейтингу
 - 11.2. Ринок логістичних послуг в Україні
 - 11.3. Особливості митного оформлення вантажоперевезень в Україні
 - 11.4. Вплив війни в Україні на міжнародні логістичні потоки
- Контрольні запитання

ТЕРМІНОЛОГІЧНИЙ СЛОВНИК

ЛІТЕРАТУРА

ВСТУП

Міжнародна логістика – це особлива галузь теоретичних та практичних знань, ділових навичок, дій професійних спеціалістів, орієнтованих на організацію, технологію та техніку ініціювання, управління та контролю взаємопов'язаних потоків, обслуговуючих міжнародний обмін матеріальними цінностями, інтелектуальними продуктами, інноваціями та послугами у часі та просторі.

Метою даного видання є вивчення підходів, методів, техніки, технологій, інструментарію міжнародної логістики в обсязі та практиці цього напрямку в МEB, організаційно-економічної діяльності, інженерних, логістичних комунікаціях в зарубіжних країнах та Україні.

Роль та значення практикуму з дисципліни «Міжнародна логістика» у підготовці спеціалістів з логістики визначається характером, особливостями та тенденціями сучасного етапу розвитку міжнародної та національної економік, а також необхідністю організації та управління якісно та кількісно логістичними технологіями, потоками, процесами та операціями, що орієнтовані на задоволення різноманітних потреб міжнародних, регіональних та національних ринків.

Задачі навчального посібника визначаються:

- необхідністю професійної логістичної організації зовнішньоекономічної діяльності;
- вивченням методології аналізу та проектування зовнішньоекономічних операцій та їх логістичним забезпеченням;
- придбанням теоретичних знань та практичних навичок у сфері формування логістичної інфраструктури у сфері ЗЕД;
- вивченні специфіки зовнішньоекономічних операцій, правового, митного, страхового та комерційного забезпечення міжнародних перевезень;
- отриманням спеціальних знань та навичок із сучасних логістичних технологій зовнішньоторговельних перевезень у світлі еволюційної економіки;
- розвитком професійних практичних навичок міжнародного логістичного менеджменту;
- розвитком практичних навичок проведення логістичних зовнішньоторговельних операцій на базі логістичних правил та принципів.

Міжнародну логістику треба розуміти як необхідний та ефективний інструмент, що забезпечує підготовку, забезпечення, проведення, супроводження та завершення міжнародних логістичних операцій (зовнішньоторговельних угод купівлі-продажу).

Частина I. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ЛОГІСТИКИ

ТЕМА 1. ЛОГІСТИКА ЯК НАУКА ПРО УПРАВЛІННЯ МАТЕРІАЛЬНИМИ ПОТОКАМИ

1.1. Поняття та сутність логістики

1.2. Мета, завдання та функції логістики

1.3. Передумови розвитку логістики

1.4. Етапи розвитку логістики

1.5. Види логістики

1.6. Методи, що використовуються в логістиці

Контрольні запитання

Тестові завдання

Історично склалися *два принципово різних науково-практичних напрями* розвитку логістики — у військовій справі й у математиці.

Логістика в математиці
- прикладна математика у Древній Греції.

Військова логістика – у Римській імперії – діяльність із забезпечення військ провіантом і житлом, у Візантії – процес комплексного вирішення різноманітних проблем, пов'язаних із пересуванням і тиловим забезпеченням армії.

Логістика в економічній сфері – це гармонізація інтересів учасників процесу переміщення продукції, форма оптимізації ринкових зв'язків, тобто вдосконалення управління матеріальними і пов'язаними з ними інформаційними та фінансовими



Творцем перших наукових праць з логістики прийнято вважати французького військового фахівця **Антуана Анрі Жоміні** (1779-1869 рр.), вперше в 1812 р. застосував цю науку на практиці при плануванні боєприпасів, продуктів харчування, квартирного забезпечення армії Наполеона. Деякий час працював в Росії під ім'ям Генріха Жоміні та був автором наукової праці з історії революційних війн в 15 томах.

В XIX ст. в. термін "логістика" став застосовуватися в значенні математичної логіки. Використовувався в працях німецького математика Г. Лейбніца (1646-1716), а новий зміст за терміном був закріплений на філософському конгресі в Женеві в 1904 році.



ЛОГІСТИКА

наука про планування, організацію, управління, контроль і регулювання переміщення матеріальних та інформаційних потоків у просторі і в часі від їхнього первинного джерела до кінцевого споживача

гармонізація інтересів учасників процесу переміщення продукції, форма оптимізації ринкових зв'язків, тобто вдосконалення управління матеріальними і пов'язаними з ними інформаційними та фінансовими потоками на шляху від первинного джерела сировини до кінцевого споживача готової продукції на основі системного підходу й економічних компромісів для отримання синергитичного ефекту

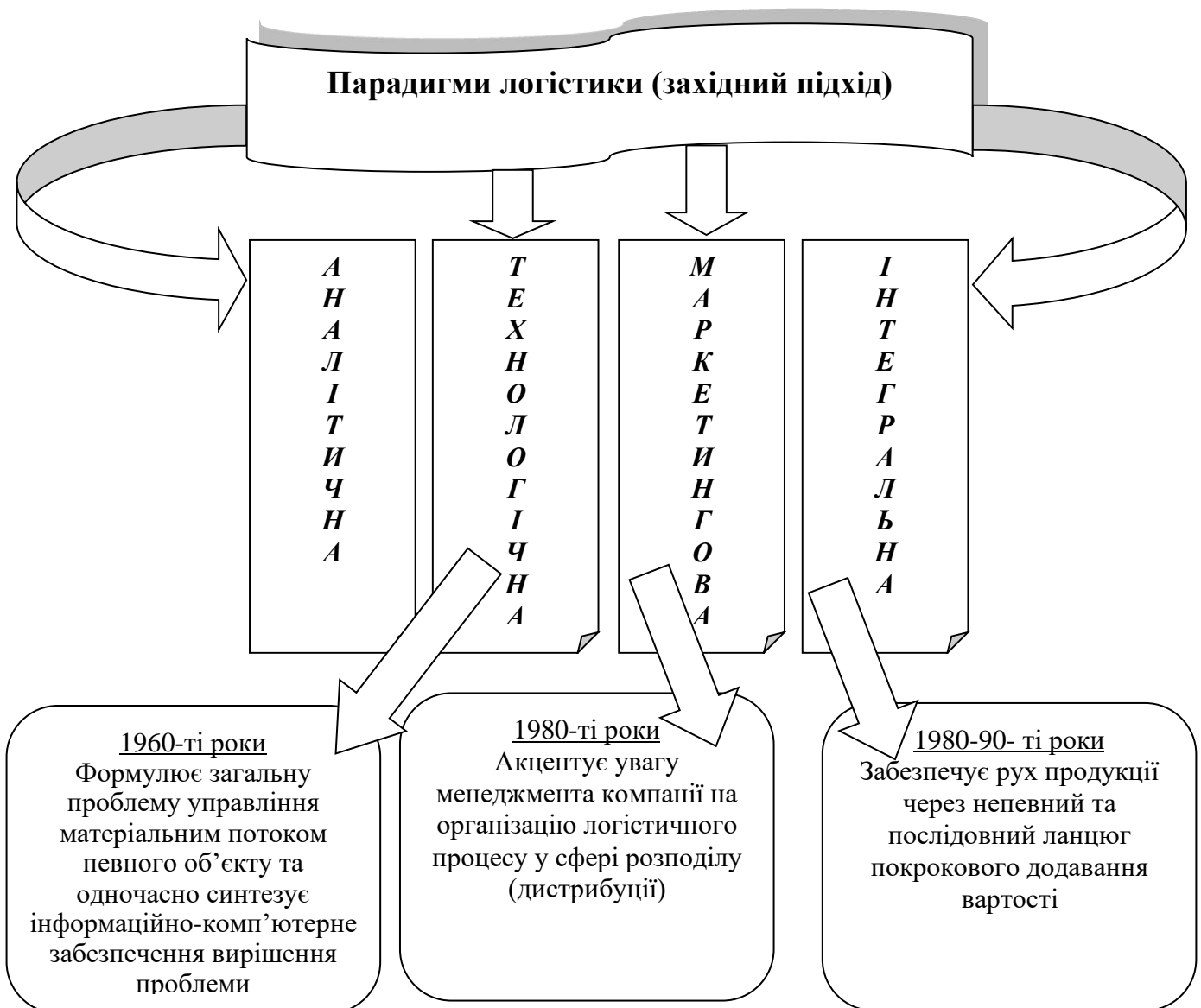
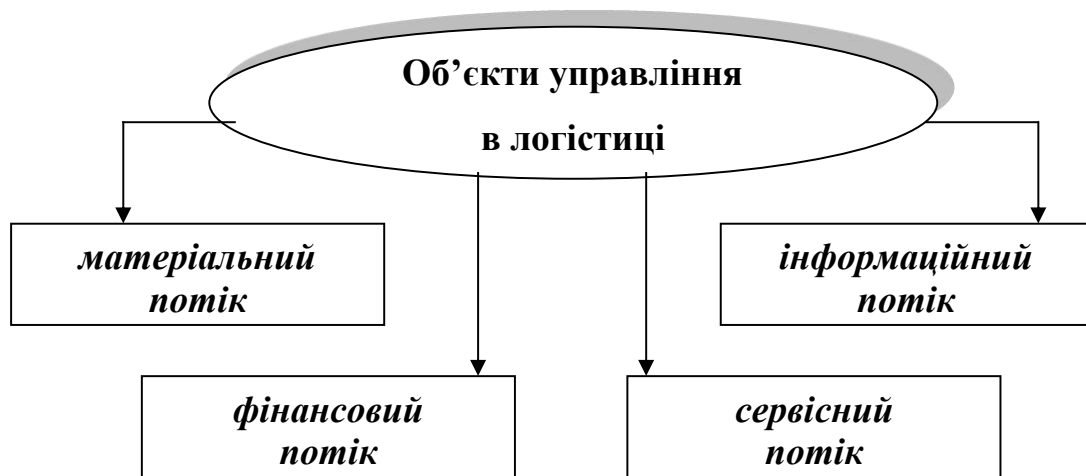
наука про планування, контроль і управління транспортуванням, складуванням та іншими матеріальними і нематеріальними операціями, здійснюваними у процесі доведення сировини і матеріалів до виробничого підприємства, внутрішньозаводської переробки сировини, матеріалів і напівфабрикатів, доведення готової продукції до споживача з врахуванням інтересів та вимог останнього, а також передачі й обробки відповідної інформації

мистецтво управління потоком матеріалів і продуктів від зовнішнього джерела до споживача

науковий напрям, учення про планування, управління і спостереження (відстеження) під час переміщення матеріальних та інформаційних потоків у виробничих і енергетичних системах

наукове учення про планування, управління і контроль потоків матеріалів, енергії та інформації в окремих видах підприємництва

міждисциплінарний науковий напрямок, безпосередньо пов'язаний з пошуком нових можливостей підвищення ефективності матеріальних потоків



ЛОГІСТИЧНІ ПАРАДИГМИ

Аналітична парадигма

Суть: *аналіз особливостей руху матеріального потоку у виробництві та обігу та пошук оптимальних рішень.*

Заснована на теоретичній базі, що використовує при дослідженні методи та моделі теорії управління запасами, дослідження операцій, економічної кібернетики, методи математичної статистики тощо.

Створення достатньо складної економічно-математичної моделі.

Переваги та недоліки

- (+ -) дієвий механізм реалізації локальних логістичних задач
- (- -) математичне моделювання потребує великий обсяг вихідної інформації та складних алгоритмів рішення
- (-) відсутність механізму інтеграції логістичної системи

Технологічна (інформаційна) парадигма

Суть: *формалізація елементів логістичного процесу за комп'ютерної підтримки процесу прийняття рішень.*

Теоретична основа: системний підхід

Основні стратегії: автоматизація тривіальних задач та використання інформаційно-комп'ютерної підтримки для рішення більш складних логістичних задач

Переваги та недоліки

- (+ -) формалізація логістичних задач та комп'ютерна підтримка процесу прийняття рішень
- (- -) відсутність гнучкості автоматизації логістичних систем
- (-) відсутність механізму впливу системи на зміни зовнішнього середовища (динамічних

Приклади

MRP (Manufacturing Requirements/Resource Planning)
DRP (Distribution Requirements/Resource Planning)

**Маркетингова
парадигма**

Суть: побудова раціональної лог.системи на основі маркетингової стратегії організації.

Наукова база: економічні та соціальні дисципліни

Математична основа: теорія ймовірностей, математична статистика.

Моделі є достатньо абстрактними, мають більшу розмірність, багато змінних носять якісний характер

Приклади

LRP-система (Logistics Requirements Planning),
Supply Chain Management System

**Інтегральна
парадигма**

Нове розуміння механізмів ринку та логістики як стратегічного елементу в конкурентних можливостях фірми

Нові перспективи інтеграції між логіст. партнерами, нові організаційні відносини

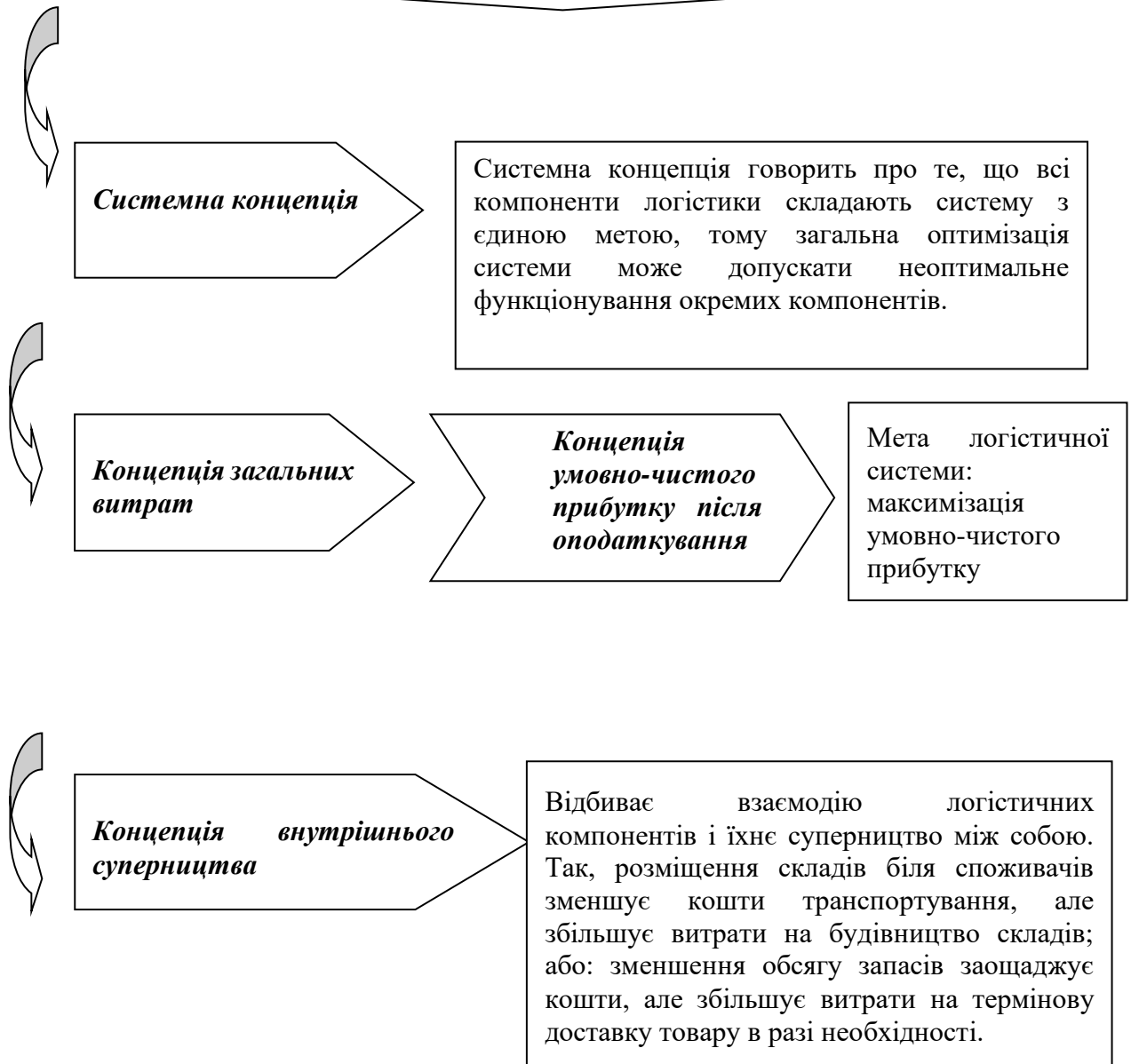
Радикальна зміна технологічних можливостей, зокрема гнучких виробництв та інформаційно-комп'ютерних технологій

■ **ISCIS (Integrated Supply Chain Information System)**

Приклади

JIT (just-in-time - точновсрок)
TQM (Total Quality Management)

Логістичні концепції



Мета логістики

Оптимізація циклу відтворення шляхом комплексного, орієнтованого на потребу, формування потоку матеріалів та інформації у виробництві та розподілі продукції.

Завдання логістики**Глобальні**

- створення комплексних інтегрованих систем матеріальних, інформаційних, а якщо можливо, й інших потоків;
- стратегічне узгодження, планування і контроль за використанням логістичних потужностей сфер виробництва й обігу;
- постійне вдосконалювання логістичної концепції в рамках обраної стратегії в ринковому середовищі;
- досягнення високої системної гнучкості шляхом швидкого реагування на зміни зовнішніх і внутрішніх умов функціонування.

Загальні

- здійснення наскрізного контролю за поточковими процесами в логіст. системах;
- розробка та удосконалювання способів управління матеріальними потоками;
- багатоваріантне прогнозування обсягів виробництва, перевезень, запасів;
- виявлення незбалансованості між потребами виробництва і можливостями матеріально-технічного забезпечення, а також потребами у логістичних послугах під час збуту і можливостями логістичної системи.

Часткові (локальні)

- оптимізація запасів усіх видів і на всіх етапах товароруху;
- максимальне скорочення часу зберігання продукції;
- скорочення часу перевезень;
- швидка реакція на вимоги споживачів;
- підвищення готовності до поставок.

Приклад.

Реалізація теоретичних положень логістики в середньому дає можливість скоротити витрати на транспортування і зберігання на 15%-20%, зменшити рівень запасів на 50%, знизити тривалість виробничого циклу на 50-70%. Поряд із зменшенням витрат, практичне використання логістичних підходів управління забезпечує 100% виконання договірних зобов'язань та високий рівень сервісу.

*системоу
творюча*

Логістика є системою ефективних технологій забезпечення процесу управління ресурсами. У вузькому значенні слова логістика утворює систему управління товарорухом (формування господарських зв'язків, організація пересування продукції через місця складування, формування і регулювання запасів продукції, розвиток і організація складського господарства).

інтегруюча

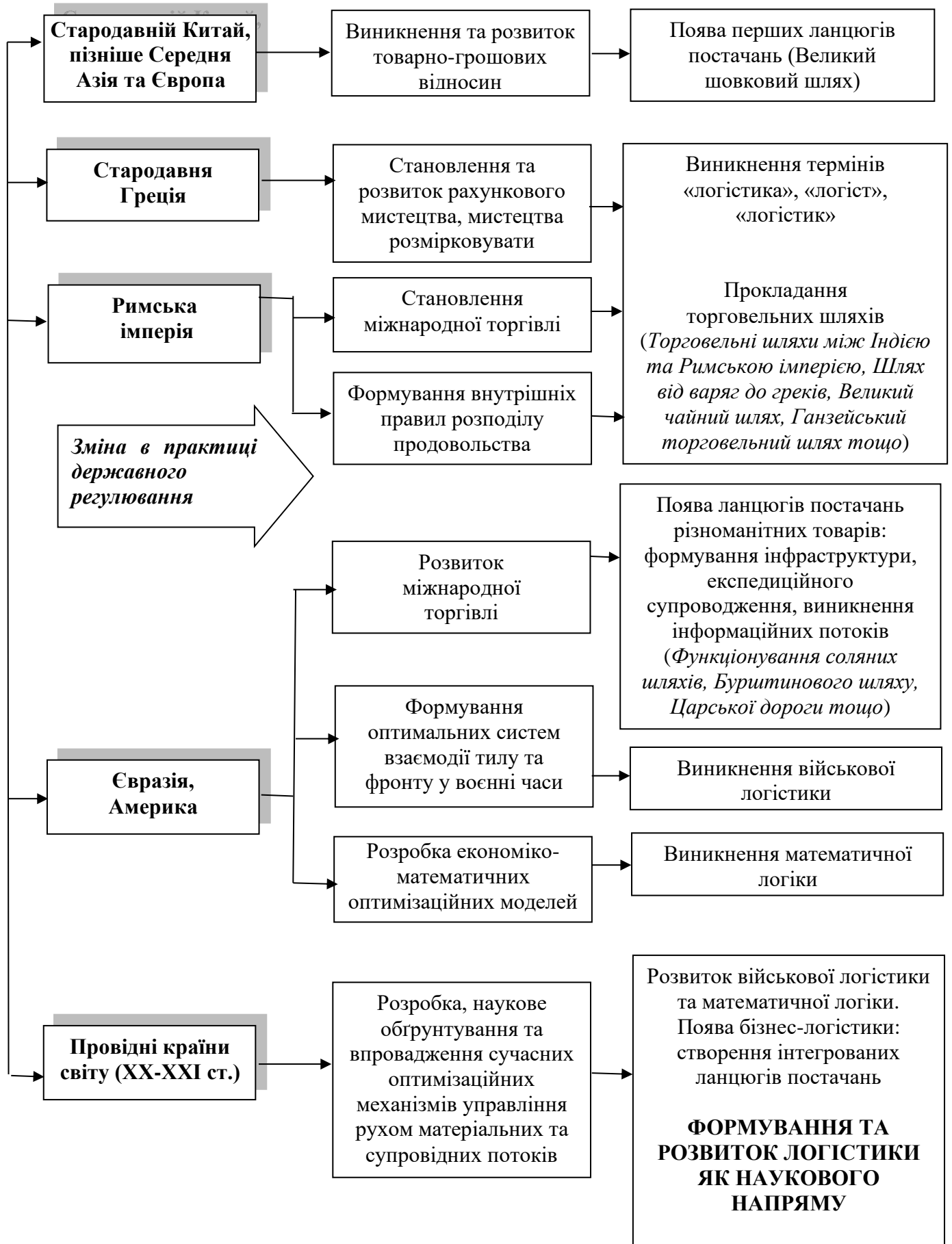
Логістика забезпечує синхронізацію процесів збуту, зберігання і доставки продукції з орієнтацією їх на ринок засобів виробництва і надання посередницьких послуг споживачам. Вона забезпечує узгодження інтересів логістичних посередників у логістичній системі. Логістика дозволяє здійснити перехід від часткових завдань до загальної оптимізації.

регулююча

Логістичне управління матеріальними і супутніми потоками спрямоване на економію всіх видів ресурсів, скорочення витрат живої й упередженої праці на стику різних організаційно-економічних рівнів і галузей. Чим вищий ресурсний потенціал будь-якої підсистеми, тим більше вона у своїй діяльності повинна орієнтуватися на стратегію логістичної системи.

результуюча

Логістична діяльність спрямована на постачання продукції в необхідній кількості, у зазначений час і місце з заданою якістю (станом), за мінімальних витрат. Логістика прагне охопити всі етапи взаємодії ланцюга «постачання-виробництво-розподіл-споживання», інакше кажучи, вона є алгоритмом перетворення ресурсів у постачання готової продукції відповідно до існуючого попиту.



Передумови розвитку інтегрованої логістики

Мікропроцесорна комерціалізація

Створення і масове використання засобів обчислювальної техніки, появу стандартів для передачі інформації забезпечив потужний розвиток інформаційних систем, як на рівні окремих підприємств, так і що охоплюють великі території. Стало можливим здійснення моніторингу усіх фаз руху продукту - від первинного джерела сировини через усі проміжні виробничі, складські і транспортні процеси аж до кінцевого споживача. Застосування сучасних засобів інформаційного відстежування матеріальних потоків (наприклад, на залізничному транспорті систем "Сіріус", "Диспарк", "Дискон") сприяє впровадженню "безпаперової" технології. Суть її полягає в тому, що на транспорті замість супроводжуючих вантаж численних документів (особливо в міжнародному повідомленні) по каналах зв'язку синхронно з вантажем передають інформацію, що містить усі реквізити для кожної одиниці, що відправляється, необхідні для характеристики товару.

Революція в інформаційних технологіях

Можливість застосування логістики в економіці обумовлена сучасними досягненнями науково-технічного прогресу. В результаті НТП створюються і починають широко застосовуватися різноманітні засоби праці для роботи з матеріальними і інформаційними потоками. З'являється можливість використовувати устаткування, що відповідає конкретним умовам логістичних процесів. При цьому ключове значення для розвитку логістики грає комп'ютеризація управління логістичними процесами.

Широке розповсюдження новітніх систем управління якістю

Наскрізне управління якістю функціонування матеріального та інших потоків є одним з базових принципів логістики і реалізується на всіх стадіях функціонування матеріального потоку: формування (здійснюваної підсистемою постачання), перетворення (здійснюваної виробничими процесами), розподілу (здійснюваної підсистемами продажів або збуту) в організації за допомогою використання систем стандартів якості (міжнародних, державних, міжгалузевих, галузевих та стандартів підприємства).

Зростання кількості партнерів та стратегічних союз

Глобальна логістика відображає таку тенденцію у світовій економіці, яка характеризується рухом підприємницької діяльності від її спеціалізації по окремих країнах і регіонах до мультиорганізованого світового ринкового господарства.

Глобальна логістика характеризується прагненням сприяти шляхом надання відповідного теоретичного і прикладного інструментарію трансформації національного підприємництва на його дорозі від концентрації і спеціалізації в економіці окремих країн до інтеграції в світове ринкове господарство. Саме глобальні логістичні підходи уможливають знаходити найефективніші шляхи і форми руху матеріальних ресурсів на світовому ринку, а також забезпечують глибоку інтеграцію економіки держави у систему світогосподарських зв'язків.

В 1980-х рр. в США проведена реформа екон. та політичної інфраструктури транспортної системи (Закон про реформи регулювання та модернізації автомобільного транспорту). 1993 р. - Закон про узгоджені тарифні ставки. 1994 р. - Закон про договірні тарифні ставки аеропортів та авіаліній. Закон про реформу регулювання вантажного авіатранспорту, який скорочував державне втручання в галузь.=.

Етапи розвитку сучасної логістики

Еволюція сучасної логістики та її етапи характеризуються (відрізняються) ступенем інтеграції всіх складових логістичного ланцюга (визначається відповідно функціями, що реалізується на тому чи іншому етапі), а також видами потоками.



Етапи розвитку логістики

Перший етап (60-ті роки)

- інтеграція окремих функцій фізичного розподілу (зберігання, транспортування тощо)

Другий етап (80-ті роки)

- швидке зростання вартості фізичного розподілу;
- зростання професіоналізму менеджерів з управління логістичними процесами;
- довгострокове планування у сфері логістики;
- широке використання комп'ютерів для збору інформації та контролю за логістичними процесами;
- централізація фізичного розподілу;
- різке скорочення запасів у матеріалопровідних ланцюгах;
- чітке визначення дійсних витрат розподілу;
- визначення і здійснення заходів для зменшення вартості просування матеріального потоку до кінцевого споживача.

Третій етап (Сучасність)

- поява фундаментальних змін в організації та управлінні ринковими процесами у всій світовій економіці;
- сучасні комунікаційні технології дозволяють здійснити моніторинг усіх фаз переміщення продукту від первинного джерела до кінцевого споживача;
- розвиток галузей, які надають послуги у сфері логістики;
- інтеграція на основі концепції логістики визначається більшістю учасників ланцюгів постачання, виробництва та розподілу;
- сукупність матеріалопровідних об'єктів набуває цілісного характеру.

*за
функціональною
приналежністю*

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

Мікрологістика — внутрішньовиробнича логістика, що пов'язана з нормальним функціонуванням конкретної фірми.

*за характером зон
управління*

Зовнішня логістика займається питаннями регулювання потокових процесів, які виходять за рамки діяльності, але перебувають у сфері впливу суб'єкта господарювання.

Внутрішня логістика спрямована на координацію й удосконалювання господарської діяльності, пов'язаної з управлінням потоковими процесами в межах підприємства або корпоративної групи підприємств.

Правила логістики «логістичний мікс»

- потрібний товар (послуга, інформація, фінанси тощо)
- необхідної якості
- в необхідній кількості
- необхідно доставити у потрібний час
- в потрібне місце
- з мінімальними витратами
- потрібному споживачу
- "персоніфікованість", тобто розробку системи обслуговування для кожного замовлення

1.6.**Методи, що використовуються в логістиці*****Економічні методи***

- балансовий метод
- метод ціноутворення
- аналіз ABC
- аналіз XYZ
- метод Парето
- метод 5W2H

Математичні методи

- прогнозування
- моделювання
- оптимізація
- МНК
- прийняття рішень в умовах невизначеності

Евристичні методи

- дерево рішень
- метод Монте-Карло
- метод Дельфі
- мозкова атака
- евристичне прогнозування

Економіко-математичні методи

- метод центру важкості
- планування
- визначення точки беззбитковості
- функціонально-вартісний аналіз
- метод залишку, що зменшується

Організаційно-економічні методи

- управління по цілях
- нормативний метод
- метод реактивного реагування
- експертно-аналітичний метод
- метод навчання дією

Контрольні запитання.

1. Наведіть основні відомості про історію виникнення логістики.
2. Наведіть відомі вам визначення поняття логістики.
3. У чому полягає новизна логістичного підходу в управлінні ресурсами?
4. У яких сферах діяльності звертаються до логістики як до наукової основи управління потоковими процесами?
5. Охарактеризуйте основні етапи розвитку логістики.
6. Перелічіть основні завдання логістики.
7. Які функції виконує логістика? Розкрийте їх зміст.
8. Намалюйте схематично традиційний і логістичний підходи до управління матеріальними потоками на макрорівні / на мікрорівні.
9. Які основні передумови розвитку логістики?
10. Які основні етапи розвитку логістики?

Тестові завдання

1. Найбільш точно характеризує логістику в економічній сфері таке визначення:

- а) організація перевезень;
- б) матеріально-технічне постачання;
- в) управління матеріальними і супутніми їм потоками;
- г) підприємницька діяльність.

2. Логістика як економічна наука сформувалася на основі ідеї та методів:

- а) військової логістики;
- б) математичної логіки;
- в) дослідження операцій;
- г) кібернетики.

3. Основним об'єктом вивчення логістики є:

- а) процеси, здійснювані торгівлею;
- б) матеріальні та відповідні їм інформаційні потоки;
- в) ринки і кон'юнктура конкретних товарів і послуг;
- г) економічні відносини, які виникають у процесі доставки товарів і послуг від місць виробництва до місць споживання.

4. Основоположником логістики прийнято вважати:

- а) Т. Левітта;
- б) А. Джоміні;
- в) П. Друкера;
- г) Е. Мескона.

5. Розширення інтеграційних основ логістики шляхом включення виробничого процесу відповідає етапу розвитку логістики:

- а) першому (60-і роки);
- б) другому (80-і роки);
- в) третьому (сьогодення);
- г) всім перерахованим.

6. Не відповідає сучасній концепції логістики такий принцип:

- а) побудова системи логістики на основі системного підходу;
- б) пріоритет розподілу товарів над їх виробництвом;
- в) встановлення максимального рівня обслуговування клієнтів;
- г) ведення обліку логістичних витрат уздовж всього логістичного ланцюга.

7. Не входить у комплекс логістики:

- а) продукт;
- б) споживач;
- в) посередник;
- г) витрати.

8. До глобальних завдань логістики не належить:

- а) створення комплексних інтегрованих систем матеріальних, інформаційних та інших потоків;
- б) стратегічне узгодження, планування і контроль за використанням логістичних потужностей сфер виробництва і обігу;
- в) постійне удосконалювання логістичної концепції в рамках обраної стратегії в ринковому середовищі;
- г) раціональний розподіл транспортних засобів.

9. До функцій логістики не належить:

- а) інтегруюча;
- б) стимулююча;
- в) результуюча;
- г) регулююча.

10. Забезпечення синхронізації процесів збуту, збереження і доставки продукції з орієнтацією їх на потреби ринку відображає сутність функцій логістики:

- а) системоутворюючої;
- б) інтегруючої;
- в) регулюючої;
- г) результуючої.

11. За характером зон управління логістика поділяється на:

- а) макро- і мікрологістику;
- б) зовнішню і внутрішню;
- в) закупівельну, виробничу і розподільчу;
- г) комерційну і некомерційну.

12. Досліджує процеси, як протікають на регіональному, міжрегіональному, загальнонаціональному і міждержавному рівні:

- а) макрологістика;
- б) мікрологістика;
- в) зовнішня логістика;
- г) внутрішня логістика.

13. Яке із наведених визначень відповідає поняттю "логістика" взагалі?

- а) це дії, направлені на поліпшення естетичного вигляду підприємств;
- б) це сукупність дій, які направлені на вдосконалення взаємовідносин між різними підприємствами;
- в) це наука з раціональної організації виробництва і розподілу;
- г) це комплекс заходів, які впливають на конкурентоспроможність підприємств.

ТЕМА 2. АНАЛІЗ ПРОЦЕСУ СТАНДАРТИЗАЦІЇ ТЕРМІНОЛОГІЇ ЛОГІСТИКИ ЗА КОРДОНОМ

2.1. Професійні логістичні організації

2.2. Організації, що опосередковано пов'язані з логістикою

2.3. Електронні словники та глосарії термінів з логістики



2.1.

Професійні логістичні організації

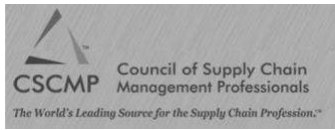
Європейська логістична асоціація (European Logistics Association – ELA)



www.elalog.org

– формулює європейські стандарти логістики і заохочує прийняття цих стандартів на міжнародному рівні. Метою є забезпечення зв'язку і відкритого форуму для будь-якої людини або суспільства, що займається матеріально-технічним забезпеченням в Європі і служить промисловості та торгівлі.

Рада професіоналів у сфері управління ланцюгами постачань (The Council of Supply Chain Management Professionals)



<http://cscmp.org/>

– надає послуги із організації створення, наукових досліджень, зв'язків і професійного зростання, що повинні відповідати вимогам постійно мінливого ринку.

Рада з ланцюгів постачань (The Supply-Chain Council)



<http://supply-chain.org>

– передові ланцюги поставок шляхом проведення досліджень, порівняльного аналізу та публікацій.

2.2.

Організації, що опосередковано пов'язані з логістикою

*Асоціація
операційного
менеджменту
(The Association for Operations Management
(APICS))*



– є провідним професійним об'єднанням для управління ланцюгами поставок і управління операціями і проведення науково-дослідних, освітніх та сертифікаційних програм, які піднімають ланцюг поставок щодо досконалості, інновацій та стійкості.

*Компанія
Information
Access.net, Inc.*



– є глобальним постачальником електронних прикладних послуг ServiceSolution для більш ніж 16000 клієнтів в більш ніж 50 різних країн. Компанія допомагає організаціям обмінюватися бізнес-документами, такі як замовлення на поставку і рахунків-фактур, в електронному форматі.

*Консорціум CAM-I
(Consortium for
Advanced
Management,
International)*



– це міжнародний консорціум виробничих і сервісних компаній, урядових організацій, консалтингових компаній, а також академічних та професійних органів, які обрані для спільної роботи в задалегідь конкурентному середовищі для вирішення завдань управління і критично важливих бізнес-питань, які є загальними для групи.

*Професійні
словники та глосарії*

Council of Supply Chain Management Professionals, Council of Supply Chain Management Professionals The Michigan Roundtables, Federal Logistics Information System. Procedures Manuals Glossary/Index, LogLink.com, Supply Chain and Operations Management, Glossary. LINDO System,

*Словники та
глосарії компаній,
що надають
послуги з логістики*

Associated Traffic Services, Glossary | The Geography of Transport Systems, Flanders Institute for Logistics, FSP Worldwide Transportation Logistics, Inventory Solutions Logistics Corp, LogistiTrans-Pro Logisticc, Supply Demand Chain Executive, Translogistica.

*Словники та
глосарії
періодичних видань
з логістики*

Логистика: проблемы и решения; «Транспорт. Логістика. Перевезення»; «Логістика»; Всеукраїнський інформаційно-аналітичний журнал «Дистрибуція и логістика», Журнал «Транспорт и логістика»; Журнал «Управління проектами, системний аналіз і логістика».

*Словники та
глосарії компаній,
що мають
логістику як один з
напрямів*

Словник логіста Simple Software Systems; Словник основних транспортних і суміжних термінів; Короткий словник митних термінів – БрокСтар; Словник митних термінів – Брокер-Сервіс. InboundLogistics.

*Словники та
глосарії компаній,
що непрямо
пов'язані з
логістикою*

Association of Washington Business, The Associations and Organizations on the 1800miti.Com, McGraw-Hill Higher Education, MultiTech Communications, Inc

ТЕМА 3. ХАРАКТЕРИСТИКА ЛОГІСТИЧНИХ ПОТОКІВ. ЛОГІСТИЧНІ ОПЕРАЦІЇ, СИСТЕМИ ТА ЛАНЦЮГИ.

3.1. Сутність та характеристика логістичних потоків

3.2. Матеріальний потік: характеристика та види

3.3. Фінансовий потік та його характеристики

3.4. Інформаційний потік та його характеристики

3.5. Логістичні операції

3.6. Сутність та види логістичних систем

3.7. Логістичні ланцюги. Глобальні ланцюги постачань.

Контрольні запитання

Тестові завдання

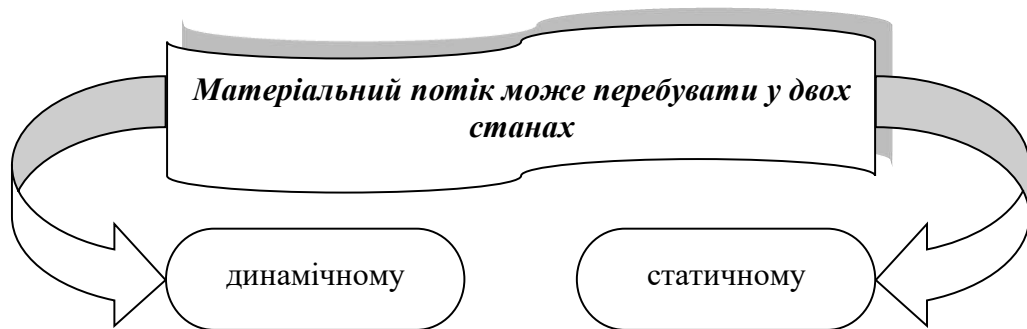
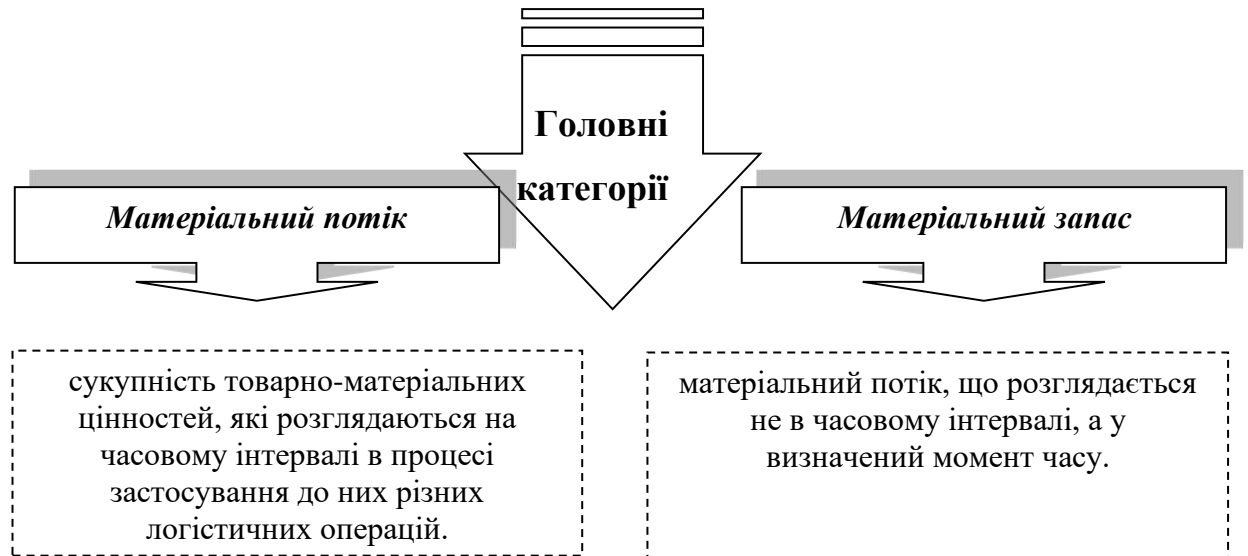
Логістичний потік – це сукупність об'єктів, яка сприймається як єдине ціле, що існує як процес на деякому тимчасовому інтервалі і вимірюється в абсолютних одиницях за певний період часу.

Основні параметри потоку

- початковий та кінцевий пункти
- геометрія (траєкторія) шляху
- довжина шляху
- швидкість та час руху
- проміжні пункти
- інтенсивність руху

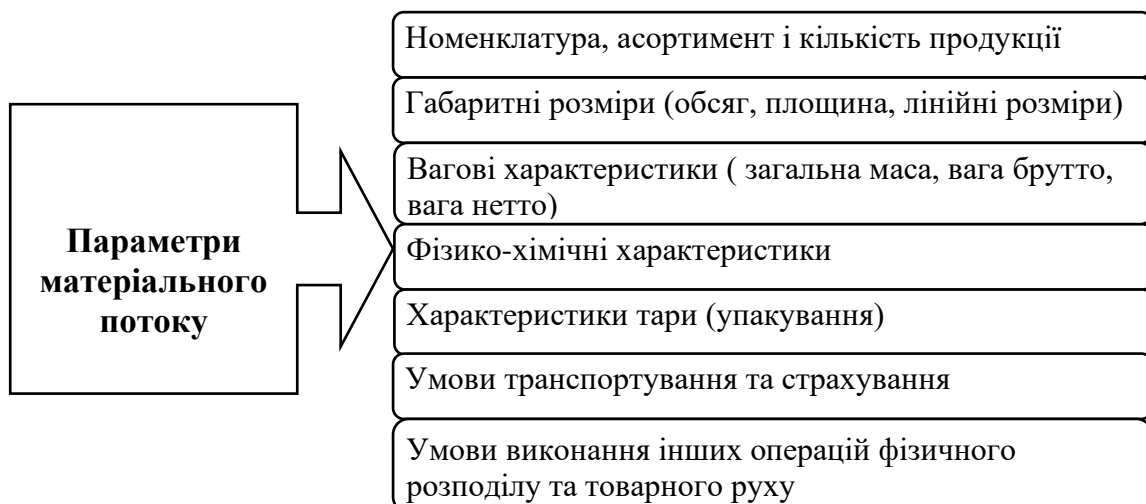
к

- *за відношенням до логістичної системи:* зовнішні та внутрішні, вхідні та вихідні;
- *за ознакою регулярності:* детерміновані та стохастичні;
- *за ознакою безперервності:* неперервні та дискретні;
- *за ознакою стабільності:* стабільні та нестабільні;
- *за ознакою змінності:* стаціонарні та нестаціонарні;
- *за характером переміщення елементів потоку:* рівномірні та нерівномірні;
- *за ознакою періодичності:* періодичні та неперіодичні;
- *за ознакою складності:* прості, або диференційовані та складні, або інтегровані;
- *за ознакою ритмічності:* неперервні; дискретні; блиц-потоки;
- *за ознакою керованості:* керовані та некеровані;
- *за ознакою впорядкування елементів потоку:* ламінарні та турбулентні.



Форма існування матеріального потоку

На етапі постачання – потік сировини, комплектуючих, допоміжних матеріалів.
На етапі виробництва – потік напівфабрикатів.
На етапі розподілу і збуту – потік готової продукції.



Види матеріальних потоків

| <i>Ознака</i> | | <i>Види</i> |
|--|-----|--------------------------------------|
| <i>по відношенню до логістичної системи</i> | ↘ ↗ | одноасортиментні, багатоасортиментні |
| <i>за натурально-речовим складом</i> | ↘ ↗ | легковагові, важковагові |
| <i>за кількістю вантажів, що утворюють потік</i> | ↘ ↗ | тверді, рідкі, газоподібні, сипучі |
| <i>за питомою вагою вантажів</i> | ↘ ↗ | внутрішні, зовнішні, вхідні, вихідні |
| <i>за сумісністю</i> | ↘ ↗ | масові, великі, середні, дрібні |
| <i>за консистенцією</i> | ↘ ↗ | сумісні, несумісні |

Управління матеріальними потоками передбачає визначення параметрів траєкторії переміщення матеріалів, до яких належать:

- найменування матеріальних ресурсів
- кількість матеріальних ресурсів
- початкова точка (вибір постачальника)
- кінцева точка (вибір споживача)
- час (в які строки потрібно виконати замовлення і доставити продукцію)

Вимоги до матеріального потоку:

- 1 забезпечення ритмічної, погодженої роботи по рівномірному випуску продукції всіх ланок виробництва за єдиним графіком;
- 2 забезпечення максимальної безперервності процесів виробництва;
- 3 забезпечення максимальної надійності планових розрахунків і мінімальної трудомісткості планових робіт;
- 4 забезпечення достатньої гнучкості та маневреності в реалізації мети при виникненні різноманітних відхилень від плану;
- 5 забезпечення безперервності планового керівництва;
- 6 забезпечення відповідності системи оперативного управління виробництвом типу та характеру конкретного виробництва

Показники, що характеризують матеріальний потік

Напруженість матеріального потоку – це інтенсивність переміщення матеріальних ресурсів, напівфабрикатів і готової продукції.

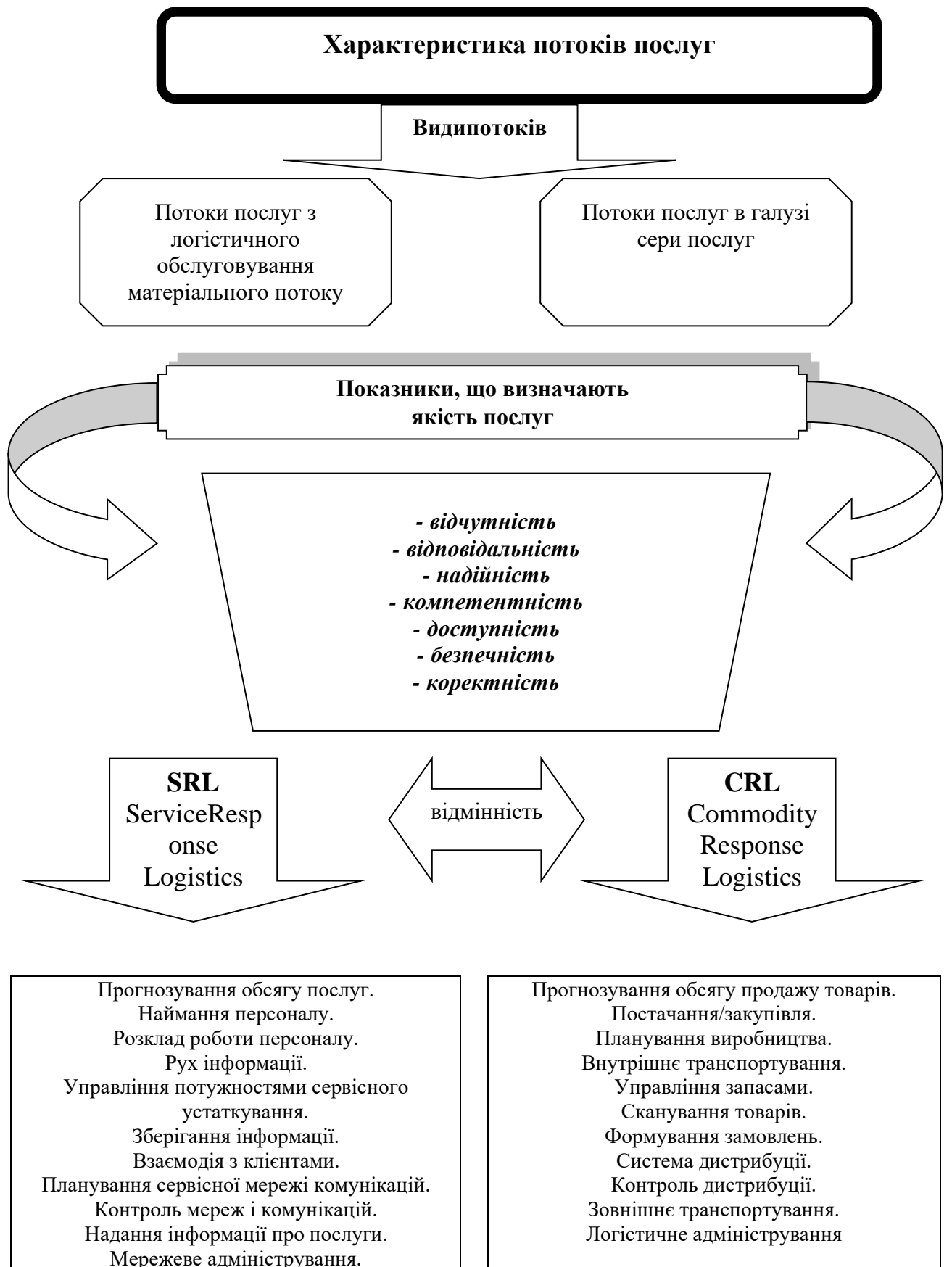
Потужність матеріального потоку – це обсяги продукції, які переміщуються за одиницю часу.

Інтенсивність матеріального потоку – відношення його обсягу (в натуральному чи вартісному вираженні) до певної часової одиниці (рік, місяць, доба,

Інтенсивність матеріального потоку – отримання товарів точно у визначений термін, встановлені договором поставки між юридичними

Детермінованість матеріального потоку – визначає товарну і часову конкретність матеріального потоку (певний товар має надходити до споживача на певний час

**Матеріальний потік має розмірність
ОБСЯГ / ОДИНИЦЯ ЧАСУ**



Фінансовий потік та його характеристики

Фінансовий потік – спрямований рух фінансових коштів, що циркулюють у логістичній системі, а також між логістичною системою і зовнішнім середовищем, необхідних для забезпечення ефективного руху певного товарного потоку.

Основні характеристики

ОБСЯГ
ЧАС
НАПРЯМ

Обсяг потоку вказується в його документарному, електронному або в будь-якому іншому супроводженні в грошових одиницях.
Вартість потоку визначається витратами на його організацію.
Час, як і **напрямок** фінансового потоку, визначають по відношенню до підприємства, що його організовує.

Класифікація фінансових потоків

| Ознака | Види |
|---|---|
| за відношенням до логістичної системи | горизонтальні; вертикальні |
| за призначенням | потоки, що супутні основним фондам підприємства; потоки, що зумовлені рухом обігових коштів підприємства |
| за способом переносу авансової вартості | співпадають з матеріальними потоками; мають зворотній напрям |
| за формою розрахунків | сфери постачання; сфери збуту; інвестиційні; з матеріальних втрат в процесі виробництва; з відтворення робочої сили |
| за видами господарських зв'язків | внутрішні; зовнішні; вхідні; вихідні |
| за джерелами отримання | готівкові; інформаційно-фінансові |
| за напрямом руху | власні; запозичені |

Параметри фінансового потоку



3.4.

Інформаційний потік та його характеристики

Інформаційний потік – це сукупність циркулюючих у логістичній системі, між логістичною системою та зовнішнім середовищем повідомлень, необхідних для керування і контролю за логістичними операціями.

вимірюється

- кількістю обробленої чи переданої інформації за одиницю часу (біт/байт).
- кількістю оброблених або переданих документів;
- сумарною кількістю документів.

Класифікація інформаційних потоків

| <i>Ознака</i> | <i>Види</i> |
|---------------------------------------|--|
| за відношенням до логістичної системи | кур'єрські, поштові, телеграфні, телефонні, факсові, радіотелевізійні, e-mail, телекомунікаційні, інтернетівські |
| за видами носіїв інформації | елементарні, комплексні, ключові, базисні |
| за відношенням до логістичних функцій | відкриті, закриті, комерційні, секретні, прості, рекомендовані |
| за періодичністю надання інформації | регулярні, періодичні, оперативні |
| за призначенням | внутрішні; зовнішні; горизонтальні, вертикальні, вхідні, вихідні |
| за ступенем відкритості та значимості | директивні, нормативно-довідкові, обліково-аналітичні, допоміжні |
| за способом надання | паперові, електронні |

Інформаційна логістика базується на міжнародних стандартах

Електронна логістика (EDI – electronic data interchange) – керування та оптимізація електронних інформаційних потоків, що виникають у ланцюгах поставок. Базою електронної логістики є стандарти на кодування та зчитування інформації у логістичних системах.

Координатор процесу розробки та управління стандартами електронної логістики

- Міжнародна організація GSI (інтегрована система глобальних стандартів)
- Національні організації, що представляють GSI (в Україні — Асоціація GSI Україна)

Система GSI складається із чотирьох ключових напрямків:

- GSI BarCodes – стандарти на штрихове кодування для ідентифікації товарів
- GSI eCot – стандарти для електронних бізнес-повідомлень
- GSI GDSN – стандарти для глобальної синхронізації даних
- GSI EPSglobal – стандарти для радіочастотної ідентифікації

Розробка стандартів ведеться за чотирма основними напрямками:

- коди товарної нумерації (штрихове кодування)
- EDI, Electronic Data Interchange - електронний обмін даними
- GDSN, Global Data Synchronization Network - глобальна мережа синхронізації даних
- EPC, Electronic Product Code - електронний код продукції

3.5.

Логістичні операції

Логістична операція – це відокремлена сукупність дій з реалізації логістичних функцій, спрямована на перетворення матеріального та/або інформаційного потоку.

Види операцій

За природою потоку

Логістичні операції з матеріальним, інформаційним, фінансовим, сервісним потоком.

По відношенню до логіст. системи

а) зовнішні – орієнтовані на інтеграцію логістичної системи із зовнішнім середовищем (операції у сфері постачання і збуту);
б) внутрішні – операції, що виконуються всередині логістичної системи.

За характером робіт

а) операції з доданою вартістю, які змінюють споживчі властивості товарів;
б) операції без доданої вартості.

За переходом права власності

а) односторонні – операції, не пов'язані з переходом права власності на продукцію і страхових ризиків, виконуються всередині логістичної системи;
б) двосторонні – операції, пов'язані з переходом права власності на продукцію і страхових ризиків від однієї юридичної особи до іншої.

За спрямованістю

а) прямі операції – здійснюються в процесі руху товарів від постачальника до споживача.
б) зворотні операції – забезпечують зворотній потік, тобто переміщення матеріального та інформаційного потоків в напрямку, протилежному до початкового.

Укрупнена група логістичних операцій, спрямованих на реалізацію мети логістичної системи, називається **логістичною функцією**.

До основних логістичних функцій належать:

постачання

виробництво

збут

Сутність та види логістичних систем

Логістична система – адаптивна система із зворотним зв'язком, що виконує ті чи інші логістичні функції та операції, складається, переважно, з декількох підсистем і має досить розвинуті зв'язки із зовнішнім середовищем. Як логістичну систему можна розглядати промислове підприємство.

Мета

забезпечення наявності необхідного товару в необхідній кількості та заданої якості в потрібному місці й у потрібний час для потрібного споживача із заданими витратами

Властивості, що притаманні логістичній системі

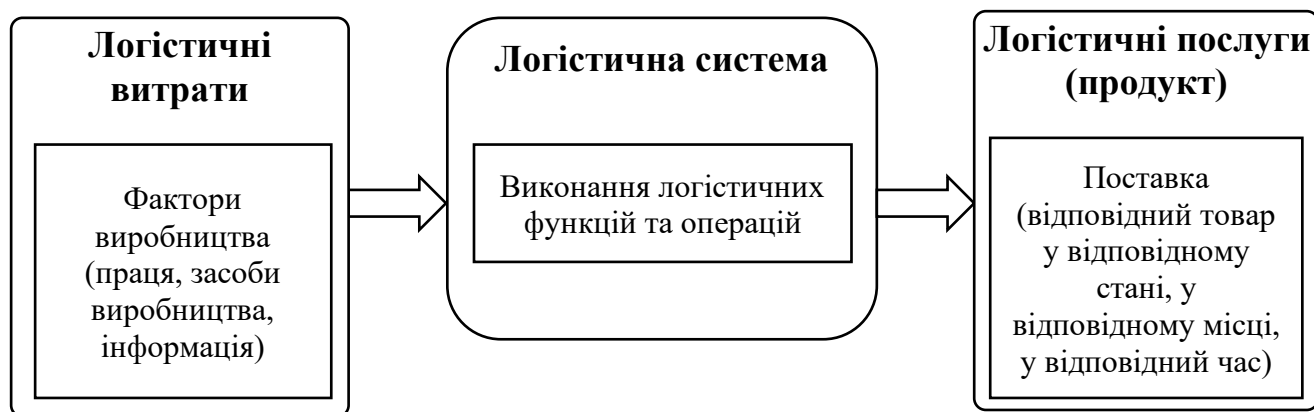
- складність
- ієрархічність
- цілісність
- унікальність, непередбачуваність і невизначеність поведінки
- рухливість
- адаптивність
- структурованість

Визначення логістичної системи

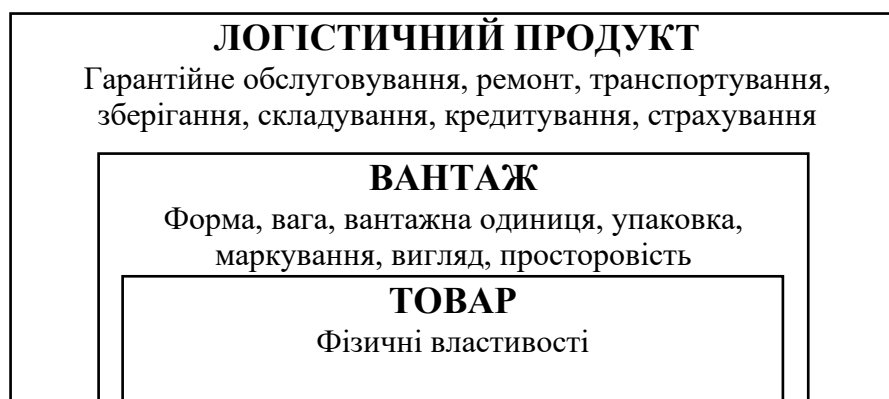
| Автор | Визначення |
|-------------------------|---|
| Кальченко А.Г. | Організаційно-управлінський механізм координації, який дає змогу досягти ефекту завдяки чіткій злагодженості у діях спеціалістів різноманітних служб, що беруть участь в управлінні матеріальним потоком |
| Леншин І.А. | Спеціально організована інтеграція логістичних елементів (ланок) у межах певної економічної системи для оптимізації процесів трансформації матеріального потоку |
| Родніков А.Н. | Адаптивна система із зворотними зв'язками, яка виконує ті чи інші логістичні функції (операції), складається із підсистем і має розвинуті внутрішньосистемні зв'язки та зв'язки із зовнішнім середовищем |
| Пономарьова Ю.В. | Складна система, що складається із сукупності елементів, так званих ланок логістичної системи, між якими встановлені певні функціональні зв'язки і відношення |
| Сумець А.М. | Адаптована (самоналагоджувана та самоорганізована) система з оберненим зв'язком, що виконує логістичні функції та логістичні операції і складається, зазвичай, із декількох систем та має розвинуті зв'язки із зовнішнім середовищем |
| Сергєєв В.І. | Логістична система — це складна організаційно завершена (структурована) економічна система, що складається з взаємозалежних у єдиному процесі управління матеріальними і супутніми їм потоками елементів — ланок, сукупність яких, межі і задачі функціонування об'єднані внутрішніми цілями організації бізнесу і (або) зовнішніми цілям |

Властивості економічних систем

- **складність** (велика кількість елементів, складна взаємодія між ними, складність функцій, невизначеність)
- **ієрархічність** (підпорядкованість нижчого рівня елементам вищого рівня)
- **цілісність** (властивість виконувати задану цільову функцію, реалізована тільки системою в цілому)
- **структурованість** (наявність певної організаційної структури системи), рухливість (мінливість параметрів під впливом зовнішнього середовища, а також рішень учасників логістичного ланцюга)
- **унікальність**, непередбачуваність і невизначеність поведінки в конкретних умовах
- **адаптивність** (здатність змінювати свою структуру і вибирати варіанти поведінки відповідно до нових цілей і під впливом зовнішнього середовища)



Функціонування логістичної системи у загальному вигляді



Структура логістичного продукту

Типи логістичних систем за ознакою просторового обмеження

макрологістичні

мікрологістичні

Макрологістична система є великою логістичною системою управління поточковими процесами за участю декількох і більше незалежних суб'єктів господарювання, не обмежених у територіальному розташуванні.

Мікрологістична система охоплює внутрішньовиробничу логістичну сферу одного підприємства або групи підприємств, об'єднаних на корпоративних засадах.

Основні

Закупівля – підсистема, яка забезпечує надходження матеріального потоку в логістичну систему.

Планування та управління виробництвом – управляє матеріальним потоком в процесі виконання різних технологічних операцій, які перетворюють предмет праці в продукт праці.

Збут – підсистема, яка забезпечує вибуття матеріального потоку з логістичної системи.

Побудова та впровадження ефективної логістичної системи підприємства передбачає наступну послідовність дій

- формулювання мети створення логістичної системи;
- визначення елементів і структури системи;
- функціонування системи та її взаємодія з зовнішнім середовищем;
- оцінка результатів функціонування системи та їх порівняння з поставленою метою

Мета

забезпечення наявності необхідного товару в необхідній кількості та заданої якості в потрібному місці й у потрібний час для потрібного споживача із необхідними витратами.

Структура

Складається із **підсистем, ланок та елементів**.

Логістична підсистема, згідно з його трактуванням, являє собою сукупність елементів і ланок логістичної системи, що виокремлена відповідно до організаційної структури, яка дозволяє вирішувати задачі логістичного адміністрування системи в цілому чи управління комплексом логістичних функцій в окремій сфері підприємства.

Ланка логістичної системи — це економічний або функціональний об'єкт, що прагне досягти своєї мети діяльності, пов'язаної з певною логістичною функцією, за виконання відповідних логістичних операцій.

Ланки логістичної системи підприємства поділяють на внутрішні (його підрозділи) та зовнішні (підприємства-постачальники, торгові посередники, транспортні підприємства, банки, страхові компанії).

Структура логістичної системи

- *інфраструктура логістичних процесів*
- *логістичні потоки*
- *логістичні ланцюги*
- *логістичний менеджмент*
- *правове, інформаційне, кадрове та інші забезпечення*

Інфраструктура логістичних процесів

матеріальні засоби, що забезпечують логістичний потік — рух товарно-матеріальних цінностей та інформації по логістичному ланцюгу. До об'єктів інфраструктури належать: складські приміщення та їх обладнання, вантажно-розвантажувальні механізми, транспортні засоби, ІТ засоби тощо.

Логістичний менеджмент

організаційно-управлінський механізм координації дій спеціалістів різних служб, які беруть участь в управлінні логістичним потоком

Логістичні ланцюги

лінійна з інтегрована сукупність фізичних чи юридичних осіб (виробників, посередників, складів тощо), які виконують логістичні операції, спрямовані на доведення зовнішнього матеріального потоку від однієї логістичної системи до іншої чи до кінцевого споживача.

Логістичні системи (ЛС)

галузеві

ЛС різної галузевої належності

промислові
агропромислові
транспортні, будівельні
торговельні
туристичні
банківські, митні
міжн.бізнесові

регіональні

ЛС різних просторово-територіальних рівнів

мікрорівень (підприємство, фірма)
мезорівень (область)
макрорівень (країна)
мегарівень (інтеграційні об'єднання, регіони світу)
метарівень (світ)

характеризуються

Територіальною (геопросторовою) організацією (ГО)

територіальні особливості схем взаємозв'язків суб'єктів логістичної діяльності

закономірності

- раціональність
- комплексність
- зональність

чинники,

що
пливають
на
територіальну
організацію
ЛС

- **раціональність територіальної організації ЛС** означає вимогу їхньої економічної або найбільшої ефективності
- **комплексність** – використання комплексу з кількох видів транспорту (**мультиmodalність**)
- **зональність** відображає просторову протяжність логістичних систем, які в силу виконання функцій доставки, транспортування продукції шляхами сполучення, набувають лінійно-втягнутої форми

- **чинники розміщення виробництва** (сировинний, паливно-енергетичний, споживацький, трудових ресурсів, транспортний, наукової бази, форм галузевої організації виробництва тощо)
- **чинники споживання** (складські об'єкти (логістика складування та запасів, що вивчає питання визначення місцезнаходження складу, його потужності й радіусу перевезень, раціональний розподіл запасів між складами, оптимальне розміщення товарів на складі), логістичний сервіс)
- **транспортна інфраструктура**
- **стратегія управління**

Регіональні логістичні системи

- бізнесова та геомаркетингова стратегія
- розміщення споживачів
- розміщення закладів споживання
- розміщення підприємств постачальників

мікрорівень

**мезо- та
макрорівень**

- національна геополітична та гео економічна стратегія
- розміщення споживання
- розміщення виробництва
- рівень розвитку та особливості транспортної інфраструктури

мегарівень

- рівень та стратегія розвитку інтеграційного угруповання
- розміщення споживання
- розміщення виробництва
- рівень розвитку та особливості транспортної інфраструктури

метарівень

- теорія і практика відкритої економіки (вільний рух всіх факторів виробництва)
- просторово-територіальні особливості світового споживання
- просторово-територіальні особливості світового виробництва
- рівень розвитку та особливості транспортної інфраструктури світу

Засади і принципи геопросторової організації логістичних систем

- **засади використання системи чинників розміщення територіальної спеціалізації** (певна транспортна спеціалізація логістичної системи залежно від фізико-географічних особливостей території, особливо її рельєфу)
- **засади територіальної комплексності** (в розумінні транспортної комплексності або логістичної комплексності, тобто оптимального поєднання транспортного і складського господарства на певній території)
- **засади вирівнювання ступенів розвитку територій**
- **засади врахування МПП** (напр. формування логістичної Євромережі (або мережі Єврологістики) країнами ЄС (*Програма TEN*), причому з урахуванням вступу нових країн-членів (програми *TINA* та *TIRS*), а також країн Східної Європи (*Програма PEC*, в якій важливе місце відводиться Україні, через територію якої проходять чотири Пан'європейські коридори з десяти);
- **засади врахування екологічного чинника** (виділення екологістики/„зеленої” логістики - використання природозберігаючих транспортно-логістичних технологій(напр., транспортно-логістична компанія ЄС "Schenker-BTL" (ФРН - Швеція) + т.зв. зворотної логістики (ReverseLogistics), яка пов'язана із збиранням, транспортуванням і переробкою використаних товарів (досвід відомої фірми "Xerox", США).
TEN – Trans European Network, *TINA* – Transport Infrastructure Needs Assessment, *TIRS* – Transport Infrastructure Research Studies, *PEC* – Pan-European (Transport) Corridors.

Логістичний канал

Частково впорядкована множина різних посередників, які реалізують доведення матеріального потоку від попереднього виробника до його споживача.

Логістичний ланцюг

Лінійно впорядкована множина учасників логістичного процесу, які здійснюють логістичні операції із доведення зовнішнього матеріального потоку від однієї логістичної системи до іншої за умов виробничого споживання або до кінцевого споживача за умови особистого не виробничого споживання.

складається з
логістичних
ланок

- постачання матеріалів, сировини і напівфабрикатів
- зберігання продукції та сировини
- виробництво товарів
- розподіл, включаючи відправлення товарів із складу готової продукції
- споживання готової продукції

Логістичні мережі

Складний логістичний ланцюг взаємопов'язаних ланок, які поєднують кілька логістичних ланцюгів.

Глобальні ланцюги постачань

Ланцюг постачання - це послідовність процесів та інформації, які доставляють продукти чи послуги від постачальників, через виробництво і дистрибуції безпосередньо споживачу.

Керування ланцюгом постачання (англ. Supply chain management) — планування, створення та контроль за потоками інформації й матеріалів у ланцюгу постачання з метою задоволення потреб клієнтів з максимальною ефективністю.

Спрощено ми можемо сказати, що логістика — наука й практика управління ланцюгами поставок (постачання).

Вперше цей термін - SCM — був запропонований системним інтегратором – компанією «i2 Technologies» та консалтинговою компанією «Артур Андерсен» на початку 1980-х років. Поява **концепції управління ланцюгами поставок** також пов'язують із статтею К. Олівера та М. Вебера "Supply chain management: Logistics Catches up with Strategy", яка була опублікована в Лондоні в 1982 році.

Управління ланцюгами поставок

— організація, планування, контроль та виконання товарного потоку, від проектування та закупівель через виробництво та розподіл до кінцевого споживача, відповідно до вимог ринку до ефективності за витратами; — активна організація та поточна мобілізація ланцюгів поставок в економіці з метою підвищення успіху в задіяних підприємствах. При цьому під ланцюгом поставок тут розуміється ланцюг забезпечення, ланцюг створення вартості продукту, включає всі шаблі виробництва та збуту від видобутку сировини через виробництво до збуту споживачеві;

— організація, планування, контроль та регулювання - товарного потоку, починаючи з отримання замовлення та закупівлі сировини та матеріалів для забезпечення виробництва товарів, і далі через виробництво та розподіл доведення його з оптимальними витратами ресурсів до кінцевого споживача відповідно до вимог ринку;

— проектування, планування, виконання, контроль та - моніторинг діяльності в ланцюгах поставок з метою створення чистої вартості, побудови конкурентної інфраструктури, використання важелів глобальної логістики, синхронізації поставок з попитом та вимірюваннями результатів функціонування ланцюгів поставок в цілому;

Складові концепції управління ланцюгами постачань



Розвиток SCM на практиці розпочався у **90-х роках XX століття** в США, Японії та Європі в галузях промисловості (таких як автомобільна, легка промисловість, електротехніка та торгівля), які були орієнтовані на індивідуального клієнта.

Нині сфери застосування управління ланцюгами поставок розширюються, тому можна виділити основні галузеві напрямки, серед яких — авіабудування, автомобілебудування, електротехніка, оптова та роздрібна торгівля, споживчі та фармацевтичні - товари.

Про SCM вперше в Україні заговорили наприкінці 90-х рр., коли з'явилися перші зарубіжні перекладні книги таких дослідників у галузі логістики, як Бауерсокс, Клос, Крістофер, пізніше Ламберт, Сток.

Основні точки зору на взаємозв'язок -логістики та управління ланцюгами поставок, представлені в літературі

логістика як складова частина управління ланцюгами постачання

управління ланцюгами постачання як складова частина логістики

управління ланцюгами постачання замість логістики

управління ланцюгами поставок та логістика - самостійні дисципліни, що мають спільні позиції

До ключових бар'єрів, які гальмують розвиток ланцюгів постачань в умовах пандемії COVID-19, належать:

– недиверсифікованість ланцюгів постачань, що, у свою чергу, призводить до нестабільності організації логістичної діяльності;

– чинник розтягнутості ланцюгів постачань, відсутність гнучкості та єдиного інформаційного простору для всіх ділянок глобальних логістичних мереж;

— домінуюча роль Китаю як «світової фабрики» – це призводить до того, що серйозне порушення на китайському ринку безпосередньо ставить під загрозу глобальні ланцюги поставок.

Вплив пандемії на загальні процеси у світовій економіці, зокрема на логістику, Секретаріат СОТ розглядає через **аналіз тенденцій показників обсягів світової торгівлі за докоронавірусний період і прогнозування показників на найближчі роки**, ґрунтуючись на поточну нестабільну ситуацію в світі, що призводить до необхідності

Динаміка обсягу торгівлі товарами за 2015–2021 роки

| Показники | Роки | | | | | | |
|-------------------------------|------|------|------|------|------|-------|------|
| | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
| Обсяг світової торгівлі (b) | 2,3 | 1,4 | 4,7 | 2,9 | -0,1 | -9,2 | 7,2 |
| Експорт | | | | | | | |
| Північна Америка | 2,6 | 0,7 | 3,4 | 3,8 | 1 | -14,7 | 10,7 |
| Південна і Центральна Америка | 0,6 | 1,3 | 2,9 | 0,1 | -2,2 | -7,7 | 5,4 |
| Європа | 2,9 | 1,1 | 3,7 | 2 | 0,1 | -11,7 | 8,2 |
| Азія | 1,3 | 2,3 | 6,7 | 3,7 | 0,9 | -4,5 | 5,7 |
| Інші регіони (с) | 1,8 | 3,5 | 0,7 | 0,7 | -2,9 | -9,5 | 6,1 |
| Імпорт | | | | | | | |
| Північна Америка | 5,2 | 0,3 | 4,4 | 5,2 | -0,4 | -8,7 | 6,7 |
| Південна і Центральна Америка | -7,6 | -9 | 4,3 | 5,3 | -2,1 | -13,5 | 6,5 |
| Європа | 3,6 | 3 | 3 | 1,5 | 0,5 | -10,3 | 8,7 |
| Азія | 2,1 | 2,2 | 8,4 | 4,9 | -0,6 | -4,4 | 6,2 |
| Інші регіони (с) | -3,9 | -4,5 | 3,4 | 0,3 | 1,5 | -16 | 5,6 |

Примітки: Цифри на 2020 і 2021 роки є прогнозами (а); середнє значення експорту та імпорту (b); інші регіони включають Африку, Близький Схід і Співдружність Незалежних Держав (СНД), а також асоційовані й колишні держави-члени (с). Річна зміна в%

Контрольні запитання.

1. З якої науки логістика запозичила класифікацію потоків?
2. Якими параметрами характеризується потік?
3. За якими ознаками класифікуються потоки?
4. Що таке матеріальний потік? Назвіть його основні ознаки.
5. Що таке матеріальний запас?
6. Які відмінності має послуга та товар? Які відмінності мають послуги в територіальному аспекті?
7. Що таке інформаційний потік? Які його ознаки?
8. Визначте фінансовий потік та його ознаки.
9. Що таке логістична система та які її складові?
10. Логістичний ланцюг, логістична мережа та логістичний канал. В чому полягає їх відмінність?

Тестові завдання

1. Принципова відмінність логістичного підходу від передуючих моделей управління матеріальними ресурсами полягає в:

- а) системі підготовки управлінського персоналу;
- б) повній відмові від створення і зберігання запасів;
- в) сприйнятті матеріальних об'єктів як єдиного потоку;
- г) повній автоматизації процесів управління.

2. Не відповідають поняттю «матеріальний потік»:

- а) завантаження готової продукції в транспортний засіб;
- б) складування напівфабрикатів;
- в) транспортування сировини на склад підприємства;
- г) переміщення коштів з розрахункового рахунка покупця на розрахунковий рахунок продавця.

3. Матеріальний потік:

- а) знаходиться в постійному русі;
- б) може приймати статичну форму;
- в) може приймати динамічну і статичну форму;
- г) взагалі не має ніякої форми.

4. Інформаційний потік, який відповідає матеріальному:

- а) збігається з ним у тимчасовому і просторовому аспектах;
- б) збігається з ним у тимчасовому аспекті;
- в) збігається з ним у просторовому аспекті;
- г) може не збігатися з ним у тимчасовому і просторовому аспектах.

5. На етапі матеріально-технічного забезпечення матеріальний потік має форму потоку:

- а) сировини, комплектуючих, допоміжних матеріалів;
- б) напівфабрикатів;
- в) готової продукції;
- г) запасних частин для продукції, яка використовується споживачем.

6. Матеріальний потік може вимірюватися у таких одиницях:

- а) грн.;
- б) т/м²;
- в) т/рік;
- г) грн./т.

7. Матеріальні потоки можуть протікати:

- а) усередині одного підприємства;
- б) усередині корпоративної групи підприємств;
- в) між різними підприємствами;
- г) всі відповіді правильні.

8. По відношенню до логістичної системи виділяють матеріальні потоки:

- а) зовнішні та внутрішні;
- б) вхідні та вихідні;
- в) неперервні, дискретні, бліц-потоки;
- г) продуктові, операційні, ділянкові, системні.

9. За умови збереження на підприємстві запасів на одному рівні:

- а) вхідний матеріальний потік буде більшим за вихідний;
- б) вхідний матеріальний потік буде меншим за вихідний;
- в) вхідний матеріальний потік буде дорівнювати вихідному;

г) вхідний матеріальний потік переривається.

10. Разові постачання матеріальних ресурсів складають:

- а) неперервні матеріальні потоки;
- б) дискретні матеріальні потоки;
- в) постійні матеріальні потоки;
- г) блиц-потоки.

11. Системні матеріальні потоки визначаються як сума: а) продуктових;

- б) операційних;
- в) ділянкових;
- г) підсистемних.

12. Логістичні операції — це:

- а) сукупність дій, спрямованих на перетворення тільки матеріального потоку;
- б) сукупність дій, спрямованих на перетворення тільки інформаційного потоку;
- в) сукупність дій, спрямованих на перетворення матеріального і (або) інформаційного потоку;
- г) укрупнена група логістичних функцій.

13. Двосторонні логістичні операції:

- а) виконуються всередині логістичної системи;
- б) змінюють споживчі властивості товарів;
- в) не пов'язані з переходом права власності на продукцію і страхових ризиків;
- г) пов'язані з переходом права власності на продукцію і страхових ризиків.

14. До логістичних операцій належить:

- а) прогнозування матеріального потоку;
- б) контроль матеріального потоку;
- в) оперативне управління матеріальним потоком;
- г) всі відповіді правильні.

15. З перерахованих визначень поняттю «логістична функція» відповідає:

- а) напрямок господарської діяльності, який полягає в управлінні матеріальними потоками в сферах виробництва і обігу;
- б) множина елементів, які перебувають у відношеннях і зв'язках один з одним і утворюють певну цілісність, єдність;
- в) сукупність різних видів діяльності для отримання необхідної кількості вантажу в потрібному місці, в потрібний час, з мінімальними витратами;
- г) укрупнена група логістичних операцій, спрямованих на реалізацію цілей логістичної системи.

16. Виберіть визначення, яке найбільш повно відображає поняття інформаційного потоку в логістиці:

- а) сукупність циркулюючих у логістичній системі повідомлень, необхідних для управління і контролю за логістичними операціями;
- б) сукупність циркулюючих у зовнішньому середовищі повідомлень, необхідних для управління і контролю за логістичними операціями;
- в) сукупність циркулюючих між логістичною системою і зовнішнім середовищем повідомлень, необхідних для управління і контролю за логістичними операціями;
- г) сукупність циркулюючих у логістичній системі, між логістичною системою і зовнішнім середовищем повідомлень, необхідних для управління і контролю за логістичними операціями.

17. Залежно від виду систем, які пов'язуються потоком, розрізняють інформаційні потоки:

- а) горизонтальні та вертикальні;
 - б) зовнішні та внутрішні;
 - в) вхідні та вихідні;
 - г) директивні, нормативно-довідкові, обліково-аналітичні, допоміжні.
3. Випереджаючий щодо матеріального потоку інформаційний потік у зустрічному напрямку:
- а) містить відомості про замовлення;
 - б) є попереднім повідомленням про майбутнє прибуття вантажів;
 - в) несе інформацію про кількісні та якісні параметри матеріального потоку;
 - г) містить інформацію про результати приймання вантажу за кількістю і якістю.

18. Інформаційний потік вимірюється:

- а) кількістю обробленої інформації;
- б) кількістю переданої інформації;
- в) кількістю обробленої і переданої інформації;
- г) кількістю обробленої і переданої інформації за одиницю часу.

19. До принципів організації логістичної інформації не належать:

- а) повнота і придатність інформації для користувача;
- б) точність;
- в) своєчасність;
- г) вільний формат даних

20. Певним чином організована сукупність взаємопов'язаних засобів обчислювальної техніки, різних довідників і необхідних засобів програмування, що забезпечує вирішення тих або інших функціональних задач з управління матеріальним потоком — це:

- а) інформаційна логістика;
- б) логістичний інформаційний потік;
- в) логістична інформаційна система;
- г) інформаційна технологія.

21. Функціональна підсистема логістичної інформаційної системи:

- а) складається із сукупності розв'язуваних задач, згрупованих за ознакою спільності мети;
- б) є сукупністю технічних засобів, які забезпечують переробку і передачу інформаційних потоків;
- в) містить у собі різні довідники, класифікатори, кодифікатори, засоби формалізованого опису даних;
- г) все перераховане вірно.

22. Створюються на адміністративному рівні управління і служать для прийняття довгострокових рішень стратегічного характеру інформаційні системи:

- а) планові;
- б) диспозитивні;
- в) виконавчі;
- г) диспетчерські.

23. Створюються на рівні управління складом або цехом і служать для забезпечення налагодженої роботи логістичних систем інформаційні системи:

- а) планові;
- б) диспозитивні;
- в) виконавчі;
- г) оперативні.

24. Найбільш високий рівень стандартизації при вирішенні завдань в інформаційних системах:

- а) планових;
- б) диспозитивних;
- в) виконавчих;
- г) оперативних.

25. До завдань, розв'язуваних плановими інформаційними системами, належать:

- а) планування виробництва;
- б) детальне управління запасами;
- в) відбір вантажів та їх комплектування;
- г) облік вантажів, які відправляються.

26. До завдань, розв'язуваних диспозитивними інформаційними системами, належать:

- а) створення і оптимізація ланок логістичного ланцюга;
- б) планування виробництва;
- в) загальне управління запасами;
- г) керування внутрішньоскладським транспортом.

27. Оберіть визначення, яке найбільш повно характеризує мету логістичної системи:

- а) забезпечення наявності необхідного товару в необхідній кількості та заданої якості для потрібного споживача із заданими витратами;
- б) забезпечення наявності необхідного товару в необхідній кількості та заданої якості в потрібному місці й у потрібний час із заданими витратами;
- в) забезпечення наявності необхідного товару в необхідній кількості та заданої якості в потрібному місці й у потрібний час для потрібного споживача;
- г) забезпечення наявності необхідного товару в необхідній кількості та заданої якості в потрібному місці й у потрібний час для потрібного споживача із заданими витратами.

28. Відповідно до принципів системного підходу мінливість параметрів елементів логістичної системи під впливом зовнішнього середовища, а також рішень, прийнятих учасниками логістичного ланцюга, є властивістю систем:

- а) складність;
- б) ієрархічність;
- в) рухливість;
- г) структурованість.

29. Адаптивність логістичної системи — це:

- а) підпорядкованість елементів нижчого рівня елементам вищого рівня у контексті лінійного чи функціонального логістичного управління;
- б) наявність певної організаційної структури, яка складається із взаємопов'язаних об'єктів та суб'єктів управління, що реалізують задану ціль;
- в) здатність змінювати свою структуру і вибирати варіанти поведінки відповідно до нових цілей і під впливом зовнішнього середовища;
- г) здатність виконувати задану цільову функцію, реалізовану тільки логістичною системою в цілому, а не окремими її ланками або підсистемами.

30. Межі логістичної системи визначаються:

- а) довільно;
- б) на основі діючих нормативних документів, які регламентують діяльність підприємств;
- в) циклом обігу засобів виробництва;
- г) становищем підприємства на ринку.

31. Залежно від виду логістичних ланцюгів виділяють логістичні системи:

- а) макрологістичні та мікрологістичні;
- б) регіональні, національні, міжнаціональні;
- в) із прямими зв'язками, ешелоновані, гнучкі;
- г) зовнішні, внутрішні.

32. Макрологістична система:

- а) є великою логістичною системою управління потоковими процесами за участю декількох і більше незалежних суб'єктів господарювання, не обмежених у територіальному розташуванні;
- б) створюється для забезпечення взаємодії різногалузевих структур на глобальному рівні;
- в) є високоінтегрованою інфраструктурою економіки регіону, країни або групи країн;
- г) усе перераховане вірно.

33. Серед названих систем, які забезпечують просування матеріального потоку, макрологістичною можна вважати:

ТЕМА 4. ЛОГІСТИЧНІ КОНЦЕПЦІЇ

Види:

Концепція логістики – це система поглядів на підвищення ефективності функціонування суб'єкта господарської діяльності на основі оптимізації

MRP

(Material Requirements Planning)

Система, побудована навколо планування потреби в матеріалах (MRP), яка включає додаткові планові функції, а саме планування виробництва (укрупнене планування), розробку Головного календарного плану виробництва і планування потреби в потужностях.

DRP

(Distribution Requirements Planning)

Є складовою частиною систем класу MRP II чи ERP. В ешелонованих (багаторівневих) системах дистрибуції працює за логікою «зворотного каскадування» попиту знизу догори (фактичних замовлень та прогнозу) від регіональних складів до головного складу-постачальника.

JUST – IN-TIME

Найпоширеніша у світі концепція логістики. Основна ідея: якщо виробничий розклад задано, то можна так організувати рух матеріальних потоків, що всі матеріали, компоненти та напівфабрикати будуть надходити в необхідній кількості, в потрібне місце і точно до призначеного терміну для виробництва, складання або реалізації готової продукції.

КАНБАН

Kanban – це система для контролю логістичного ланцюга з точки зору виробництва, і не система інвентаризації. Канбан було розроблено Таїті Оно, в Toyota, з метою досягнення та підтримки високого рівня виробництва. Kanban – це один з методів досягнення принципу Якраз вчасно.

MRP II

(Material Resource Planning)

Метод, який дозволяє здійснювати виробниче планування та логістичне планування в натуральних одиницях вимірювання, фінансове планування – у вартісних одиницях вимірювання і надає можливість здійснювати моделювання з метою відповіді на питання типу «що буде, якщо...».

DRP II

(Distribution Resource Planning)

Розширення логіки DRP (планування потреби в розподілі) через планування ресурсів усієї системи дистрибуція: площі складів, обладнання, вантажорозвантажувальної техніки, людських ресурсів, потреби в транспортуванні, фінансах тощо. Є складовою частиною систем класу MRP II чи ERP.

QUICK RESPONSE

Концепція являє собою логістичну координацію між роздрібними торговцями і оптовиками з метою поліпшення просування готової продукції в їх розподільних мережах у відповідь на передбачувані зміни попиту.

LEAN PRODUCTION

Сутність – поєднання наступних компонентів:

- о високої якості (матеріалів, праці, обладнання, товарів тощо);
- о маленьких розмірів виробничих партій;
- о низьких рівнів запасів;
- о висококваліфікованого персоналу;
- о гнучкого устаткування.

CONTINUOUS REPLENISHMENT

Є модифікацією концепції «швидкого реагування» і призначена для усунення необхідності в замовленнях на поповнення запасів готової продукції. Метою даної стратегії є встановлення ефективного логістичного плану, спрямованого на безупинне поповнення запасів готової продукції в роздрібних торговців.

AUTOMATICREPLENISHMENT

Подальшим розвитком стратегій «швидкого реагування» і «безупинного поповнення запасів» з'явилася логістична **концепція «автоматичного поповнення запасів» (automaticreplenishment, AR)**. Дана концепція забезпечує постачальників (виробників готової продукції) необхідним набором правил для прийняття рішень по товарним характеристикам і категоріям.

RULESBASEDREORDER (ROP)

ROP – базується на одній із найстаріших систем контролю і управління запасами, згідно якої запаси поновлюються у випадку досягнення ними певного наперед визначеного рівня – точки замовлення. Ця концепція використовується для визначення і оптимізації рівня страхових запасів в цілях згладжування коливань попиту.

CALS

CALS-технології (Continuous Acquisition and Lifecycle Support) – це комплексна системна стратегія підвищення ефективності, продуктивності та рентабельності процесів виробничо-господарської діяльності підприємства, що безпосередньо впливає на конкурентоспроможність його продукції. Головним чином такий вплив проявляється у вимогах до якості та стандартизації продукції, що безперервно підвищуються.

ЗЕЛЕНА ЛОГІСТИКА

Термін «зелена логістика» виник на початку 90-х рр. XX ст. як новий метод в логістиці, який скеровує стандартні логістичні вимоги до раціональності, ефективності і швидкості обробки і руху товару, та враховує заходи щодо охорони навколишнього середовища

ГЕОЛОГІСТИКА

Геологістика – це новітній напрямок в логістиці, який полягає у формуванні і розподілу світових транспортних потоків, а також відстеженні їх в реальному режимі часу із застосуванням сучасних геоінформаційних систем з метою знаходження оптимальних рішень, забезпечуючи об'єднання процесів функціональних структур підприємства в єдину систему.

Контрольні запитання.

1. Які стадії виділяються в розвитку логістики як науково-практичного напрямку?
2. Які характерні риси має логістика першого покоління? Другого покоління? Третього покоління?
3. Які логістичні системи охоплює концепція «Планування потреб/ресурсів»?
4. Як розшифровуються назви MRP та MRP-II?
5. Як розшифрувати назви DRP та DRP-II?
6. У якій країні виникла концепція «Точно в строк»?
7. Які недоліки мали концепції MRP та DRP?
8. Як працює система виробничої логістики «КАНБАН»?
9. У чому полягає цінність концепції «Худого виробництва»?
10. Де і як була заснована вперше логістика «Швидкого реагування»?
11. У чому полягає суть концепції «Зелена логістика»?
12. Яка сутність концепції «Геологістики»?

ТЕМА 5. Функціональні види логістики

5.1. Закупівельна логістика (логістика постачання)

5.2. Виробнича логістика

5.3. Складська логістика

5.4. Збутова (розподільча) логістика

Контрольні запитання

Тестові завдання

5.1.

Закупівельна логістика (логістика постачання)

це управління матеріальними потоками в процесі забезпечення підприємства матеріальними ресурсами

мета

адекватне і повне задоволення потреб виробництва в матеріалах з максимально можливою економічною ефективністю

Процес управління матеріальними потоками в закупівельній логістиці складається з:

управління диспозицією матеріально-технічних ресурсів, тобто *управління запасами*

регулярний аналіз, вибір і організація постачань матеріально-технічних ресурсів на підприємство, тобто *управління постачаннями*.

Типові логістичні активності в управлінні закупівлями

| Найменування | Коротка характеристика |
|--|---|
| Ідентифікація і переоцінка потреб | Менеджмент закупівель починається з визначення тих постачальницьких трансакцій, які потрібно встановити між відділом закупівель і конкретними споживачами матеріальних ресурсів (підрозділами) фірми. У деяких випадках, наприклад, якщо змінюється асортимент виготовленої продукції, то може бути переглянутий склад внутрішньофірмових споживачів і (або) номенклатура матеріальних ресурсів. |
| Визначення й оцінка вимог споживачів | Як тільки внутрішньофірмові споживачі та номенклатура матеріальних ресурсів визначені, потрібно встановити вимоги до розмірів, параметрів постачань, плани і специфікацію на кожну позицію номенклатури та певну номенклатурну групу матеріальних ресурсів. Крім того, потрібно встановити вимоги користувачів, які визначають сервіс постачань. |
| Рішення і «зробити або купити» | Перш ніж визначати можливих постачальників, необхідно вирішити питання: чи не вигідніше самій фірмі виробляти певні види матеріальних ресурсів (наприклад, компоненти для комплектації складних товарів: автомобілів, комп'ютерів і т.д.), ніж купувати в інших. У цьому випадку для прийняття остаточного рішення зазвичай оцінюються відповідні витрати і можливий рівень якості. |
| Визначення типів закупівель | На сьогодні існують три основних типи організації закупівель матеріальних ресурсів залежно від тривалості та складності: сталі закупівлі, модифіковані закупівлі (у яких змінюється або постачальник, або параметри закупаваних матеріальних ресурсів), нові закупівлі, викликані потребами нового внутрішньофірмового користувача. |
| Аналіз поведінки ринку | Джерело матеріальних ресурсів для фірми (постачальник) може функціонувати у різному ринковому середовищі і типові ринку: монополістичному, олігополістичному, висококонкурентному. Знання й аналіз ринку постачальників допомагають логістичному персоналу фірми визначити кількість можливих постачальників, позицію на ринку, професіоналізм та інші фактори, що дозволяють правильно організувати закупівлі. |
| Ідентифікація всіх можливих постачальників | Включає визначення всіх можливих постачальників певного виду (номенклатури) матеріальних ресурсів, які можуть задовольнити вимоги внутрішньофірмових користувачів. Важливим моментом є включення у цей список тих фірм-постачальників, послугами яких товаровиробник раніше не користувався. |
| Попередня оцінка всіх можливих джерел | Попередня оцінка можливих джерел закупаваних матеріальних ресурсів полягає у порівнянні пропонованої постачальниками якості матеріальних ресурсів і сервісу з необхідними внутрішньофірмовим користувачам |

| | |
|--|--|
| Остаточна оцінка і вибір постачальника | Після зменшення кількості можливих постачальників на етапі попереднього відбору ті, що залишилися, оцінюються з погляду найкращого вдоволення потреб фірми в матеріальних ресурсах конкретного виду. Для остаточного вибору постачальника використовується, як правило, багатокритеріальна оцінка. |
| Доставка матеріальних ресурсів і супутній сервіс | Включає ряд логістичних активностей, пов'язаних з (реалізацією процесу постачань конкретної номенклатури матеріальних ресурсів від постачальника фірмі-виробнику: оформлення (договірних відносин, передача прав власності на матеріальні ресурси, процедури замовлень, транспортування, переробка вантажу, зберігання, складування і т.п. За певних обставин включає рішення з організаційної структури власних логістичних каналів просування матеріальних ресурсів від обраного постачальника |
| Контроль і оцінка виконання закупівель | Після завершення процесу доставки потрібно організувати вхідний контроль якості матеріальних ресурсів (дана процедура для надійних постачальників може бути відсутньою). Ефективність управління закупівлями оцінюється завдяки безупинному контролю і аудиту виконання умов договорів за термінами, цінами, параметрами постачань, якістю матеріальних ресурсів та сервісу |

Метод, який ґрунтується на розв'язанні в закупівельній логістиці, так званого «завдання МОВ» (Make-or-Buy Problem) — **завдання «зробити або купити».**

У ширшому плані «завдання МОВ» розглядається як обґрунтування вирішення проблеми про ступінь використання у виробничому процесі власних засобів виробництва. Рішення приймаються як з використання власних засобів праці (власний транспорт, склади, техніка, устаткування), так і з використання власних предметів праці, тобто виготовлених самотужки заготовок, напівфабрикатів, комплектуючих виробів.

Альтернативні рішення — найманий транспорт, лізинг устаткування, оренда складів, а також закупівля напівфабрикатів або комплектуючих виробів.

Основний критерій

максимізація прибутку

Залежно від особливостей руху матеріальних ресурсів від постачальників до споживачів **розрізняють транзитну та складську форми постачань**

Транзитна форма постачання, полягає в просуванні матеріальних потоків від виробника безпосередньо до підприємства-споживача, в обхід баз і складів посередницьких структур. При даній формі постачання основою виступає транзитна норма постачання.

Транзитну норму визначають як мінімально допустиму загальну кількість матеріалів, відвантажених постачальником на адресу споживача за одним замовленням.

- для великих партій постачань однорідного асортименту крупним споживачам;
- коли продукція не вимагає додаткових логістичних робіт і операцій з підготовки до виробничого споживання;
- при доставці товарів простого асортименту, які не потребують ні обробки, ні підсорування (борошно, крупа, цукор);
- при доставці швидкопсувних товарів (м'ясо, молоко, хлібобулочні вироби);
- при доставці плодоовочевої продукції (в період сезонного надходження).



- значно скорочується час перебування матеріальних потоків у сфері оборення;
- скорочуються витрати оборення за рахунок зменшення витрат на завантажувально-розвантажувальні операції, складське зберігання у посередників тощо;
- скорочуються складські і навантажувально-розвантажувальні операції;
- зменшується вірогідність збоїв виробничого процесу через нестачу матеріалів, поліпшується використання транспортних засобів.

- виробничі підприємства змушені приймати великі партії матеріальних ресурсів;
- збільшуються запаси матеріальних ресурсів та видатки на їх зберігання;
- зростає потреба у складських приміщеннях;
- збільшується вірогідність псування та крадіжки; часто виникає потреба пролонгація термінів використання матеріальних ресурсів.

Складська форма постачання

передбачає, що постачання засобів виробництва від підприємства-виробника підприємству-споживачеві здійснюються через посередників.

Посередником може виступати логістичний оператор (провайдер), складський комплекс, оптова компанія тощо.

Роль посередників в даному випадку полягає в просування потрібної кількості матеріальних потоків до споживача з наперед заданою частотою.

Крім того, посередник, за бажанням споживачів, може виконувати ряд виробничих послуг з підготовки продукції до виробничого споживання, здійснити післяпродажний сервіс проданої продукції надати комплекс інших видів послуг.

- при отриманні матеріальних ресурсів складного асортименту, що вимагають відповідної складської обробки (розпакування, розфасовки, підсортування, упаковки, перевірки якості тощо);
- при отриманні великих партій матеріальних ресурсів від постачальників у вузькому виробничому асортименті, що вимагають додаткової комплектації, підсортування і перетворення їх в більш широкий асортимент;
- для формування системи матеріально-технічного забезпечення малих підприємств;
- при нестійкості виробничого процесу
- при освоєнні виробництва нової продукції.



- обсяги партії та строки поставок не лімітовані;
- дозволяє замовляти необхідні матеріали в кількостях менше встановленої транзитної норми;
- продукція зі складів посередницьких організацій може завозитися малими партіями і з більшою частотою;
- зменшуються запаси матеріальних ресурсів у виробників (споживачів).

- збільшуються витрати на складську переробку, зберігання і транспортування продукції зі складів посередників;
- збільшуються терміни постачань;
- збільшуються транспортні витрати через неоптимальність завантаження транспортних засобів.

Техніко-економічного обґрунтування вибору форми постачання

$$P_{\max} < \frac{K(P_{\text{тр}} - P_{\text{скл}})}{C_{\text{скл}} - C_{\text{тр}}}$$

де P_{\max} – максимальна кількість матеріалу, яку економічно доцільно отримати від складських організацій, натур. од. виміру;

K – коефіцієнт використання виробничих фондів і утримання виробничих запасів, %;

$P_{\text{тр}}$ і $P_{\text{скл}}$ – середня величина партії постачання, відповідно, при транзитній і складській формах постачання, натур. од. виміру;

$C_{\text{тр}}$ і $C_{\text{скл}}$ – величина витрат по доставці і зберіганню матеріалів, відповідно, при транзитній і складській формах постачання, % до ціни.

Вибір постачальника

*пошук
потенційних
постачальників*

Методи:

- оголошення конкурсу (тендера)
- вивчення рекламних матеріалів
- відвідування виставок і ярмарків
- листування і особисті контакти з можливими постачальниками

*аналіз
потенційних
постачальників*

*оцінка
результатів
роботи з
постачальниками*

Рейтинг – суб'єктивна оцінка будь-якого явища чи об'єкту за заданою шкалою, яка дозволяє здійснити первинну класифікацію об'єктів за ступенем значимості загального для них критерію (експертна оцінка). Рейтинг може слугувати основою для побудови шкал оцінок, зокрема при оцінці надійності окремих постачальників.

Критерії оцінки і відбору:

- надійність постачання;
- віддаленість постачальника від споживача;
- терміни виконання замовлень;
- періодичність поставок;
- умови оплати;
- мінімальний розмір партії товару;
- можливість отримання знижки;
- частка постачальника у покритті витрат;
- повнота асортименту;
- умови розподілу ризиків;
- наявність сервісного обслуговування;
- рекламна підтримка;
- репутація постачальника;
- фінансове становище постачальника, його кредитоспроможність та ін.

ABC-аналіз

Розрізняють три групи постачальників.

A-постачальники – ті, з якими підприємство здійснює приблизно 75% обігу, такий обіг дають приблизно 5% постачальників.

B-постачальники (20%) дають, як правило, 20% обігу.

C-постачальники (75%) - обіг становить приблизно 5%.

*розвиток
постачальника*

Виявлення позицій постачальника, за якими необхідно досягнути покращень у даний момент чи у перспективі для потреб даного підприємства, а також визначення комплексу заходів, необхідних для поліпшення взаємної співпраці

Методи закупівель

Оптові закупки

Закупівлі товарів великими партіями (оптові закупівлі) передбачають постачання товарів великою партією за один раз.

Переваги: простота оформлення документів; гарантія постачання всієї партії; низькі транспортні витрати; підвищені торгові знижки.

Недоліки: вірогідність замовлення надмірної кількості товару; велика потреба в складських приміщеннях; уповільнення оборотності капіталу.

Регулярні закупки дрібним партіями

Регулярні закупівлі дрібними партіями передбачають замовлення необхідної кількості товару, яка поставляється дрібними партіями впродовж певного періоду.

Переваги: прискорення оборотності капіталу, оскільки товари оплачуються по мірі надходження окремих партій; економія складських приміщень; низькі витрати на документування постачання, оскільки оформлюється тільки замовлення на всю поставку.

Недоліки: великі транспортні витрати; вірогідність замовлення надмірної кількості товару; необхідність оплати всієї кількості товару, визначеної в замовленні.

Закупівлі товарів по мірі необхідності

Закупівлі товарів по мірі необхідності характеризується наступними особливостями: кількість товару визначається приблизно; покупець перед виконанням кожного замовлення зв'язується з постачальником; оплачується тільки поставлена кількість товару.

Переваги: відсутність твердих зобов'язань на покупку певної кількості товару; прискорення обороту капіталу; більш гнучка реакція на зміни ринку; мінімум роботи з обліком запасів та витрат на їх утримання.

Недоліки: великі транспортні витрати; відсутність торгових знижок; збільшення кількості необхідних трансакцій.

**Оптимальний
(економічний) розмір
замовлення**

виражає потужність матеріального потоку, спрямованого постачальником за замовленням споживача і, який забезпечує для останнього мінімальне значення суми двох логістичних складових: транспортно-заготівельних витрат і витрат на формування та збереження запасів

Економічний розмір замовлення (economic order quantity EOQ) визначається за формулою, отриманою Ф.У. Харрісом. Однак у теорії управління запасами вона більш відома як формула Уілсона.

Транспортні тарифи та обсяг вантажоперевезень

$$EOQ = \sqrt{\frac{2C_0S}{C_iU}}$$

де

C_0 – витрати виконання замовлення, грн.;

C_i – закупівельна ціна одиниці товару, грн.;

S – річний обсяг продажів, од.;

U – частка витрат зберігання в ціні одиниці товару.

Приклад. Вартість подання одного замовлення складає 200 грн., річна потреба в комплектуючому виробі - 1550 шт., ціна одиниці комплектуючого виробу — 560 грн., вартість зберігання комплектуючого виробу на складі дорівнює 20% його ціни. Визначити оптимальний розмір замовлення на комплектуючий виріб.

Економічний розмір замовлення: $EOQ = \sqrt{\frac{2 \cdot 200 \cdot 1550}{0.2 \cdot 560}} = 74,402$ одиниць.

Щоб уникнути дефіцити комплектуючого виробу, можна округлити оптимальний розмір замовлення у більшу сторону. Таким чином, оптимальний розмір замовлення на комплектуючий виріб складатиме 75 одиниць.

Отже, протягом року потрібно розмістити 21 (1550/75) замовлення.

Приклад. Зробимо розрахунок впливу транспортних витрат на економічний розмір замовлення на основі попереднього прикладу з додатковою умовою, що тариф на транспортування дрібної партії складатиме 1 грн. за од. вантажу, а тариф на транспортування великої партії – 0,7 грн. за од. вантажу, великою партією вважається 85 од.

Вплив транспортних витрат на економічний розмір замовлення

| Витрати, грн. | Обсяг замовлення, од. | |
|-------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|
| | 75 | 85 |
| На утримання запасів | $75/2 \times 560 \times 0,2=4200$ | $85/2 \times 560 \times 0,2=4760$ |
| На подачу замовлень | $21 \times 200=4200$ | $18 \times 200=3600$ |
| Транспортні витрати | $75 \times 1=75$ | $85 \times 0,7=59,5$ |
| Загальні витрати | 8475 | 8419,5 |

Розрахунки показують, що другий варіант є більш привабливим.

Знижки з ціни залежно від обсягу закупівель

Приклад. Підприємство закуповує деталі за ціною 25 грн. за од. річна потреба в деталях складає 4800 шт., витрати на зберігання однієї деталі складають 5 грн., витрати на організацію одного замовлення — 100 грн.

Знайдемо економічний розмір замовлення: $EOQ = \sqrt{\frac{2 \cdot 100 \cdot 4800}{5}} = 438,17 \text{ од.}$

Таким чином, економічний розмір замовлення складатиме 439 деталей, а кількість замовлень у рік – 11 (4800/439).

Система знижок, які надає постачальник

| Обсяг замовлення, од. | Ціна за одиницю, грн. |
|-----------------------|-----------------------|
| 0-500 | 25,0 |
| 500-1000 | 24,8 |
| 1000 і більше | 24,7 |

Розрахунок сумарних річних витрат для різних обсягів замовлень

| Витрати, грн. | Обсяг замовлення, од. | | |
|---|---------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
| | 400 | 500 | 1000 |
| На організацію замовлень | $11 \times 100= 1100$ | $4800/500 \times 100 =960$ | $4800/1000 \times 100=480$ |
| На зберігання одного замовлення | $400 \times 5= =2000$ | $500 \times 5= =2500$ | $1000 \times 5= =5000$ |
| На придбання запасів для річної потреби | $25 \times 4800= =120000$ | $24,8 \times 4800= =119040$ | $24,7 \times 4800= =118560$ |
| Загальні витрати | 123100 | 122500 | 1 24040 |

Як показують розрахунки, найкращим буде другий варіант (обсяг замовлення 500 од.), який забезпечує найменші річні сумарні витрати.

Умови застосування моделі Уїлсона:

- ✓ Інтенсивність споживання є відомою і постійною величиною;
- ✓ Замовлення доставляється зі складу, на якому зберігається раніше виготовлений товар;
- ✓ Час постачання замовлення є відомою і постійною величиною;
- ✓ Кожне замовлення поставляється у вигляді однієї партії;
- ✓ Витрати на здійснення замовлення не залежать від розміру замовлення;
- ✓ Витрати на зберігання запасу пропорційні його розміру;
- ✓ Відсутність запасу (дефіцит) є неприпустимим.

Ситуації, що вимагають корегування моделі Уїлсона:

- ✓ *Транспортні тарифи та обсяг вантажоперевезень.* Якщо транспортні витрати несе покупець, під час визначення розміру замовлення потрібно враховувати і транспортні витрати.
- ✓ *Обсяг виробництва.* Уточнення обсягу виробництва необхідні тоді, коли найбільш економічний розмір замовлень диктується виробничими потребами й умовами.
- ✓ *Закупівлі змішаних партій.* У зв'язку з цим знижки, встановлені відповідно до обсягу закупівель і вантажоперевезень, слід оцінювати щодо комбінації товарів.
- ✓ *Обмеженість капіталу.* Через це під час визначення розміру замовлень слід розподіляти обмежені фінансові ресурси між різними видами продукції.
- ✓ *Використання власних транспортних засобів.* Власний транспорт повинен бути заповнений цілком незалежно від економічного розміру замовлення.

Обмеження для моделі Уїлсона:

- ✓ *Період прогнозування.* Наприклад, якщо розрахований EOZ виявився більше необхідного річного запасу товару. Для більшості компаній EOZ можна обмежити пів роком–роком.
- ✓ *Завантаженість складу та оборотність запасів.* Якщо оборотність постійно зростає, в якийсь момент компанії почне катастрофічно не вистачати робочих рук для отримання і розміщення продукції на складі.
- ✓ *Цикл замовлення.* Якщо замовлення на товарну лінію виставляється один раз на місяць, то слід замовляти таку кількість, щоб її вистачило до наступного замовлення.
- ✓ *Термін придатності товару.* Якщо термін придатності товару при зберіганні–півроку, то зовсім не слід замовляти річний запас, навіть якщо формула EOZ радить саме це.
- ✓ *Розмір стандартної партії.* EOZ потрібно округляти до обсягу, кратного стандартній партії.
- ✓ *Товари сезонного попиту.* Формула розрахунку EOZ передбачає, що попит постійний. Через це необхідно встановити обмеження на EOZ для сезонних товарів.

Виробнича логістика (внутрішньовиробнича)

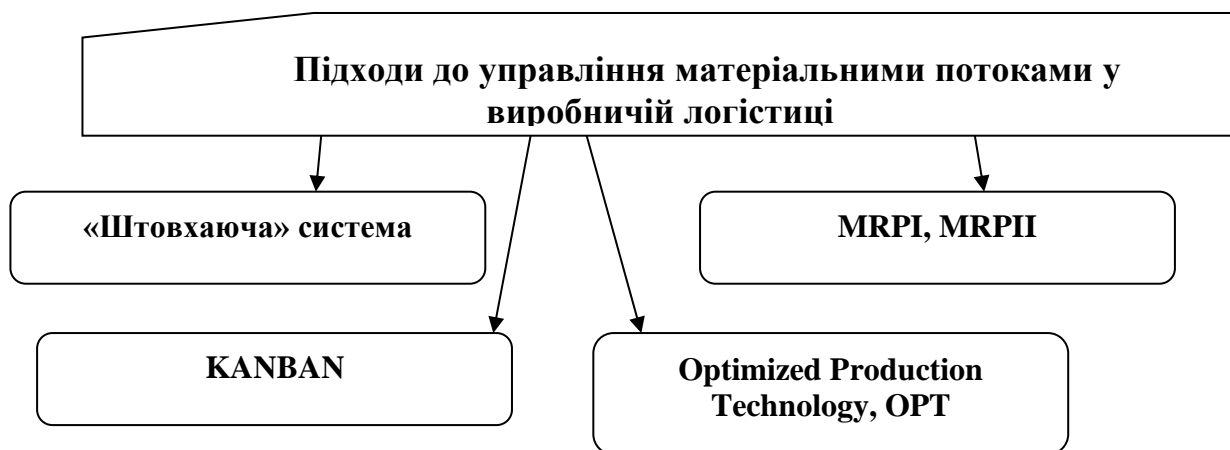
Управління матеріальним потоком, що проходить на своєму шляху від первинного джерела сировини до кінцевого споживача проходить ряд виробничих ланок.

мета

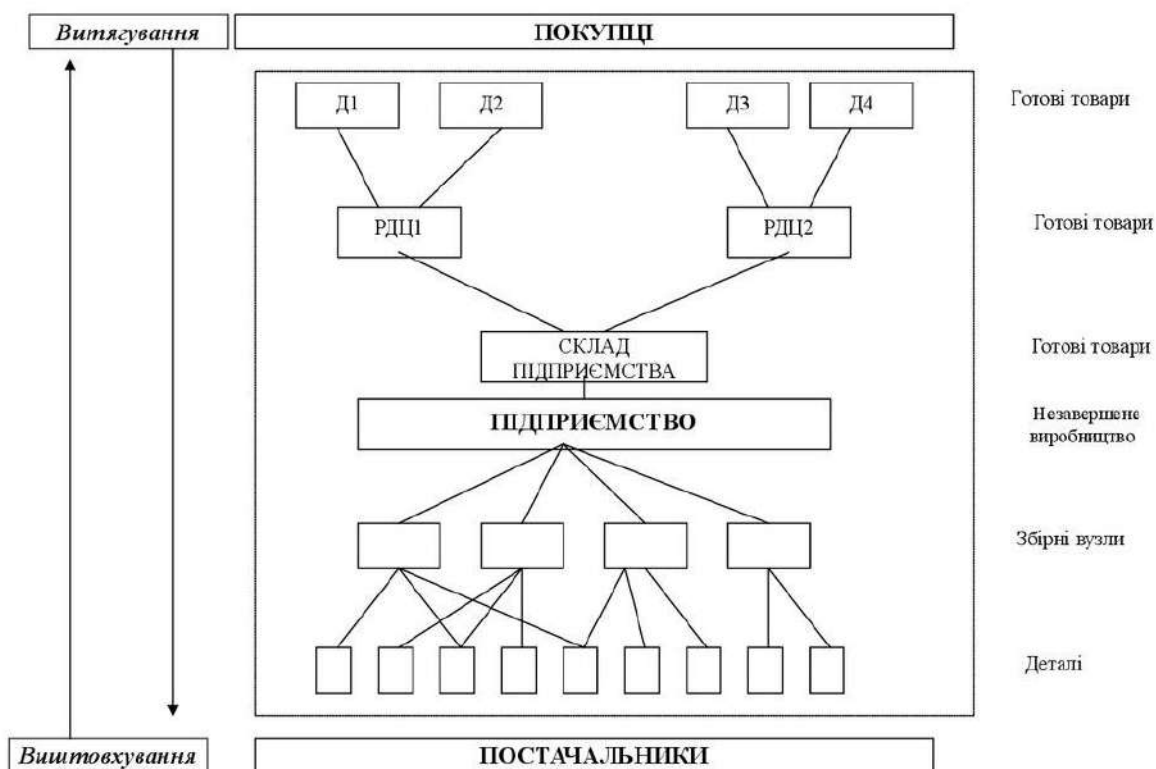
оптимізація матеріальних потоків всередині підприємств, які створюють матеріальні блага або надають матеріальні послуги

Порівняльний аналіз традиційної та логістичної концепції організації виробництва

| Характеристики традиційної концепції організації виробництва | Характеристики логістичної концепції організації виробництва |
|--|--|
| 1. Виробнича інтеграція розглядається як другорядне питання | Підтримка високого ступеня виробничої інтеграції |
| 2. Прагнення до максимальної продуктивності | Прагнення до підвищеної гнучкості й адаптації виробництва до кон'юнктури ринку |
| 3. Оптимізація окремих функцій | Оптимізація поточкових процесів |
| 4. Підтримка будь-якими засобами високого коефіцієнта використання виробничих потужностей | Підвищення пропускну здатності виробничих потужностей |
| 5. Запаси у вигляді матеріальних ресурсів і готової продукції для забезпечення виробництва й обслуговування споживачів | Запаси у вигляді потужностей для досягнення високої гнучкості та мінімізації технологічних циклів. Відмовлення від надлишкових матеріальних і товарних запасів |
| 6. Узгодженість виробничих та інфраструктурних операцій здійснюється шляхом завищення часу на ж виконання | Відмова від завищення часу на виконання виробничих і логістичних операцій |
| 7. Перевага спеціалізованого обладнання | Перевага універсального обладнання |
| 8. Виробництво орієнтоване на максимізацію партій продукції, яка виготовляється, на програму, на складування | Відмова від виготовлення продукції, на яку немає замовлень покупців. Зменшення партій, підвищення якості виробництва |
| 9. Допускається брак в межах встановлених норм | Усунення браку |
| 10. Пасивність в оптимізації внутрішньовиробничих переміщень | Усунення нераціональних внутрішньовиробничих переміщень |



ВИШТОВХУВАЛЬНІ ТА ВИТЯГУВАЛЬНІ ЛОГІСТИЧНІ СИСТЕМИ



Виштовхувальна система (push systems) – система організації виробництва, у якій предмети праці, що надходять на виробничу ділянку, не замовляються безпосередньо цією ділянкою у попередньої технологічної ділянки. Матеріальний потік «виштовхується» по команді *із центральної системи керування виробництвом.*

Витягувальна система (pull systems) – система організації виробництва, у якій сировина і напівфабрикати подаються на наступну технологічну операцію з попередньої в міру необхідності. Тут центральна система керування не втручається в обмін матеріальними потоками між різними ділянками підприємства, не встановлює для них поточних виробничих завдань. Виробнича програма окремої технологічної ділянки визначається розміром замовлення наступної. Центральна система керування ставить завдання лише перед кінцевою ділянкою виробничого технологічного ланцюга.

Логістична концепція "маловитратного виробництва (lean production, LP). Концепція "маловитратного виробництва" має таку назву, через те, що потребує значно менше ресурсів, ніж масове виробництво (менше запасів, часу на виробництво одиниці продукції), її втрати від браку незначні тощо. Таким чином, дана концепція поєднує у собі переваги масового виробництва (великі обсяги виробництва – низька собівартість) і дрібносерійного виробництва (різноманітність продукції та гнучкість).

Концепція "точно у строк" – це сучасна концепція побудови логістичної системи у виробництві (операційному менеджменті), постачанні та дистрибуції, заснована на синхронізації процесів доставки матеріальних ресурсів і готової продукції у необхідній кількості на той час, коли ланки логістичної системи їх потребують, з метою мінімізації витрат, пов'язаних із створенням запасів.

Управління транспортуванням, складуванням та іншими матеріальними і нематеріальними операціями, які здійснюються в процесі доведення готової продукції до споживача згідно з інтересами і вимогами останнього, а також передачі, зберігання й обробки відповідної інформації.

мета

оптимізація матеріальних потоків всередині підприємств, які створюють матеріальні блага або надають матеріальні послуги

завдання

мікрорівень:

- оптимізація формування портфеля замовлень;
- укладання договорів із замовниками на постачання продукції;
- забезпечення ритмічності та дотримання планомірності реалізації продукції;
- вивчення і задоволення потреб у логістичному сервісі;
- раціоналізація параметрів, структури і просування динамічних матеріальних потоків;
- оптимізація параметрів і умов зберігання запасів товарного характеру;
- формування і вдосконалення системи інформаційного забезпечення.

макрорівень:

- вибір схеми розподілу матеріального потоку;
- визначення оптимальної кількості розподільчих центрів (складів) на території, яка обслуговується;
- визначення оптимального місця розташування розподільчого центру (складу) на території, яка обслуговується та ін.

Канал розподілу — це сукупність підприємств і організацій, через які проходить продукція від місця її виготовлення до місця споживання.

Канал розподілу — це шлях, яким товари переміщуються від виробника до споживача.

Сукупність каналів розподілу називається **розподільчою мережею**.

Довжина каналу визначається за кількістю проміжних рівнів між виробником і споживачем.

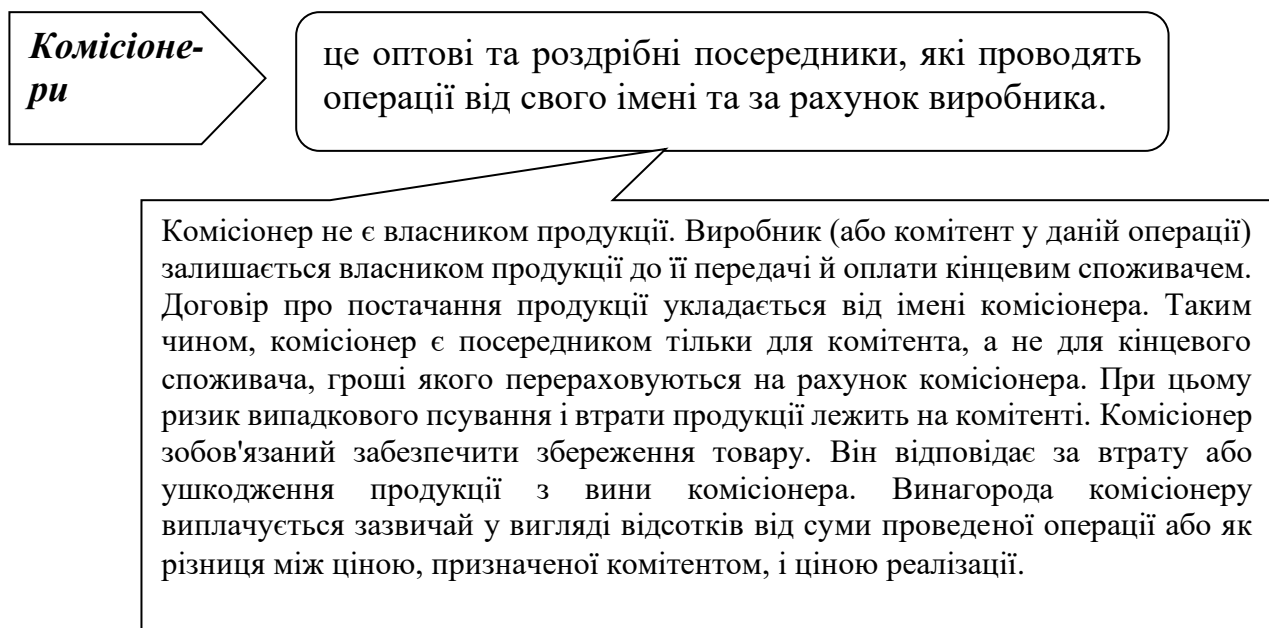
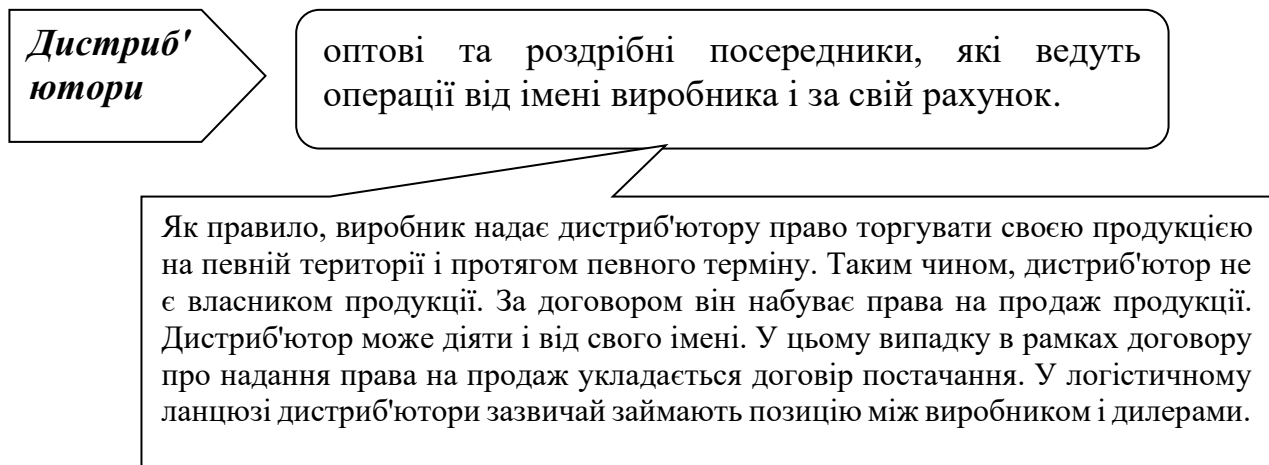
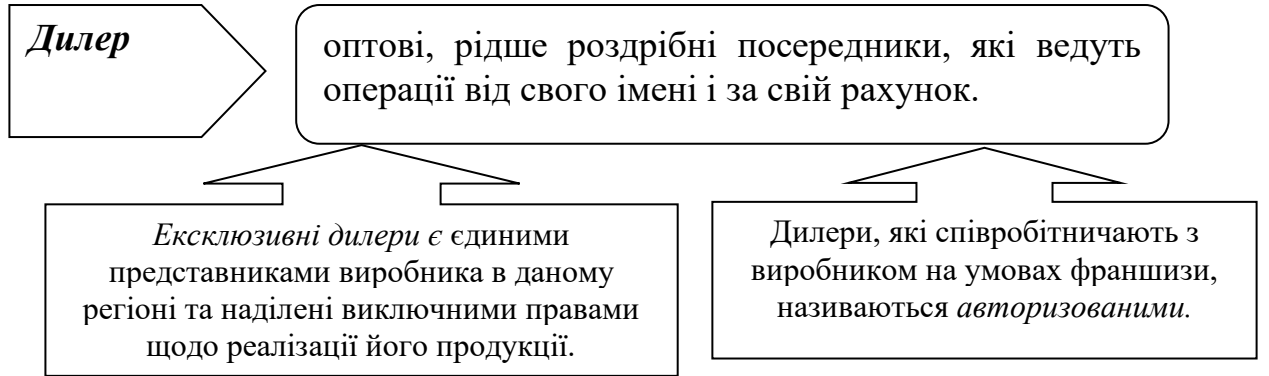
Рівень розподілу логістичного потоку — це будь-який посередник — учасник логістичної системи, який виконує розподільчі функції, трансформуючи матеріальні потоки в процесі їх переміщення до кінцевого пункту призначення.

Горизонтальні канали розподілу є традиційними каналами і складаються із незалежної о виробника та одного або декількох незалежних посередників. Кожен член каналу є окремим підприємством, яке прагне забезпечити собі максимальний прибуток. Максимально можливий прибуток окремого члена каналу може завдавати шкоди отриманню максимальному прибутку системою в цілому, оскільки жоден із членів каналу не має повного або достатнього контролю над діяльністю решти членів.

Вертикальні канали розподілу — це канали, які складаються з виробника та одного або декількох посередників, які діють як одна єдина система. Один із членів каналу, як правило, або є власником інших, або надає їм певні привілеї. Таким членом може бути виробник, оптовий або роздрібний посередник. Вертикальні канали виникли як засіб контролю за поведінкою каналу. Вони економічні та виключають дублювання членами каналу виконуваних функцій.

Типи торгових посередників у каналах розподілу

| Тип посередника | Ознака класифікації |
|-----------------|-------------------------------------|
| Дилер | Від свого імені і за свій рахунок |
| Дистриб'ютор | Від чужого імені і за свій рахунок |
| Комісіонер | Від свого імені і за чужий рахунок |
| Агент, брокер | Від чужого імені і за чужий рахунок |



Агенти

посередники, які виступають як представники або помічники іншої основної щодо нього особи (принципала)

Як правило, агенти є юридичними особами. Агент укладає угоди від імені і за рахунок принципала. За обсягом повноважень агенти поділяються на дві категорії. *Універсальні агенти* здійснюють будь-які юридичні дії від імені принципала. *Генеральні агенти* вкладають тільки угоди, зазначені в дорученні. За свої послуги агенти отримують винагороду як за тарифами, так і за домовленістю з принципалом. Найбільш розповсюджений вид агентської винагороди — відсоток від суми укладеної угоди.

Брокери

посередники під час укладання угод, які зводять контрагентів

Брокери не є власниками продукції, як дилери або дистриб'ютори, і не розпоряджаються продукцією, як дистриб'ютори, комісіонери або агенти. На відміну від агентів, брокери не перебувають в договірних відносинах з жодною із сторін угоди, яку укладають, і діють лише на основі окремих доручень. Брокерів винагороджують тільки за продану продукцію, їх доходи можуть формуватися як певний відсоток від вартості проданих товарів або як фіксована винагорода за кожен продану одиницю товару.

Тип системи розподілу

Інтенсивний розподіл передбачає забезпечення запасами продукції якомога більшої кількості торгових підприємств.

Ексклюзивний розподіл передбачає навмисно обмежену кількість посередників, які торгують даною продукцією в межах збутових територій.

Селективний розподіл — це дещо середнє між методами інтенсивного та ексклюзивного розподілу.

Розподільчий центр — це складський комплекс, який отримує товари від підприємств-виробників або від підприємств оптової торгівлі (наприклад, які знаходяться в інших регіонах країни або за кордоном) і розподіляє їх більш дрібними партіями замовникам (підприємствам дрібнооптової та роздрібною торгівлі) через свою або їх товаропровідну мережу.

Стратегії розташування розподільчих складів

- поблизу від ринків збуту
- поблизу від виробництва
- проміжне розташування

Координати **центру ваги** вантажних потоків ($X_{склад}$, $Y_{склад}$), тобто точки, у якій може бути розташований розподільчий склад, визначається за формулами:

$$X_{склад} = \frac{\sum_{i=1}^n B_i X_i}{\sum_{i=1}^n B_i}, \quad Y_{склад} = \frac{\sum_{i=1}^n B_i Y_i}{\sum_{i=1}^n B_i},$$

де B_i — вантажообіг i -го споживача;
 X_i, Y_i — координати i -го споживача;
 n — кількість споживачів.

Контрольні запитання

1. Дайте визначення поняттю «закупівельна логістика»
2. У чому полягає головна мета закупівельної логістики?
3. У чому полягає особливість функціонування підсистеми закупівель під час використання концепції логістики?
4. Розкрийте зміст процесу управління в закупівельній логістиці
5. Перелічіть основні критерії під час розробки логістичної політики.
6. Охарактеризуйте основні завдання, які вирішуються в закупівельній логістиці.
7. Розкрийте зміст завдання "зробити та купити". Які фактори необхідно враховувати під час його вирішення?
8. Утому полягає важливість обґрунтованого вирішення проблеми вибору постачальника?
9. Які найбільш розповсюджені способи пошуку постачальника?
10. Перелічіть і охарактеризуйте найважливіші критерії відбору та оцінки постачальників?
11. Як може бути організована оцінка вже обраних постачальників
12. Як Ви розумієте процес розвитку постачальника?
13. Розкрийте метод визначення економічного розміру замовлення.
14. Які коректування необхідно враховувати під час використання моделі економічного розміру замовлення?
15. У чому полягає особливість використання системи постачань «точно у термін»? Які стримуючі фактори її широкого застосування?
16. Дайте визначення поняттю «розподільча логістика». У чому полягає її принципова відмінність від збуту?
17. Перелічіть завдання, які розв'язує розподільча логістика на мікро- і макрорівні.
18. Дайте визначення логістичному каналу розподілу.
19. Коротко охарактеризуйте види логістичних каналів.
20. За яких умов звертаються до послуг посередників у розподільчому процесі?
21. Які функції виконують логістичні посередники в дистриб'юції? Які структури можуть виступати в ролі посередників у логістичних процесах?
22. Дайте характеристику основним типам торгових посередників.
23. У чому полягає суть проблем взаємин виробників матеріальної та нематеріальної частини товару-послуги?
24. Охарактеризуйте роль розподільчих центрів у товаропровідних мережах.
25. Розкрийте зміст основних стратегій розміщення розподільчих складів.
26. Які переваги і недоліки централізованої та децентралізованої розподільчої системи?
27. Які існують методи вирішення задачі розміщення розподільчих центрів?

Тестові завдання

1. Закупівельна логістика — це управління матеріальними потоками:

- а) у процесі створення матеріальних благ або надання матеріальних послуг;*
- б) у процесі забезпечення підприємства матеріальними ресурсами;*
- в) у процесі реалізації продукції;*
- г) на транспортних ділянках.*

2. Під час використання концепції логістики розрахунки всіх параметрів виробничо-господарської діяльності проводяться у напрямку:

- а) закупівлі-виробництво-збут;*
- б) закупівлі-збут-виробництво;*
- в) виробництво-збуту-закупівлі;*
- г) збут-виробництво-закупівлі.*

3. До критеріїв формування системи закупівельної логістики належать:

- а) оптимальна періодичність поставок;*
- б) оптимальна структура матеріальних потоків;*
- в) мінімальні сукупні логістичні поставальницькі витрати;*
- г) всі перераховані.*

4. Сутність завдання «зробити або купити» полягає в обґрунтованому вирішенні питання про:

- а) самостійне виробництво предметів праці або закупівлі їх із зовнішніх джерел;*
- б) ступінь використання у виробничому процесі власних засобів праці;*
- в) вибір поставальника;*
- г) правильні відповіді «а» і «б».*

5. Рішення на користь закупівель і проти власного виробництва може бути прийняте, якщо:

- а) потреба у комплектуючих виробках стабільна і достатньо велика;*
- б) необхідно зберегти комерційну таємницю у сфері технології та виробництва;*
- в) існує велика гнучкість у виборі можливих джерел поставок і виробів-замінників;*
- г) наявні необхідні для виробництва потужності, адміністративний і технічний досвід.*

6. Рішення на користь власного виробництва і проти закупівель може бути прийняте, якщо:

- а) потреба у комплектуючих виробках невелика;*
- б) існуючі поставальники не в змозі забезпечити необхідних параметрів якості;*
- в) існує велика гнучкість у виборі можливих джерел поставок і виробів-замінників;*
- г) відсутній адміністративний або технічний досвід для виробництва необхідних виробів.*

7. Найбільш доцільним методом вибору поставальника під час закупівлі матеріальних ресурсів на велику грошову суму або встановлення довгострокових зв'язків між поставальником і споживачем є:

- а) тендер;*
- б) вивчення рекламних матеріалів;*
- в) відвідування виставок і ярмарків;*
- г) листування з можливими поставальниками.*

8. Якщо підприємство закуповує товар, дефіцит якого є недопустимим, то серед критеріїв вибору поставальника на перше місце буде поставлено критерій:

- а) ціна; б) якість; в) надійність; г) умови платежу.

9. Загальна сума укладених договорів на постачання матеріальних ресурсів з постачальниками склала 4000 тис. грн., з них безпосередньо з фірмою-постачальником «Тандем» – на 2500 тис. грн. Даного постачальника потрібно включити у групу:

- а) А-постачальників; б) В-постачальників; в) С-постачальників.

10. Для оцінки постачальників А, Б, В і Г використано критерії ціна (0,5), якість (0,2), надійність постачання (0,3). У дужках вказано вагомість критерію. Оцінка постачальників за результатами роботи в розрізі зазначених критеріїв (десятибальна шкала) наведена у таблиці:

| Критерій | Оцінка постачальників за даним критерієм | | | |
|------------|--|----------------|----------------|----------------|
| | Постачальник А | Постачальник Б | Постачальник В | Постачальник Г |
| Ціна | 8 | 4 | 9 | 2 |
| Якість | 5 | 8 | 2 | 4 |
| Надійність | 3 | 4 | 5 | 10 |

Кому із постачальників варто віддати перевагу під час продовження договірних відносин?

- а) постачальнику А; б) постачальнику Б;
в) постачальнику В; г) постачальнику Г.

11. Вартість подання одного замовлення складає 25 гр.од., річна потреба у виробі – 2000 шт., ціна одиниці виробу – 50 гр.од., вартість утримання виробу на складі становить 20% його ціни. Оптимальний розмір замовлення складає (одиниць):

- а) 25; б) 50; в) 100; г) 150.

12. Не характерно для постачання «точно у термін»:

- а) відсутність страхових запасів;
б) здійснення закупівлі дрібними партіями з частими постачаннями;
в) велика кількість постачальників, між якими підтримується конкуренція;
г) відсутність дефектів продукції, яку закупають.

13. Не характерно для традиційного постачання:

- а) створення запасів для захисту виробництва від ненадійності постачальників;
б) здійснення закупівлі великими партіями з нечастими постачаннями;
в) велика кількість постачальників, між якими підтримується конкуренція;
г) відсутність приймального контролю якості продукції, яку закупають.

14. У традиційному розумінні виробнича логістика розглядає процеси, які відбуваються в сфері:

- а) матеріального виробництва; б) нематеріального виробництва;
в) фізичного розподілу; г) правильні відповіді «а» і «б».

15. Характерною рисою логістичної концепції організації виробництва є:

- а) розгляд виробничої інтеграції як другорядного завдання;
б) оптимізація окремих функцій;
в) орієнтація виробництва на максимізацію партій продукції, яка виготовляється, на складування;
г) відмова від надлишкових матеріальних і товарних запасів.

16. Характерною рисою традиційної концепції організації виробництва є:

- а) оптимізація потокових процесів;

- б) відмова від виготовлення продукції, на яку немає замовлення покупців;
- в) пасивність в оптимізації внутрішньовиробничих переміщень;
- г) високий ступінь виробничої інтеграції.

17. Традиційна концепція організації виробництва найбільш прийнятна для умов:

- а) «ринку продавця»;
- б) «ринку покупця»;
- в) перевищення пропозиції над попитом;
- г) все перераховане вірно.

18. Не відповідає поняттю «штовхаюча система»:

- а) система організації виробництва, у якій предмети праці, що надходять на виробничу ділянку, безпосередньо цією ділянкою в попередньої технологічної ланки не замовляються;
- б) система організації виробництва, у якій предмети праці подаються на наступну технологічну операцію з попередньої в міру необхідності;
- в) система управління запасами впродовж всього логістичного ланцюга, у якій рішення про поповнення запасів у складській системі на всіх рівнях приймається централізовано;
- г) стратегія збуту, спрямована на випереджальне щодо попиту формування товарних запасів в оптовому і роздрібному торговому підприємствах.

19. Не відповідає поняттю «тягнуча система»:

- а) система організації виробництва, у якій предмети праці подаються на наступну технологічну операцію з попередньої в міру необхідності;
- б) система управління матеріальними потоками з децентралізованим процесом прийняття рішень про поповнення запасів;
- в) система управління запасами впродовж всього логістичного ланцюга, у якій рішення про поповнення запасів у складській системі на всіх рівнях приймається централізовано;
- г) стратегія збуту, спрямована на випереджальне щодо формування товарних запасів стимулювання попиту на продукцію в оптові¹ і роздрібній торговій ланці.

20. Не є обов'язковим параметром «тягнучої системи» організації виробництва:

- а) загальна комп'ютеризація виробництва;
- б) висока дисципліна і дотримання параметрів постачань;
- в) підвищена відповідальність персоналу всіх рівнів;
- г) обмежене централізоване регулювання виробничих процесів.

21. Не належить до тягнучих мікрологістичних систем:

- а) KANBAN;
- б) ОПТ;
- в) MRP;
- г) «Худе виробництво».

22. Є штовхаючою мікрологістичною системою:

- а) KANBAN;
- б) ОПТ;
- в) MRP;
- г) «Худе виробництво».

23. Мікрологістична система MRP ґрунтується на концепції:

- а) «точно у термін»;
- б) «планування потреб/ресурсів»;
- в) «реагування на попит»;
- г) «загальної відповідальності».

24. Входом системи MRPI є:

- а) замовлення споживачів, підкріплені прогнозами попиту на готову продукцію фірми;
- б) дані про необхідні матеріальні ресурси;
- в) дані про запаси матеріальних ресурсів;
- г) машино- і відеограми.

25. До недоліків мікрологістичних систем, які ґрунтуються на MRP-підході відносяться:

- а) недостатньо строге відстеження попиту з обов'язковою наявністю страхових запасів;
- б) значний обсяг розрахунків, підготовки і попередньої обробки вихідної інформації;
- в) значну кількість відмов у системі через її велику розмірність і перевантаженість;
- г) все перераховане вірно.

26. Відмінною рисою концепції «точно у термін» є:

- а) максимальні запаси ресурсів;
- б) велика кількість постачальників;
- в) виробництво з нульовим запасом;
- г) страхові запаси готової продукції.

27. Мікрологістична система KANBAN ґрунтується на концепції:

- а) «точно у термін»;
- б) «планування потреб/ресурсів»;
- в) «реагування на попит»;
- г) «загальної відповідальності».

28. Система KANBAN перше була реалізована корпорацією:

- а) Ford Motors;
- б) Toyota Motors;
- в) General Motors;
- г) Mitsubishi.

29. KANBAN у перекладі означає:

- а) точно у термін;
- б) картка;
- в) відбір;
- г) замовлення.

30. Основою інформаційної системи KANBAN є:

- а) картки відбору;
- б) картки виробничого замовлення;
- в) транспортні та постачальницькі графіки;
- г) все перераховане вірно.

31. Практичне застосування системи KANBAN машинобудівними фірмами дозволило скоротити виробничі запаси на:

- а) 20%;
- б) 50%;
- в) 70%;
- г) 100%.

32. Мікрологістична концепція «ОПТ» є комп'ютеризованим варіантом системи:

- а) KANBAN;
- б) MRP I;
- в) MRP II;
- г) «Худе виробництво».

33. Сутність концепції «худе виробництво» полягає в:

- а) поєднанні елементів систем KANBAN і MRP;
- б) зменшенні розмірів партій продукції та часу виробництва;
- в) усуненні «зайвих» операцій звичайного масового виробництва;
- г) все перераховане вірно.

34. Розподільча логістика — це управління матеріальними потоками:

- а) у процесі створення матеріальних благ або надання матеріальних послуг;
- б) у процесі забезпечення підприємства матеріальними ресурсами;
- в) у процесі доведення готової продукції до споживача;
- г) на транспортних ділянках.

35. Принципова відмінність розподільчої логістики від традиційного розуміння збуту полягає в:

- а) методиці сегментації ринку споживачів;
- б) тому, що розподільча логістика не може бути застосовна до деяких груп товарів;
- в) системному взаємозв'язку процесу розподілу з процесами виробництва і закупівель при управлінні матеріальними потоками;
- г) відмові від використання концепції маркетингу під час розподілу.

36. Канал розподілу, який складає із виробника і споживача, є каналом:

- а) нульового рівня;
- б) однорівневий;
- в) дворівневий;
- г) трирівневий.

37. Канали розподілу, які складаються з виробника і одного або декількох посередників, що діють як єдина система, є:

- а) горизонтальними;
- б) вертикальними;
- в) ексклюзивними;
- г) селективними.

38. До логістичних посередників у каналах розподілу, які виконують підтримуючі функції, належать:

- а) експедиторські фірми;
- б) транспортні організації;
- в) вантажні термінали;
- г) страхові компанії.

39. Посередником типу «від свого імені і за свій рахунок» є:

- а) дилер; б) дистриб'ютор; в) комісіонер; г) агент.

40. Посередником типу «від чужого імені і за чужий рахунок» є:

- а) дилер; б) дистриб'ютор; в) комісіонер; г) брокер.

41. Комісіонер належить до посередників типу:

- а) від свого імені і за свій рахунок;
- б) від чужого імені і за свій рахунок;
- в) від свого імені і за чужий рахунок;
- г) від чужого імені і за чужий рахунок.

ТЕМА 6. Міжнародна логістика: концепції та тенденції розвитку

6.1. Сутність, роль і завдання міжнародної логістики

6.2. Структура міжнародної логістики як напрямку міжнародного бізнесу

6.3. Глобальні логістичні системи

6.4. Міжнародні логістичні організації

6.5. Цифрові логістичні тренди

Контрольні запитання

Тестові завдання

6.1.

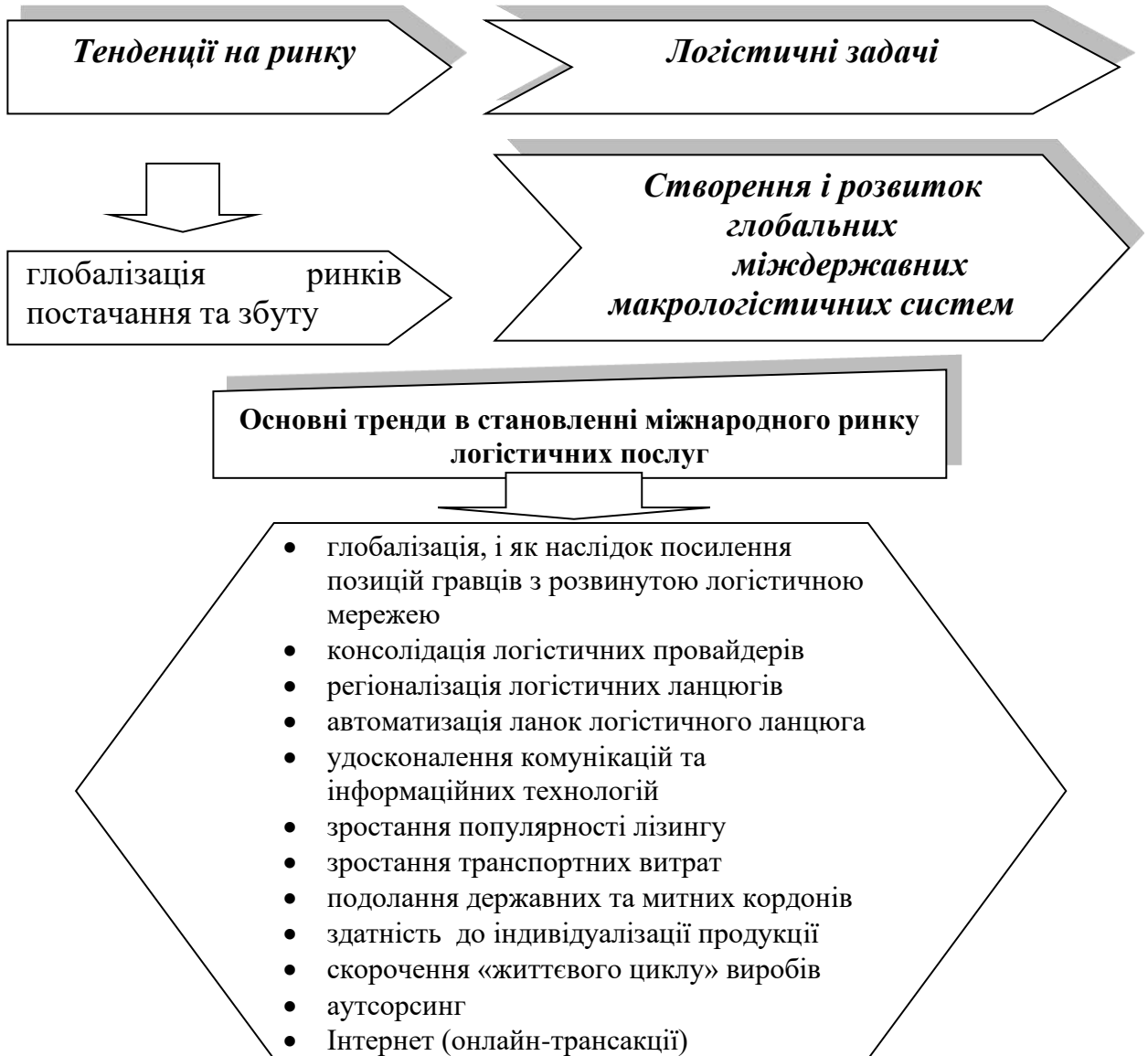
Сутність, роль і завдання міжнародної логістики

Міжнародні логістичні системи можуть створюватися

- підприємство експортує частину виготовленого чи вирощеного продукту;
- підприємство імпортує сировину;
- підприємство здійснює часткове комплектування виробів в одній країні, а відвантажуються вони в іншу, де здійснюється їхнє складування і подальша обробка;
- вироби комплектують за кордоном для розподілу в країні комплектування, в інших закордонних країнах і у країні, де розташована фірма.

Завдання міжнародної логістики

- оптимізація руху матеріальних, фінансових та інформаційних потоків, що виходять за межі національних економічних систем;
- забезпечення ефективного формування та функціонування міжнародних логістичних систем, асоціацій чи союзів;
- підвищення якості логістичного сервісу, в тому числі і транспортно-експедиційного обслуговування;
- розвиток інтеграційних процесів в економіці;
- підвищення конкурентоспроможності продукції національних виробників на міжнародному ринку за рахунок зниження логістичних витрат.



Міжнародна логістика – функціональна сфера логістики, спрямована на оптимізацію товаропотоків, які виходять за межі нац.економ.систем; знання з організації і управління системою товарно-інформаційно-фінансових потоків міжнародної фірми.

- інфраструктура
- наявні види транспорту
- вибір виду транспорту
- базисні умови поставки

Міжнародне транспортування товарів

Міжнародні запаси товарів

Аутсорсинг

Міжнародна логістика - є функціональною сферою логістики, спрямованою на оптимізацію товаропотоків, які виходять за межі національних економічних систем.

Міжнародне пакування товарів

- логістичний цикл
- рівень сервісу
- запаси як стратегічний інструмент

Міжнародне зберігання товарів

- кількість та розміщення складів
- розміщення товарів на складах
- ВЕЗ, офшори

Американська система

Основа: взаємозв'язок «ресурси-виробництво».

Думку індивідуального споживача щодо товару (кількості, якості, дизайну, ціни) виявляє виробник готової продукції. Він збирає дані по телефону, анкетуванням та спостереженням в містах продажу. Інформаційно-виробнича логістичний ланцюг має наступний вигляд: індивідуальний споживач – виробник готової продукції – виробник напівфабрикатів – постачальник сировини (*зворотній зв'язок* в ланцюгу постачань). Далі відбувається прямий виробничий зв'язок: від постачальника сировини – до індивідуального споживача.

Переваги:

- ефективний баланс досягається тоді, коли кількість вироблених товарів співпадає з кількістю потенційних споживачів – попит та пропозиція співпадають;
- виключається варіант зберігання великих запасів готової продукції, запасів поміжних продуктів – напівфабрикатів та первинних матеріальних ресурсів.

Недоліки:

- прогноз виробника може не справитися через зміну уподобань індивідуального споживача (порушення балансу «попит-пропозиція») і як наслідок вироблені товари не знаходять свого споживача.

Для задоволення різного роду потреб проміжних і кінцевих споживачів продукції в передбачено виробництво товарів на основі прогнозованого попиту.

Європейська система

Основа: запаси. Думку індивідуальних споживачів виявляє торговець. В основному процедура виробництва та інформаційно-виробничі зв'язки (прямі та зворотні) ідентичні американській системі (в якості початкової позиції зворотного логістичного зв'язку, виступають гуртовий та роздрібний торговець, а не виробник готової продукції).

Переваги:

- система дозволяє індивідуальному споживачу купувати необхідний товар (із запропонованого вибору) практично в необмеженій кількості, оскільки система побудована на запасах готової продукції в широкому асортименті кожного виробленого виду.

Недолік:

- наявність значних запасів продукції, що веде до витрат на їх зберігання (консервація і реконсервація, підтримання суворого режиму заданих певних величин температури, дотримання норм вологості, різного роду профілактичні роботи), а отже і додаткові складські витрати.
- заморожування фінансових коштів в матеріально-технічних ресурсах.

Європейська система заснована на наданні споживачеві певного вибору продукції при наявності значних складованих обсягів.

Японська система

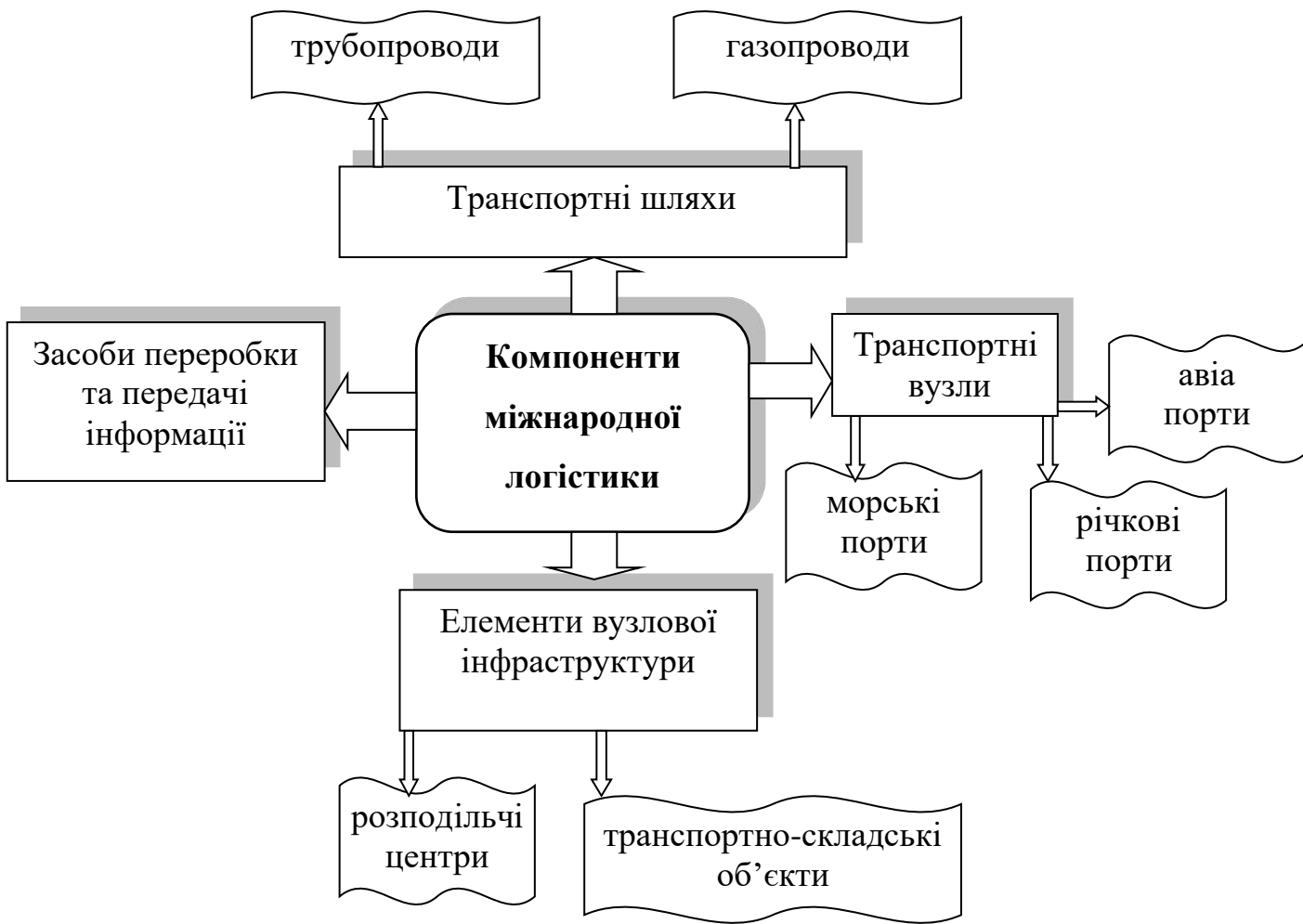
Основа: замовлення. Ні виробник, ні продавець не з'ясовують думку кінцевого споживача про товар. Отже, відсутній взаємозв'язок "виробник - продавець". Кінцевий споживач сам з'являється у продавця, і замовлення на товар виходить від нього. У цьому випадку продавець повинен задовольнити запити покупця, забезпечивши його саме тим товаром, який він запросив.

Інформаційно-виробнича ланцюг логістики "кінцевий споживач - постачальник сировини" повністю протилежний: "постачальник сировини - кінцевий споживач". Відмінною рисою є те, що виробник кінцевого готового продукту постійно знаходиться в стані очікування замовлення від споживача. В системі відсутній прогноз виробництва, а виробник готового продукту ґрунтується на вираженому в замовленні думці кінцевого споживача.

Переваги: - максимальна маневреність як при замовленні готового продукту, так і при замовленні напівфабрикатів і первинних матеріальних ресурсів. Кінцевий споживач не вибирає товар з запропонованої номенклатури, а замовляє у відповідності зі своїми смаком і вимогою індивідуальний товар.

Недолік: виробник знаходиться в постійному очікуванні замовлення на виготовлення конкретного продукту, і отримавши його, починає виконувати, на що потребує час. В Японії споживач сплачує за строківість виготовлення замовлення.

Компоненти інфраструктури міжнародної логістики



LPI індекс
Індекс ефективності
логістики

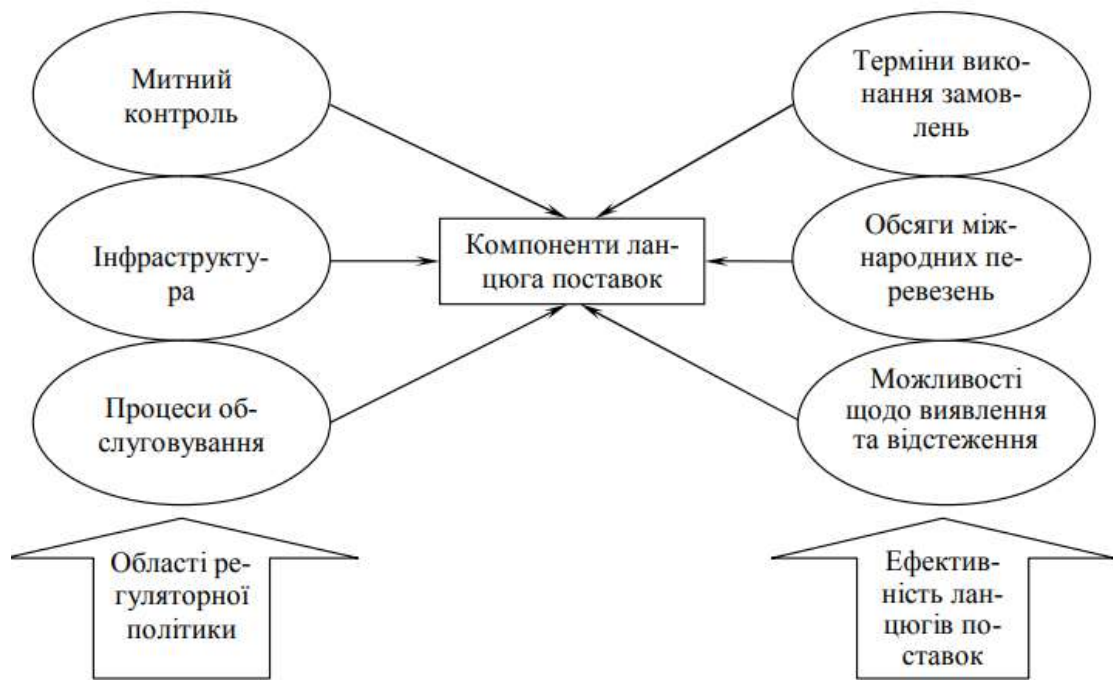
(LPI – Logistic Performance Index) –
індекс Світового банку, який розглядає легкість
здійснення поставок товарів та стан
торгової логістики на національному та міжнародному
рівні, вперше був опублікований в 2007

<https://lpi.worldbank.org/>

складові

1. «Митниця» (англ. Customs). Експертами оцінюється ефективність митного і прикордонного регулювання та управління.
2. «Інфраструктура» (англ. Infrastructure). Експертами оцінюється якість торговельної та логістичної інфраструктури.
3. «Міжнародні поставки» (англ. International shipments). Експертами оцінюється простота логістичної організації міжнародного доставлення товарів за конкурентними цінами.
4. «Якість та компетентність логістики» (англ. Logistics quality and competence). Експертами оцінюється компетентність при наданні логістичних послуг та їхня якість.
5. «Відстеження» (англ. Tracking and tracing). Експертами оцінюються наявні можливості для відстеження руху партій товарів на всіх етапах логістичного ланцюга.
6. «Своєчасність» (англ. Timeliness). Експертами оцінюється дотримання запланованих або очікуваних термінів доставлення партій товарів від відправників до вантажоодержувачів

де LPI – середнє зважене оцінок ефективності логістичної системи країни;
C1, C2, C3, C4, C5, C6 – оцінки ефективності;
N_i – загальна кількість оцінок.

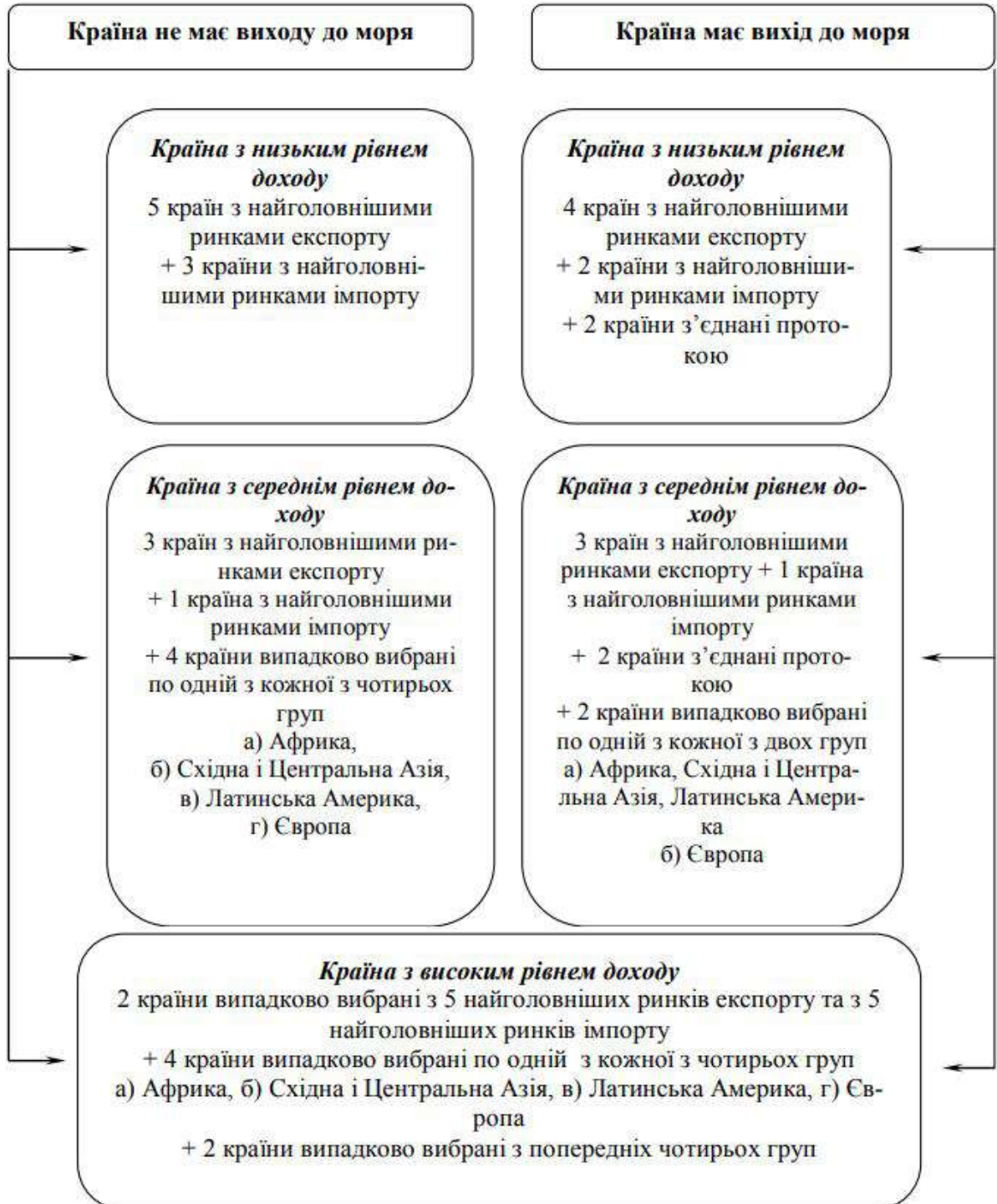


Показники, за якими здійснюється оцінка логістичної ефективності

ІНДЕКС ЕФЕКТИВНОСТІ ЛОГІСТИКИ (LPI) ТА ЙОГО ЗВ'ЯЗОК З ОСНОВНИМИ ЕКОНОМІЧНИМИ ПОКАЗНИКАМИ Й ІНДЕКСАМИ -

<https://snku.krok.edu.ua/vcheni-zapiski-universitetu-krok/article/view/372>

Механізм відбору країн для здійснення оцінки ефективності логістики



American Production and Inventory Control Society (APICS) — перша професійна асоціація з питань управління ланцюгами постачань



Association for Healthcare Resource & Materials Management (AHRMM) — перша членська група професіоналів з управління ланцюгами постачань в галузі медицини та здоров'я

Council of Supply Chain Management Professionals (CSCMP) надає послуги освіти, кар'єрного розвитку і налагодження зв'язків в мережі професіоналів з управління ланцюгами постачань



International Warehouse Logistics Association (IWLA) — асоціація, яка займається питаннями складських ресурсів логістичних операторів, вантажовідправників і 3PL споживачів

International Society of Logistics (SOLE) — професійна асоціація, яка займається питаннями удосконалення технологій, освіти та управління в логістиці



Institute for Supply Management (ISM) — перша неприбуткова професійна організація з управління ланцюгами постачань

Logistics & Transportation Association of North America (LTNA) — співтовариство, що займається питаннями транспортної логістики в США та Канаді



National Association of Educational Procurement (NAEP) — перша асоціація із питань закупівель та управління ланцюгами постачань

Big data**Аналітичні платформи ланцюгів постачань****Інтернет речей (IoT – Internet of Things)****Сервісні інтеграційні платформи (Integration platform as a service – iPaaS)****Штучний інтелект (Artificial Intelligence – AI)****Машинне навчання****Інтеграція ланцюгів постачань****Blockchain****Електронна авіанакладна (e-AWB)**

Експерти Cushman & Wakefield називають **вісім основних логістичних коридорів**, які, ймовірно, визначатимуть європейську логістику в майбутньому.

«Блакитний банан»
(‘Blue Banana’)

Основний розподільний коридор, яким товари ввозяться в Європу через порти країн Бенілюксу, Рейнського регіону Німеччини та далі – у північну Італію. Через зростаюче значення середземноморських портів, «Блакитний банан» може бути розширено до Генуї в Італії.

Британський коридор

Після Брекзиту морські, автомобільні та залізничні мережі Великобританії офіційно перестануть бути частиною транс'європейської транспортної мережі (TEN-T) та північно-середземноморського коридору, тож ланцюжки поставок Великобританії будуть більше орієнтуватися на внутрішній ринок. Очікується, що Брекзит збільшить залежність логістичної галузі від портів Великобританії.

Ірландський коридор

Створюється новий маршрут для фідерних перевезень між портами Корку і Дубліну в Ірландії та портами Зебрюгге і Антверпену в Бельгії. Цілком ймовірно, що невелика пропускна здатність порту Зебрюгге збільшить вантажопотік у сусідній Гент у Бельгії або навіть у Зеландію в Нідерландах.

Іберійський коридор

Наявність в Іспанії та Португалії кваліфікованої і недорогої робочої сили вже приваблює німецьких автовиробників. Завдяки новим залізничним лініям та іншим транспортним сполученням, обсяг перевезень у цьому напрямку може збільшитися протягом наступних 5-7 років.

Центральноевропейський коридор

Інвестиції в автомагістралі і залізниці транс'європейської транспортної мережі вже поліпшили систему транспортування товарів уздовж цього існуючого коридору. Якщо він з часом простягнеться на північ Італії, то може з'єднатися з «Блакитним бананом» через Болонью та Мілан.

**Коридор
Північного моря**

– використання цього коридору, що з'єднує порт Гамбургу з Копенгагеном і Мальме, буде значно активнішим після завершення в 2021 році тунелю між Рьодбю і Путтгарденом, який буде доступний для вантажних автомобілів і вантажних поїздів.

**Чорноморський
коридор**

Майбутній розподільний коридор, який буде з'єднаний із центральноєвропейським «бананом» після завершення будівництва залізничної гілки Рейн-Дунай та автомагістральної мережі, що з'єднуватиме Будапешт із Чорним морем. В результаті, румунські ринки, в першу чергу Бухарест, відіграватимуть більш вирішальну роль.

**Балтійський
коридор**

Зростання значення країн Балтії як виробничого майданчика буде залежати від будівництва автомагістральної та залізничної мереж, що з'єднують цей регіон із Фінляндією, Польщею, Чехією та Німеччиною. Однак необхідні значні інвестиції в інфраструктуру, а тому розвиток даного розподільного коридору ймовірний лише в довгостроковій перспективі.

Радар логістичних трендів за версією DHL

| Тренди | Вплив Період | Характеристика |
|---|-----------------------|--|
| Логістика Очікувань | Високий < 5 років | Завдяки великим алгоритмам прогнозування на основі даних значно підвищити ефективність виробництва та якість послуг шляхом прогнозування попиту, перш ніж це станеться для досягнення більш швидких термінів постачання та збільшення потужності та використання мережі. |
| Пакетний розмір | Середній > 5 років | Зростання споживчого попиту на персоналізацію могло призвести до масового виробництва індивідуальні товари, що призводять до децентралізованого виробництва "партійного розміру". Це вимагатиме, щоб ланцюжки поставок швидко адаптувалися до змін у часі та місці виробництва |
| Зручна логістика | Середній < 5 років | Інтернет-покупці користуються не тільки ціновою перевагою покупки в Інтернеті, а й доступністю зручність. Зі зростанням довіри споживачів до покупки продуктів харчування та фармацевтичних препаратів в Інтернеті, там це високий попит на нові рішення для упаковки та доставки холодного ланцюга. |
| Спрощення ланцюга поставок | Середній < 5 років | Зниження напруги має на меті скоротити складність ланцюга постачання, використовуючи правильне поєднання режимів транспорту, щоб працювати стало на низьких витратах з високою якістю |
| Справедлива та відповідальна логістика | Середній < 5 років | Перехрестя між необхідністю збереження конкурентоспроможності та необхідністю збільшення стабільності призвела до нової стратегії, яка називається справедливою та відповідальною логістикою. Постачальники логістики можуть задовольнити ці потреби, надаючи нові послуги, що забезпечують отримання доходів, а також поліпшення добробуту суспільства та навколишнього середовища. |
| Логістика сірих сил | Середній > 5 років | Через п'ять і більше років перша хвиля цифрових тубільців увійде до сегменту за віком. Гідна логістична система - логістика для суспільства, що постаріє, - запропонує нові послуги (наприклад, доставку лікарських засобів на дому), щоб відповісти на виклики, що випливають із цього демографічного розвитку. |
| Логістика торгових точок | Високий > 5 років | Зростаюча потреба в прозорих, гнучких і легко регульованих логістичних послугах сприяє створенню руйнівних цифрових брокерських платформ, які відповідають різним потребам логістики з пропозицією. Такі централізовані ринки можуть забезпечити видимість інформації, тарифів та послуг різних постачальників логістики |
| Багатоцільові мережі | Низький < 5 років | Багатоцільові мережі відносяться до використання стандартних, існуючих мереж та міської інфраструктури для транспортування та зберігання товарів, особливо тих, які чутливі до температури. Це дозволило інновації в галузі транспортування, упаковки та моніторингу ланцюга поставок у режимі реального часу |
| Багатоканаль- на логістика | Високий < 5 років | Наступне покоління роздрібних мереж потребує логістичних мереж, адаптованих до потреб кожного окремого каналу. Це вимагатиме від логістичних провайдерів підтримки інтегрованого перегляду всіх каналів та інвентаризації клієнтів, а також динамічних варіантів доставки та виконання, а також безперервного взаємодії з клієнтами |
| Логістика на вимогу | Високий < 5 років | Доставка більше не належить більшим гравцям, які встановлюють обмеження на час доставки та місцезнаходження. Нові концепції поставки на вимогу останньої милі використовують силу натовпу та гнучкі робочі сили кур'єра, що дає змогу покупцям придбати свою покупця, коли вони це потребують, там, де вони потрібні. |
| Логістика відновлюваль- них ресурсів | Середній < 5 років | Зростаючий зсув до відновлюваних джерел енергії сприяє прийняттю рішень з електричної мобільності в логістиці. Це також забезпечує можливості для логістичних рішень, які полегшують нові ланцюги постачання енергії. Інноваційні концепції збору, зберігання та розподілу енергії можуть також використовуватися для зменшення залежності від енергосистеми. |
| Супер мережева логістика | Високий > 5 років | Переходячи за межі логістики 4PL, супергрупова логістика виховує нове покоління логістичних компаній, основна увага приділяючи оркестровці глобальних мереж постачання, що інтегрують різні компанії-виробники та логістичні постачальники |

| Тренди | Вплив Період | Характеристика |
|---------------------------------|-----------------------|---|
| Логістика труб | Низький > 5 років | Підвищена технологічний прогрес в системах водіння та зростаюча заторів в мегаполісах відчувається відродження інтересу до використання існуючих та нових трубних інфраструктур для перевезення вантажів. Нові інновації, такі як Huregloor, можуть в один прекрасний день забезпечувати швидкі вантажні транзитні мережі всередині та між містами. |
| 3D Принт | Високий > 5 років | 3D-друк - це руйнівна технологія, яка змінить завтрашню логістику, додаючи нову різноманітність до стратегій виробництва. Інноваційні логістичні провайдери можуть стати лідерами у сфері інтеграції складних мереж, що включають традиційних та 3D виробників. |
| Вдосконалена реальність | Середній < 5 років | Розмивання ліній між цифровим і фізичним світом, розширеною реальністю (AR) забезпечити нові перспективи логістичного планування, виконання процесу та транспортування. За допомогою додавання віртуальних шарів контекстної інформації до дисплея AR надає працівникам можливості надавати потрібну інформацію в потрібний час і в потрібному місці. |
| Великі дані | Високий < 5 років | Логістика трансформується через потужність даних, орієнтованих на розуміння. Безпрецедентні обсяги даних можуть бути зафіксовані з різних джерел у ланцюжку постачання. Використання значень великих даних дає величезний потенціал для оптимізації використання ресурсів, покращення досвіду клієнтів, зменшення ризику та створення нових бізнес-моделей. |
| Біонічне вдосконалення | Середній > 5 років | Екзоскелети розширюють межі існуючих фізичних бар'єрів. Інтелектуальне одяг, біонічні окуляри та навіть розумні контактні лінзи мають потенціал для підтримки логістичної робочої сили в сферах, як комунікація, виконання процесу та мін-ція ризиків для здоров'я та безпеки в ланцюжку постачання. |
| Хмарне сховище | Високий < 5 років | Ідеально підходить для складних, нестабільних середовищ, хмарних обчислень забезпечує нові бізнес-моделі на базі "логістики як послуги" (LaaS). Постачальники логістики можуть активувати та деактивувати налаштовані, модульні хмарні сервіси за вимогою за допомогою підходу «плати за користування». |
| Цифрові ідентифікатори | Низький > 5 років | Нові покоління цифрових ідентифікаторів, таких як цифровий водяний знак та одноразові смарт-мітки, підвищують прозорість та простежуваність в ланцюжку поставок. Біометрія також може забезпечити нові методи ідентифікації та може підвищити безпеку операцій. |
| Інтернет речей | Високий < 5 років | Інтернет речей дає змогу розумним об'єктам бути активними учасниками саморегулювання, логістичних процесів на основі подій. Логістика є однією з основних галузей промисловості, яка виграє від інтелектуального об'єднання інформації та матеріальних потоків. |
| Дешеві сенсорні технології | Середній < 5 років | Створені технології сенсорних сенсорів дозволяють створювати нові програми в логістичній галузі. Маючи доступ до недорогих датчиків, логістика, ймовірно, збільшить використання датчиків, створюючи розумну інфраструктуру для моніторингу, перевірки та обсягу сканування в ланцюжку постачання. |
| Роботи та автоматизація | Високий < 5 років | Робототехніка та технології автоматизації підтримують логістичні процеси з нульовим дефектом та забезпечують нові рівні продуктивності. Нове покоління спільних роботів та автоматизованих рішень із значно покращеною продуктивністю та покращеними можливостями зондування - це справжня альтернатива ручному керуванню. |
| Машини з автопілотом | Високий > 5 років | Прориви в технологіях сенсорних та візуальних технологій призвели до створення нового покоління самохідних транспортних засобів, які є більш гнучкими та надійними, ніж будь-коли раніше. Від автономних навантажувачів до бездротових вантажних автомобілів самохідні автомобілі перетворюють логістику, відкриваючи нові рівні безпеки, ефективності та якості. |
| Системи, що самовдосконалюються | Середній > 5 років | Системи самонавчання або "машинного навчання" стануть ініціативою, що змінює гру, для повної автономної оптимізації даних, що ґрунтується на логістиці. При мінімальному / без втручання людини самостійна система адаптується і вдосконалює свої алгоритми, оскільки отримує більше даних, покращуючи свої результати з часом. |

Контрольні запитання.

1. Хто і коли запропонував застосовувати до господарських потреб концепцію бізнесової логістики?
2. Хто і коли опублікував першу наукову статтю з міжнародної логістики?
3. Дайте визначення міжнародної логістики.
4. Охарактеризуйте основні тенденції, що притаманні сучасному етапу розвитку міжнародної логістики.
5. На яких концепціях базується міжнародна логістика?
6. Які загальні та специфічні відмінності має міжнародна логістика від внутрішньої?

ТЕМА 7. Міжнародний ринок транспортних та логістичних послуг

7.1. Міжнародні перевезення: сутність та основні компоненти

7.2. Види транспорту та їх характерні ознаки

7.3. Правове регулювання міжнародних перевезень

7.4. Аутсорсинг, інсорсинг, логістичні провайдери та мережеві структури

Контрольні запитання

7.1.

Міжнародні перевезення: сутність та основні компоненти

Розподіл обсягів перевезень

(за ЮНКТАД):

40 % - країна-імпортер

40 % - країна-експортер

20 % - посередники

Транспортні витрати складають

від до 15 % загальних витрат на виконання міжнародних замовлень.

Компоненти міжнародних перевезень

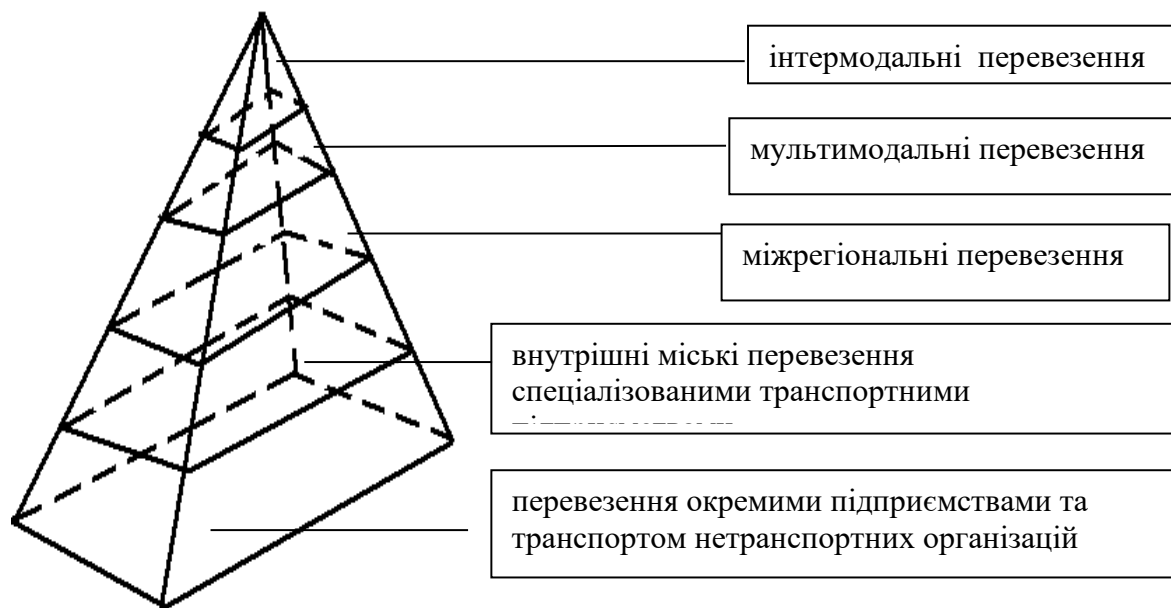
Інфраструктура

Наявні види транспорту

Вибір більш ефективного виду транспорту

Визначення базових умов поставки

Ієрархічна структура перевезень



**Мультимодальні
(змішані,
комбіновані)
перевезення
(Європа)**

Це доставка (транспортування) вантажів з комплексним (почерговим) використанням, як мінімум, двох різних видів транспорту: автомобільного, залізничного, морського, авіаційного, річкового і т.д. Головна особливість – перевезення проводяться під контролем всього однієї транспортної (логістичної) компанії, що відповідає всім етапам транспортування, починаючи від упаковки вантажу в країні, де проводилася закупівля товару, і закінчуючи вивантаженням його на склад одержувача. Компанія відповідає за оформлення всіх документів (товаросупровідних та дозвільних) і оплату послуг по всьому логістичному ланцюжку, наприклад, за морський фрахт, проходження митниці (навіть якщо вантаж прямує транзитом через кілька країн), перевалку / перевантаження і т.д.

**Парцельні
перевезення**

Дрібні партії вантажів, що мають цінність; до них також відносяться нетоварні вантажі: рекламні матеріали, зразки товарів, будь-які подарунки і так далі. Перевезення таких вантажів здійснюється виключно за парцельною квитанцією; вона замінює коносамент.

**Інтермодальні
перевезення
(США)**

Система доставки вантажів декількома видами транспорту за єдиним перевізним документом з їх перевантаженням у пунктах перевалки з одного виду транспорту на інший без участі власника вантажу. Сутність - єдність всіх ланок транспортно-технологічного ланцюга, що забезпечує доставку вантажів в усі кінці земної кулі з використанням наскрізного тарифу за єдиним транспортним документом під керуванням єдиного оператора.

**LTL -
перевезення**

LessThanFullTruckLoad (не повністю завантажена вантажівка). LTL – перевезення невеликих партій вантажу масою від 1 кг від різних відправників в складі однієї машини. Сервіс складається з логістичних ланок, таких як доставка до складу консолідації силами клієнта або логіста, консолідація вантажу, магістральне перевезення, де-консолідація (доставка до дверей або видача на складі логіста).

**TL -
перевезення**

FullTruckLoad (повністю завантажена вантажівка). TL – перевезення великої кількості однорідного вантажу у щонайменше одній вантажівці або контейнері. Перевагою є те, що вантаж не обробляється в дорозі.

| <i>Мультимодальні перевезення</i> | <i>Інтермодальні перевезення</i> |
|---|---|
| Два або більше видів транспорту | Два або більше видів транспорту |
| Відсутність єдиного оператора процесу перевезення | Наявність єдиного оператора процесу перевезення |
| Декілька транспортних документів | Єдиний транспортний документ |
| Відсутність єдиної тарифної ставки фрахта | Єдина тарифна ставка фрахта |
| Послідовна схема взаємодії учасників | Послідовно-централізована схема взаємодії |
| Роздібнена, невисокий ступінь відповідальності за вантаж | Єдина і в результаті висока ступінь відповідальності за вантаж |
| Результат: низька вірогідність виконання «шести правил» логістики | Результат: висока вірогідність виконання «шести правил» логістики |

**Рейтинг різних видів перевезень
(за 4-х бальною системою, 4 – max, 1 – min)***

| <i>Види перевезень</i> | Рівень комунікації | Спроможність обробляти вантажі за пікового навантаження | Географічне покриття | Ступінь виконання перевезень | Оперативність реакції |
|------------------------|--------------------|---|----------------------|------------------------------|-----------------------|
| Парцельні | 2,20 | 2,62 | 3,21 | 1,73 | 1,87 |
| Змішані | 2,25 | 2,61 | 2,37 | 2,14 | 2,45 |
| Залізничні | 2,08 | 2,32 | 2,08 | 2,37 | 2,11 |
| LTL-перевезення | 2,63 | 2,99 | 3,10 | 2,82 | 2,71 |
| TL-перевезення | 2,88 | 3,07 | 2,49 | 2,93 | 2,57 |

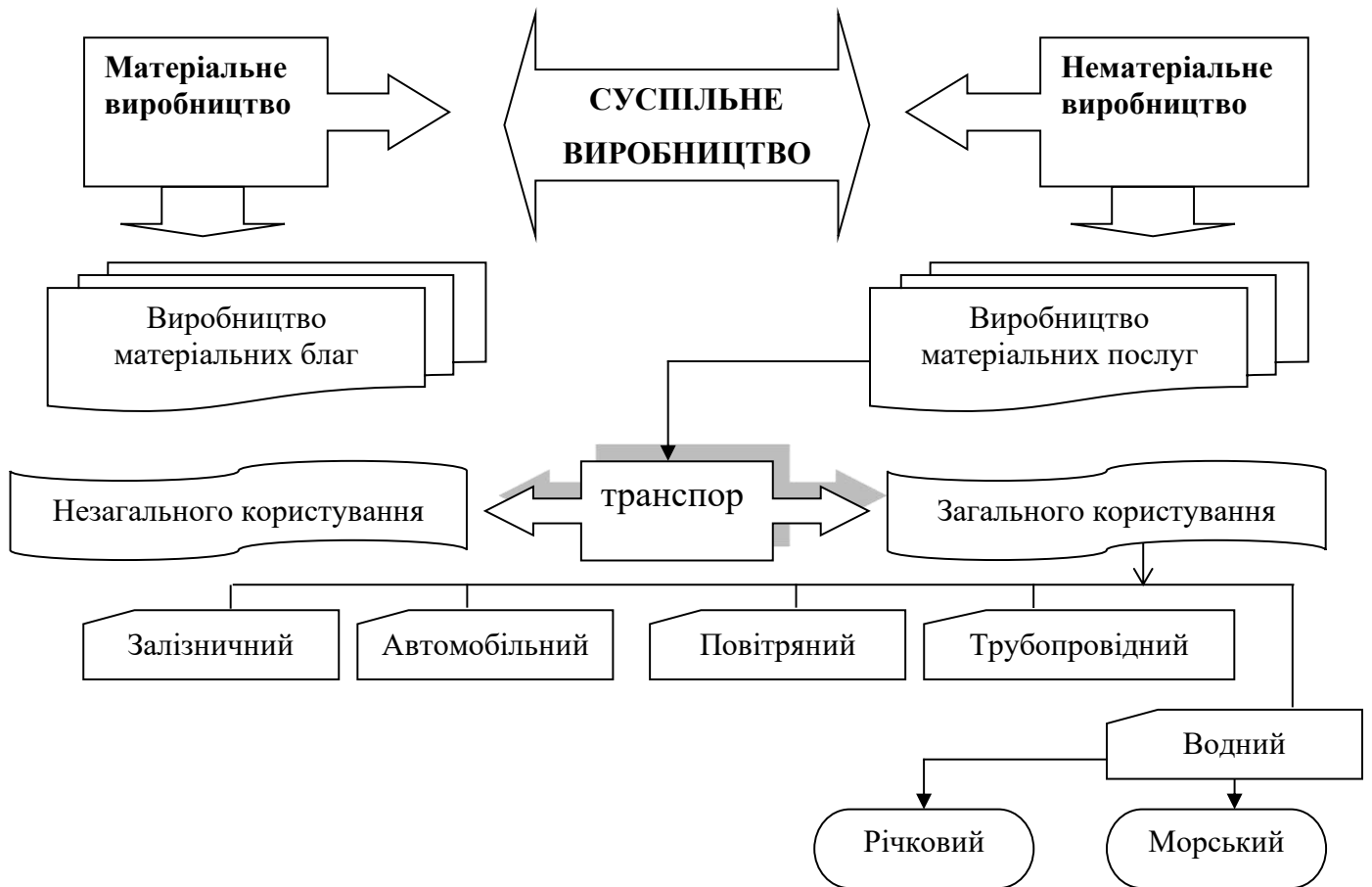
* Згідно дослідженню Anderson Consulting

Визначення типу та форми організації складного перевезення, коли вона здійснюється декількома видами транспорту та є комбінацією декількох більш простих етапів транспортування вантажів

- Інтермодальне перевезення
- Комбіноване перевезення
- Мультимодальне перевезення
- Змішане перевезення

7.2.

Види транспорту та їх характерні ознаки



Оцінка різних видів транспорту (тах бал – 1)

| Фактори Вид транспорту | Час доставки | Частота відправлення вантажу | Надійність | Асортимент вантажів, що перевозяться | Здатність доставити вантаж в будь-яку точку | Вартість перевезення |
|---------------------------|--------------|------------------------------|------------|--------------------------------------|---|----------------------|
| Залізничний | 3 | 4 | 3 | 2 | 2 | 3 |
| Водний | 4 | 5 | 4 | 1 | 4 | 1 |
| Автомобільний | 2 | 2 | 2 | 3 | 1 | 4 |
| Трубопровідний | 5 | 1 | 1 | 5 | 5 | 2 |
| Повітряний | 1 | 3 | 5 | 4 | 3 | 5 |

Залізничні перевезення

За видами сполучення

- міжнародні перевезення
- внутрішньодержавні перевезення
- пряме перевезення
- місцеве перевезення

За кількістю вантажу за однією накладною

- повагонні перевезення
- перевезення дрібними відправками
- помаршрутні перевезення одному вантажоодержувачу, групи вагонів з малоцінним вантажем (гравій, пісок)

В залежності від швидкості доставки

- вантажні
- пасажирські
- швидкісні

Морські перевезення

За видами перевезень

- сухогрузні
- наливні
- пасажирські

За видами плавання

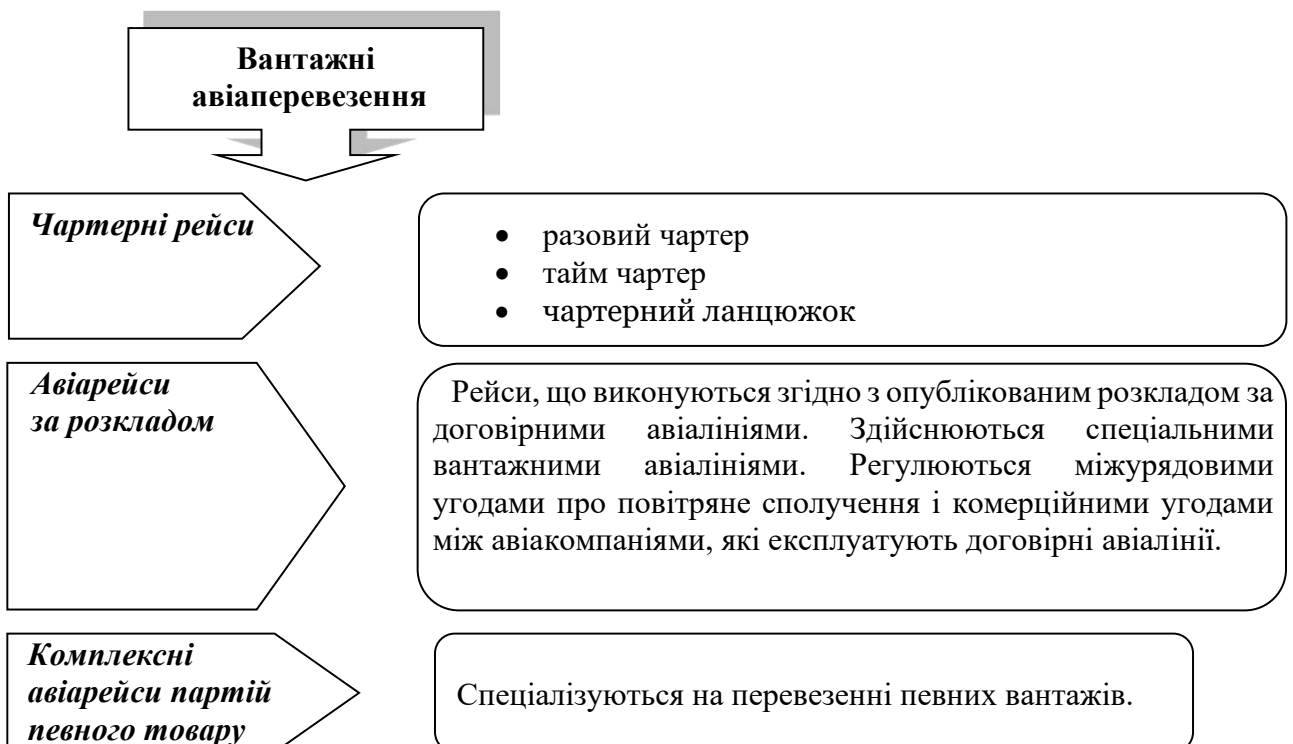
- голий каботаж
- малий/великий каботаж
- закордонне плавання

За видами сполучень

- міжпортове
- пряме водне
- пряме змішане

За формою організації

- лінійне плавання
- рейсове плавання



**Техніко-економічні особливості різних видів транспорту та сфери їх
раціонального використання**

| Вид транспорту | Особливості транспорту | | Сфера застосування |
|----------------|---|---|----------------------------------|
| | Переваги | Недоліки | |
| Залізничний | Висока провізна і пропускна здатність; регулярність і невисока собівартість перевезень. | Великі капіталовкладення на спорудження шляху; великі витрати металу. | Практично не обмежена |
| Морський | Забезпечує масові міжконтинентальні перевезення вантажів; низька собівартість; практично необмежена пропускна здатність. | Залежність від природно-географічних і навігаційних умов, створення портового господарства. | Практично не обмежена |
| Річковий | Висока провізна спроможність; невисока собівартість перевезень; невеликі капіталовкладення на організацію судноплавства. | Те ж, що в морському транспорті; нерівномірність глибин, сезонність роботи, невелика швидкість перевезення. | Практично не обмежена |
| Автомобільний | Велика маневреність і рухливість; висока швидкість доставки вантажу; невеликі капіталовкладення в освоєння малого вантажообігу на короткі відстані. | Низька продуктивність праці; низький рівень експлуатаційних показників; поганий стан дорожньої мережі. | На короткі дистанції (до 300 км) |
| Повітряний | Висока швидкість доставки; найкоротший шлях прямування. | Висока собівартість перевезення. | Практично не обмежена |

Види судоходства

| | Трампове (бродити) | Лінійне |
|---------------------------------|--|---|
| Вид вантажу | масові | генеральні |
| Кіл-сть вантажовласників | Один вантажовласник замовляє перевезення всієї судової партії | Велика кількість вантажовласників, збірні партії вантажів |
| Регламент руху | В будь-якому напрямі за заявкою вантажовласника | Рух за розкладом з перерахуванням всіх портів заходу |
| Спосіб оплати | Фрахтові ставки, можливий торг, оскільки наймається ціле судно | Лінійні раніше встановлені тарифи |
| Вид угоди | Договір фрахтування - ЧАРТЕР | Стандартний договір морського перевезення. Скорочений варіант - КОНОСАМЕНТ |

Основні форми угод щодо морських перевезень

Коносамент – є короткою версією угоди на перевезення між перевізником та вантажовідправником. Товаророзпорядчий документ, цінний папір, що видається морським перевізником вантажу його відправнику, що засвідчує прийняття вантажу до перевезення і містить зобов'язання доставити вантаж до пункту призначення і передати його одержувачу.

Рейсовий чартер. Договір між судновласником і фрахтувальником на оренду судна або його частини на певний рейс або термін. Власник судна сплачує всі витрати, включаючи вантажно-розвантажувальні роботи. Отримує винагороду – фрахт, розмір якого залежить від обсягу вантажу.

Тайм-чартер. Вантажовідправник використовує судно протягом певного часу, проте власник сплачує роботу екіпажу, а фрахтувальник відповідає за все інше (вантажно-розвантажувальні роботи, оплата палива, навігаційні витрати тощо).

Дймайз-чартер. Судновласник передає фрахтувальнику весь обсяг прав щодо управління судном та контроль над його екіпажем. Фрахтувальник розпоряджається судном на правах власника, приймаючи на себе всі ризики та витрати.

Бербоут-чартер. Окрім прав по дймайз-чартеру, фрахтувальник має право змінювати екіпаж, включаючи капітана, зміну прапора та фірмові знаки. Це етап до переходу прав власності, тобто до купівлі даного судна.

Основні види міжнародних морських перевізників

перевізники в складі міжнародних лінійних конвенцій

- організації, що встановлюють єдині тарифи та правила морського перевезення. Вони складаються з перевізників, що працюють на визначеній території, як, наприклад, Конвенція морських перевізників Північної Атлантики (між США та Великою Британією).

- Міжнародні лінійні конвенції встановлюють два рівні тарифних ставок за послуги: 1) звичайний; 2) контрактний (нижчий від звичайного). Контрактні тарифні ставки діють для тих вантажовідправників, що уклали з конвенцією договір, за яким взяли на себе зобов'язання користуватися тільки послугами конвенції на весь строк дії договору.

незалежні перевізники

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

судна "дикого плавання"

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

Контейнерні перевезення

Система модульного навантаження та перевезення вантажів використовуючи стандартні модульні контейнери, передбачені ISO. Контейнери бувають 3, 5 тонні, 20 або 40 футові, а також передбачені під різні види та типи вантажів.

Фрахтовий індекс ShanghaiContainerized FreightIndex (SCFI)

показує зміну фрахта на перевезення контейнерів з Китаю за основним світовим напрямом, публікується на шанхайській морській біржі <http://en.sse.net.cn>; це «гола» ціна.

Індекс Baltic Dry Index (BDI)

Публікується Балтійською біржею (Baltic Exchange www.balticexchange.com) зі штабом в Лондоні. Індекс відображає щоденне середнє значення цін на перевезення сухого вантажу (вугілля, руда, зерно) морем за двадцятьма основними маршрутами. BDI показник глобального транспортного ринку.

Транзитний біржовий індекс. Індикатор вартості транспортування вантажів в контейнерах між країнами Південно-Східної Азії та Європи. Індикатор транзитних контейнерних перевезень по інфраструктурі 1520 мм у сполученні Китай – ЄС та назад.

Контейнерний індекс Eurasian Rail Alliance Index (ERAИ)

Світовий індекс контейнерних перевезень World Container Index (WCI)

**Індекс Container Ship
Time Charter Assessment
Index
(ConTex, New ConTex)**



Індекс оцінки вартості контейнерного судна) опубліковано Асоціацією суднових брокерів Гамбургу та Бремена (VHBS) з жовтня 2007 року. У травні 2010 року індекс був розширений і перейменований у NewConTex.

Новий ConTex - це незалежний від компанії індекс тарифів на часові чартерні контейнерні судна. Вона ґрунтується на оцінках ставки поточного чартеру на шість вибраних типів контейнерних суден, які є репрезентативними для своїх категорій розмірів: тип 1100 TEU та 1700 TEU з періодом чартеру на один рік, а також типи 2500, 2700, 3500 та 4250 TEU всі з терміном чартеру два роки.

З серпня 2011 року новий ConTex включає не тільки нинішні, відомі дані, але й ринкові оцінки учасників-учасників на типах кораблів 2500 TEU (з редуктором), 2700 TEU (безредукторних), 3500 TEU (безредукторних) і 4250 TEU (безредукторних) на підставі термінів чартеру 12 місяців. Починаючи з 2 жовтня 2013 року VHBS почала публікувати коротші терміни чартеру всього 6 місяців для кораблів класів 1100 TEU (з редуктором) і 1700 TEU (з урахуванням).

**Індекс Ningbo
Containerized Freight
Index (NCFI)**

Розраховується фрахтовою біржою в Нінбо (Китай) (NBSE). В основі індексу NCFI лежать ставки на контейнерні перевезення за 21 маршрутами із регіону Нінбо – Жоушань.

TEU - від англ. Twenty-foot equivalent unit

Умовна одиниця вимірювання місткості вантажних транспортних засобів. Часто використовується при описі місткості контейнеровозів та контейнерних терміналів.

Заснована на обсязі 20 футового (6.1 метрів) інтермодального ISO-контейнера - металевої коробки стандартного розміру, яка може транспортуватися різними видами транспорту: автомобільним, залізничним і морським.



Один 20-футовий (6.1 м) ISO-контейнер відповідає одному **TEU**

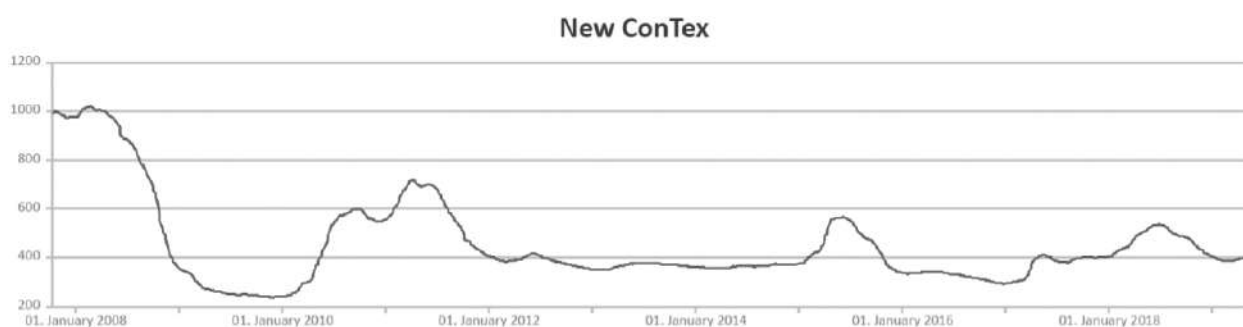
Контейнерово з EmmaMærsk перевозить до 11 тисяч TEU



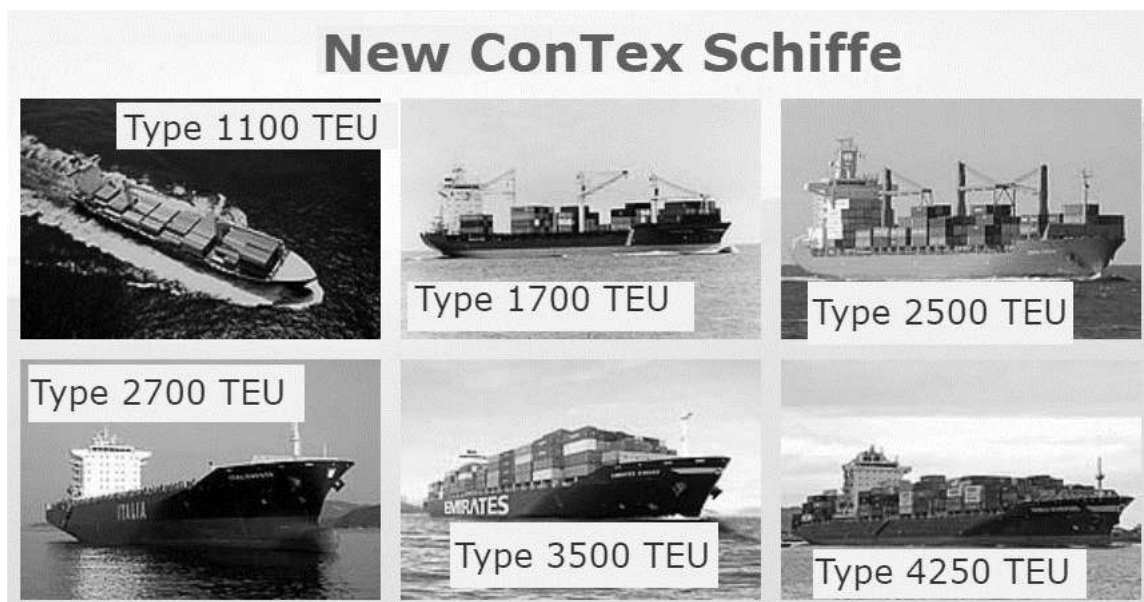
**Динаміка контейнерних тайм-чартерних ставок в 1-му кварталі
2019 року за оцінками гамбурських брокерів ConTex, USD/сут.**

| Контейнеро-місткість, TEU | 03.01.19 | 31.01.19 | 28.02.19 | 28.03.19 |
|---------------------------|------------|------------|------------|------------|
| 1100 | 6410 | 6353 | 6400 | 6525 |
| 1700 | 7640 | 7290 | 7417 | 7839 |
| 2500 | 9416 | 9038 | 9104 | 9200 |
| 2700 | 9523 | 8861 | 8770 | 8866 |
| 3500 | 9871 | 8931 | 8774 | 8671 |
| 4250 | 9808 | 8988 | 8824 | 8642 |
| Індекс ConTex | 408 | 389 | 387 | 392 |

Джерело: <https://www.vhbs.de/>



Джерело: <https://www.vhbs.de/>



Динаміка основних контейнерних індексів в 1-му кварталі 2019 р.

| Назва індексу | Початок січня 2019 | Початок лютого 2019 | Початок березня 2019 | Кінець березня 2019 |
|-----------------------|--------------------|---------------------|----------------------|---------------------|
| BRAEMARBOXINDEX | 66,5 | 65,5 | 69,2 | 73,1 |
| HOWEROBINSON INDEX | 600,0 | 591,0 | 610,0 | 641,0 |
| HARPER PETERSEN INDEX | 485,0 | 492,0 | 528 | 566,0 |

Джерело: BMTI

Зміна ставок річного тайм-чартерав кварталному та річному розрізах за оцінками гамбурзьких брокерів

| Контейнеро-місткість, TEU | За 1 кв. 2019 | | В річному розрізі | |
|---------------------------|---------------|-------|-------------------|-------|
| | USD/доба | % | USD/доба | % |
| 1100 | +115 | +1,8 | -1596 | -19,7 |
| 1700 | +199 | +2,6 | -1708 | -20,6 |
| 2500 | -216 | -2,3 | -1289 | -20,3 |
| 2700 | -657 | -6,9 | -1715 | -16,1 |
| 3500 | -1200 | -12,6 | -1784 | -16,9 |
| 4250 | -1166 | -11,9 | -1425 | -14,0 |

Джерело: VHSS

Динаміка Shanghai Containerised Freight Index в 1-му кварталі 2019 р.

| Направление контейнерных перевозок | 04.01.2019 | 01.02.2019 | 01.03.2019 | 29.03.2019 |
|---|------------|------------|------------|------------|
| Шанхай – Північна Європа (Гамбург, Антверпен, Фелікстоу, Гавр) | 996* | 960* | 796* | 651* |
| Шанхай – Середземномор'я (Барселона, Валенсія, Генуя, Неаполь) | 997* | 962* | 810* | 725* |
| Шанхай – Зах. узбережжя США (Лос-Анжелес, Лонг Біч, Окленд) | 1933** | 1993** | 1549** | 1626** |
| Шанхай – Східне узбережжя США (Нью-Йорк, Саванна, Норфолк, Чарльстон) | 3119** | 3054** | 2640** | 2634** |
| Композитний індекс SCFI | 940,86 | 934,44 | 803,71 | 793,49 |

* - USD /TEU; ** - USD /FEU

Джерело: SSE

Середні значення індекса SCFI по кварталах 2017-2019 рр.

| Індекси | 1 кв.2017 | 1 кв.2018 | 1 кв.2019 | 2019/2018,% |
|-------------------------------|-----------|-----------|-----------|-------------|
| Композитний індекс SCFI | 864,64 | 793,43 | 858,25 | +8,1 |
| зокрема Шанхай – Півн. Європа | 940 | 840 | 850 | +1,2 |
| Шанхай - Середземномор'я | 904 | 735 | 870 | +18,4 |

Джерело: SSE

Динаміка *China Containerised Freight Index* в 1-му кварталі 2019 року, USD/TEU

| Напрямок контейнерних перевезень | 04.01.2019 | 01.02.2019 | 01.03.2019 | 29.03.2019 |
|---------------------------------------|------------|------------|------------|------------|
| Північноєвропейські сервіси | 1075.74 | 1154.99 | 1090.87 | 1006.47 |
| Середземноморські сервіси | 1063.90 | 1234.09 | 1128.41 | 1056.79 |
| Західно-американські сервіси | 719.47 | 730.36 | 705.95 | 641.47 |
| Східно-американські сервіси | 894.38 | 917.01 | 895.79 | 834.27 |
| Композитний індекс <i>CCFI</i> | 841.78 | 891.32 | 850.47 | 798.52 |

Джерело: SSE

Середні значення індексу *CCFI* по кварталах 2017-2019 рр.

| Індекси | 1 кв.2017 | 1 кв.2018 | 1 кв.2019 | 2019/2018, % |
|-------------------------------------|-----------|-----------|-----------|--------------|
| Композитний індекс <i>CCFI</i> | 825,93 | 815,41 | 851,77 | +4,5 |
| зокрема північноєвропейські сервіси | 1106,40 | 1084,35 | 1093,99 | +0,9 |
| середземноморські сервіси | 1101,86 | 1007,96 | 1144,81 | +13,6 |

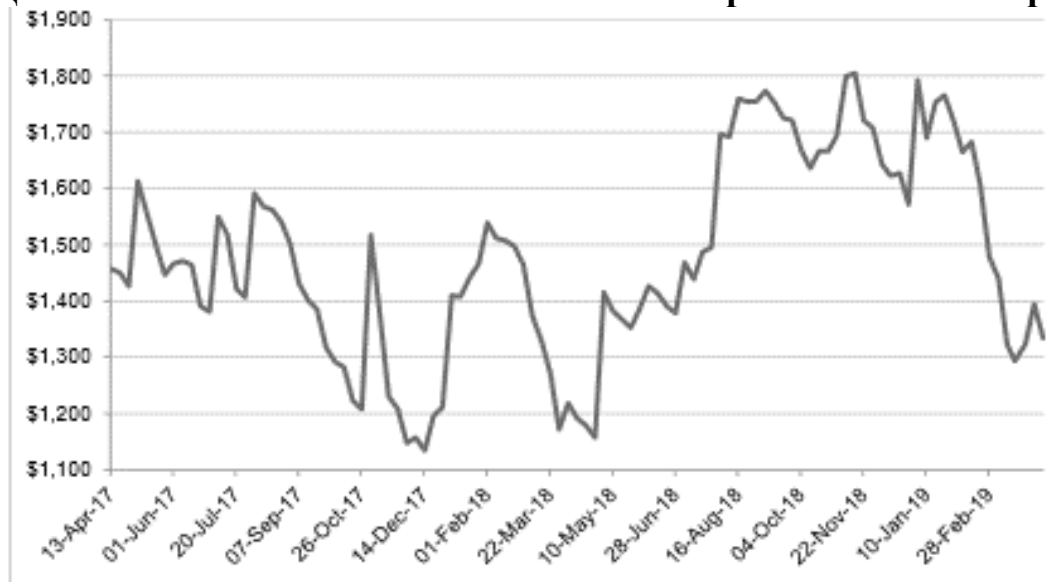
Джерело: SSE

Динаміка *NCFI* в березні 2019 року, USD/TEU

| Сервіси | 01.03.2019 | 29.03.2019 | Зміни,(+) (-), % |
|--------------------------|------------|------------|------------------|
| Північноєвропейські | 592,58 | 487,20 | -17,8 |
| Західносередземноморські | 608,01 | 548,58 | -9,8 |
| Східно середземноморські | 532,36 | 489,75 | -8,0 |
| Чорноморські | 579,37 | 541,20 | -6,6 |

Джерело: NBSE

Динаміка *World Container Index* з квітня 2017 р. по квітень 2019 р.



Джерело: Drewry

Динаміка продажів підтриманого контейнерного тоннажу в 2012-2019 рр.

| Період | Кількість проданих контейнеровозів, од. | Сумарний дедвейт, т | Середній вік, років | Загальна вартість продажів, млн. дол. США |
|---------|---|---------------------|---------------------|---|
| 2012 | 139 | 3262603 | 15 | 1022,4 |
| 2013 | 180 | 5304442 | 12 | 1840,7 |
| 2014 | 182 | 6944855 | 11 | 1862,9 |
| 2015 | 219 | 7640657 | 12 | 2724,4 |
| 2016 | 113 | 4426131 | 11 | 1157,3 |
| 2017 | 285 | 12455613 | 11 | 2367,0 |
| 2018 г. | 191 | 7267198 | 11 | 1980,8 |
| 2019 г. | 26 | 1179133 | 12 | 480,8 |

Джерело: ALLIEDShippingResearch

Представницькі угоди на продаж контейнерного тоннажу в 1-му кварталі 2019 році

| Назва судна | Рік будівництва | Контейнеро-місткість, TEU | Ціна, млн. USD |
|-----------------|-----------------|---------------------------|----------------|
| J. PIONEER | 1994 | 357 | 1,10 |
| HANSE ENERGY | 2008 | 1049 | 16,40 |
| HANSE ENDURANCE | 2008 | 1043 | en bloc |
| MUNICH TRADER | 1999 | 1102 | 2,50/2,30* |
| TAMMO | 2011 | 1345 | 8,50/9,90* |
| ARIAN | 2011 | 1347 | 8,50/10,00* |
| ASTERIX | 2008 | 1850 | 8,75/8,30* |
| HELENE S | 2006 | 2483 | 9,50 |
| SAINT NIKOLAOS | 2004 | 2490 | 7,10/7,90* |
| PRIMA VERA | 2008 | 3426 | 8,50/9,10* |
| QUADRIGA | 2008 | 3426 | 8,50/9,50* |
| ITAL MODERNA | 2008 | 4300 | 9,60 |
| ITAL MILIONE | 2008 | 4300 | 9,60 |
| HERMA P | 2006 | 5041 | 9,60 |
| CSCL BOHAI SEA | 2014 | 10036 | 66,75/57,70* |
| CSCL SPRING | 2014 | 10036 | 66,75/55,90* |
| CSCL SUMMER | 2014 | 10036 | 66,75/56,50* |
| CSCL WINTER | 2014 | 10036 | 66,75/56,90* |

* – Vesselvalue.com Джерело: Intermodal, SeaSure

Представницькі замовлення на контейнерні новобудові в 1-м кв. 2019 р.

| Суднобудівна верф | К-сть суднів, од. | Контейнеро місткість, TEU | Ціна судна, млн. USD | Строки поставки, рік | Судновласник/ оператор |
|-------------------|-------------------|---------------------------|----------------------|----------------------|------------------------|
| SHIKOKU | 4 | 800 | н.д. | 2020 | NISSEN KAIUN |
| DAE SUN | 1 | 1000 | 20,0 | 2020 | NAMSHUNG SHIPPING |
| DAE SUN | 1 | 1000 | н.д. | 2020 | PAN CONTINENTAL |
| JIANGNAN | 5 | 2200 | 28,0 | 2020/21 | ICBC LEASING |
| CHENGXI SHIPYARD | 2+2 | 2500 | 42,0 | 2020 | DOLE |
| JIANGNAN SHIPYARD | 4 | 2500 | н.д. | 2021 | EVERGREEN MARINE |
| JIANGNAN SB | 5 | 15000 | 130,0 | 2021 | CMA CGM |

Джерело: Intermodal, Advanced, Allied

Контейнерообіг деяких портів та терміналів та терміналів світу в 1 кварталі 2018 и 2019 рр.

| Порт / країна | Контейнерообіг 1 кв. 2018 р., тис. TEU | Контейнерообіг 1 кв. 2019 р., тис. TEU | Зміна (+) (-), 2019/2018, % |
|---|--|--|-----------------------------|
| Термінали COSCO Ship. Ports | 22600,0 | 23790,0 | +5,0 |
| Зокрема в Пірес (Греція) | 945,0 | 1250,0 | +24,4 |
| Шанхай (КНР) | 9740,0 | 10410,0 | +6,9 |
| Сінгапур | 8860,0 | 8900,0 | +0,5 |
| Гонконг (КНР) | 4890,0 | 4410,0 | -9,8 |
| Роттердам (Нідерланди) | 3500,0 | 3700,0 | +5,7 |
| Лос-Анджелес (США) | 2110,0 | 2210,0 | +4,7 |
| Лонг-Біч (США) | 1890,0 | 1810,0 | -4,2 |
| Окленд (США) | 587,4 | 612,2 | +4,2 |
| Порти РФ, зокрема Балтійський басейн, Далекосхідний басейн Азово-Чорноморський басейн | 1200,0 | 1290,0 | +7,5 |
| Великий порт С.-Петербург | 503,8 | 564,6 | +12,1 |
| Хаміна, Котка (Фінляндія) | 176,9 | 172,8 | -2,3 |
| Рига (Латвія) | 114,1 | 122,9 | +7,7 |
| Порти України | 193,6 | 223,5 | +15,4 |
| МТП "Південний" | 17,4 | 52,1 | три рази |
| МТП "Одеса" | 146,4 | 140,7 | -4,1 |
| МРП "Чорноморськ" | 31,6 | 30,8 | -2,7 |

Джерело: морська періодика

Динаміка заці контейнеровозів на скрап в 2013-2019 рр

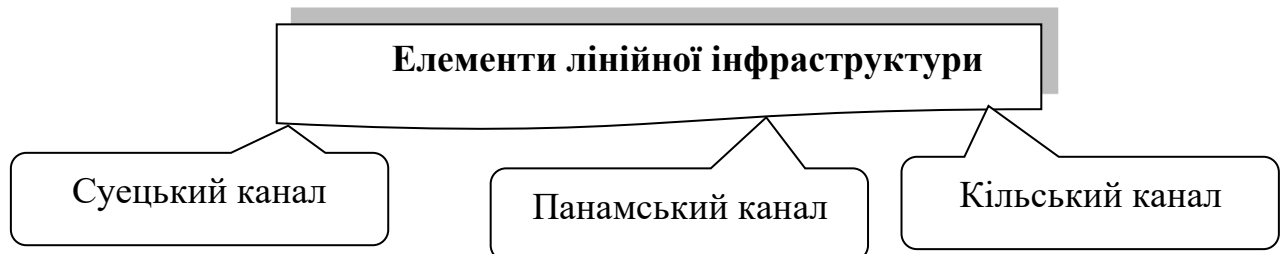
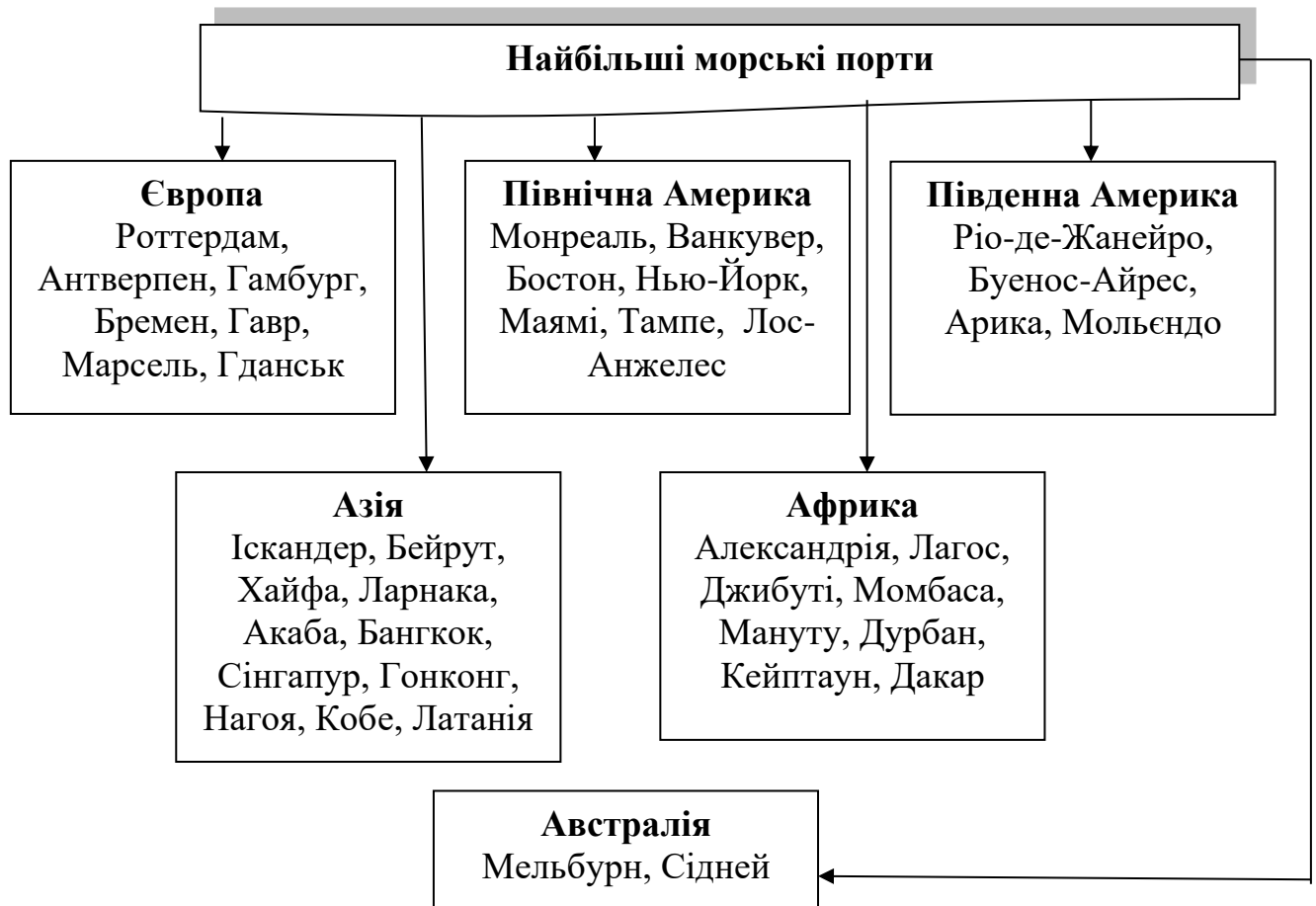
| Роки | Кількість судов, ед. | Суммарний дедвейт, т | Середній візраст, лет |
|------|-------------------------|-------------------------|--------------------------|
| 2013 | 204 | 6771002 | 22,17 |
| 2014 | 162 | 5433080 | 22,07 |
| 2015 | 92 | 2821898 | 22,17 |
| 2016 | 195 | 9000684 | 18,61 |
| 2017 | 141 | 5363568 | 21,24 |
| 2018 | 59 | 1447991 | 23,92 |
| 2019 | 42 | 1333085 | 21,79 |

Джерело: ALLIED

Місткість флоту 10-ти провідних контейнерних перевізників станом на початок квітня 2018 - 2019 рр.

| Контейнерний перевізник | Місткість флоту на 01.04.18, TEU | Місткість флоту на 01.04.19, TEU | Зміна, (+) (-), % |
|----------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------|
| MaerskLine | 4,150,731 | 4,072,162 | -1,9 |
| MSC | 3,228,611 | 3,356,660 | +4,0 |
| COSCO Shipping | 2,587,882* | 2,790,827* | +7,8 |
| CMA CGM | 2,527,286 | 2,653,927 | +5,0 |
| Hapag-Lloyd | 1,578,966 | 1,671,908 | +5,9 |
| ONE (OceanNetworkExpress) | 1,506,507 | 1,510,612 | +2,7 |
| EvergreenLine | 1,088,509 | 1,231,130 | +13,1 |
| Yang Ming Marine Transport | 646,382 | 682,318 | +5,6 |
| PIL (PacificInt. Line) | 408,511 | 419,827 | +2,8 |
| Hyundai M.M. | 339,749 | 436,640 | +28,5 |
| ВСЬОГО | 18,063,134 | 18,826,011 | +4,2 |

*-включаючи OOCL.



Альянси компаній з морських перевезень

93 % транспортних перевезень за основним маршрутом Схід-Захід припадає на **три** альянси

Альянс 2М

Утворений двома лініями – лідерами ринку, датською MaerskLine та швейцарською MSC.
Сумарна контейнеромісткість флоту складає більше 6 млн TEU, а це приблизно 29,5% глобальної контейнеромісткості.

OceanAlliance

Під контролем OceanAlliance знаходиться флот загальною контейнеромісткості в 5,5 млн TEU, що складає 26% глобальної потужності. Частка Альянсу на транстихоокеанському трейді складає 41,43%, на трейді Азія – Європа – 34,86%.

THE Alliance

Флот учасників THE Alliance – це 16% глобальної контейнеромісткості. На транстихоокеанському трейді ринкова частка Альянсу складає 28,68%, а на трейді Азія – Європа – 23,41%.

70 % морських перевезень здійснює всього **10 компаній**

| Місце | Назва компанії | Всього | | |
|-------|-------------------|-----------------|-------------|-------------|
| | | TEU | Суден | % |
| 1 | APM-Maersk | 3428092 | 639 | 16,4 |
| 2 | MSC | 3072825 | 510 | 14,7 |
| 3 | CMA CGM Group | 2336017 | 463 | 11,1 |
| 4 | COSCO Shipping | 1734650 | 312 | 8,3 |
| 5 | Hapag-Lloyd | 1534457 | 221 | 7,3 |
| 6 | Evergreen Line | 1037470 | 195 | 5,0 |
| 7 | OOCL | 688873 | 106 | 3,3 |
| 8 | Yang Ming Marine | 592805 | 96 | 2,8 |
| 9 | NYK Line | 573045 | 100 | 2,7 |
| 10 | Hamburg Sud Group | 561414 | 104 | 2,7 |
| | Всього | 15559648 | 2746 | 74,3 |

Головні водні магістралі Європи

Рейн

Швейцарія, Ліхтенштейн, Австрія, Німеччина, Франція, Нідерланди

Дунай

Німеччина, Австрія, Словаччина, Угорщина, Хорватія, Сербія, Болгарія, Румунія

Міжнародні транспортні коридори

Транспортні артерії і сукупність різних видів транспорту, що забезпечують значні перевезення вантажів і пасажирів на напрямках їх найбільшої концентрації.
Транспортні коридори виконують роль кровоносних судин у світових інтеграційних процесах.

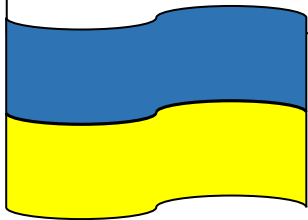
Європейські транспортні коридори

Критська конференція проходила в рамках Європейського співтовариства і визначила такі транспортні коридори:

- **Коридор № 1.** Гельсінкі – Таллінн – Рига – Каунас і Клайпеда – Варшава і Гданськ
- **Коридор № 2.** Берлін – Познань – Варшава – Берестя – Мінськ – Смоленськ – Москва – Нижній Новгород
- **Коридор № 3.** Берлін – Аахен – Кельн – Дрезден – Вроцлав – Катовіце – Краків – Львів – Київ
- **Коридор № 4.** Дрезден/Нюрнберг – Прага – Відень Братислава — Дер – Будапешт – Арад – Бухарест – Констанца/Крайова – Софія – Салоніки – Пловдив – Стамбул
- **Коридор № 5.** Венеція – Трієст/Копер – Любляна – Марибор – Будапешт – Ужгород – Львів – Київ
- **Коридор № 6.** Гданськ – Катовіце – Жиліна, західна гілка: Катовіце – Брно;
- **Коридор № 7.** Дунайський (водний); (Австрія, Угорщина, Югославія, Болгарія, Румунія, Молдова, Україна)
- **Коридор № 8.** Дуррес – Тирана – Скоп'є – Бітола – Софія – Димитровград – Бургас – Варна
- **Коридор № 9.** Гельсінкі – Виборг – Санкт-Петербург – Псков – Москва – Калінінград – Київ – Любашівка/Роздільна — Кишинів — Бухарест — Димитровград — Александруполіс
- **Коридор № 10.** Зальцбург – Любляна – Загреб – Белград – Ниш – Скоп'є – Велес — Салоніки

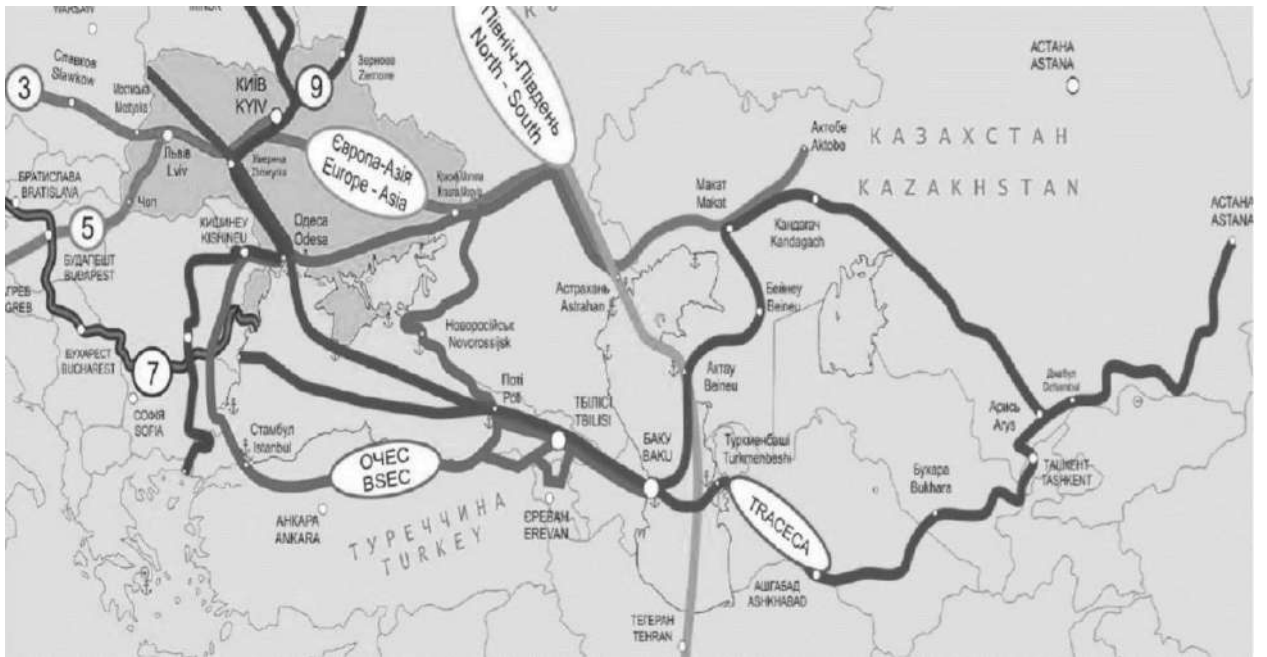
Коридори

№ 3, № 5, № 7, № 9



Транспортні коридори, які Україна разом пропонує включити до мережі міжнародних транспортних коридорів:

- **транспортний коридор Гданськ-Одеса** (Балтійське море-Чорне море, Польща, Україна). транспортний коридор «Євроазіатський» (ЄАТК) Чорноморськ (Одеса) — Поті (Батумі) — Тбілісі — Баку (Україна, Грузія, Азербайджан).
- **транспортний коридор «Європа — Азія»** (Німеччина, Італія, Австрія, Чехія, Словаччина, Угорщина, Польща, Україна, Росія, Казахстан, країни Середньої Азії та Китай).



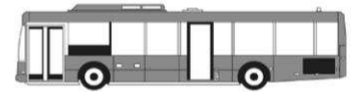
НАЦІОНАЛЬНА СТРАТЕГІЯ "DRIVE UKRAINE 2030"

АЕРОПОРТИ



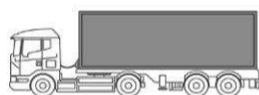
- 50 працюючих аеропортів
- 350 напрямків з України
- 1 година – середній час, щоб доїхати до аеропорту з будь-якої точки країни
- 50% населення, яке літає

ГРОМАДСЬКИЙ ТРАНСПОРТ



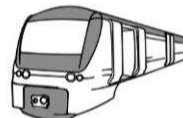
- Без маршруток. Весь громадський транспорт електричний
- Єдиний квиток для всіх видів транспорту
- Від 50% частка електрокарів у продажу автомобілів
- 5 з 11 гілок Hyperloop в Україні

ДОРОГИ



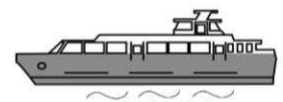
- 10 годин – середній час перетину України з Півдня на Північ і з Заходу на Схід
- 0 – дитяча смертність на автошляхах
- Міжнародні автобани: з Одеси аж до Греції

ЗАЛІЗНИЦЯ

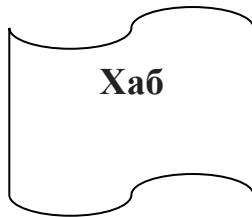


- Конкуренція. Рейки - державні, потяги - приватні
- 100% нових вагонів та локомотивів
- 150 км/год – середня швидкість залізниці

МОРСЬКЕ СПОЛУЧЕННЯ

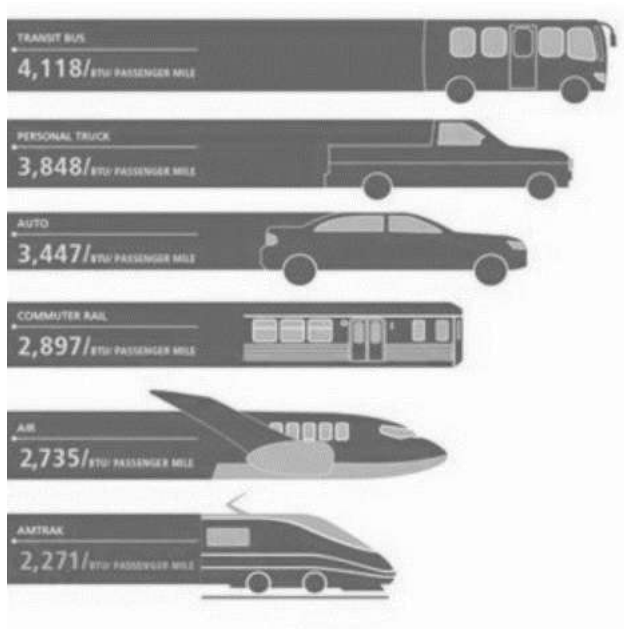


- Морське «єдине вікно» в усіх українських портах
- 30% вантажів обслуговують українські порти
- Українські порти у рейтингу ТОП-100 найбільших портів світу



(від англ. hub — «маточина», у переносному сенсі «центр діяльності») — в загальному значенні, вузол якоїсь мережі.

- **на транспорті, в авіації** — пересадковий, перевантажувальний транспортний вузол
- **на автомобілях підвищеної прохідності** (позашляховиках) — підключувана муфта вільного ходу переднього моста; бувають ручні і автоматичні
- **у комп'ютерній техніці** — мережевий концентратор.
- **у файлообмінній мережі DirectConnect** сервер мережі.
- **у Фідонет** — магістральний вузол (англ. node), через який проводиться передача пошти.



*Міжнародні
експедиторські
агентства*

- повідомлення щодо акцепта акредитива
- бронювання місця у перевізника
- підготовка експортної декларації
- підготовка авіавантажної накладної та коносаменту
- отримання консульських документів
- страхування перевезень
- підготовка та пересилка вантажних документів та повідомлень щодо відправки вантажу
- консультування щодо експортних справ

*Перевізники
загального
користування, що
не володіють
тоннажем*

Nonvessel Operating Common Carrier – NVOCC
Договірний перевізник на протипагу фактичному перевізнику, котрий володіє транспортними засобами (судами). Договірними перевізниками виступають експедитори, які беруть на себе зобов'язання і відповідальність за доставку вантажу в якості оператора перевезення.

*Митні
брокери*

Забезпечення ефективного руху товарів імпортера та супровідної документації через митницю та інші контролюючі органи

*Компанії з
управління
експортом*

Фірми, які надають послуги вітчизняним компаніям у здійсненні зовнішньоекономічних угод і добре розбираються у всіх тонкощах експортних операцій. Вони підшукують іноземні фірми для розміщення в них виробництва продукту за кордоном і допомагають отримати ліцензію на таке виробництво.

*Асоціації
вантажо-
перевізників*

Торговельні союзи, що представляють вантажовідправників однотипного вантажу, що об'єднуються для ведення переговорів з транспортними агентствами з метою досягнення більш вигідних ставок на різні види перевезення вантажів.

*Експортні
пакувальники*

Пакувальник – будь-яке підприємство, що заповнює небезпечними вантажами тару, включаючи великогабаритну тару і контейнери середньої вантажопідйомності для масових вантажів, і, у разі потреби, готує упаковку для перевезення.

*Зовнішньо-
торговельні
компанії*

ЗТК є самостійним господарюючим органом, що володіє статусом юридичної особи та здійснює свою діяльність на основі господарського розрахунку. ЗТК відповідають за своїми зобов'язаннями тим майном, на яке, згідно з чинним законодавством, може бути звернено стягнення.

7.4.

Аутсорсинг, інсорсинг, провайдери та мережеві структури

Аутсорсинг - скорочення або відмова від власного бізнес-процесу, переважно неключового (не профільного) або неприбуткового для компанії і передача його спеціалізованим компаніям, що дає змогу сконцентруватися підприємству на його основній діяльності.

Аутсорсер (outsourcer) має свободу вибору способу виконання цієї функції або процесу, це не є стосунки постачальник – споживач, а стратегічне партнерство, в якому кожний з партнерів хоче досягти успіху, пристосовуючи свої процеси до обслуговування процесів партнера.



Інсорсинг - створення власних автономних структурних одиниць (компаній), що надають спеціалізовані послуги, як підрозділам підприємства, так і зовнішнім контрагентам. Зазвичай відбирають стандартні, загальні для кількох підрозділів оперативні процеси і доручають виконувати їх автономному центру спільного обслуговування

Застосовують для процесів, пов'язаних з:

- фінансами (обробка витрат, нарахування заробітної плати);
- трудовими ресурсами (ведення трудових записів працівників, тренінги);
- інформаційними системами (системна підтримка, навчання).

Інсорсинг відбувається по двох причинах:

1. інсорсинг з причини наявності тимчасової надлишкової потужності (це рішення базується на низьких граничних витратах при збільшенні завантаження драйвера процесу);
2. інсорсинг через наявність конкурентної переваги (наявність ефективного процесу, наявність унікального ресурсу, бази даних, технології).



Розвиток світового бізнесу призводить до зростання логістичних **провайдерів (посередників)**, які надають комплексні логістичні послуги.

Це організації (підприємства, фірми), що забезпечують логістичну підтримку виробничих підприємств з метою скорочення витрат останніх на утримання спеціалістів з логістики, скорочення фізичних активів (складські приміщення, автопарк) й за рахунок оптимізації руху товарних потоків.



1PL (FIRST PARTY LOGISTIC) — АВТОНОМНА ЛОГІСТИКА

- Найнижчий **рівень 1PL інтеграції** – **автономна логістика**, тобто виконання всіх логістичних операцій власними силами вантажовласником.
- Називають ще **логістичним інсорсингом** характеризується тим, що вантажовласник сам виконує всі логістичні операції.
- Дана технологія сформувалась ще в 70-80-х роках ХХ ст.

2PL (SECOND PARTY LOGISTIC) — ТРАДИЦІЙНА ЛОГІСТИКА

- Друга назва цієї технології «логістика другої сторони» або частковий аутсорсинг
- Компанія бере на себе частину логістичних функцій (планування, складування, формування логістичного ланцюга), проте вона залучає сторонню транспортну організацію (підрядника), оскільки немає власного транспорту.
- Залучена фірма має обмежений функціонал та регіон перевезень та використовує свій транспортний парк (матеріальні активи).

3PL (THIRD PARTY LOGISTIC) — КОМПЛЕКСНИЙ ЛОГІСТИЧНИЙ АУТСОРСИНГ

- 3PL-провайдер – це спеціалізована компанія, якій доручається аутсорсинг всіх або більшої частини логістичних операцій, тобто сам вантажоперевізник не займається зовнішньою логістикою. Такі провайдери здійснюють широкий спектр послуг та мають висококваліфікованих співробітників.
- 3PL-провайдер не бере участь у плануванні всього логістичного ланцюга підприємства та не займається господарською діяльністю клієнта.

- це зовнішня логістика, що дозволяє інтегрувати усі логістичні послуги у єдиний комплекс, який містить також такі додаткові послуги, як проміжне зберігання вантажу, так званий «crossdocking», проектування та розроблення інформаційних систем, використання послуг субпідрядників та інше.

3PL-провайдером називають посередника, який може надавати клієнтам комплексний логістичний сервіс. Такі компанії беруть під свій контроль декілька або всі логістичні функції. Для досягнення статусу 3PL-провайдера експедитор повинен надавати клієнту спектр послуг, який дозволить комплексно управляти окремим бізнес-процесом. Такі логістичні посередники працюють, як правило, на міжрегіональних ринках на основі довгострокових контрактів.

4PL (FOURTH PARTY LOGISTIC) — ІНТЕГРОВАНІЙ ЛОГІСТИЧНИЙ АУТСОРСИНГ

— зовнішня і внутрішня логістика. Компанія-провайдер, виконуючи функції 3PL-провайдера логістичних послуг, також виконує функції планування логістичних операцій, найм та координацію роботи субпідрядників других рівнів, усі пов'язані фінансові трансакції, ведення документації тощо. Цей рівень розвитку логістичного бізнесу є метою для усіх крупних логістичних компаній світу.

Сервіс, за якого вантажоперевізник залучає сторонню логістику компанію, та дає їй право надавати послуги не лише з комплексної транспортної логістики, але й з планування та проектування ланцюгів постачання, а також передає їй завдання щодо управління логістичними бізнес-процесами на підприємстві.

Це зовнішня і внутрішня логістика. 4PL-провайдер є менеджером ланцюга поставок, який інтегрує і координує логістичні ресурси, потужності і технології своєї організації і інших логістичних підрядників з метою надання клієнту комплексного SupplyChain рішення.

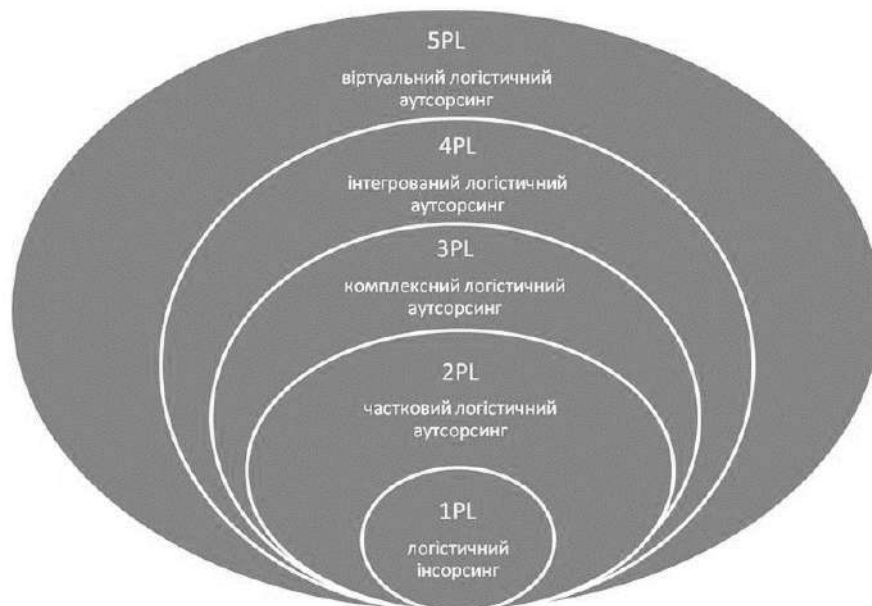
4PL-провайдери – це логістичні інтегратори повного циклу. Їхньою головною відмінністю від 3PL-провайдерів є застосування системного підходу до управління всіма логістичними бізнес-процесами замовника, координація дій замовника, а також його ключових контрагентів у ланцюгу поставок, забезпечення їхньої ефективної взаємодії та обміну даними в реальному часі на основі сучасних інформаційних технологій. Такі логістичні посередники працюють на світовому ринку на принципах стратегічного партнерства.

5PL (FIFTH PARTY LOGISTIC) — «ВІРТУАЛЬНА» ЛОГІСТИКА

- це Інтернет-логістика.

PL-провайдер надає весь комплекс послуг за рахунок використання глобального інформаційно-технологічного простору. Це «віртуальний» логістичний партнер, у якого, з одного боку, є вся інформація про логістичні можливості учасників ринку, а з іншого – високотехнологічний ІТ-продукт, що дозволяє будувати найоптимальніші логістичні ланцюги.

Власних матеріальних, фінансових, трудових та інших ресурсів, що використовуються безпосередньо в організації перевезень, у такого оператора може і не бути.

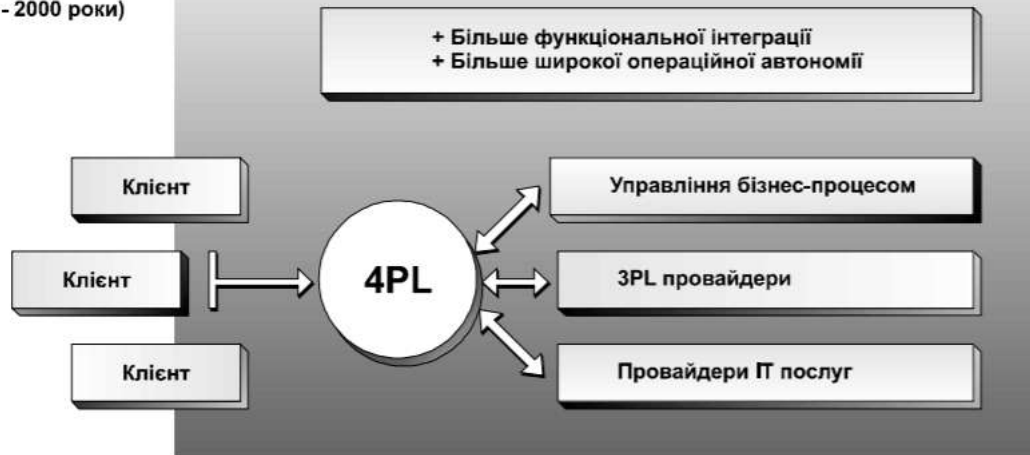


**Основні характеристики логістичної компанії
на різних етапах розвитку ринку**

| | 2PL-провайдер | 3PL-провайдер | 4PL-провайдер |
|---------------------------------------|--|--|---|
| Послуги | Єдина функція | Багатофункціональність | Інтегрована багатофункціональність. Комплексність послуг. |
| Відносини в ланцюгу постачання | Разові угоди (контракт на рік) | Довготривалі відносини (контракт на 3–5 р.) | Стратегічне партнерство та мега контракти |
| Доступ до ринків збуту | Місцевий, регіональний | Міжрегіональний | Глобальний. Доставка «від дверей до дверей» |
| Конкурентоздатність | Розрізнена | Кооперація. Формування союзів, об'єднань | Невелика кількість великих альянсів, спеціалізовані провайдери |
| Компетентність компанії | Багато активів. Виконання окремих операцій | Зміщення від володіння активами до володіння інформацією | Акцент на управління інформацією/знаннями, інтегровані ІТ рішення |
| Цінність для клієнта | Часткове зниження витрат за рахунок поставок бізнес-процесів (BPR) | Зниження витрат при розширенні географії та можливостей за рахунок BPR | Оптимізація витрат та всіх бізнес – процесів за стандартом ISO 9000 |

Еволюція логістичного підходу до XXI століття

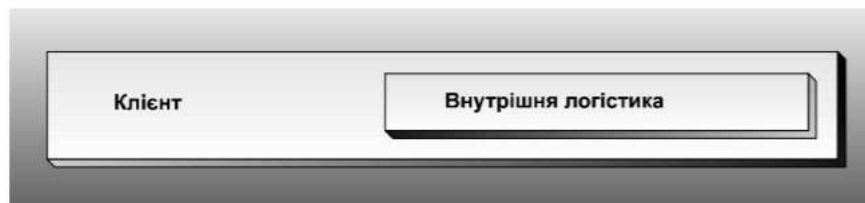
Аутсорсінг 4PL (1990 - 2000 роки)



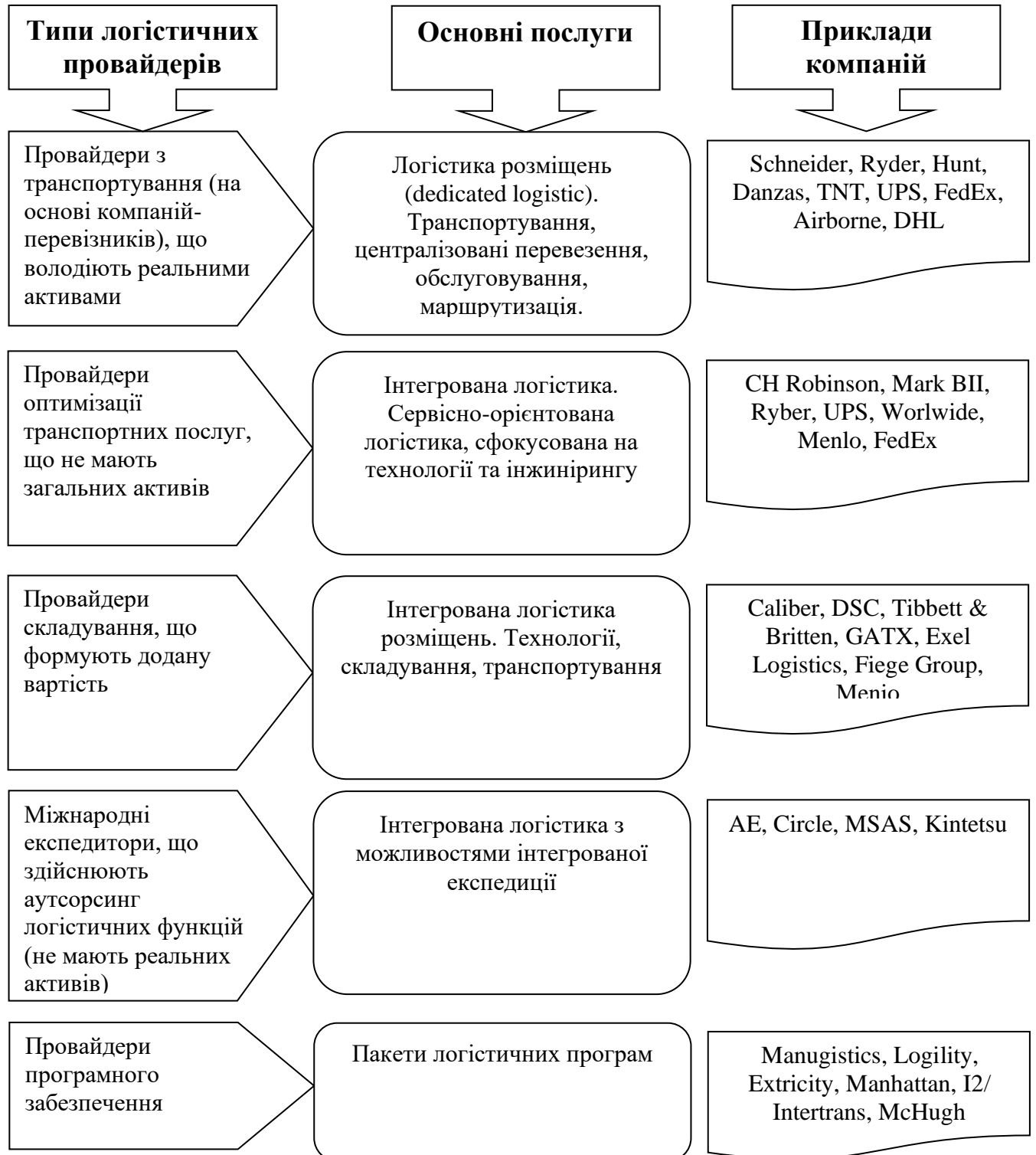
Аутсорсінг 3PL (1980 - 1990 роки)



Інсорсінг (1970 - 1980 роки)



Типи логістичних провайдерів за сферами діяльності



SCM (Supply Chain Management) Управління ланцюгом поставок

планування, створення та контроль за потоками інформації й матеріалів у ланцюгу постачання з метою задоволення потреб клієнтів з максимальною ефективністю.

Замість простої доставки вантажів під замовлення логістичним компаніям необхідно прагнути стати партнером замовника, який відповідальний за усі логістичні операції від доставки сировини для виробництва до доставки готової продукції дилеру або кінцевому споживачу. Сьогодні більшість українських компаній не готові до подібного співробітництва тільки тому, що якісна пропозиція у цій сфері відсутня. Кожен можливий клієнт змушений ставати професіоналом в логістиці, інвестувати в непрофільну логістичну складову, здійснювати управління цим процесом.






Ланцюжок поставок (ланцюг поставок) - це деяка кількість незалежних компаній, які залучені в пошук матеріалів, в Ланцюжок поставок (ланцюг поставок) - це деяка кількість незалежних компаній, які залучені в пошук матеріалів, виробництво продукції і її фізичний розподіл для кінцевих клієнтів.

Управління ланцюжками поставок - систематична, стратегічна координація традиційних бізнес-функцій всередині певної компанії і в ланцюжку поставок для поліпшення довгострокових показників як кожної окремої компанії, так і в ланцюжку поставок в цілому.

Система управління ланцюгами поставок (SCM-система) - прикладне програмне забезпечення, призначене для автоматизації та управління всіма етапами постачання підприємства і для контролю за весь рух товарів: закупівля сировини і матеріалів, виробництво, розповсюдження продукції.

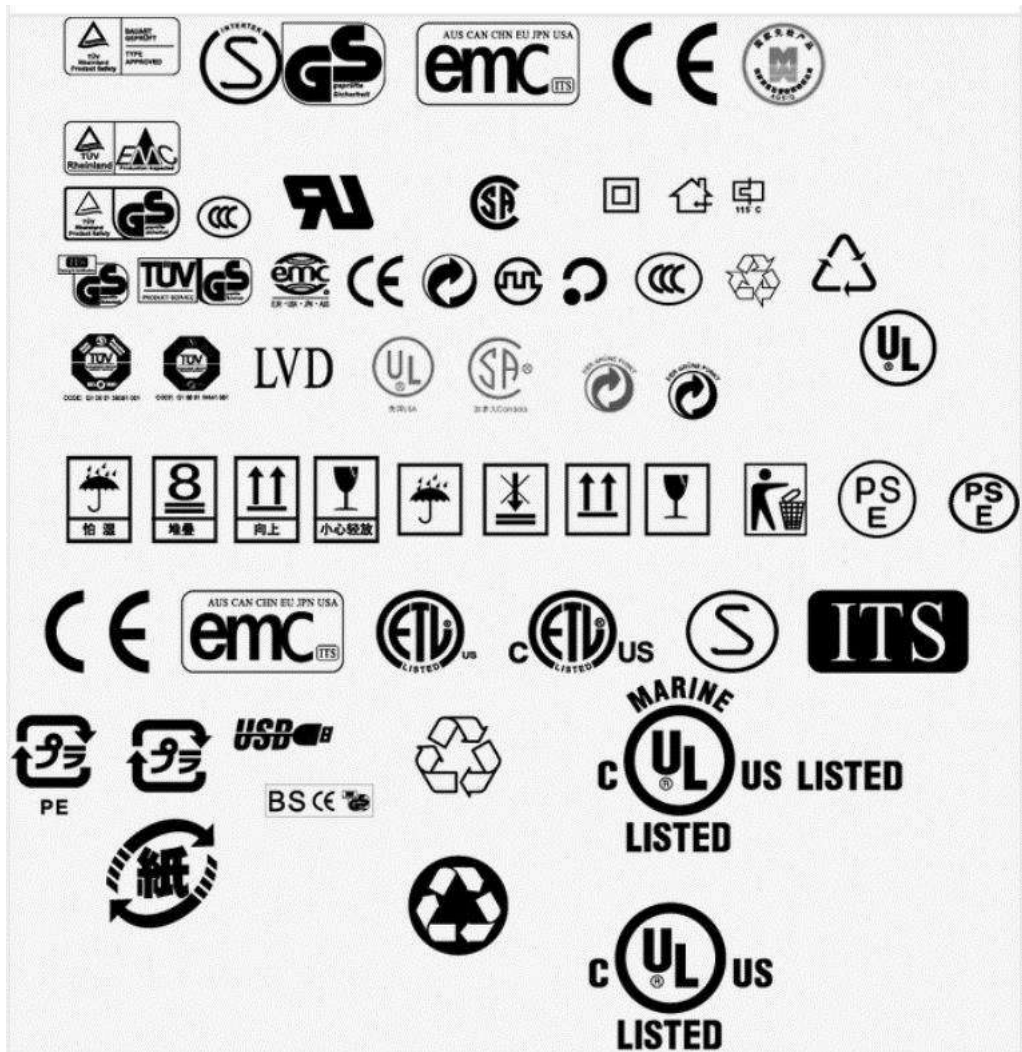
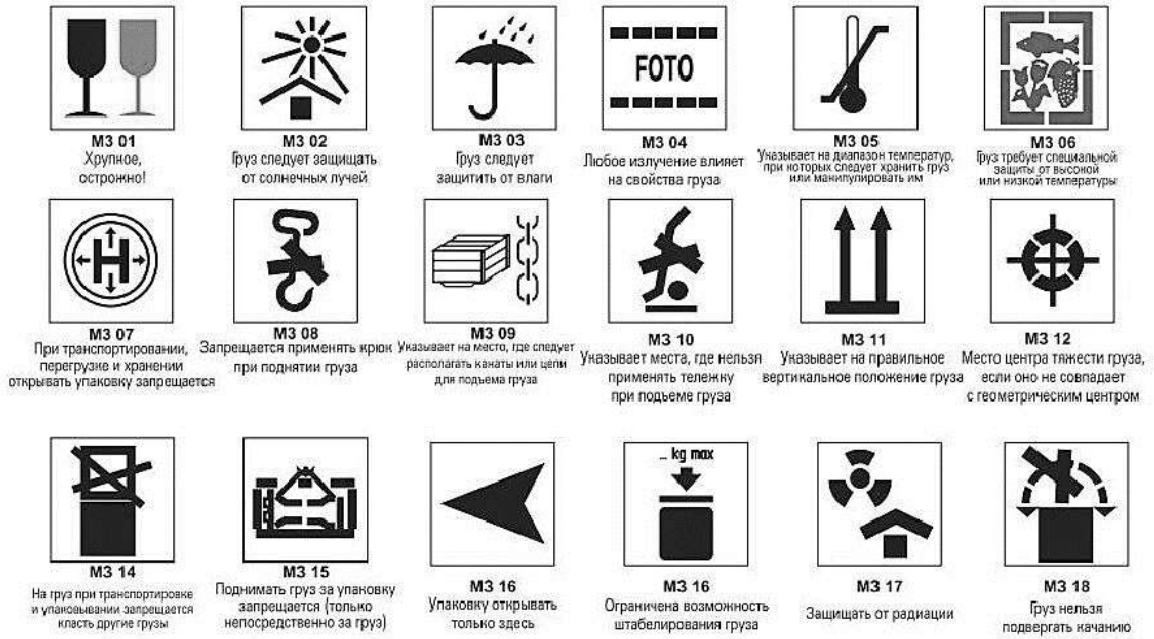
Деякі попереджувальні знаки

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
|  |  |  |  |  |
| Хрупке . Обережно | Берегти від сонячних променів | Берегти від вологи | Берегти від випромінювання | Обмеження температури |

| | | | | |
|---|---|---|--|---|
|  |  |  |  |  |
| Вантаж, що швидко псується | Герметична упаковка | Гаками не брати | Місце упаковки | Тут підіймати забороняє ться |

| | | | | |
|---|---|---|--|---|
|  |  |  |  |  |
| Верх | Центр ваги | Тропічна упаковка | Штабелювати забороняється | Підіймати безпосередньо за вантаж |

| | | | | |
|---|---|---|--|---|
|  |  |  |  |  |
| Відкривати тут | Захищати від радіоактивних джерел | Не котити | Штабелювання обмежено | Зажимати тут |



Контрольні запитання

1. Які можуть виникати ситуації, коли постачальник сервісу й покупець зустрічаються «віч-на-віч»?
2. Поясніть схему побудови очікувань покупця сервісу?
3. Як оцінюється ступінь задоволення покупця в певному параметрі якості сервісу?
4. Дайте характеристику параметрам виміру якості сервісу «відчутність, надійність, відповідальність, закінченість».
5. Дайте характеристику параметрам виміру якості сервісу «доступність, безпека, увічливість, комунікабельність, взаєморозуміння з покупцем».
6. Як визначається рівень сервісу?
7. Якими способами визначається оптимальний рівень сервісу?
8. Як впливає збільшення рівня сервісу на витрати й доходи?

ТЕМА 8. ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

8.1. Правове регулювання міжнародних перевезень різними видами транспорту

8.2. Правила застосування Інкотермс

Контрольні запитання

8.1.

Правове регулювання міжнародних перевезень різними видами транспорту

Правове регулювання міжнародних перевезень здійснюється в основному **нормами міжнародних договорів** як багатосторонніх, так і значної кількості двосторонніх та нормами національного законодавства. Іноді використовують **міжнародні звичаї**.

Міжнародні акти транспортної політики

Міжнародні акти загального характеру, в яких передбачено загальні напрямки щодо співробітництва в галузі транспортної політики, закріплено статус міжнародних транспортних організацій, врегульовано правила руху.

Міжнародні акти, які безпосередньо спрямовані на гармонізацію національного законодавства у галузі міжнародних перевезень пасажирів, їхнього багажу та вантажів з допомогою різних видів транспорту

Правове регулювання відносин, які виникають із здійснення міжнародних перевезень, має специфіку:

По-перше, їх найважливіші умови визначено у міжнародних угодах - транспортних конвенціях, що є основним джерелом регулювання у цій сфері відносин.

По-друге, норми конвенцій про міжнародні перевезення є імперативними.

По-третє, специфіка регулювання міжнародних перевезень може виявлятися у відображенні норм міжнародних договорів у національному законодавстві без попередньої ратифікації, підписання або ж приєднання до них.

По-четверте, здійснення змішаних перевезень, транзит і контейнерні перевезення регулюються спеціальними нормами міжнародних чи національних актів

Міжнародна правова база регулювання транспортно-експедиторської діяльності

документи

Типові правила FIATA (міжнародна федерація експедиторських асоціацій), прийняті в 1996 році на міжнародному конгресі FIATA в Каракасі (Венесуела)

документи

Конвенція ООН про змішані перевезення вантажів («Convention of International Multimodal Transport of Goods»), прийнята в 1980р. в Женеві (Швейцарія)

основні терміни

Сертифікат експедитора про отримання вантажу (FIATA Forwarders Certificate of Receipt) – FIATA FCR.
Сертифікат експедитора про транспортування вантажу (FIATA Forwarders Certificate of Transport) – FIATA FCT.
Складське свідоцтво FIATA Warehouse Receipt) – FWR.
Мультимодальний транспортний коносамент (FIATA Multimodal Transport Bill of Lading) – FBL.
Необоротна мультимодальна транспортна накладна (FIATA Multimodal Transport Waybill) – FWB.
Розписка експедитора (Forwarders Certificate of Receipt - FIATA FCR)

форми

Форма експедиторських інструкцій (FIATA Forwarding Instructions) – FFI.
Декларація вантажовідправника про транспортування небезпечних вантажів (Shippers Declaration for the Transport of Dangerous Goods) – FIATA SDT.
Інтермодальний ваговий сертифікат вантажовідправника (Shippers Intermodal Weight Certification) – FIATASIC.

Міжнародні змішані перевезення
Оператор змішаного перевезення
Договір змішаного перевезення
Документ змішаного перевезення

**Міжнародне
регулювання
автомобільних
перевезень**



Комітет із внутрішнього транспорту (КВТ) Європейської економічної комісії (ЄЕК) ООН.

Міжнародний союз автомобільного транспорту (МСАТ).

конвенції

- Конвенція про оподаткування дорожніх транспортних засобів, що використовуються для міжнародних перевезень вантажів;
- Конвенція про договір дорожнього перевезення вантажів;
- Європейська угода про міжн. перевезення небезпечних вантажів;
- Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення пасажирів і багажу;
- Європейська угода про міжнародні автомагістралі;
- Митна конвенція про міжнародне перевезення вантажів з застосуванням книжки Міжнародного дорожнього перевезення (МДП), Конвенція TIR

Міжнародне регулювання морських перевезень



конвенції

- Міжнародна конвенція з морського права
- Брюссельська конвенція щодо уніфікації деяких правил про коносамент (Гаазькі правила)
- Конвенція ООН про морське перевезення вантажів
- Конвенція про полегшення міжнародного морського судноплавства
- Афінська конвенція про перевезення морем пасажирів та їхнього багажу

**Міжнародне
регулювання
перевезень
залізничним
транспортом**



*Міжнародний союз залізничних шляхів
Міжурядова організація міжнародних залізничних перевезень (ОТІФ)
Європейська конференція міністрів транспорту (ЄКМТ)
Комітет з внутрішнього транспорту Європейської економічної комісії
ООН (КВТ ЄЕК ООН)*

конвенції

- Єдина конвенція про перевезення вантажів залізницею (СОТІФ)
- Угода про міжнародне вантажне сполучення
- Конвенція про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ)
- Угода про міжнародне залізничне вантажне сповіщення (УМВС)
- Угода між залізничними адміністраціями держав учасниць СНД, Латвійської Республіки, Литовської Республіки, Естонської Республіки про особливості застосування окремих норм Угоди про міжнародне залізничне вантажне сповіщення
- Угода про міжнародне пасажирське сповіщення (УМПС)
- Угода між залізничними адміністраціями держав учасниць СНД, Латвійської Республіки, Литовської Республіки, Естонської Республіки про особливості застосування окремих норм Угоди про міжнародне пасажирське сповіщення

**Міжнародне
регулювання
повітряних
перевезень**



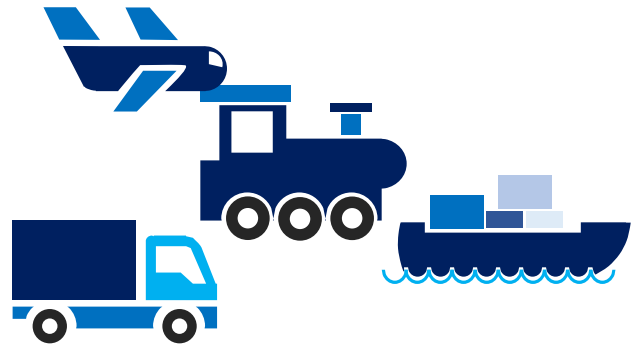
Міжнародна асоціація повітряного транспорту (IATA)

Міжнародна організація цивільної авіації

конвенції

- Варшавська конвенція для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень
- Конвенція, додаткова до Варшавської конвенції для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, що здійснюються особами, які не є перевізниками за договором
- Конвенція для Уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень
- Конвенція про міжнародну цивільну авіацію
- Угода про транзит при міжнародних повітряних сполученнях
- Паризька конвенція про повітряну навігацію

**Міжнародне
регулювання
змішаних
перевезень**



конвенції

- Конвенція ООН про міжнародні змішані перевезення вантажів
- Угода про міжнародне пряме змішане залізнично-водне вантажне сполучення
- Європейська угода про найважливіші лінії міжнародних комбінованих перевезень та відповідні об'єкти

Правила застосування Інкотермс

Правила Incoterms® (Інкотермс) – це скорочені за першими буквами торгові терміни, що відображають підприємницьку практику в угодах міжнародної купівлі-продажу товарів; визначають в основному обов'язки, вартість та ризики, що виникають при доставці від продавця покупцеві.

Умови постачання

- місце, в яке мають постачатися матеріальні цінності;
- термін постачання;
- спосіб поставки;
- розподіл ризику;
- страхування ризику.

Об'єкти переговорів щодо міжнародних поставок

- Фізичні предмети (*логістичний канал*)
- Плата за товари, оплата перевезення вантажу та страхування товарів по дорозі (*канал фінансування*)
- Законне право розпоряджатися товарами (*канал документообороту*)
- Відповідальність за утримання товару чи нагляд за ним в дорозі (*логістичний канал*)

Контролюється через складання календарного графіка доставки товару, визначення географічного місця розташування пункту призначення, а також інших умов, пов'язаних зі строками та місцем поставки.

Ідея, яка вперше була розроблена Міжнародною торговельною палатою (далі МТП) в 1921 році і втілена в життя з виходом правил Інкотермс у 1936 році, поклала початок тривалій і насиченій подіям історії правил Інкотермс.

Комітет з торговельних термінів за підтримки національних комітетів МТП в 1923 році розробив перші шість правил: FOB, FAS, FOT, FOR, CIF та C&F, які стали попередниками майбутніх правил Інкотермс. У часи, коли виробництво і торгівля регулювалися виключно національними законодавствами різних країн, МТП створила і впровадила стандартні торговельні правила Інкотермс, які стали важливим кроком до єдиного їх застосування в різних торгових і правових системах світу.

З 1936 року правила Інкотермс періодично переглядалися для того, щоб відповідати змінам, які відбуваються у світовій торгівлі і відображати сучасну практику здійснення компаніями угод купівлі-продажу.

Поправки і доповнення до правил Інкотермс були пізніше зроблені в 1953, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000 роках. 16 вересня 2010 року МТП оголосила про випуск нової редакції правил із використання національних і міжнародних торгових термінів.

Отже, правила Інкотермс 2010 відображають сучасні тенденції і зміни у сфері міжнародної та внутрішньої торгівлі за попередні 10 років. Це і безпека перевезення вантажів, і внесення змін до національного законодавства різних країн щодо умов поставок, і застосування електронних документів тощо.

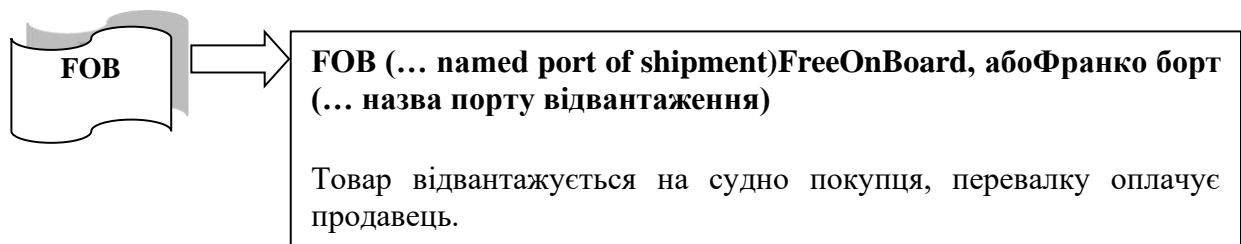
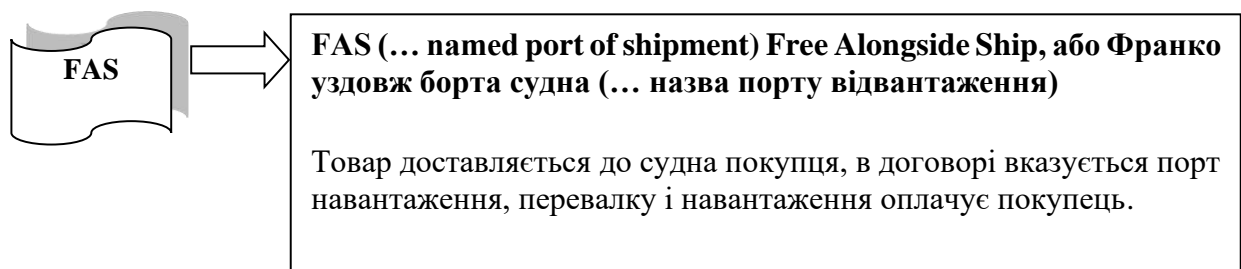
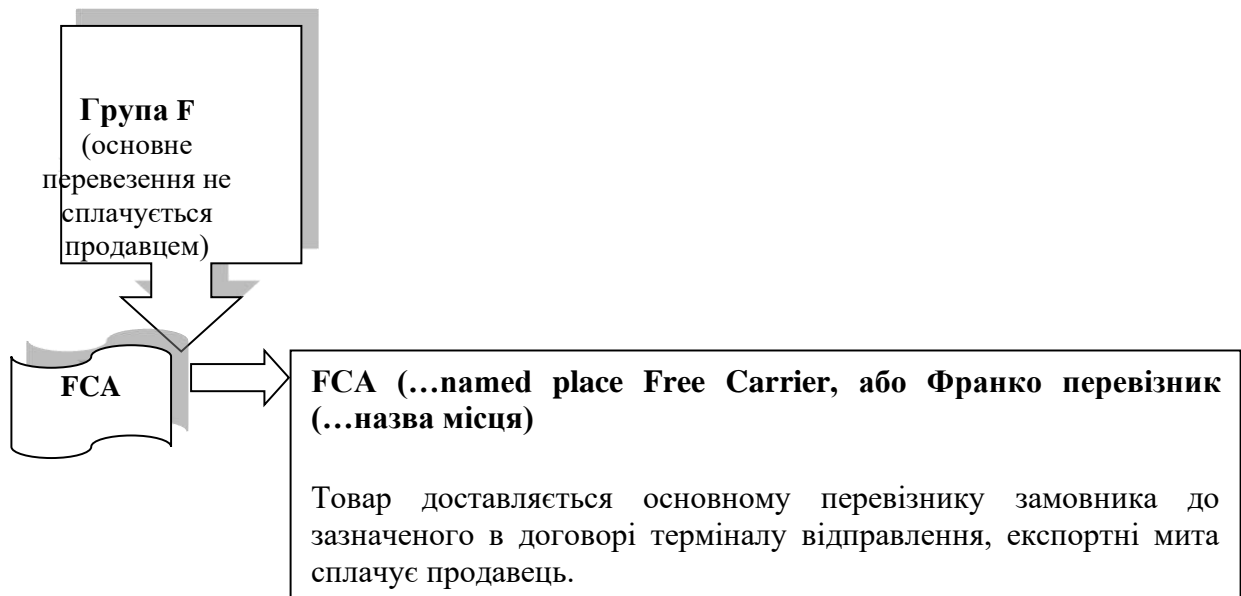
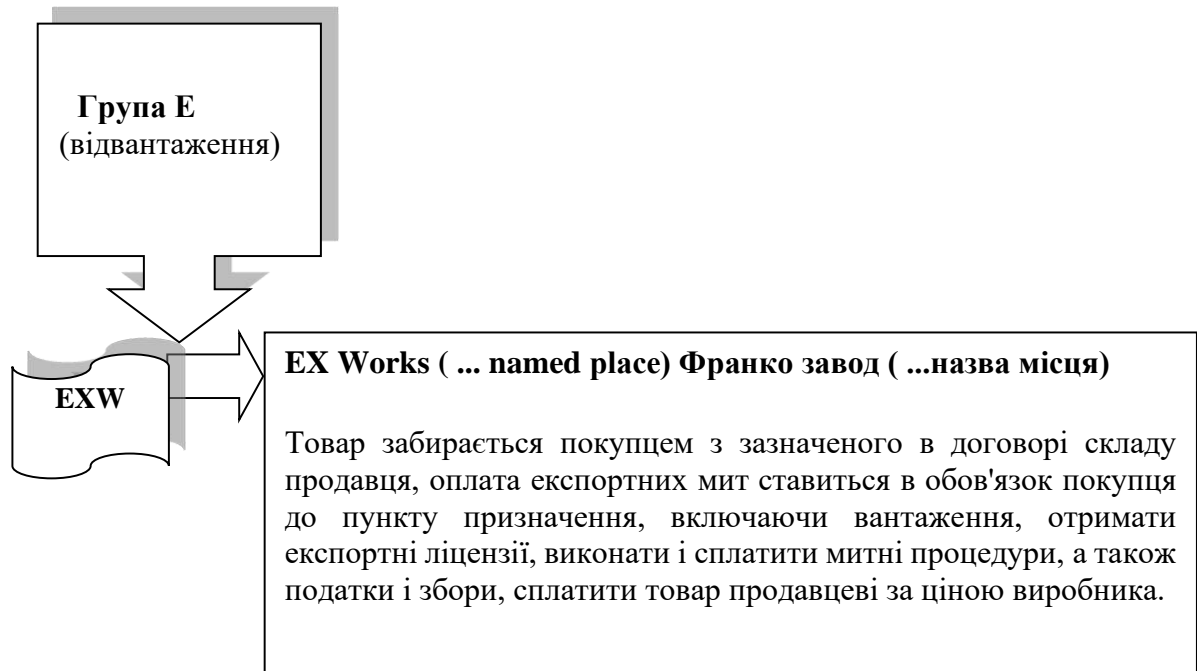
Групи Інкотермс 2010

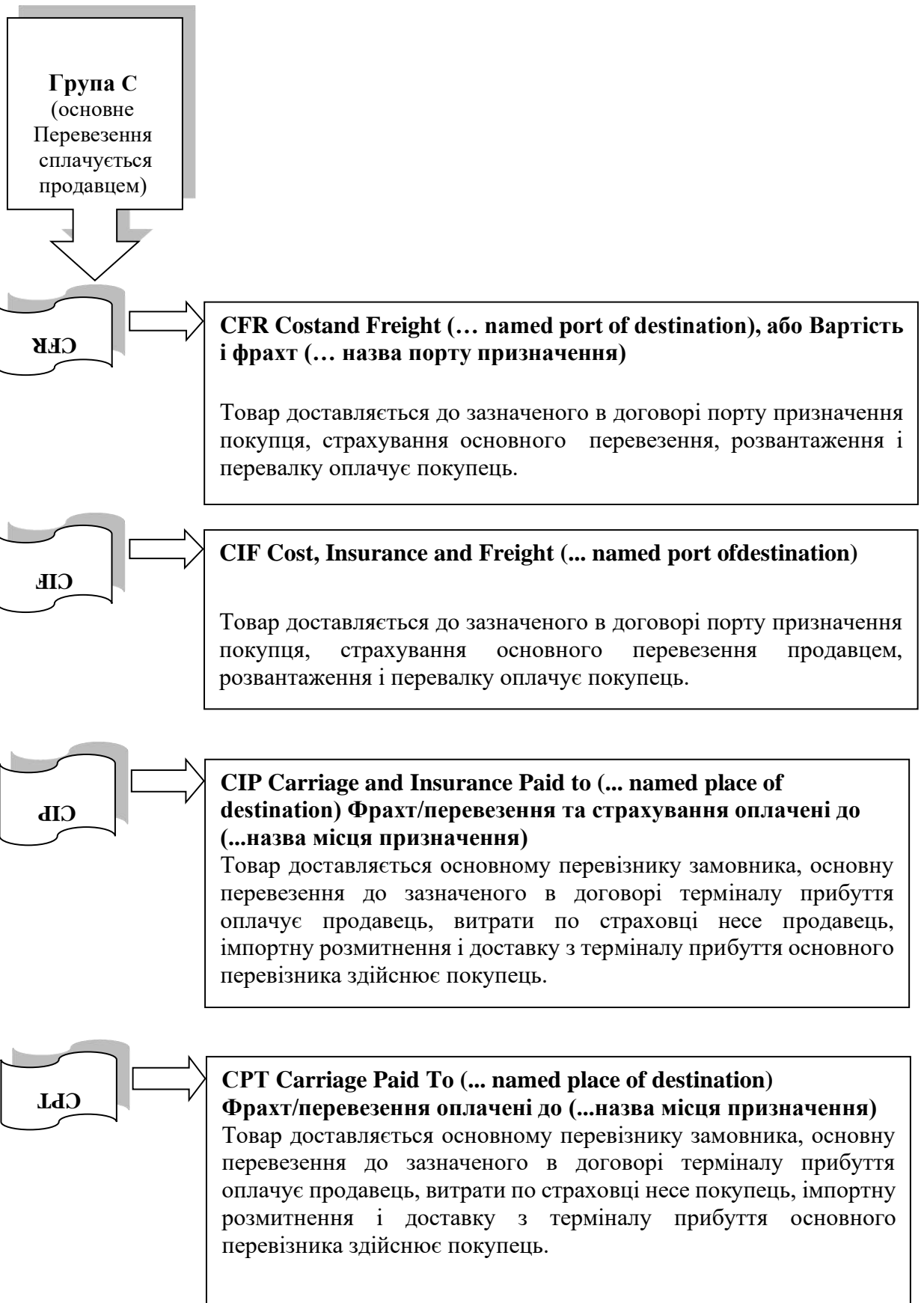
ПРАВИЛА ДЛЯ БУДЬ-ЯКОГО ВИДУ ЧИ ВИДІВ ТРАНСПОРТУ

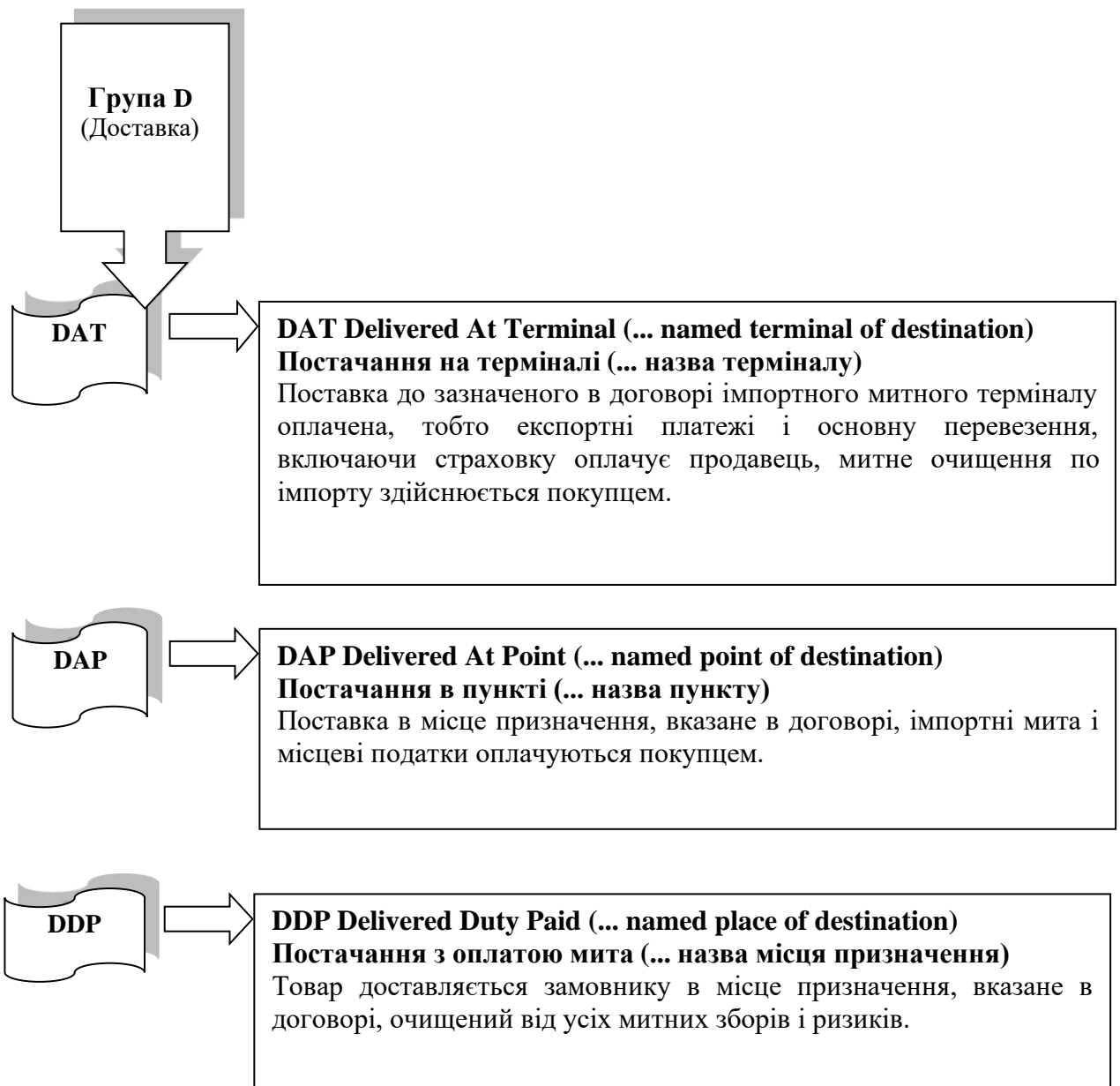
| | |
|------------|---------------------------------------|
| EXW | <i>Ex Works</i> |
| FCA | <i>Free Carrier</i> |
| CPT | <i>Carriage Paid to</i> |
| CIP | <i>Carriage and Insurance Paid to</i> |
| T | <i>Delivered at Terminal</i> |
| DAP | <i>Delivered at Place</i> |

ПРАВИЛА ДЛЯ МОРСЬКОГО ТА ВНУТРІШНЬОГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ

| | |
|------------|-----------------------------------|
| FAS | <i>Free Alongside Ship</i> |
| FOB | <i>Free on Board</i> |
| CFR | <i>Cost and Freight</i> |
| CIF | <i>Cost Insurance and Freight</i> |







Правила для будь-якого виду або видів транспорту

| | |
|---|--|
| EXW Ex Works Франко завод | |
| <p>Термін «Франко завод» означає, що продавець виконує своє зобов'язання по постачанню, коли він передає товар у розпорядження покупця на своєму підприємстві (заводі, фабриці, складі і т.п.). Зокрема, він не відповідає за навантаження товару на транспортний засіб, наданий покупцем, а також за митне очищення товару для ввезення, якщо не обумовлено інше, покупець несе всі витрати і ризики у зв'язку з перевезенням товару від підприємства продавця до місця призначення. Таким чином, цей термін покладає на продавця мінімальні обов'язки. Він не застосовується, якщо покупець не в змозі здійснити сам або забезпечити виконання експортних формальностей. У цьому випадку повинен використовуватися термін FCA.</p> | |
| FCA Free Carrier Франко перевізник | |
| <p>Термін «Франко перевізник» означає, що продавець вважається тим, хто виконав своє зобов'язання по поставці товару, який пройшов митне очищення для ввезення, з моменту передачі його в розпорядження перевізника в обумовленому пункті. При відсутності вказівки покупця про такий у пункт, продавець має право визначити такий пункт сам серед низки подібних пунктів, де перевізник приймає товар у своє розпорядження. У тих випадках, коли згідно комерційній практиці для укладання договору перевезення необхідно сприяння продавця (при перевезенні товару повітряним або залізничним транспортом), він може діяти в таких випадках за рахунок і на ризик покупця.</p> <p>Цей термін може бути використаний при здійсненні перевезення будь-яким видом транспорту, включаючи змішані перевезення. Перевізник означає особу, яка на підставі договору перевезення зобов'язується здійснити або забезпечити перевезення товару залізницею, автомобільним, повітряним, морським або внутрішнім водним транспортом або в змішаному перевезенні. Якщо покупець уповноважує продавця поставити товар особі, яка не є перевізником, наприклад, експедитору, продавець вважається тим, хто виконав свій обов'язок щодо поставки товару з моменту передачі його на зберігання даній особі.</p> <p>Транспортний термінал означає залізничну станцію, причал, контейнерний термінал або подвір'я, пункт щодо прийняття різних видів вантажів, тобто будь-яких контейнерів та/або піддонів, незалежно від застосування ISO, трейлерів, причепів, обладнання типу ро-ро, igloos, що застосовуються будь-якими засобами транспорту.</p> | |
| CPT Carriage Paid to Перевезення сплачено до | |
| <p>«Перевезення сплачено до» означає, що продавець оплачує фрахт за перевезення товару до вказаного місця призначення. Ризик загибелі або пошкодження товару, а також будь-якого збільшення витрат, що виникає після передачі товару перевізнику, переходить з продавця на покупця, коли товар передано в розпорядження перевізника. Перевізник визначає особу, яка відповідно до договору перевезення зобов'язується здійснити перевезення або організувати перевезення морським або повітряним шляхом, залізничним або автомобільним транспортом, по внутрішніх водних лініях або змішане перевезення. При здійсненні перевезення декількома перевізниками в погодженому напрямку, ризик загибелі або пошкодження переходить, коли товар передано в розпорядження першого перевізника. Відповідно до терміну CPT, в обов'язки продавця входить здійснення необхідного для вивозу митного очищення товару. Даний термін може застосовуватися для всіх видів перевезення, включаючи змішані перевезення.</p> | |

| | |
|---|--|
| CIP Carriage and Insurance Paidto Перевезення і страхування оплачені до | |
| <p>«Провезення та страхування оплачені до» означає, що продавець несе ті ж обов'язки, що і відповідно до терміна СРТ, але з тим доповненням, що продавець повинен забезпечити транспортне страхування від ризиків загибелі або пошкодження товару під час перевезення. Продавець укладає договір страхування й оплачує страхову премію. Покупець повинен прийняти до відома, що згідно з терміном СІР від продавця потрібно лише забезпечення страхування на мінімальних умовах.</p> <p>Згідно з даними умовами, продавець зобов'язаний забезпечити митне очищення товару для експорту. Цей термін може використовуватися при перевезенні товару будь-яким видом транспорту, включаючи змішані перевезення.</p> | |
| DAT Delivered at Terminal Постачання на терміналі | |
| <p>Термін DAT (поставка до терміналу) замінює собою термін DEQ: товар надається в розпорядження покупця нерозвантаженим з прибулого транспортного засобу. DAT на відміну від DEQ застосовно для мультимодальних перевезень. За оцінками експертів з логістики постачання до терміналу DAT відповідає найбільше практиці логістики в порту.</p> | |
| DAP Delivered at Place Поставка в місці призначення | |
| <p>Термін DAP (поставка в місці призначення) є загальним становищем, при якому важливо точно вказати місце призначення. Термін DAP замінює собою три терміни: DAF, DES, DDU, і передбачає, що товар надається покупцеві вже готовим для розвантаження (в наших умовах для перевантаження під митним контролем, або ж для розмитнення).</p> | |
| DDP Delivered Duty Paid Постачання з оплатою мита | |
| <p>«Поставка з оплатою мита», означає, що продавець вважається тим, хто виконав свої обов'язки з моменту надання товару в узгодженому пункті в країні ввезення. Продавець несе всі ризики і витрати, пов'язані з ввезенням товару, включаючи оплату податків, мита та інших зборів, які справляються при ввезенні товарів. У той час як термін «З заводу» покладає на продавця мінімальні обов'язки, термін «Поставка з оплатою мита» припускає максимальні обов'язки продавця. Даний термін не може використовуватися, якщо продавець прямо чи побічно не може забезпечити одержання імпортової ліцензії.</p> <p>Якщо між сторонами погоджено, що на покупця покладаються обов'язки по митному очищенню товару, що ввозиться та оплату відповідних мит, слід застосувати термін DDU. Якщо між сторонами погоджено, що оплата деяких стягнутих у зв'язку з ввезенням витрат (наприклад, податку на додану вартість, VAT), покладається на продавця, то це повинно бути прямо вказано шляхом додавання відповідних слів: «Поставка з оплатою мита, без оплати VAT, (Узгоджений пункт призначення)».</p> <p>Даний термін може застосовуватися незалежно від способу перевезення товару.</p> | |

Правила для морського і внутрішнього водного транспорту

| | |
|---|--|
| FAS Free Along side Ship Вільно вздовж борту судна | |
| <p>«Вільно вздовж борту судна» означає, що продавець вважається тим, хто виконав своє зобов'язання з поставки, коли товар розміщений уздовж борта судна на причалі або на ліхтерах в узгодженому пункті відвантаження. Це означає, що з цього моменту покупець має нести усі витрати і ризики загибелі або пошкодження товару. За умовами ФАС (FAS) на покупця покладається обов'язок по очищенню товару від мит для його вивезення. Цей термін не слід застосовувати, коли покупець прямо чи побічно не в змозі забезпечити виконання митних формальностей.</p> | |
| FOB Free on Board Вільно на борту | |
| <p>«Вільно на борту» означає, що продавець вважається тим, хто виконав своє зобов'язання по поставці з моменту переходу товару через поручні судна в порту відвантаження. Це означає, що з цього моменту покупець має нести усі витрати і ризики загибелі або пошкодження товару. За умовами FOB на покупця покладаються обов'язки з очищення товару від мит для його експорту.</p> <p>Даний термін може застосовуватися лише при перевезенні товару морським або внутрішнім водним транспортом. У випадках, коли момент переходу товару через поручні судна не має практичного значення, наприклад, при перевезеннях на умовах ролл-он або ролл-офф або при перевезеннях в контейнерах, більш доцільне застосування терміна FAS.</p> | |
| CFR Cost and Freight Вартість і фрахт | |
| <p>«Вартість і фрахт» означає, що продавець зобов'язаний сплатити витрати і фрахт, необхідні для доставки товару в зазначений порт призначення, однак ризик втрати або ушкодження товару, а також ризик будь-якого збільшення витрат, що виникають після переходу товаром борту судна, переходить з продавця на покупця в момент переходу товару через поручні судна в порту відвантаження. За умовами CFR на продавця покладаються обов'язки з очищення товару від мит для його вивезення.</p> <p>Даний термін може застосовуватися лише при перевезенні товару морським або внутрішнім водним транспортом. У випадках, коли момент переходу товару через поручні судна не має практичного значення, наприклад, при перевезеннях на умовах ролл-он або ролл-офф, або при перевезеннях в контейнерах, більш доцільне застосування терміна CPT</p> | |
| CIF Cost Insurance and Freight Вартість, страхування і фрахт | |
| <p>«Вартість, страхування, фрахт» означає, що продавець несе ті ж обов'язки, що за умовами CFR, проте він повинен забезпечити морське страхування від ризику загибелі або пошкодження товару під час перевезення, продавець укладає договір страхування і виплачує страховику страхову премію. Покупець повинен прийняти до відома, що згідно з умовами CIF від продавця потрібно лише забезпечення страхування на мінімальних умовах. Даний термін може застосовуватися лише при перевезенні товару морським або внутрішнім водним транспортом. У випадках, коли момент переходу товару через поручні судна не має практичного значення, наприклад, при перевезеннях на умовах ролл-он або ролл-офф, або при перевезеннях в контейнерах, більш доцільне застосування терміна CIP.</p> | |

Контрольні запитання.

1. Практика застосування коносаменту FIATA.
2. Міжнародні транспортні коридори.
3. Роль експедитора в ланцюгу постачань.
4. Міжнародні транспортні посередники.
5. Роль новітніх інформаційних технологій у розвитку логістичної діяльності підприємства.
6. Ринок контейнерних перевезень – злиття та поглинання.
7. Організація митного оформлення товарів.
8. Критерії вибору виду транспортування та перевізника у сфері зовнішньої торгівлі.
9. Транспортні витрати та тарифи (для кожного виду транспорту)
10. Що таке базисні умови поставки?
11. Скільки редакцій має Інкотермс? Дайте характеристику кожній з них.
12. Які суттєві зміни сталися в редакції Інкотермс-2010?

Тестові завдання.

1. Транспортна логістика вирішує комплекс завдань, пов'язаних з організацією переміщення вантажів транспортом:

- а) загального користування; б) незагального користування;
в) внутрішньовиробничим; г) всі відповіді правильні.

2. Продукцією на транспорті є:

- а) переміщення вантажів; б) маса вантажу;
в) обсяг вантажу; г) склад вантажу.

3. До особливостей транспортної продукції не належить:

- а) чітко виражена речова форма; б) неможливість зберігання і нагромадження;
в) прив'язаність до певного місця;
г) втілення в додаткових витратах, пов'язаних із процесом переміщення.

4. Найвищою здатністю доставляти вантаж у задану точку території «від дверей до дверей» володіє транспорт:

- а) автомобільний; б) залізничний; в) повітряний; г) трубопровідний; д) водний.

5. Забезпечує найнижчу вартість перевезення транспорт:

- а) автомобільний; б) залізничний; в) повітряний; г) трубопровідний; д) водний.

6. Забезпечує найбільшу швидкість доставки:

- а) автомобільний; б) залізничний; в) повітряний; г) трубопровідний; д) водний.

7. До переваг залізничного транспорту не належать:

- а) висока провізна і пропускна здатність; б) висока регулярність перевезень;
в) висока швидкість доставки на великі відстані;
г) висока доступність до кінцевих споживачів

8. До недоліків морського транспорту не належать:

- а) низька швидкість доставки; б) жорсткі вимоги до упакування;
в) висока собівартість перевезень на далекі відстані; г) мала частота відправлень.

9. Не є перевагою автомобільного транспорту:

- а) маневреність і гнучкість; б) висока швидкість доставки вантажу;
в) висока доступність; г) висока продуктивність.

10. Автомобільний транспорт найбільш ефективний на відстанях:

- а) до 300 км; б) від 300 до 400 км; в) від 400 до 500 км; г) понад 500 км.

11. Недоліком повітряного транспорту є:

- а) невисока швидкість доставки; б) висока собівартість перевезень;
в) низьке збереження вантажів; г) низька надійність доставки.

12. Сфера застосування трубопровідного транспорту:

- а) обмежена відстанню; б) обмежена видами транспортованих вантажів;
в) обмежена погодними умовами; г) не обмежена.

13. Як класифікують вантажні автомобілі, які застосовуються в логістичних системах?

- а) за типом кузова та габаритними розмірами;
б) за вантажопідйомністю та типом кузова;
в) за конструкцією кузова, вантажопідйомністю;
г) за вантажопідйомністю та відстанню перевезень вантажів.

14. Як класифікують автомобільні контейнери, які застосовуються в логістичних системах?

- а) за конструкцією, габаритними розмірами, за матеріалом виготовлення та кількістю обертів;
б) за санітарно-гігієнічним станом, вантажопідйомністю, матеріалом виготовлення, вартістю;
в) за засобами використання, конструкцією, вартістю та габаритними розмірами;
г) за вантажопідйомністю, конструкцією, за засобами використання та матеріалом виготовлення.

15. Як слід розподіляти автомобільні контейнери за вантажопідйомністю, які застосовуються в логістичних системах?

- а) великогабаритні, середньо габаритні, малогабаритні;
б) розбірні, наліврозбірні, складні та нерозбірні;
в) малотоннажні, середньотонажні, великотоннажні;
г) великої ваги, середньої та малої ваги.

16. Як слід розподіляти автомобільні контейнери за конструкцією які застосовуються в логістичних системах?

- а) цільні, решітчасті, розбірні; б) прямокутні, колоподібні, овально подібні;
в) м'які, тверді, сітчасті; г) однарусні, багаторусні.

17. Як слід розподіляти автомобільні контейнери за засобами використання в логістичних системах?

- а) транспортні, виробничі;
- б) універсальні, спеціальні;
- в) технологічні, комерційні;
- г) міжгалузеві, посеред галузеві.

18. Як слід розподіляти автомобільні контейнери за матеріалом виготовлення в логістичних системах?

- а) дротяні, пластмасові, комбіновані;
- б) металеві, тканеві, дротяні;
- в) дерев'яні, металеві, комбіновані;
- г) синтетичні, дерев'яні, армовані.

19. Що собою уявляє "Комбітейнер" в логістичних системах?

- а) комбінований контейнер на колесах;
- б) контейнер з фіксованою основою;
- в) комбінований контейнер на стійках (без коліс);
- г) основа контейнера на колесах і рішетчаті бокові стінки.

20. Які показники впливають на ефективність визначення поточних витрат на перевезення автомобільним транспортом в логістичних процесах?

- а) змінні витрати на кілометр пробігу, відстань перевезення, коефіцієнт використання пробігу, вага вантажу нетто, вага вантажу брутто, коефіцієнт, який враховує додаткову зарплатню та нарахування на зарплатню, відрядна розцінка для оплати праці шоферів, постійні витрати (накладні), середня технічна швидкість, час простою автомобіля при завантаженні й розвантаженні;
- б) вантажопідйомність автомобіля, відстань перевезення, змінні витрати на кілометр пробігу, коефіцієнт, який враховує додаткову зарплатню і нарахування на зарплатню, середня технічна швидкість, час простою автомобіля при завантаженні і розвантаженні.
- в) витрати, пов'язані з відстанню перевезення, вага вантажу нетто і брутто, середня технічна швидкість, вартість товару;

21. Які показники впливають на ефективність визначення капітальних витрат на рухомий склад автомобільного транспорту в логістичних системах?

- а) номінальна вантажопідйомність автомобіля та його вартість, відстань перевезення, час на виконання навантажувально-розвантажувальних робіт, габаритні розміри кузова;
- б) вартість автомобіля та його навантаження, відстань перевезення, середня технічна швидкість, коефіцієнт використання пробігу автомобіля, час на виконання навантажувально-розвантажувальних робіт;
- в) коефіцієнт використання автомобіля, його середня технічна швидкість, вартість автомобіля, габаритні розміри кузова, вантажопідйомність, навантаження брутто та нетто.

9

**ТЕМА 9. ТРАНСПОРТНІ ТАРИФИ,
ДОКУМЕНТООБОРОТ ТА СТРАХУВАННЯ РИЗИКІВ
ПРИ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ**

9.1. Транспортні тарифи при міжнародних перевезеннях різними видами транспорту.

9.2. Документооборот при міжнародних перевезеннях.

9.3. Страхування ризиків при міжнародних перевезеннях.

Контрольні запитання.

Участь різноманітних видів транспорту відображається в тарифах трьома категоріями швидкостей доставки вантажів

1. *Велика швидкість*: авіація, пряме автомобільне сполучення.
2. *Середня швидкість*: залізниця, вантажна автомобільна станція.
3. *Невелика швидкість*: водний та інші види транспорту, де фактор часу не головний при визначенні умов доставки вантажів.

Види цін на транспортні послуги

| Види цін | Визначення |
|------------------------|---|
| Базисна | Фіксована на певний момент часу ставка вартості за одиницю виконаних послуг: погодинна – за час роботи; відрядна – за перевезену тонну вантажу, вантажообіг; комбінована (продуктивна) – за км пробігу, час простою |
| Світова | Грошове вираження міжнародної вартості послуг або вартості національної послуги на світовому ринку |
| Місцева (розрахункова) | Ціна, що враховує особливості реалізації послуг на місцевому ринку (диференціація внутрішньогалузева та за географічною ознакою) |
| Монопольна | Ціна в окремих сегментах ринку (наприклад, ексклюзивні перевезення: особливо коштовний вантаж, негабаритні та великовагові вантажі й т. ін.) |
| Фіксована | Ціна, яка встановлюється державою або під її контролем на соціально значущі види послуг |
| Договірна | Ціна, яка встановлюється за домовленістю сторін при оформленні та виконанні договору |
| Прейскурантна | Ціна, зафіксована на певний момент часу в спеціальних довідниках або прайс-листах |
| Сезонна | Ціна для згладжування нерівномірності попиту протягом певного часу може визначатися коректуванням базової ціни з використанням системи знижок |
| Ковзка | Ціна послуги, встановлювана на термін, протягом якого її собівартість може змінюватись |
| Роздрібна (разова) | Ціна разового договору |
| Групова (фактурна) | Ціна комплексна транспортних послуг |

Склад і структура витрат транспортних організацій

| Вид витрат | Елементи | Склад |
|---------------------------------------|---|---|
| Витрати зі звичайних видів діяльності | Матеріальні витрати (з вирахуванням вартості повернених відходів) | Матеріали на здійснення перевезень (в тому числі паливо в межах норм), інструмент, інвентар; комплектуючі; роботи та послуги виробничого характеру (в тому числі технічне обслуговування транспорту) |
| | Витрати на оплату праці | Витрати з нарахуванням |
| | Амортизація | За нормами амортизації |
| | Інші витрати | Відновлення основних фондів; науково-дослідницькі та конструкторські розробки; обов'язкове та добровільне страхування майна, відповідальності та в тому числі вантажів, запасів товарно-матеріальних цінностей; витрати на забезпечення нормальних умов праці; медичне свідоцтво, безпека дорожнього руху і т. ін.; податки та збори: ліцензійні, екологічні, на сертифікацію продукції, комісійні стороннім організаціям, орендні або лізингові платежі; відрядження; юридичні, інформаційні та консультаційні послуги, аудит, нотаріус, управлінські та представницькі витрати, підготовка та перепідготовка кадрів, поштові витрати та ін. |
| Інші витрати | Операційні витрати | Витрати, пов'язані зі здачею в оренду фондів організації, операціями з акціями і т. ін. |
| | Позареалізаційні витрати | Штрафи, пені, неустойки |
| | Надзвичайні витрати | Витрати, пов'язані зі стихійними лихами, військовими діями |

Транспортний тариф — це ціна за переміщення матеріального об'єкта в просторі. Транспортні тарифи включають тарифи на вантажні перевезення та пасажирські тарифи.

Вантажний транспорт, доставляючи продукцію від виробників до споживача, збільшує її вартість. Пасажирський транспорт надає послугу. У зв'язку з цим формування пасажирських тарифів відноситься до сфери надання послуг. В основу вантажних тарифів покладено суспільно необхідні витрати праці по доставці вантажу, що визначає вартість перевезення, грошовим вираженням якої є транспортний тариф.

Система транспортних тарифів складається з:

- плати, що стягується за перевезення вантажів;
- зборів за додаткові операції, пов'язаних з перевезенням вантажів;
- правил обчислення плат і зборів.

Рівень тарифів на транспорті визначається відповідно до **нормативних витрат на одиницю транспортної роботи, рівня рентабельності та оплати податків.**

Диференціація тарифів за типом вантажів

- на залізничному транспорті: через Єдину тарифно-статистичну номенклатуру вантажів (ЄТСНВ)
- на річковому і морському транспорті: через номенклатуру вантажів
- на автомобільному: через номенклатуру та класифікацію вантажів

Єдина тарифно-статистична номенклатура вантажів (ЄТСНВ)

Містить назви і кодові позначення вантажів, які використовуються залізницями при оформленні перевізних документів.

ЄТСНВ складається з:

- Мінімальних вагових норм завантаження;
- Таблиць кратності ЄТСНВ номенклатурі вантажів плану та обліку навантаження на залізницях;
- Алфавітного списку вантажів;
- Переліку вантажів за тарифними групами, позиціями і номерами вантажів у позиції (кодами).

Найменування вантажу в перевізних документах, згідно з правилами до Статуту залізниць і тарифним правилами, має бути зазначене відповідно до найменувань, наведених в **Алфавітному списку вантажів (далі алфавіті)**, який є в ЄТСНВ.

В алфавіті напроти кожного найменування вантажу вказаний шестизначний код. Перші дві цифри коду позначають порядковий номер групи, третя цифра – порядковий номер позиції, четверта і п'ята цифри – номер конкретного вантажу, шоста цифра – контрольне число.

Використання контрольного числа для проставляння в перевізних та інших формах документів визначається інструкціями щодо заповнення цих документів.

**Гармонізована
номенклатура
вантажів (ГНВ)**

Гармонізована номенклатура вантажів (далі – ГНВ) служить для опису та кодування вантажів у міжнародному вантажному сполученні країн-членів ОСЗ, що беруть участь в УМВС (СМГС) або застосовують положення УМВС (СМГС).

ГНВ створена на основі Гармонізованої системи опису та кодування товарів Всесвітньої митної організації (далі – ГС) і відповідає Гармонізованій номенклатурі вантажів Міжнародного союзу залізниць (ННМ). Найменування розділів, глав і позицій відповідають тексту ГС з доповненнями для Глав 27 і 99, зумовленими залізничною специфікою.

2. ГНВ обов'язкова для кожної залізниці країн-членів ОСЗ, що беруть участь в УМВС або застосовують положення УМВС.

3. ГНВ містить:

- Перелік позицій, що складається з 22 розділів, 99 глав;
- Аналітичний список вантажів;
- Алфавітний список вантажів.

Для позначення вантажів використовується восьмизначний код. Перші шість знаків відповідають ГС, з них: перші чотири цифри ідентифікують позицію; третя і четверта цифри позначають порядковий номер позиції в цьому розділі; п'ята і шоста цифри ідентифікують підпозиції вантажу в межах позиції; сьомий і восьмий знаки застосовуються для досягнення особливої точності опису вантажу відповідно до Комбінованої номенклатури Митного союзу ЄС.

Зміни та доповнення до ГНВ, що базуються виключно на ГС (1–6 знаки коду), здійснюються тільки після внесення змін до ГС, як правило, один раз на п'ять років.

Зміни та доповнення до ГНВ, що базуються на Комбінованій номенклатурі Митного союзу ЄС (7–8 знаки коду) здійснюються тільки після внесення до неї змін і доповнень, які здійснюються, як правило, щороку станом на 1 січня.

Депозитарієм ГНВ є Комітет ОСЗ.

Перелік основних документів, які потрібні для оформлення товару в режимі імпорту

- **Картка акредитації у митниці** (оригінал та копія) - 1 шт.
- **Довідка про декларування валютних цінностей за поточний квартал** (оригінал для українських підприємств) - 1 шт.
- **Зовнішньо-економічний договір та специфікація до нього** (копія, завірена печаткою підприємства) - 2 шт.
- **Інвойс** (має супроводжувати вантаж з-за кордону) та переклад інвойсу українською мовою (або російську).
- **Сертифікат про походження** (оригінал) (у разі його відсутності товари декларуються за повними ставками мита) та переклад сертифікату.
- **Рахунок про транспортні витрати та договір з перевізником чи експедитором** (у разі необхідності) - 2 шт.
- **TIR Carnet** (за наявністю).
- **CMR чи морська накладна чи авіа накладна чи залізнична накладна** (має супроводжувати вантаж з-за кордону).
- **Експортна декларація країни відправника** (за наявністю).
- **Сертифікати якості, технічна документація, креслення, малюнки, фотографії** (в разі необхідності).

Перелік основних документів, які потрібні для оформлення товару в режимі експорту

- **Картка акредитації у митниці** (оригінал та копія) - 1 шт.
- **Довідка про декларування валютних цінностей за поточний квартал** (оригінал для українських підприємств) - 1 шт.
- **Зовнішньо-економічний договір та специфікація до нього** (копія, завірена печаткою підприємства) - 2 шт.
- **Інвойс** - 7 шт.
- **TIR Carnet** (за наявністю).
- **CMR чи морська накладна чи авіа накладна чи залізнична накладна**.
- **Документи від перевізника** (тех.паспорт транспортного засобу, паспорт водія, свідоцтво для міжнародних перевезень вантажів під митними пломбами)

Документи, що використовуються при оформленні міжнародних автомобільних перевезень

Міжнародна товарно-транспортна накладна (CMR)

Її використання регламентовано Конвенцією КДПВ. Термін «операція МДП» означає перевезення вантажу від митниці місця відправлення до митниці місця призначення з дотриманням так званої процедури МДП, встановленої в Конвенції МДП. Вантажі, що перевозяться з дотриманням процедури МДП, звільнені від сплати або депозиту ввізних чи вивізних мит і зборів у проміжних митницях.

Назва «CMR» - це аббревіатура з французького назви конвенції «Convention relative au contrat de transport international de Marchandise par Route». Конвенція була прийнята в 1956 р в Женеві і вступила в дію в 1958 р

CMR Конвенція застосовується до будь-якого договору про перевезення вантажів автомобільним транспортом, коли місця прийняття до перевезення і доставки вантажу, зазначені в договорі, знаходяться в різних країнах, у тому числі, одна є учасницею Конвенції, а перевезення виконується за винагороду. Конвенцію підписали 50 країн, серед них - всі країни-члени Європейського Союзу.

Як заповнювати CMR накладну?

CMR складається не менше, ніж в трьох примірниках: один вантажовідправнику, другий перевізнику, третій вантажоодержувачу. Іноді бланки накладної бувають різного кольору: рожевий - вантажовідправнику, зелений - перевізнику, жовтий - вантажоодержувачу. У разі необхідності можна зробити додаткові екземпляри, наприклад, якщо одну з CMR захоче залишити у себе митниця (вона це регулярно хоче і з завзятістю робить).

При заповненні CMR накладної потрібно пам'ятати, що в цьому документі повинні бути зібрані всі головні дані з інвойсів, пакувальних листів, експортних і транзитних декларацій, TIR книжок, різних сертифікатів і свідоцтв. Критично важливо, щоб відомості в CMR не тільки збігалися з відомостями в початкових документах, а й були логічно пов'язані між собою.

При виконанні міжнародних перевезень заповнити CMR накладну може хто завгодно: вантажовідправник (22-я графа), перевізник (23-я графа) або експедитор. Однак, варто пам'ятати, що силу договору заповнений бланк CMR накладної набуває лише після того, на нього поставлені печатки або підпису вантажовідправника і перевізника.

LETTRE DE VOITURE INTERNATIONALE INTERNATIONAL CONSIGNMENT NOTE

1 Exemple rose (pink copy) : expéditeur, sender - 2 Exemple bleu (blue copy) : destinataire, receiver - 3 Exemple vert (green copy) : transporteur, carrier - 4 Exemple : souche à conserver, to be kept.
 1 copy rose (pink copy) : sender - 2 copy blue (blue copy) : receiver - 3 copy green (green copy) : carrier - 4 copy : original to be kept.
 À remplir sous la responsabilité de l'expéditeur / To be completed on the sender's responsibility. 1 - 15

| 1 Expéditeur (nom, adresse, pays) Sender (name, address, country) | |  <p>Or transporter et aussi, conformément aux dispositions de la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR), tous les droits sont de la compétence exclusive du Tribunal de l'Etat à l'origine de l'expédition et du Cariste bénéficiaire.</p> <p>The carriage is subject to the provisions of the Convention for the Contract of International Carriage of Goods by Road (CMR), all disputes are the exclusive jurisdiction of the Carriage Beneficiary Court.</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|--|---|--|---|---------|---|----|---|----|--------|---|----|---|----|---|--|--|--|--|
| 2 Destinataire (nom, adresse, pays) Consignee (name, address, country) | | 16 Transporteur (nom, adresse, pays) Carrier (name, address, country) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3 Lieu prévu pour la livraison de la marchandise (lieu, pays) Place of delivery of the goods (place, country) | | 17 Transporteur successif (nom, adresse, pays) Successive carrier (name, address, country) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4 Lieu et date de la prise en charge de la marchandise (lieu, pays, date) Place and date of taking over the goods (place, country, date) | | 18 Réserves et observations du transporteur Carrier's observations and observations | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5 Documents joints Documents attached | | ORDRE MISSION (itinéraire, conducteur, heures et lieu de début de mission, ordre et cours) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 6 Marques et numéros Marks and Nos. | 7 Nombre des colis Number of packages | 8 Mode d'emballage Method of packing | 9 Nature de la marchandise Nature of the goods | 10 No statistique Statistical number | 11 Poids brut, kg Gross weight in kg | 12 Cubage m ³ Volume in m ³ | | | | | | | | | | | | | | | |
| <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th colspan="2">CHARGEMENT Taking over / Entladung</th> <th colspan="2">LIVRAISON Delivery / Lieferung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ARRIVÉE</td> <td>H</td> <td>mm</td> <td>H</td> <td>mm</td> </tr> <tr> <td>DÉPART</td> <td>H</td> <td>mm</td> <td>H</td> <td>mm</td> </tr> </tbody> </table> | | | CHARGEMENT Taking over / Entladung | | LIVRAISON Delivery / Lieferung | | ARRIVÉE | H | mm | H | mm | DÉPART | H | mm | H | mm | Classe / Class Coefficient / Coefficient Lettre / Letter (ADR) | | | | |
| | CHARGEMENT Taking over / Entladung | | LIVRAISON Delivery / Lieferung | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ARRIVÉE | H | mm | H | mm | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| DÉPART | H | mm | H | mm | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 13 Instructions de l'expéditeur Sender's instructions | | | | 19 Conventions particulières Special agreements | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A) Expéditeur / Sender EUR Autres / Others | | B) Destinataire / Consignee EUR Autres / Others | | Date et heure d'arrivée demandées au lieu de déchargement par le remettant : le à H | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Palettes fournies / Supplied pallets Palettes chargées / Loaded pallets Nom, Signature, Cachet expéditeur / Signature and stamp of the sender | | Palettes livrées / Delivered pallets Palettes reçues / Received pallets Nom, Signature, Cachet destinataire / Signature and stamp of the consignee | | 20 Payer par / To be paid by Expéditeur / Sender Monnaie / Currency Destinataire / Consignee Prix de transport / Carriage charges Réductions / Reductions Taxes / Taxes Suppléments / Supplement charges Frais accessoires / Other charges | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 14 Prescriptions d'affranchissement / Instructions as to payment for carriage <input type="checkbox"/> Franco / Carriage paid <input type="checkbox"/> Non franco / Carriage forward | | | | 15 Remboursement / Cash on delivery | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 21 Établi à / Established in le 20 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 22 Tous les litiges sont de la compétence exclusive du Tribunal du Siège Social du Transporteur, Signature et timbre de l'expéditeur / Signature and stamp of the sender | | 23 Signature et timbre du transporteur / Signature and stamp of the carrier | | 24 Marchandises reçues / Goods received Lieu / Place le 20 | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Ann. 1 - 1988 (10.05.2013) CC 941 - weekly receipt

**Експортна
декларація
ЕХ-1**

– це документ, що підтверджує факт вивозу товару за межі Європейського Союзу, завірений митними органами.

Раніше на паперову ЕХ-1 митниця ставила печатку, яка і підтверджувала факт вивезення товару, після чого треба було обов'язково повернути відправнику цей проштампований папірець, тепер же застосовуються електронні засоби, всі ЕХ-1 і позначки зберігаються в електронній базі даних ЄС.

Важливо розуміти, що важливий не сам факт наявності ЕХ-1, а важливий факт позначки митницею ЕХ-1, що підтверджує вивезення товару за межі ЄС. Саме відмітка митниці ЕХ-1 дає право продавцеві товару в ЄС на повернення / несплату внутрішнього європейського ПДВ (VAT).

Декларація ЕХ-1 повинна супроводжувати вантажі європейського походження, такі зі складу продавця з ЄС за межі країн ЄЕС. Декларація ЕХ-1 оформляється постачальником або агентом постачальника або перевізника (експедитора), які мають на це відповідні повноваження.

Для відкриття ЕХ-1 необхідно надати: *інвойс, довіреність від відправника (продавця), його номер EORI та реєстраційні документи.*

EORI код - це унікальний ідентифікаційний номер, який присвоюється підприємствам для митних цілей при реєстрації в Системі реєстрації та ідентифікації підприємств.

Мета - прискорення митних процедур для юридичних і фізичних осіб, які займаються економічною діяльністю на території ЄС або беруть участь в митних операціях.

Кожна з країн - членів Європейського Співтовариства створила свою власну національну базу даних EORI, яка є частиною системи EORI Європейського союзу. Отже, EORI код потрібен всім підприємствам, які планують вести зовнішньоекономічну діяльність в межах ЄС.



EORI Number?

Система EORI (Economic Operators 'Registration and Identification) - це єдина централізована база даних підприємств, які ведуть зовнішньоекономічну діяльність на території ЄС. Доступ до неї надається митним органам при процедурах імпорту, експорту та транзиту.

Код EORI складається з 17-значного номера (2 літери, що позначають державу, 10 цифр і знову 5 букв).

Наприклад: UA1234567890ASDFG.



ec.europa.eu/taxation_customs/dds2/eos/eori_validation.jsp?lang=en&EoriNumb=PL658146755200000&Expand=true

Legal notice | Contact | Search | English (en)

TAXATION AND CUSTOMS UNION

European Commission > Taxation and Customs Union > Databases > EORI > EORI number validation

New EORI validation open interface is now available. More information can be found here. Help | What's new? | Information | FAQ

EORI number validation

Last update: 24-09-2015

Retrieve EORI number validation

You can launch a validation request by entering the EORI number and clicking 'Validate'

EORI number:

| | |
|----------------------------|--|
| Request date | 25/09/2015 |
| This EORI number is valid. | |
| EORI Name | ZBIGNIEW DUDZIC P.P.H. " ECO WORLD PLASTIC " |
| Address name | ZBIGNIEWDUDZICP.P.H."ECOWORLDPLASTI |
| Street number | TADEUSZA KOŚCIUSZKI 51/15 |
| Postal code | 26-220 |
| City | STAPORKÓW |
| Country name | Poland |

Top

EUROPÄISCHE GEMEINSCHAFT

Verwender/Ausführer (Z) № DE2426269

EORI-код в EX1.

| | | | |
|----------------------|---|--------------------|------------------------|
| VERFAHREN (1) | | Bas. Ums. (S3Z) | MRN 15DE460518915011E6 |
| EX | Z | | |
| Verdrücke (3) | | Anm. Stich (S00) | |
| 1 | 2 | S | |
| A. Ausfuhrzollstelle | | Ausstellungsdatum: | |

EORI number validation

Retrieve EORI number validation

You can launch a validation request by entering the EORI number and clicking 'Validate'

EORI number

Request date
This EORI number is valid.
EORI Name
Address name
Street number
Postal code
City
Country name

**Результаты проверки
найденного EORI-кода.**

EUROPEAN COMMUNITY

PORT ACCOMPANYING DOCUMENT

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|---|--------------------------|--|------------------------|----|---|---------|--|-----------|---|---|---|---------|--|------------------|---|--|----|--|--|------------------------|--|--|--------------------------|--------------------|--|--|---------------------|--|--|------------------------------------|--|--------------------------|---|--|-----------------|----------------------------------|--|--|------------------------|--|--|---|--|--|
| <p>2 Consignor/Exporter No 4619922</p> <p>8 Consignee No —</p> <p>14 Declarant/Representative No —</p> | <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">1 DECLARATION</td> <td rowspan="2" style="text-align: center;">MRN 15SI00191325786534</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">EX</td> <td style="text-align: center;">Z</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">3 Forme</td> <td style="text-align: center;">S00 Sec.D</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">1</td> <td style="text-align: center;">1</td> <td style="text-align: center;">S</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">5 Items</td> <td style="text-align: center;">5 Total packages</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">1</td> <td style="text-align: center;">13</td> </tr> <tr> <td colspan="2"></td> <td style="text-align: center;">Issuing date: 20150922</td> </tr> <tr> <td colspan="2"></td> <td style="text-align: center;">Customs office: SI001913</td> </tr> <tr> <td colspan="3">7 Reference number</td> </tr> <tr> <td colspan="3">02-000881-2015-0001</td> </tr> <tr> <td colspan="2">S29 Transport charges method of ps</td> <td>15 Country dep.exp. Code</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">Z</td> <td style="text-align: center;">a SI a BY</td> </tr> <tr> <td colspan="3">S13 Countr(ies) of routing codes</td> </tr> <tr> <td colspan="3">SI, HU, SK, PL, LT, BY</td> </tr> <tr> <td colspan="3">14b Representative of person lodging sum. dec. No</td> </tr> </table> | 1 DECLARATION | | MRN 15SI00191325786534 | EX | Z | 3 Forme | | S00 Sec.D | 1 | 1 | S | 5 Items | | 5 Total packages | 1 | | 13 | | | Issuing date: 20150922 | | | Customs office: SI001913 | 7 Reference number | | | 02-000881-2015-0001 | | | S29 Transport charges method of ps | | 15 Country dep.exp. Code | Z | | a SI a BY | S13 Countr(ies) of routing codes | | | SI, HU, SK, PL, LT, BY | | | 14b Representative of person lodging sum. dec. No | | |
| 1 DECLARATION | | MRN 15SI00191325786534 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| EX | Z | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3 Forme | | S00 Sec.D | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | 1 | S | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5 Items | | 5 Total packages | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | | 13 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Issuing date: 20150922 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Customs office: SI001913 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 7 Reference number | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 02-000881-2015-0001 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| S29 Transport charges method of ps | | 15 Country dep.exp. Code | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Z | | a SI a BY | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| S13 Countr(ies) of routing codes | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| SI, HU, SK, PL, LT, BY | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 14b Representative of person lodging sum. dec. No | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Export MRN Follow-up (inter: X)

ec.europa.eu/taxation_customs/dds2/ecs/ecs_home.jsp?Lang=en&MRN=15DE460518915011E6&Expand=true

Legal notice | Contact | Search | English (en)

TAXATION AND CUSTOMS UNION

European Commission

European Commission > Taxation and Customs Union > Databases > ECS > Export MRN Follow-up (international movements only)

Help | What's new? | Information | FAQ

Export MRN Follow-up (international movements only) Last Update : 25-09-2015 07:52

The EUROPA webserver provides the data as received from the different IT environments of the different countries. The data provided is for information only and is binding neither for the Commission nor for the National Administrations concerned. For specific enquiries and information regarding the contents, please contact the Customs Administration of the appropriate country (S15).

MRN information is available only for international ECS movements that were completed after : **11-08-2014**

Please enter the MRN:

2 results match your search

| Country | Date (UTC) | Status |
|-----------|--------------------|---------------------|
| Germany | 04/06/2015 - 08:37 | Released for Export |
| Lithuania | 10/06/2015 - 15:49 | Stopped/Exported |

Top

**TIR Carnet -
книжка МДП**

– документ митного транзиту, що використовується для підтвердження існування міжнародної гарантії сплати митних податків на товари, що переміщуються відповідно до процедури МДП, в межах сум, встановлених національним законодавством та затверджених IRU, на умовах передбачених Конвенцією МДП.

Книжка МДП складається з чотирьох сторінок обкладинки, невідривного листка №1/ №2 жовтого кольору й невідривного корінця №1/№2 жовтого кольору, відривних листків №1 білого кольору й невідривних корінців №1 білого кольору, відривних листків №2 зеленого кольору (включаючи їх відривні частини з графами 18 – 28) і невідривних корінців №2 зеленого кольору, а також бланка Протоколу Книжки МДП (Procès-verbal de constat) жовтого кольору. Відривні листки №1 і №2 та невідривні корінці №1 і №2 використовуються в кожній країні (відправлення, транзиту й призначення) у різних комбінаціях. Як правило, К.МДП складаються з 4, 6, 14 або 20 листків і призначені для застосування при перевезенні товарів через території декількох держав.

Книжка МДП друкується французькою мовою, за винятком першої (титульної) сторінки обкладинки, яка друкується англійською та французькою мовами, і невідривного листка №1/№2 та Правил користування К.МДП на третій сторінці обкладинки, які друкуються англійською мовою, або мовою держави – учасниці Конвенції МДП. До К.МДП можуть бути додані додаткові аркуші з перекладом друкованого тексту мовами держав – учасниць Конвенції МДП.

Гарантійне об'єднання встановлює строк дії Книжки МДП, який не може бути продовжений. Якщо Книжка МДП була прийнята до оформлення митницею відправлення в останній день строку її дії чи до цієї дати, то вона є дійсною до завершення перевезення на умовах Конвенції МДП

Packing List
Пакувальний
лист

документ, в якому дублюється інформація з інвойсу, але в пакувальному листі окрім даних щодо відправника, отримувача вантажу, найменування вантажу надано детальні вагові характеристики вантажу та упаковок, їх об'єми та інформація щодо тари.

**Товарно-
транспортна
накладна (ТТН)**

єдиний для всіх учасників транспортного процесу юридичний документ, призначений для списання ТМЦ, обліку на шляху їх переміщення, оприбуткування, складського, оперативного та бухгалтерського обліку, а також для розрахунків за перевезення вантажу та обліку виконаної роботи.

Книжка CPD
Carnet de
Passage en
Douane

дослівно з французької означає «книжка проходження митниці») – міжнародний митний документ, що використовується для тимчасового ввезення на митну територію транспортних засобів та приймається як митна декларація, і дозволяє ідентифікувати ввезені транспортні засоби.

Книжка CPD використовується у країнах, які є учасниками Конвенції про тимчасове ввезення від 26.06.1990 р., та не може бути використана у країні, резидентом якої є її утримувач.

Застосування книжки CPD передбачає умовне безмитне ввезення/вивезення транспортних засобів та гарантує сплату імпорتنих мит і податків, якщо тимчасово ввезений транспортний засіб не було належним чином вивезено. У окремих випадках книжка CPD може застосовуватися для контролю за тимчасовим експортом та реімпортом транспортних засобів.

Особливими характеристиками Книжки CPD є те, що вона друкується англійською та французькою мовами, а її розміри повинні бути 297 x 210 мм.

Методи калькулювання собівартості перевезень

Нормативний метод

Застосовують при регулярних перевезеннях певних обсягів вантажу (кількості пасажирів) за визначеним маршрутом.

Спочатку складають калькуляцію нормативної собівартості перевезення на певний період на основі діючих на підприємстві норм, нормативів витрат і кошторисів витрат на обслуговування виробництва.

Нормативи розробляють з урахуванням особливостей і конкретних умов діяльності підприємства. Це необхідно для своєчасного виявлення відхилень, аналізу їх причин та внесення змін до нормативів. Протягом місяця враховують фактичні витрати, при цьому їх розділяють на нормативні витрати і відхилення від норм.

Відхиленням вважають як перевитрату, так і економію матеріальних, трудових та інших витрат. Протягом місяця враховують зміни діючих норм і нормативів для коригування нормативної собівартості. Кожну зміну необхідно оформляти документально і затверджувати у керівника підприємства.

Також протягом періоду встановлюють і аналізують причини відхилень від норм і виявляють винних осіб. Фактичні витрати, що перевищують нормативні, не включають до собівартості перевезень, якщо вони пов'язані зі зловживаннями, нестачами, крадіжками, нетехнологічним використанням і порушенням правил зберігання ТМЦ.

У кінці місяця визначають фактичну собівартість додаванням до нормативної собівартості (або відніманням від неї) виявлених у звітному періоді відхилень від норм і змін норм.

Позамовний метод

Відокремлений облік витрат за кожним видом перевезень (робіт, послуг) у розрізі статей витрат.

Його доцільно застосовувати при виконанні різних замовлень на перевезення різної кількості вантажів (пасажирів) на різну відстань машинами різних марок.

Об'єкти обліку і калькулювання – окремі види перевезень, а калькуляційні одиниці – відповідні одиниці їх вимірювання (1 км пробігу, 1 тонно-кілометр, 1 поїздка автомобіля тощо). Узагальнююча одиниця – сума витрат, що припадають на 1 грн отриманих доходів. Калькуляційну одиницю вказують в наказі про облікову політику.

Собівартість перевезень, тобто суму витрат, що припадає на калькуляційну одиницю, визначають діленням суми фактичних витрат по кожному об'єкту калькулювання на відповідний обсяг виконаних перевезень. При розрахунку фактичної собівартості всі прямі витрати (матеріальні, на оплату праці, амортизацію тощо) включають безпосередньо до собівартості відповідних об'єктів калькулювання. Якщо ці витрати неможливо віднести на собівартість кожного окремого виду перевезень за прямою ознакою, то їх потрібно розподілити між об'єктами згідно з базою розподілу.

Історія питання

На думку дослідників, страхування вантажів є одним з найстаріших видів страхування - прообрази договорів страхування вантажів полягали у Вавилоні ще в 3000 р. до н. е. Перший з відомих на сьогоднішній день страхових полісів був виданий у 1347 р. для покриття ризиків вантажоперевезення з Генуї до Майорки на судні "Santa Clara". Страхова премія за цим договором розглядалася як позика страховика, яка не поверталася в разі успішної доставки вантажу і поверталася в подвійному розмірі у разі загибелі вантажу. Перший страховий поліс у сучасному розумінні був випущений в 1584 р. і відноситься до страхування перевезення з Марселя до Тріполі, а остаточно страхування вантажів увійшло в ділову практику до кінця XVI ст., коли сер Роджер Бекон особисто підписав у Лондоні парламентський акт № 1601 "Акт щодо питань страхування серед торговців".

Організації, що займаються страхуванням вантажів

Організації, що здійснюють перевезення вантажів

Організації, що здійснюють перевалку та збереження вантажів у портах, терміналах, на складах

Організації, що здійснюють експедирування

При укладанні договору страхування вантажів страхувальник подає заяву, яка містить такі дані, що впливають на розмір ставок страхових премій

- вид вантажу (точна назва, тип пакування, кількість місць і вага);
- вид транспортного засобу (наприклад, при морському перевезенні назва судна, рік побудови, тоннаж);
- спосіб відправлення вантажу (в трюмі, на палубі, навалом, наливом, насипом, у контейнерах);
- маршрут (пункт відправлення, перевантаження, призначення транспортного засобу);
- вартість вантажу;
- тип обсягу страхової відповідальності (умови страхування).

У морському страхуванні діє *інститут абандона*.

Суть: якщо майно застраховане від загибелі, страхувальник може заявити страховику про відмову від своїх прав на застраховане майно (абандон) і отримати всю страхову суму у разі:

- Зникнення судна безвісти;
- Знищення судна і (або) вантажу (повної фактичної загибелі);
- Економічну недоцільність відновлення або ремонту судна (повної конструктивної загибелі судна);
- Економічну недоцільність усунення пошкоджень судна або доставки вантажу в порт призначення;
- Захоплення судна або вантажу, застрахованих від такої небезпеки, якщо захоплення триває більше ніж шість місяців.

Страхування "каска" застосовується при страхуванні рухомого складу транспорту (судів, автомобілів, залізничних вагонів, літаків, контейнерів тощо), які беруть участь у міжнародних перевезеннях. Цей вид страхування здійснює безпосередньо власник транспортних засобів.

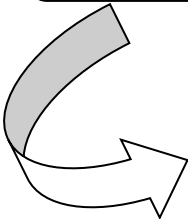
- Страхування з відповідальністю за загибель і пошкодження судна, у тому числі витрати по загальній аварії, в рамках частки, що відноситься до судна, і витрати з порятунку;
- Страхування без відповідальності за пошкодження судна, крім випадків катастрофи;
- Страхування з відповідальністю тільки за повну загибель судна, включаючи витрати з порятунку;
- Страхування з відповідальністю тільки за повну загибель судна

Страхування "карго", при якому об'єктом страхування є вантаж, то основні його умови закріплені в "застереженнями інституту Лондонських страховиків".

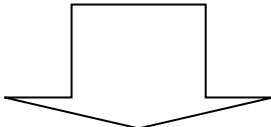
Це наступне:

- Група "А" - страхування з відповідальністю за всі ризики;
- Група "Б" - страхування відповідальності за приватну аварію;
- Група "В" - страхування без відповідальності за пошкодження, крім випадків катастрофи

Лондонська міжнародна асоціація андеррайтингу (англ. The International Underwriting Association of London (IUA))



Об'єднання страхових і перестраховальних компаній, що працюють в Лондоні. Воно включає в себе філії або дочірні компанії практично всіх найбільших міжнародних страхових і перестраховальних компаній Лондона.



Дана асоціація була утворена 31 грудня 1998 року в Лондоні шляхом об'єднання Асоціації **Лондонського міжнародного страхового та перестрахового ринку** (англ. The London International Insurance and Reinsurance Market Association (LIRMA)) та **Інституту Лондонських страховиків** (англ. The Institute of London Underwriters). Основною метою створення асоціації є представництво інтересів учасників лондонського страхового та перестрахового ринку в стосунках з урядом і іншими регуляторами лондонського страхового ринку. З урахуванням того, що Інститут Лондонських страховиків має більш ніж столітню історію, новостворена асоціація має право претендувати на той авторитет і досвід роботи на страховому ринку, який мають організації-засновники даної асоціації. Членами IUA є всі найбільші учасники Лондонського страхового та перестрахового ринку, які збирають страхової премії не менше 10 млрд фунтів стерлінгів в рік.

Вищим органом управління Асоціації є Рада ЛМАА, який обирається його членами.

<http://www.iua.co.uk/>

Контрольні запитання.

1. Які документи використовуються при міжнародних перевезеннях різними видами транспорту?
2. Які тарифи застосовуються на автомобільному, залізничному, морському транспорті?
3. Як встановлюються тарифи на авіаперевезення?
4. Хто несе відповідальність за вантаж при перевезенні за межі національних кордонів?
5. Які розділи включені до вантажної номенклатури?
6. Як відправник повинен іменувати у перевізних документах вантаж?
7. Для чого служить Гармонізована номенклатура вантажів?
8. Основа створення ГНВ? Яка структура коду ГНВ?
9. Як вводяться в дію зміни та доповнення до ГНВ?
10. Як розшифровується кодове позначення вантажів?
11. Що містить Єдина тарифно-статистична номенклатура вантажів (ЄТСНВ)?
12. З чого складається ЄТСНВ?
13. У відповідності з чим іменуються вантажі за ЄТСНВ у перевізних документах?
14. Як визначити мінімальну вагову норму (МВН)?

ТЕМА 8. ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

8.1. Правове регулювання міжнародних перевезень різними видами транспорту

8.2. Правила застосування Інкотермс

Контрольні запитання

Тестові завдання

8.1.

Правове регулювання міжнародних перевезень різними видами транспорту

Правове регулювання міжнародних перевезень здійснюється в основному **нормами міжнародних договорів** як багатосторонніх, так і значної кількості двосторонніх та нормами національного законодавства. Іноді використовують **міжнародні звичаї**.

Міжнародні акти транспортної політики

Міжнародні акти загального характеру, в яких передбачено загальні напрямки щодо співробітництва в галузі транспортної політики, закріплено статус міжнародних транспортних організацій, врегульовано правила руху.

Міжнародні акти, які безпосередньо спрямовані на гармонізацію національного законодавства у галузі міжнародних перевезень пасажирів, їхнього багажу та вантажів з допомогою різних видів транспорту

Правове регулювання відносин, які виникають із здійснення міжнародних перевезень, має специфіку:

По-перше, їх найважливіші умови визначено у міжнародних угодах - транспортних конвенціях, що є основним джерелом регулювання у цій сфері відносин.

По-друге, норми конвенцій про міжнародні перевезення є імперативними.

По-третє, специфіка регулювання міжнародних перевезень може виявлятися у відображенні норм міжнародних договорів у національному законодавстві без попередньої ратифікації, підписання або ж приєднання до них.

По-четверте, здійснення змішаних перевезень, транзит і контейнерні перевезення регулюються спеціальними нормами міжнародних чи національних актів

Міжнародна правова база регулювання транспортно-експедиторської діяльності

документи

Типові правила FIATA (міжнародна федерація експедиторських асоціацій), прийняті в 1996 році на міжнародному конгресі FIATA в Каракасі (Венесуела)

Конвенція ООН про змішані перевезення вантажів («Convention of International Multimodal Transport of Goods»), прийнята в 1980р. в Женеві (Швейцарія)

документи

Сертифікат експедитора про отримання вантажу (FIATA Forwarders Certificate of Receipt) – FIATA FCR.
Сертифікат експедитора про транспортування вантажу (FIATA Forwarders Certificate of Transport) – FIATA FCT.
Складське свідоцтво FIATA Warehouse Receipt) – FWR.
Мультимодальний транспортний коносамент (FIATA Multimodal Transport Bill of Lading) – FBL.
Необоротна мультимодальна транспортна накладна (FIATA Multimodal Transport Waybill) – FWB.
Розписка експедитора (Forwarders Certificate of Receipt - FIATA FCR)

основні терміни

Міжнародні змішані перевезення
Оператор змішаного перевезення
Договір змішаного перевезення
Документ змішаного перевезення

форми

Форма експедиторських інструкцій (FIATA Forwarding Instructions) – FFI.
Декларація вантажовідправника про транспортування небезпечних вантажів (Shippers Declaration for the Transport of Dangerous Goods) – FIATA SDT.
Інтермодальний ваговий сертифікат вантажовідправника (Shippers Intermodal Weight Certification) – FIATASIC.



**International Federation of
Freight Forwarders Associations**

The global voice of freight logistics



Міжнародна федерація експедиторських асоціацій
(International Federation of Freight Forwarders Association -
FIATA) - неурядова міжнародна некомерційна організація.

- Комітет з юридичних питань, документації та страхування
- Комітет зі спрощення торговельних процедур
- Комітет з митних питань
- Комітет по зв'язках з громадськістю
- Комітет з професійного навчання
- Чотири транспортних комітети - сприяють спрощенню процедур проїзду, транзиту, перетину кордонів, тарифної політики.

Розробка та впровадження експедиторських документів:

- транспортний сертифікат експедитора,
- експедиторська розписка,
- декларація вантажовідправника на перевезення небезпечних вантажів,
- складська розписка
- товаророзпорядчий мультимодальний транспортний коносамент

**Міжнародне
регулювання
автомобільних
перевезень**



Комітет із внутрішнього транспорту (КВТ) Європейської економічної комісії (ЄЕК) ООН - є галузевим комітетом ЄЕК ООН з питань співробітництва в області внутрішнього транспорту, а саме автомобільного, залізничного та внутрішніх водних шляхів, а також мультимодальних і комбінованих перевезень.

Міжнародний союз автомобільного транспорту (МСАТ) - міжнародна організація, яка об'єднує інтереси національних автотранспортних союзів й організацій.

конвенції

- Конвенція про оподаткування дорожніх транспортних засобів, що використовуються для міжнародних перевезень вантажів;
- Конвенція про договір дорожнього перевезення вантажів;
- Європейська угода про міжн. перевезення небезпечних вантажів;
- Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення пасажирів і багажу;
- Європейська угода про міжнародні автомагістралі;
- Митна конвенція про міжнародне перевезення вантажів з застосуванням книжки Міжнародного дорожнього перевезення (МДП), Конвенція TIR

Міжнародне регулювання морських перевезень



Міжнародна морська організація - міжнародна міждержавна організація, є спеціалізованою установою ООН. Діяльність ІМО спрямована на скасування дискримінаційних дій, що зачіпають міжнародне торговельне судноплавство, а також прийняття норм (стандартів) по забезпеченню безпеки на морі і запобіганню забруднення з суден довкілля, в першу чергу, морського.

Міжнародна організація морського супутникового зв'язку (INMARSAT) - міждержавна організація, створена з метою забезпечення інтересів усього міжнародного співтовариства за допомогою докорінного поліпшення морського зв'язку за допомогою штучних супутників Землі.

конвенції

- Міжнародна конвенція з морського права
- Брюссельська конвенція щодо уніфікації деяких правил про коносамент (Гаазькі правила)
- Конвенція ООН про морське перевезення вантажів
- Конвенція про полегшення міжнародного морського судноплавства
- Афінська конвенція про перевезення морем пасажирів та їхнього багажу

**Міжнародне
регулювання
перевезень
залізничним
транспортом**



*Міжнародний союз залізничних шляхів
Міжурядова організація міжнародних залізничних перевезень (ОТІФ)
Європейська конференція міністрів транспорту (ЄКМТ)
Комітет з внутрішнього транспорту Європейської економічної комісії
ООН (КВТ ЄЕК ООН)*

конвенції

- Єдина конвенція про перевезення вантажів залізницею (СОТІФ)
- Угода про міжнародне вантажне сполучення
- Конвенція про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ)
- Угода про міжнародне залізничне вантажне сповіщення (УМВС)
- Угода між залізничними адміністраціями держав учасниць СНД, Латвійської Республіки, Литовської Республіки, Естонської Республіки про особливості застосування окремих норм Угоди про міжнародне залізничне вантажне сповіщення
- Угода про міжнародне пасажирське сповіщення (УМПС)
- Угода між залізничними адміністраціями держав учасниць СНД, Латвійської Республіки, Литовської Республіки, Естонської Республіки про особливості застосування окремих норм Угоди про міжнародне пасажирське сповіщення

**Міжнародне
регулювання
повітряних
перевезень**



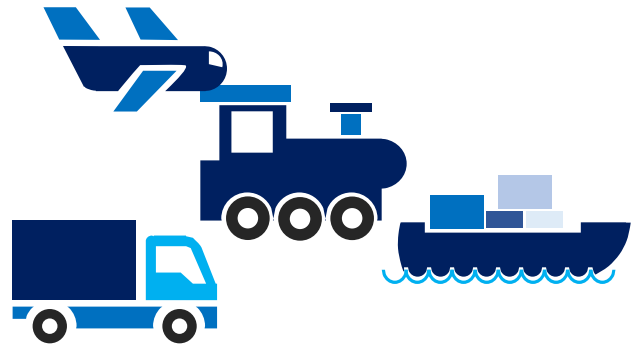
Міжнародна асоціація повітряного транспорту (IATA) - всесвітня організація для всіх міжнародних авіаперевезень, представляє собою професійну асоціацію авіаційних компаній, які здійснюють міжнародні рейси.

Міжнародна організація цивільної авіації - заснована відповідно до Чиказької конвенції про цивільну авіацію, є спеціалізованою установою ООН, що займається організацією і координацією міжнародного співробітництва держав у всіх аспектах діяльності цивільної авіації.

конвенції

- Варшавська конвенція для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень
- Конвенція, додаткова до Варшавської конвенції для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, що здійснюються особами, які не є перевізниками за договором
- Конвенція для Уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень
- Конвенція про міжнародну цивільну авіацію
- Угода про транзит при міжнародних повітряних сполученнях
- Паризька конвенція про повітряну навігацію

**Міжнародне
регулювання
змішаних
перевезень**



конвенції

- Конвенція ООН про міжнародні змішані перевезення вантажів
- Угода про міжнародне пряме змішане залізнично-водне вантажне сполучення
- Європейська угода про найважливіші лінії міжнародних комбінованих перевезень та відповідні об'єкти

Правила застосування Інкотермс

Правила Incoterms® (Інкотермс) – це скорочені за першими буквами торгові терміни, що відображають підприємницьку практику в угодах міжнародної купівлі-продажу товарів; визначають в основному обов'язки, вартість та ризики, що виникають при доставці від продавця покупцеві.

Умови постачання

- місце, в яке мають постачатися матеріальні цінності;
- термін постачання;
- спосіб поставки;
- розподіл ризику;
- страхування ризику.

Об'єкти переговорів щодо міжнародних поставок

- Фізичні предмети (*логістичний канал*)
- Плата за товари, оплата перевезення вантажу та страхування товарів по дорозі (*канал фінансування*)
- Законне право розпоряджатися товарами (*канал документообороту*)
- Відповідальність за утримання товару чи нагляд за ним в дорозі (*логістичний канал*)

Контролюється через складання календарного графіка доставки товару, визначення географічного місце розташування пункту призначення, а також інших умов, пов'язаних зі строками та місцем поставки.

Ідея, яка вперше була розроблена Міжнародною торговельною палатою (далі МТП) в 1921 році і втілена в життя з виходом правил Інкотермс у 1936 році, поклала початок тривалій і насиченій подіями історії правил Інкотермс.

Комітет з торговельних термінів за підтримки національних комітетів МТП в 1923 році розробив перші шість правил: FOB, FAS, FOT, FOR, CIF та C&F, які стали попередниками майбутніх правил Інкотермс. У часи, коли виробництво і торгівля регулювалися виключно національними законодавствами різних країн, МТП створила і впровадила стандартні торговельні правила Інкотермс, які стали важливим кроком до єдиного їх застосування в різних торгових і правових системах світу.

З 1936 року правила Інкотермс періодично переглядалися для того, щоб відповідати змінам, які відбуваються у світовій торгівлі і відображати сучасну практику здійснення компаніями угод купівлі-продажу.

Поправки і доповнення до правил Інкотермс були пізніше зроблені в 1953, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000 роках. 16 вересня 2010 року МТП оголосила про випуск нової редакції правил із використання національних і міжнародних торгових термінів.

Отже, правила Інкотермс 2010 відображають сучасні тенденції і зміни у сфері міжнародної та внутрішньої торгівлі за попередні 10 років. Це і безпека перевезення вантажів, і внесення змін до національного законодавства різних країн щодо умов поставок, і застосування електронних документів тощо.

Інкотермс 2020 (Incoterms 2020) – це розвиток існуючих міжнародних комерційних правил, які оновлюються кожні 10 років. Вони містять опис розподілу умов відповідальності між покупцем і продавцем щодо вантажу та його доставки.

Групи Інкотермс 2010

ПРАВИЛА ДЛЯ БУДЬ-ЯКОГО ВИДУ ЧИ ВИДІВ ТРАНСПОРТУ

EXW *Ex Works*
FCA *Free Carrier*
CPT *Carriage Paidto*
CIP *Carriageand Insurance Paidto*
DAT *Deliveredat Terminal*
DAP *Deliveredat Place*
DDP *Delivered Duty Paid*

ПРАВИЛА ДЛЯ МОРСЬКОГО ТА ВНУТРІШНЬОГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

FAS *Free Alongside Ship*
FOB *Freeon Board*
CFR *Costand Freight*
CIF *Cost Insurance and Freight*

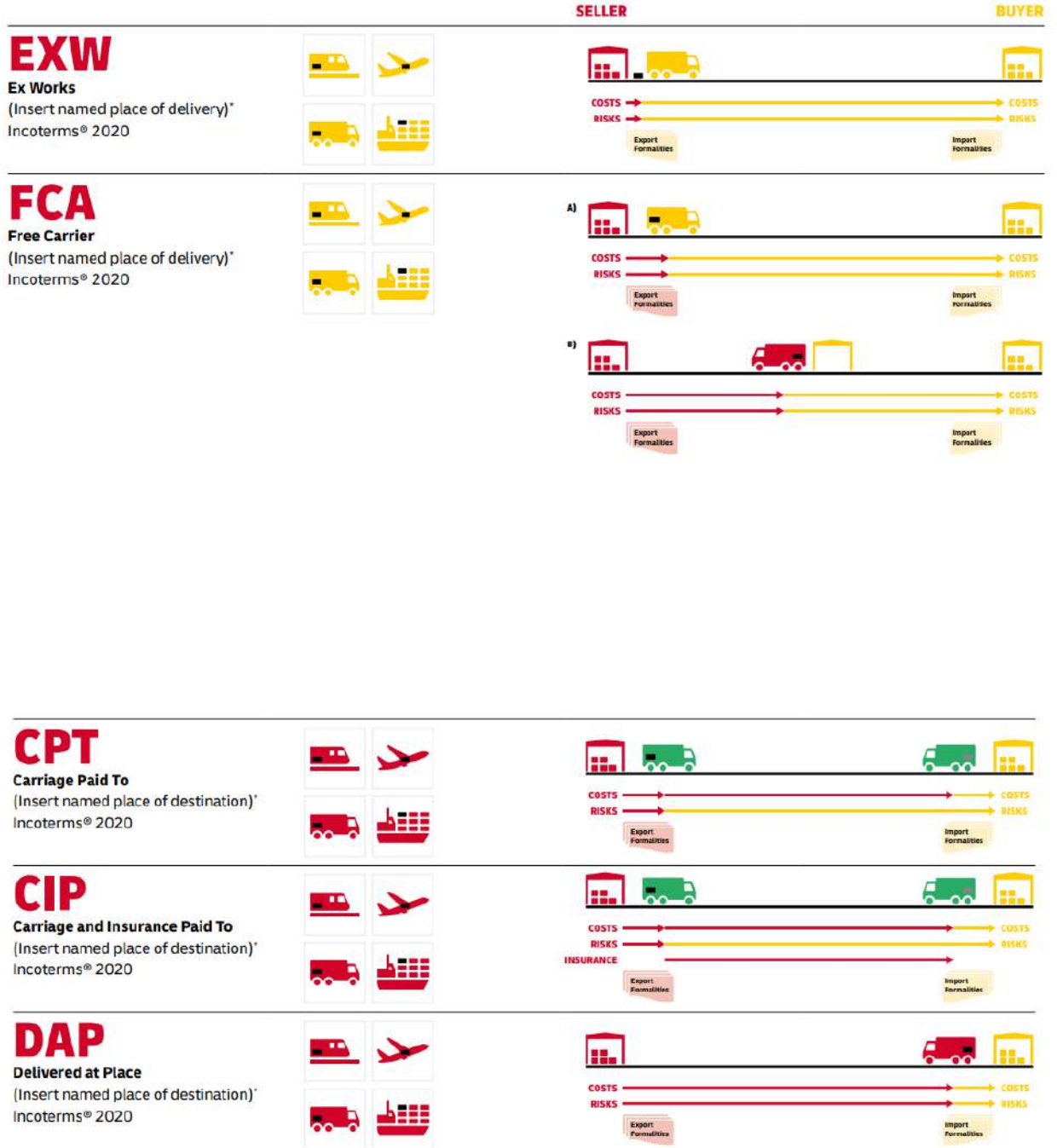
| Універсальні (транспорт усіх видів) | | «Морські» (морський/інший водний транспорт) |
|-------------------------------------|--------------------------------------|--|
| EXW (Ex Works) | CIP (Carriage and Insurance Paid to) | FAS (Free Alongside Ship) |
| FCA (Free Carrier) | DAP (Delivered at Place) | FOB (Free on Board) |
| CPT (Carriage Paid to) | DPU (Delivered at Place Unloaded) | CFR (Cost and Freight) |
| DDP (Delivered Duty Paid) | | CIF (Cost, Insurance and Freight) |

Запроваджено дві основні зміни в правилах Incoterms® 2020 у порівнянні з виданням 2010 року:

- DAT (Доставлено до Терміналу) перейменовано на Доставлено до місця розвантаження (DPU)
- FCA («Франко-перевізник») тепер дозволяє продавцю отримати бортовий коносамент

Інші зміни включають:

- новий стандарт страхування, але можливість узгоджувати рівень страхування між покупцем та продавцем залишається незмінною. CIF (Вартість, Страхування та Перевезення) та CIP (Фрахт/ перевезення й страхування оплачено до) встановлено.
- Якщо представлений перелік, розподіл витрат між покупцем та продавцем зазначено більш точно- одна стаття перелічує всі витрати, за які відповідає продавець та покупець.
- Терміни FCA («Франко-перевізник»), DAP («Поставка до місця призначення»), DPU («Поставка до місця розвантаження») та DDP («Поставка з оплатою мита») тепер приймають до уваги організацію особистого транспорту покупцем та продавцем без допомоги третьої сторони.
- Відповідальність щодо безпеки набула більш широкого значення.
- «Роз'яснювальні нотатки для користувачів» замінили Методичні рекомендації 2010 року і є більш легшими для користувачів.
- CIP тепер потребує страхове покриття ICC A або інше аналогічне. Incoterms® 2010 зазначали ICC C. Необхідне страхове покриття CIF залишається незмінним.



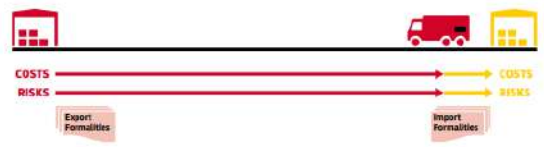
DPU

Delivered at Place Unloaded
(Insert named place of destination)*
Incoterms® 2020



DDP

Delivered Duty Paid
(Insert named place of destination)*
Incoterms® 2020



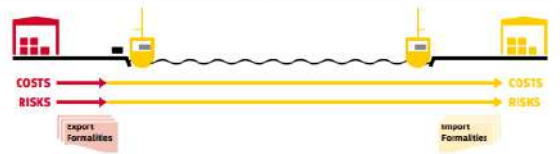
FAS

Free Alongside Ship
(Insert named port of shipment)*
Incoterms® 2020



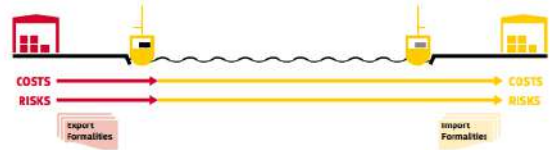
SELLER

BUYER



FOB

Free on Board
(Insert named port of shipment)*
Incoterms® 2020



CFR

Cost and Freight
(Insert named port of destination)*
Incoterms® 2020



CIF

Cost, Insurance and Freight
(Insert named port of destination)*
Incoterms® 2020



Правила для будь-якого виду або видів транспорту

| | |
|---|--|
| <p>EXW Ex Works Франко завод /самовивіз</p> | |
| <p>«Франко завод/ самовивіз» означає, що вантаж вважається доставленим продавцем під час його передачі покупцю на території продавця або в іншому визначеному місці (наприклад, на фабриці, на заводі, складі тощо), і це визначене місце може відноситись або не відноситись до приміщень продавця . Продавець не має завантажувати товар на транспортний засіб або оформляти його для експорту, навіть якщо таке оформлення потрібне.</p> | |
| <p>FCA Free Carrier Франко перевізник</p> | |
| <p>Франко перевізник (FCA) означає, що продавець доставляє товар покупцю одним з двох шляхів:</p> <p>Перший, коли визначене місце належить до приміщень продавця, товар доставляється шляхом організації транспорту покупцем.</p> <p>Другий, коли визначене місце є іншим місцем, товар доставляється за рахунок організації транспорту продавцем до іншого визначеного місця та є готовим для розвантаження з транспорту продавця та передачі перевізнику або іншій особі зі сторони покупця.</p> <p>В залежності від першого чи другого варіанту, місце визначає чи передаються ризики покупцю і з якого часу витрати переходять на рахунок покупця.</p> | |
| <p>CPT Carriage Paid to Фрахт/Перевезення оплачено до</p> | |
| <p>«Перевезення сплачене до» (CPT) означає, що продавець доставляє товар та передає ризики покупцю в момент їх передачі перевізнику продавця чи за фактом купівлі доставленого товару. Продавець може зробити це, передавши своєму перевізникові товари для наступного доставлення в місці, яке відповідає виду транспорту, що використовується. Як тільки товар було доставлено покупцю даним шляхом, продавець не гарантує що товар прибуде до місця призначення в належному стані, в зазначеній кількості чи взагалі в повному обсязі. Це відбувається тому, що ризик переходить від продавця до покупця в момент передавання першій транспортній компанії, яка була найнята покупцем; продавець тим не менше повинен укласти договір на перевезення товару до узгодженого пункту призначення.</p> | |
| <p>CIP Carriage and Insurance Paidto Перевезення та страхування сплачені до</p> | |
| <p>«Перевезення та страхування сплачені до» (CIP) означає доставлення застрахованого товару та передачу ризиків покупцю в момент доставлення товару в визначене контрактом місце. Продавець може зробити це, передавши своєму перевізникові товари для наступного доставлення в місці, яке відповідає виду транспорту, що використовується. Як тільки товар було доставлено покупцю даним шляхом, продавець не гарантує що товар прибуде до місця призначення в належному стані, в зазначеній кількості чи взагалі в повному обсязі. Це відбувається тому, що ризик переходить від продавця до покупця в момент передавання першій транспортній компанії, яка була найнята покупцем; продавець тим не менше повинен укласти договір на перевезення товару до узгодженого пункту призначення.</p> | |

| | |
|---|--|
| DAP Delivered at Place Поставка в місці призначення | |
| <p>«Поставка в місце призначення» (DAP) означає, що продавець доставив товар та передає ризик покупцю, коли товар передається в розпорядження покупцю на транспортному засобі, той що прибув та готовий до вивантаження в названому місці або в узгодженому пункті в даному місці, якщо будь-який такий пункт узгоджено в контракті. Продавець бере на себе всі ризики пов'язані з доставлення товару в місце призначення чи до узгодженої точки пов'язаної з даним місцем призначення. В свою чергу в даному правилі Incoterms доставлення та прибуття в пункт призначення є однаковим терміном.</p> | |
| DDU Delivered at Place Unloaded Доставлено до місця розвантаження | |
| <p>Доставлено до місця розвантаження -D PU означає що продавець доставляє товар- та передає ризики покупцю коли товар, після розвантаження з прибуття, розміщується на території покупця в зазначеному місці прибуття чи в узгодженій точці в даному місці, якщо дана точка узгоджена. Продавець несе всі ризики, пов'язані з доставкою вантажу та його розвантаженням у терміналі визначеного порту чи місця призначення. В свою чергу в даному правилі Incoterms доставлення та прибуття в пункт призначення є однаковим терміном. DPU є єдиним правилом Incoterms, яке вимагає від продавця розвантаження товарів в пункті призначення. В свою чергу продавець повинен гарантувати організацію розвантаження в визначеному місці. Якщо сторони не мають наміру залишити відповідальність за ризики та покриття витрат на розвантаження на стороні продавця, в такому випадку правило DAP замінить правило DPU.</p> | |
| DDP Delivered Duty Paid Доставка з оплатою мита | |
| <p>«Доставка з оплатою мита» означає, що вантаж вважається доставленим продавцем покупцю у момент його передачі в розпорядження покупця на транспортному засобі, що прибув, готовим до розвантаження у визначеному місці призначення та очищеним для імпорту. Продавець несе усі ризики, пов'язані з доставленням товару у визначене місце чи в узгодженій точці даного визначеного місця. В свою чергу в даному правилі Incoterms доставлення та прибуття в пункт призначення є однаковим терміном.</p> | |

Правила для морського і внутрішнього водного транспорту

| | |
|---|--|
| FAS Free Along side Ship Вільно вздовж борту судна | |
| <p>«Франко вздовж борту судна» означає, що вантаж вважається доставленим продавцем, коли його розташовано вздовж судна (наприклад, на причалі або баржі), зазначеного покупцем у визначеному порту відправлення. Ризик утрати або пошкодження вантажу переходить після того, як вантаж розміщено вздовж судна, і з цього моменту всі витрати несе покупець.</p> | |
| FOB Free on Board Франко борт | |
| <p>«Франко борт» означає, що вантаж вважається доставленим продавцем, коли його розташовано на борту судна, зазначеного покупцем у визначеному порту відправлення, або коли продавець надає вантаж, уже доставлений у такий спосіб. Ризик утрати або пошкодження вантажу переходить після того, як вантаж розміщено на борту судна, і з цього моменту всі витрати несе покупець.</p> | |
| CFR Cost and Freight Вартість і фрахт | |
| <p>«Вартість і фрахт» (CFR) означає, що продавець доставляє вантаж на борт судна або надає вантаж, уже доставлений у такий спосіб. Ризик утрати або пошкодження вантажу переходить після того, як вантаж розміщено на борту судна, з цього моменту вважається, що продавець виконав свої обов'язки щодо доставлення товару, не залежно від того, чи фактично прибув товар в належному стані, в зазначеній кількості чи взагалі в повному обсязі. За CFR продавець не несе відповідальності перед покупцем щодо покриття страхування: в даному випадку покупцю найкраще придбати якесь страхове покриття самостійно.</p> | |
| CIF Cost Insurance and Freight Вартість, страхування і фрахт | |
| <p>«Вартість, страхування й фрахт» (CIF) означає, що продавець доставляє вантаж на борт судна або надає вантаж, вже доставлений у такий спосіб. Ризик утрати або пошкодження вантажу переходить після того, як вантаж розміщено на борту судна, з цього моменту вважається, що продавець виконав свої обов'язки щодо доставлення товару, не залежно від того, чи фактично прибув товар в належному стані, в зазначеній кількості чи взагалі в повному обсязі.</p> | |

Контрольні запитання.

1. Практика застосування коносаменту FIATA.
2. Міжнародні транспортні коридори.
3. Роль експедитора в ланцюгу постачань.
4. Міжнародні транспортні посередники.
5. Роль новітніх інформаційних технологій у розвитку логістичної діяльності підприємства.
6. Ринок контейнерних перевезень – злиття та поглинання.
7. Організація митного оформлення товарів.
8. Критерії вибору виду транспортування та перевізника у сфері зовнішньої торгівлі.
9. Транспортні витрати та тарифи (для кожного виду транспорту)
10. Що таке базисні умови поставки?
11. Скільки редакцій має Інкотермс? Дайте характеристику кожній з них.
12. Які суттєві зміни сталися в редакції Інкотермс-2020?

Тестові завдання.

1. Транспортна логістика вирішує комплекс завдань, пов'язаних з організацією переміщення вантажів транспортом:

- а) загального користування; б) незагального користування;
в) внутрішньовиробничим; г) всі відповіді правильні.

2. Продукцією на транспорті є:

- а) переміщення вантажів; б) маса вантажу;
в) обсяг вантажу; г) склад вантажу.

3. До особливостей транспортної продукції не належить:

- а) чітко виражена речова форма; б) неможливість зберігання і нагромадження;
в) прив'язаність до певного місця;
г) втілення в додаткових витратах, пов'язаних із процесом переміщення.

4. Найвищою здатністю доставляти вантаж у задану точку території «від дверей до дверей» володіє транспорт:

- а) автомобільний; б) залізничний; в) повітряний; г) трубопровідний; д) водний.

5. Забезпечує найнижчу вартість перевезення транспорт:

- а) автомобільний; б) залізничний; в) повітряний; г) трубопровідний; д) водний.

6. Забезпечує найбільшу швидкість доставки:

- а) автомобільний; б) залізничний; в) повітряний; г) трубопровідний; д) водний.

7. До переваг залізничного транспорту не належать:

- а) висока провізна і пропускна здатність; б) висока регулярність перевезень;
в) висока швидкість доставки на великі відстані;
г) висока доступність до кінцевих споживачів

8. До недоліків морського транспорту не належать:

- а) низька швидкість доставки; б) жорсткі вимоги до упакування;
в) висока собівартість перевезень на далекі відстані; г) мала частота відправлень.

9. Не є перевагою автомобільного транспорту:

- а) маневреність і гнучкість; б) висока швидкість доставки вантажу;
в) висока доступність; г) висока продуктивність.

10. Автомобільний транспорт найбільш ефективний на відстанях:

- а) до 300 км; б) від 300 до 400 км; в) від 400 до 500 км; г) понад 500 км.

11. Недоліком повітряного транспорту є:

- а) невисока швидкість доставки; б) висока собівартість перевезень;
в) низьке збереження вантажів; г) низька надійність доставки.

12. Сфера застосування трубопровідного транспорту:

- а) обмежена відстанню; б) обмежена видами транспортованих вантажів;
в) обмежена погодними умовами; г) не обмежена.

13. Як класифікують вантажні автомобілі, які застосовуються в логістичних системах?

- а) за типом кузова та габаритними розмірами;
б) за вантажопідйомністю та типом кузова;
в) за конструкцією кузова, вантажопідйомністю;
г) за вантажопідйомністю та відстанню перевезень вантажів.

14. Як класифікують автомобільні контейнери, які застосовуються в логістичних системах?

- а) за конструкцією, габаритними розмірами, за матеріалом виготовлення та кількістю обертів;
б) за санітарно-гігієнічним станом, вантажопідйомністю, матеріалом виготовлення, вартістю;
в) за засобами використання, конструкцією, вартістю та габаритними розмірами;
г) за вантажопідйомністю, конструкцією, за засобами використання та матеріалом виготовлення.

15. Як слід розподіляти автомобільні контейнери за вантажопідйомністю, які застосовуються в логістичних системах?

- а) великогабаритні, середньо габаритні, малогабаритні;
б) розбірні, наліврозбірні, складні та нерозбірні;
в) малотоннажні, середньотонажні, великотоннажні;
г) великої ваги, середньої та малої ваги.

16. Як слід розподіляти автомобільні контейнери за конструкцією які застосовуються в логістичних системах?

- а) цільні, решітчасті, розбірні; б) прямокутні, колоподібні, овально подібні;
в) м'які, тверді, сітчасті; г) однарусні, багаторусні.

17. Як слід розподіляти автомобільні контейнери за засобами використання в логістичних системах?

- а) транспортні, виробничі;
- б) універсальні, спеціальні;
- в) технологічні, комерційні;
- г) міжгалузеві, посеред галузеві.

18. Як слід розподіляти автомобільні контейнери за матеріалом виготовлення в логістичних системах?

- а) дротяні, пластмасові, комбіновані;
- б) металеві, тканеві, дротяні;
- в) дерев'яні, металеві, комбіновані;
- г) синтетичні, дерев'яні, армовані.

19. Що собою уявляє "Комбітейнер" в логістичних системах?

- а) комбінований контейнер на колесах;
- б) контейнер з фіксованою основою;
- в) комбінований контейнер на стійках (без коліс);
- г) основа контейнера на колесах і рішетчаті бокові стінки.

20. Які показники впливають на ефективність визначення поточних витрат на перевезення автомобільним транспортом в логістичних процесах?

- а) змінні витрати на кілометр пробігу, відстань перевезення, коефіцієнт використання пробігу, вага вантажу нетто, вага вантажу брутто, коефіцієнт, який враховує додаткову зарплатню та нарахування на зарплатню, відрядна розцінка для оплати праці шоферів, постійні витрати (накладні), середня технічна швидкість, час простою автомобіля при завантаженні й розвантаженні;
- б) вантажопідйомність автомобіля, відстань перевезення, змінні витрати на кілометр пробігу, коефіцієнт, який враховує додаткову зарплатню і нарахування на зарплатню, середня технічна швидкість, час простою автомобіля при завантаженні і розвантаженні.
- в) витрати, пов'язані з відстанню перевезення, вага вантажу нетто і брутто, середня технічна швидкість, вартість товару;

21. Які показники впливають на ефективність визначення капітальних витрат на рухомий склад автомобільного транспорту в логістичних системах?

- а) номінальна вантажопідйомність автомобіля та його вартість, відстань перевезення, час на виконання навантажувально-розвантажувальних робіт, габаритні розміри кузова;
- б) вартість автомобіля та його навантаження, відстань перевезення, середня технічна швидкість, коефіцієнт використання пробігу автомобіля, час на виконання навантажувально-розвантажувальних робіт;
- в) коефіцієнт використання автомобіля, його середня технічна швидкість, вартість автомобіля, габаритні розміри кузова, вантажопідйомність, навантаження брутто та нетто.

9

**ТЕМА 9. ТРАНСПОРТНІ ТАРИФИ,
ДОКУМЕНТООБОРОТ ТА СТРАХУВАННЯ РИЗИКІВ
ПРИ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ**

9.1. Транспортні тарифи при міжнародних перевезеннях різними видами транспорту.

9.2. Документооборот при міжнародних перевезеннях.

9.3. Страхування ризиків при міжнародних перевезеннях.

Контрольні запитання.

Участь різноманітних видів транспорту відображається в тарифах трьома категоріями швидкостей доставки вантажів

1. *Велика швидкість*: авіація, пряме автомобільне сполучення.
2. *Середня швидкість*: залізниця, вантажна автомобільна станція.
3. *Невелика швидкість*: водний та інші види транспорту, де фактор часу не головний при визначенні умов доставки вантажів.

Види цін на транспортні послуги

| Види цін | Визначення |
|------------------------|---|
| Базисна | Фіксована на певний момент часу ставка вартості за одиницю виконаних послуг: погодинна – за час роботи; відрядна – за перевезену тонну вантажу, вантажообіг; комбінована (продуктивна) – за км пробігу, час простою |
| Світова | Грошове вираження міжнародної вартості послуг або вартості національної послуги на світовому ринку |
| Місцева (розрахункова) | Ціна, що враховує особливості реалізації послуг на місцевому ринку (диференціація внутрішньогалузева та за географічною ознакою) |
| Монопольна | Ціна в окремих сегментах ринку (наприклад, ексклюзивні перевезення: особливо коштовний вантаж, негабаритні та великовагові вантажі й т. ін.) |
| Фіксована | Ціна, яка встановлюється державою або під її контролем на соціально значущі види послуг |
| Договірна | Ціна, яка встановлюється за домовленістю сторін при оформленні та виконанні договору |
| Прейскурантна | Ціна, зафіксована на певний момент часу в спеціальних довідниках або прайс-листах |
| Сезонна | Ціна для згладжування нерівномірності попиту протягом певного часу може визначатися коректуванням базової ціни з використанням системи знижок |
| Ковзка | Ціна послуги, встановлювана на термін, протягом якого її собівартість може змінюватись |
| Роздрібна (разова) | Ціна разового договору |
| Групова (фактурна) | Ціна комплексна транспортних послуг |

Склад і структура витрат транспортних організацій

| Вид витрат | Елементи | Склад |
|---------------------------------------|---|---|
| Витрати зі звичайних видів діяльності | Матеріальні витрати (з вирахуванням вартості повернених відходів) | Матеріали на здійснення перевезень (в тому числі паливо в межах норм), інструмент, інвентар; комплектуючі; роботи та послуги виробничого характеру (в тому числі технічне обслуговування транспорту) |
| | Витрати на оплату праці | Витрати з нарахуванням |
| | Амортизація | За нормами амортизації |
| | Інші витрати | Відновлення основних фондів; науково-дослідницькі та конструкторські розробки; обов'язкове та добровільне страхування майна, відповідальності та в тому числі вантажів, запасів товарно-матеріальних цінностей; витрати на забезпечення нормальних умов праці; медичне свідоцтво, безпека дорожнього руху і т. ін.; податки та збори: ліцензійні, екологічні, на сертифікацію продукції, комісійні стороннім організаціям, орендні або лізингові платежі; відрядження; юридичні, інформаційні та консультативні послуги, аудит, нотаріус, управлінські та представницькі витрати, підготовка та перепідготовка кадрів, поштові витрати та ін. |
| Інші витрати | Операційні витрати | Витрати, пов'язані зі здачею в оренду фондів організації, операціями з акціями і т. ін. |
| | Позареалізаційні витрати | Штрафи, пені, неустойки |
| | Надзвичайні витрати | Витрати, пов'язані зі стихійними лихами, військовими діями |

Транспортний тариф — це ціна за переміщення матеріального об'єкта в просторі. Транспортні тарифи включають тарифи на вантажні перевезення та пасажирські тарифи.

Вантажний транспорт, доставляючи продукцію від виробників до споживача, збільшує її вартість. Пасажирський транспорт надає послугу. У зв'язку з цим формування пасажирських тарифів відноситься до сфери надання послуг. В основу вантажних тарифів покладено суспільно необхідні витрати праці по доставці вантажу, що визначає вартість перевезення, грошовим вираженням якої є транспортний тариф.

Система транспортних тарифів складається з:

- плати, що стягується за перевезення вантажів;
- зборів за додаткові операції, пов'язаних з перевезенням вантажів;
- правил обчислення плат і зборів.

Рівень тарифів на транспорті визначається відповідно до **нормативних витрат на одиницю транспортної роботи, рівня рентабельності та оплати податків.**

Диференціація тарифів за типом вантажів

- на залізничному транспорті: через Єдину тарифно-статистичну номенклатуру вантажів (ЄТСНВ)
- на річковому і морському транспорті: через номенклатуру вантажів
- на автомобільному: через номенклатуру та класифікацію вантажів

Єдина тарифно-статистична номенклатура вантажів (ЄТСНВ)

Містить назви і кодові позначення вантажів, які використовуються залізницями при оформленні перевізних документів.

ЄТСНВ складається з:

- Мінімальних вагових норм завантаження;
- Таблиць кратності ЄТСНВ номенклатурі вантажів плану та обліку навантаження на залізницях;
- Алфавітного списку вантажів;
- Переліку вантажів за тарифними групами, позиціями і номерами вантажів у позиції (кодами).

Найменування вантажу в перевізних документах, згідно з правилами до Статуту залізниць і тарифним правилами, має бути зазначене відповідно до найменувань, наведених в **Алфавітному списку вантажів (далі алфавіті)**, який є в ЄТСНВ.

В алфавіті напроти кожного найменування вантажу вказаний шестизначний код. Перші дві цифри коду позначають порядковий номер групи, третя цифра – порядковий номер позиції, четверта і п'ята цифри – номер конкретного вантажу, шоста цифра – контрольне число.

Використання контрольного числа для проставляння в перевізних та інших формах документів визначається інструкціями щодо заповнення цих документів.

**Гармонізована
номенклатура
вантажів (ГНВ)**

Гармонізована номенклатура вантажів (далі – ГНВ) служить для опису та кодування вантажів у міжнародному вантажному сполученні країн-членів ОСЗ, що беруть участь в УМВС (СМГС) або застосовують положення УМВС (СМГС).

ГНВ створена на основі Гармонізованої системи опису та кодування товарів Всесвітньої митної організації (далі – ГС) і відповідає Гармонізованій номенклатурі вантажів Міжнародного союзу залізниць (ННМ). Найменування розділів, глав і позицій відповідають тексту ГС з доповненнями для Глав 27 і 99, зумовленими залізничною специфікою.

2. ГНВ обов'язкова для кожної залізниці країн-членів ОСЗ, що беруть участь в УМВС або застосовують положення УМВС.

3. ГНВ містить:

- Перелік позицій, що складається з 22 розділів, 99 глав;
- Аналітичний список вантажів;
- Алфавітний список вантажів.

Для позначення вантажів використовується восьмизначний код. Перші шість знаків відповідають ГС, з них: перші чотири цифри ідентифікують позицію; третя і четверта цифри позначають порядковий номер позиції в цьому розділі; п'ята і шоста цифри ідентифікують підпозиції вантажу в межах позиції; сьомий і восьмий знаки застосовуються для досягнення особливої точності опису вантажу відповідно до Комбінованої номенклатури Митного союзу ЄС.

Зміни та доповнення до ГНВ, що базуються виключно на ГС (1–6 знаки коду), здійснюються тільки після внесення змін до ГС, як правило, один раз на п'ять років.

Зміни та доповнення до ГНВ, що базуються на Комбінованій номенклатурі Митного союзу ЄС (7–8 знаки коду) здійснюються тільки після внесення до неї змін і доповнень, які здійснюються, як правило, щороку станом на 1 січня.

Депозитарієм ГНВ є Комітет ОСЗ.

Перелік основних документів, які потрібні для оформлення товару в режимі імпорту

- **Картка акредитації у митниці** (оригінал та копія) - 1 шт.
- **Довідка про декларування валютних цінностей за поточний квартал** (оригінал для українських підприємств) - 1 шт.
- **Зовнішньо-економічний договір та специфікація до нього** (копія, завірена печаткою підприємства) - 2 шт.
- **Інвойс** (має супроводжувати вантаж з-за кордону) та переклад інвойсу українською мовою (або російську).
- **Сертифікат про походження** (оригінал) (у разі його відсутності товари декларуються за повними ставками мита) та переклад сертифікату.
- **Рахунок про транспортні витрати та договір з перевізником чи експедитором** (у разі необхідності) - 2 шт.
- **TIR Carnet** (за наявністю).
- **CMR чи морська накладна чи авіа накладна чи залізнична накладна** (має супроводжувати вантаж з-за кордону).
- **Експортна декларація країни відправника** (за наявністю).
- **Сертифікати якості, технічна документація, креслення, малюнки, фотографії** (в разі необхідності).

Перелік основних документів, які потрібні для оформлення товару в режимі експорту

- **Картка акредитації у митниці** (оригінал та копія) - 1 шт.
- **Довідка про декларування валютних цінностей за поточний квартал** (оригінал для українських підприємств) - 1 шт.
- **Зовнішньо-економічний договір та специфікація до нього** (копія, завірена печаткою підприємства) - 2 шт.
- **Інвойс** - 7 шт.
- **TIR Carnet** (за наявністю).
- **CMR чи морська накладна чи авіа накладна чи залізнична накладна**.
- **Документи від перевізника** (тех.паспорт транспортного засобу, паспорт водія, свідоцтво для міжнародних перевезень вантажів під митними пломбами)

Документи, що використовуються при оформленні міжнародних автомобільних перевезень

Міжнародна товарно-транспортна накладна (CMR)

Її використання регламентовано Конвенцією КДПВ. Термін «операція МДП» означає перевезення вантажу від митниці місця відправлення до митниці місця призначення з дотриманням так званої процедури МДП, встановленої в Конвенції МДП. Вантажі, що перевозяться з дотриманням процедури МДП, звільнені від сплати або депозиту ввізних чи вивізних мит і зборів у проміжних митницях.

Назва «CMR» - це абревіатура з французького назви конвенції «Convention relative au contrat de transport international de Marchandise par Route». Конвенція була прийнята в 1956 р в Женеві і вступила в дію в 1958 р

CMR Конвенція застосовується до будь-якого договору про перевезення вантажів автомобільним транспортом, коли місця прийняття до перевезення і доставки вантажу, зазначені в договорі, знаходяться в різних країнах, у тому числі, одна є учасницею Конвенції, а перевезення виконується за винагороду. Конвенцію підписали 50 країн, серед них - всі країни-члени Європейського Союзу.

Як заповнювати CMR накладну?

CMR складається не менше, ніж в трьох примірниках: один вантажовідправнику, другий перевізнику, третій вантажоодержувачу. Іноді бланки накладної бувають різного кольору: рожевий - вантажовідправнику, зелений - перевізнику, жовтий - вантажоодержувачу. У разі необхідності можна зробити додаткові екземпляри, наприклад, якщо одну з CMR захоче залишити у себе митниця (вона це регулярно хоче і з завзятістю робить).

При заповненні CMR накладної потрібно пам'ятати, що в цьому документі повинні бути зібрані всі головні дані з інвойсів, пакувальних листів, експортних і транзитних декларацій, TIR книжок, різних сертифікатів і свідоцтв. Критично важливо, щоб відомості в CMR не тільки збігалися з відомостями в початкових документах, а й були логічно пов'язані між собою.

При виконанні міжнародних перевезень заповнити CMR накладну може хто завгодно: вантажовідправник (22-я графа), перевізник (23-я графа) або експедитор. Однак, варто пам'ятати, що силу договору заповнений бланк CMR накладної набуває лише після того, на нього поставлені печатки або підпису вантажовідправника і перевізника.

**Експортна
декларація
ЕХ-1**

– це документ, що підтверджує факт вивозу товару за межі Європейського Союзу, завірених митними органами.

Раніше на паперову ЕХ-1 митниця ставила печатку, яка і підтверджувала факт вивезення товару, після чого треба було обов'язково повернути відправнику цей проштампований папірець, тепер же застосовуються електронні засоби, всі ЕХ-1 і позначки зберігаються в електронній базі даних ЄС.

Важливо розуміти, що важливий не сам факт наявності ЕХ-1, а важливий факт позначки митницею ЕХ-1, що підтверджує вивезення товару за межі ЄС. Саме відмітка митниці ЕХ-1 дає право продавцеві товару в ЄС на повернення / несплату внутрішнього європейського ПДВ (VAT).

Декларація ЕХ-1 повинна супроводжувати вантажі європейського походження, такі зі складу продавця з ЄС за межі країн ЄС. Декларація ЕХ-1 оформляється постачальником або агентом постачальника або перевізника (експедитора), які мають на це відповідні повноваження.

Для відкриття ЕХ-1 необхідно надати: *інвойс, довіреність від відправника (продавця), його номер EORI та реєстраційні документи.*

EORI код - це унікальний ідентифікаційний номер, який присвоюється підприємствам для митних цілей при реєстрації в Системі реєстрації та ідентифікації підприємств.

Мета - прискорення митних процедур для юридичних і фізичних осіб, які займаються економічною діяльністю на території ЄС або беруть участь в митних операціях.

Кожна з країн - членів Європейського Співтовариства створила свою власну національну базу даних EORI, яка є частиною системи EORI Європейського союзу. Отже, EORI код потрібен всім підприємствам, які планують вести зовнішньоекономічну діяльність в межах ЄС.




Система EORI (Economic Operators 'Registration and Identification) - це єдина централізована база даних підприємств, які ведуть зовнішньоекономічну діяльність на території ЄС. Доступ до неї надається митним органам при процедурах імпорту, експорту та транзиту.

Код EORI складається з 17-значного номера (2 літери, що позначають державу, 10 цифр і знову 5 букв).

Наприклад: UA1234567890ASDFG.



A screenshot of the EORI number validation website. The page title is "EORI number validation" and the URL is "ec.europa.eu/taxation_customs/dds2/eos/eori_validation.jsp?lang=en&EorINumb=PL658146755200000&Expand=tr". The page features the European Commission logo and the "TAXATION AND CUSTOMS UNION" header. The main content area shows a search form with the EORI number "PL658146755200000" entered and a "Validate" button. Below the form, the validation result is displayed: "Request date: 25/09/2015", "This EORI number is valid.", "EORI Name: ZBIGNIEW DUDZIC P.P.H. 'ECO WORLD PLASTIC'", "Address name: ZBIGNIEWDUDZIC.P.H.'ECOWORLDPLASTI", "Street number: TADEUSZA KOŚCIUSZKI 51/15", "Postal code: 26-220", "City: STAPORKÓW", and "Country name: Poland". A "Top" link is visible at the bottom right of the content area.

| | | | | |
|---|--|----------------------|---|---|
| EUROPÄISCHE GEMEINSCHAFT | | VERFAHREN (1) | | MRN 15DE460518915011E6 |
| Versender/Ausführer (2) | | Bas. Umst. (532) | |  |
| № DE2426269 | | EX | Z | |
|  | | Vordrucke (3) | | Ausstellungsdatum: |
| | | Anm. Eich. (500) | | |
| EORI-код в EX1. | | 1 | 2 | S |
| | | A. Ausführzollstelle | |  |

EORI number validation

Retrieve EORI number validation

You can launch a validation request by entering the EORI number and clicking 'Validate'

EORI number

Request date
This EORI number is valid.
 EORI Name
 Address name
 Street number
 Postal code
 City
 Country name

**Результаты проверки
 найденного EORI-кода.**

| | | | | |
|-----------------------------|---|--|------------------|----------------------------|
| EUROPEAN COMMUNITY | | 1 DECLARATION | | MRN 15SI00191325786534 |
| PORT ACCOMPANYING DOCUMENT | 2 Consignor/Exporter | | Bas. Umst. (532) | |
| | No 48619922 | | EX | Z |
| |  | | 3 Forms | |
| |  | | 1 | 1 |
| | 8 Consignee | | S00 Sec.D | |
| No -- | | S | | |
| 14 Declarant/Representative | | 5 Items | 6 Total packages | Issuing date: 20150922 |
| No -- | | 1 | 13 | Customs office: SI001913 |
| | | 7 Reference number | | |
| | | 02-000881-2015-0001 | | |
| | | 529 Transport charges method of ps | | 15 Country disp./exp. Code |
| | | Z | a | SI |
| | | S13 Country(ies) of routing codes | | 17 Country destin. Code |
| | | SI, HU, SK, PL, LT, BY | | a |
| | | 14b Representative of person lodging sum. dec. | | BY |
| | | No | | |

**TIR Carnet -
книжка МДП**

– документ митного транзиту, що використовується для підтвердження існування міжнародної гарантії сплати митних податків на товари, що переміщуються відповідно до процедури МДП, в межах сум, встановлених національним законодавством та затверджених IRU, на умовах передбачених Конвенцією МДП.

Книжка МДП складається з чотирьох сторінок обкладинки, невідривного листка №1/ №2 жовтого кольору й невідривного корінця №1/№2 жовтого кольору, відривних листків №1 білого кольору й невідривних корінців №1 білого кольору, відривних листків №2 зеленого кольору (включаючи їх відривні частини з графами 18 – 28) і невідривних корінців №2 зеленого кольору, а також бланка Протоколу Книжки МДП (Procesverbal de constat) жовтого кольору. Відривні листки №1 і №2 та невідривні корінці №1 і №2 використовуються в кожній країні (відправлення, транзиту й призначення) у різних комбінаціях. Як правило, К.МДП складаються з 4, 6, 14 або 20 листків і призначені для застосування при перевезенні товарів через території декількох держав.

Книжка МДП друкується французькою мовою, за винятком першої (титульної) сторінки обкладинки, яка друкується англійською та французькою мовами, і невідривного листка №1/№2 та Правил користування К.МДП на третій сторінці обкладинки, які друкуються англійською мовою, або мовою держави – учасниці Конвенції МДП. До К.МДП можуть бути додані додаткові аркуші з перекладом друкованого тексту мовами держав – учасниць Конвенції МДП.

Гарантійне об'єднання встановлює строк дії Книжки МДП, який не може бути продовжений. Якщо Книжка МДП була прийнята до оформлення митницею відправлення в останній день строку її дії чи до цієї дати, то вона є дійсною до завершення перевезення на умовах Конвенції МДП

Packing List
Пакувальний
лист

документ, в якому дублюється інформація з інвойсу, але в пакувальному листі окрім даних щодо відправника, отримувача вантажу, найменування вантажу надано детальні вагові характеристики вантажу та упаковок, їх об'єми та інформація щодо тари.

Товарно-
транспортна
накладна (ТТН)

єдиний для всіх учасників транспортного процесу юридичний документ, призначений для списання ТМЦ, обліку на шляху їх переміщення, оприбуткування, складського, оперативного та бухгалтерського обліку, а також для розрахунків за перевезення вантажу та обліку виконаної роботи.

Книжка CPD
Carnet de
Passage en
Douane

дослівно з французької означає «книжка проходження митниці») – міжнародний митний документ, що використовується для тимчасового ввезення на митну територію транспортних засобів та приймається як митна декларація, і дозволяє ідентифікувати ввезені транспортні засоби.

Книжка CPD використовується у країнах, які є учасниками Конвенції про тимчасове ввезення від 26.06.1990 р., та не може бути використана у країні, резидентом якої є її утримувач.

Застосування книжки CPD передбачає умовне безмитне ввезення/вивезення транспортних засобів та гарантує сплату імпорتنих мит і податків, якщо тимчасово ввезений транспортний засіб не було належним чином вивезено. У окремих випадках книжка CPD може застосовуватися для контролю за тимчасовим експортом та реімпортом транспортних засобів.

Особливими характеристиками Книжки CPD є те, що вона друкується англійською та французькою мовами, а її розміри повинні бути 297 x 210 мм.

Методи калькулювання собівартості перевезень

Нормативний метод

Застосовують при регулярних перевезеннях певних обсягів вантажу (кількості пасажирів) за визначеним маршрутом.

Спочатку складають калькуляцію нормативної собівартості перевезення на певний період на основі діючих на підприємстві норм, нормативів витрат і кошторисів витрат на обслуговування виробництва.

Нормативи розробляють з урахуванням особливостей і конкретних умов діяльності підприємства. Це необхідно для своєчасного виявлення відхилень, аналізу їх причин та внесення змін до нормативів. Протягом місяця враховують фактичні витрати, при цьому їх розділяють на нормативні витрати і відхилення від норм.

Відхиленням вважають як перевитрату, так і економію матеріальних, трудових та інших витрат. Протягом місяця враховують зміни діючих норм і нормативів для коригування нормативної собівартості. Кожну зміну необхідно оформляти документально і затверджувати у керівника підприємства.

Також протягом періоду встановлюють і аналізують причини відхилень від норм і виявляють винних осіб. Фактичні витрати, що перевищують нормативні, не включають до собівартості перевезень, якщо вони пов'язані зі зловживаннями, нестачами, крадіжками, нетехнологічним використанням і порушенням правил зберігання ТМЦ.

У кінці місяця визначають фактичну собівартість додаванням до нормативної собівартості (або відніманням від неї) виявлених у звітному періоді відхилень від норм і змін норм.

Позамовний метод

Відокремлений облік витрат за кожним видом перевезень (робіт, послуг) у розрізі статей витрат.

Його доцільно застосовувати при виконанні різних замовлень на перевезення різної кількості вантажів (пасажирів) на різну відстань машинами різних марок.

Об'єкти обліку і калькулювання – окремі види перевезень, а калькуляційні одиниці – відповідні одиниці їх вимірювання (1 км пробігу, 1 тонно-кілометр, 1 поїздка автомобіля тощо). Узагальнююча одиниця – сума витрат, що припадають на 1 грн отриманих доходів. Калькуляційну одиницю вказують в наказі про облікову політику.

Собівартість перевезень, тобто суму витрат, що припадає на калькуляційну одиницю, визначають діленням суми фактичних витрат по кожному об'єкту калькулювання на відповідний обсяг виконаних перевезень. При розрахунку фактичної собівартості всі прямі витрати (матеріальні, на оплату праці, амортизацію тощо) включають безпосередньо до собівартості відповідних об'єктів калькулювання. Якщо ці витрати неможливо віднести на собівартість кожного окремого виду перевезень за прямою ознакою, то їх потрібно розподілити між об'єктами згідно з базою розподілу.

Історія питання

На думку дослідників, страхування вантажів є одним з найстаріших видів страхування - прообрази договорів страхування вантажів полягали у Вавилоні ще в 3000 р. до н. е. Перший з відомих на сьогоднішній день страхових полісів був виданий у 1347 р. для покриття ризиків вантажоперевезення з Генуї до Майорки на судні "Santa Clara". Страхова премія за цим договором розглядалася як позика страховика, яка не поверталася в разі успішної доставки вантажу і поверталася в подвійному розмірі у разі загибелі вантажу. Перший страховий поліс у сучасному розумінні був випущений в 1584 р. і відноситься до страхування перевезення з Марселя до Тріполі, а остаточно страхування вантажів увійшло в ділову практику до кінця XVI ст., коли сер Роджер Бекон особисто підписав у Лондоні парламентський акт № 1601 "Акт щодо питань страхування серед торговців".

Організації, що займаються страхуванням вантажів

Організації, що здійснюють перевезення вантажів

Організації, що здійснюють перевалку та збереження вантажів у портах, терміналах, на складах

Організації, що здійснюють експедирування

При укладанні договору страхування вантажів страхувальник подає заяву, яка містить такі дані, що впливають на розмір ставок страхових премій

- вид вантажу (точна назва, тип пакування, кількість місць і вага);
- вид транспортного засобу (наприклад, при морському перевезенні назва судна, рік побудови, тоннаж);
- спосіб відправлення вантажу (в трюмі, на палубі, навалом, наливом, насипом, у контейнерах);
- маршрут (пункт відправлення, перевантаження, призначення транспортного засобу);
- вартість вантажу;
- тип обсягу страхової відповідальності (умови страхування).

У морському страхуванні діє *інститут абандона*.

Суть: якщо майно застраховане від загибелі, страхувальник може заявити страховику про відмову від своїх прав на застраховане майно (абандон) і отримати всю страхову суму у разі:

- Зникнення судна безвісти;
- Знищення судна і (або) вантажу (повної фактичної загибелі);
- Економічну недоцільність відновлення або ремонту судна (повної конструктивної загибелі судна);
- Економічну недоцільність усунення пошкоджень судна або доставки вантажу в порт призначення;
- Захоплення судна або вантажу, застрахованих від такої небезпеки, якщо захоплення триває більше ніж шість місяців.

Страхування "каско" застосовується при страхуванні рухомого складу транспорту (судів, автомобілів, залізничних вагонів, літаків, контейнерів тощо), які беруть участь у міжнародних перевезеннях. Цей вид страхування здійснює безпосередньо власник транспортних засобів.

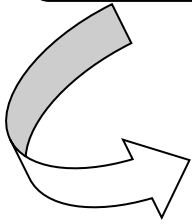
- Страхування з відповідальністю за загибель і пошкодження судна, у тому числі витрати по загальній аварії, в рамках частки, що відноситься до судна, і витрати з порятунку;
- Страхування без відповідальності за пошкодження судна, крім випадків катастрофи;
- Страхування з відповідальністю тільки за повну загибель судна, включаючи витрати з порятунку;
- Страхування з відповідальністю тільки за повну загибель судна

Страхування "карго", при якому об'єктом страхування є вантаж, то основні його умови закріплені в "застереженнями інституту Лондонських страховиків".

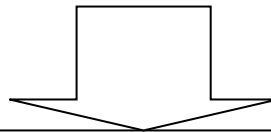
Це наступне:

- Група "А" - страхування з відповідальністю за всі ризики;
- Група "Б" - страхування відповідальності за приватну аварію;
- Група "В" - страхування без відповідальності за пошкодження, крім випадків катастрофи.

Лондонська міжнародна асоціація андеррайтингу (англ. The International Underwriting Association of London (IUA))



Об'єднання страхових і перестраховальних компаній, що працюють в Лондоні. Воно включає в себе філії або дочірні компанії практично всіх найбільших міжнародних страхових і перестраховальних компаній Лондона.



Дана асоціація була утворена 31 грудня 1998 року в Лондоні шляхом об'єднання Асоціації **Лондонського міжнародного страхового та перестрахового ринку** (англ. The London International Insurance and Reinsurance Market Association (LIRMA)) та **Інституту Лондонських страховиків** (англ. The Institute of London Underwriters). Основною метою створення асоціації є представництво інтересів учасників лондонського страхового та перестрахового ринку в стосунках з урядом і іншими регуляторами лондонського страхового ринку. З урахуванням того, що Інститут Лондонських страховиків має більш ніж столітню історію, новостворена асоціація має право претендувати на той авторитет і досвід роботи на страховому ринку, який мають організації-засновники даної асоціації. Членами IUA є всі найбільші учасники Лондонського страхового та перестрахового ринку, які збирають страхової премії не менше 10 млрд фунтів стерлінгів в рік.

Вищим органом управління Асоціації є Рада ЛМАА, який обирається його членами.

<http://www.iua.co.uk/>

Контрольні запитання.

1. Які документи використовуються при міжнародних перевезеннях різними видами транспорту?
2. Які тарифи застосовуються на автомобільному, залізничному, морському транспорті?
3. Як встановлюються тарифи на авіаперевезення?
4. Хто несе відповідальність за вантаж при перевезенні за межі національних кордонів?
5. Які розділи включені до вантажної номенклатури?
6. Як відправник повинен іменувати у перевізних документах вантаж?
7. Для чого служить Гармонізована номенклатура вантажів?
8. Основа створення ГНВ? Яка структура коду ГНВ?
9. Як вводяться в дію зміни та доповнення до ГНВ?
10. Як розшифровується кодове позначення вантажів?
11. Що містить Єдина тарифно-статистична номенклатура вантажів (ЄТСНВ)?
12. З чого складається ЄТСНВ?
13. У відповідності з чим іменуються вантажі за ЄТСНВ у перевізних документах?
14. Як визначити мінімальну вагову норму (МВН)?

ТЕМА 10. МИТНЕ ОФОРМЛЕННЯ ТА ДОКУМЕНТООБОРОТ ПРИ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ

10.1. Визначення митної вартості (європейська практика).

10.2. Документооборот при митному оформленні міжнародних перевезень

Контрольні запитання

ОСНОВНІ ПОЛОЖЕННЯ

Митною вартістю імпортованих товарів є вартість операції з переміщення товару та вартість самого товару, тобто фактично сплачена ціна, що підлягає сплаті за товари при продажу на експорт на митниці території ЄС, з коригуванням вартості

Правове забезпечення

- Угода СОТ про оцінку товарної номенклатури
- Технічний комітет ВМО публікує Збірник порівняльної вартості
- Митний кодекс ЄС (МК) (Регламент 2913/92, стаття 28-36)
- Імплементативні положення Митного кодексу (Регламент 2454/93, стаття 141-181а та додатки 23-29)
- Збірник митної оцінки ЄС (Компендіум)

Декларації про оцінку та загальний звіт про оцінку (GVS)

Після квітня 2008 року

- Немає вимоги заповнювати декларацію про оцінку, якщо цього не вимагає HMRC (зазвичай це стосується імпортних декларацій, які перевіряються після аудиту імпорту)
- GVS необхідний лише при використанні методу 1 та першого продажу
 - Заповніть форму C109A
 - Як правило, термін дії 3 роки
 - Введіть дані в графу 44 ввізної декларації

МЕТОДИ ОЦІНКИ МИТНОЇ ВАРТОСТІ

**1.Вартість
транзакції**

**2.Вартість
ідентичних
товарів**

**3.Вартість
подібних
товарів**

**4.Еквівалент
на ціна
продажу в ЄС**

**5.Собівартість
виробництва
товарів**

**6.Резервн
ий метод**

**1. Вартість
транзакції**

- Поширюється на понад 90% імпорту
- Ціна фактично сплачена або підлягає сплаті за товари при продажу для експорту на митну територію ЄС (з можливими коригуваннями) = загальний платіж, здійснений або має бути здійснений покупцем продавцю
- Перегляд ціни після імпорту/ретроспективного коригування ціни означає, що ціна рахунка-фактури є попередньою – 2 ВАРІАНТИ:
 - Внести мито на депозит/товари, випущені під «безпеку домовленості»; або
 - Офіційна угода з митницею для періодичного перегляду/застосування

**2.Вартість
ідентичних
товарів**

- На основі митної вартості ідентичних товарів, що експортуються до ЄС приблизно в той самий час, що й товари, що підлягають оцінці
- «Ідентичні товари» - це товари, вироблені в тій же країні, що й оцінювані; однакові в усіх відношеннях, за винятком незначних відмінностей у зовнішньому вигляді (фізичні характеристики, якість та репутація)
- Можна використовувати продажі на різному комерційному рівні та в різних кількостях, але коригувати відповідно, якщо це впливає на ціну (наприклад, кількість/оптові знижки)
- Докази (наприклад, рахунок-фактура)

3. Вартість подібних товарів

- «Подібні товари» відрізняються в деяких аспектах від оцінюваних товарів, але (i) виробляються в одній країні; (ii) можуть виконувати ті самі завдання; & (iii) є комерційно взаємозамінними.

4. Еквівалент на ціна продажу в ЄС

- Також називають «дедуктивним» методом;
- На основі ціни за одиницю, за якою імпортовані / ідентичні / подібні товари продаються в ЄС у стані імпорту клієнтам, не пов'язаним із продавцем, під час імпорту товарів, що підлягають оцінці
- На основі ціни одиниці фактичних продажів імпортованих товарів, які мають місце до 90 днів після імпорту
- Ціна за одиницю має відповідати найбільшій сукупній кількості на момент введення
- Відрахування (прибуток, загальні витрати, транспорт/страхування в межах ЄС, мита/податки ЄС)
- Потрібні докази, напр. рахунок-фактура, прайс-лист та деталі відрахувань на основі рахунків трейдера.
-

5. Собівартість продукції

- На основі собівартості продукції
- Складний метод, який так рідко використовується на практиці
- Зазвичай можна використовувати лише там, де імпортер і постачальник пов'язані між собою
- Митна вартість – це нарахована вартість на основі
 - (i) вартості матеріалів або вартості обробки
 - (ii) суми прибутку та загальних витрат виробника; плюс
 - (iii) вартості транспортування, страхування та навантаження або обробки до кордону ЄС
- Потрібні докази на основі звітів виробників.

6.Резервний

- Адаптуйте методи з 1 по 5 відповідно до незвичайних обставин.
- Наприклад, методи 2 або 3 – вартість операції для товарів, вироблених в країні, відмінній від країни експорту.
- Метод 4(b) – розширити ліміт на 90 днів.
- **Безкоштовні товари:** якщо ви не можете використовувати методи з 1 по 5, можете базувати митну вартість на ціні, яку було б сплачено, якби ви купили товар (наприклад, експортний прайс-лист постачальника);
- **Вживані товари:** якщо ви не можете використовувати методи з 1 по 5, вартість товарів при придбанні за вирахуванням втрати вартості для використання;
- **Орендовані/лізингові товари:** готівкова ціна часто штучно завищена. Якщо ви не можете використовувати методи від 1 до 5, помножте річну вартість оренди/лізингу на очікуваний економічний термін служби товарів. Якщо витрати включають відсотки, формула, наведена НМРС

ПРИКЛАД

- Компанія А, заснована в третій країні, має філію В в ЄС, через яку вона продає ІТ- аксесуари непов'язаним покупцям в ЄС
- Компанія В не має окремої юридичної особи
- Компанія В не купує ІТ-товари, але, отримавши їх від А, В вводить їх у вільний обіг і зберігає у своїх приміщеннях.
- Митна вартість ідентичних або подібних товарів, що продаються для експорту до ЄС, не може бути встановлена
- Компанія В стверджує, що митна вартість повинна бути визначена за методом 4 і що з його фактичного прибутку та загальних витрат можна вирахувати ціну продажу.

ПОЧАТКОВИЙ ПРОДАЖ

Початковий продаж: діючі правила

Стаття 147(1) МГЕЗК

- «(...) У разі послідовних продажів до оцінки, лише останній продаж, який призвів до ввезення товарів на митну територію Співтовариства, або продаж, що відбувався на митній території Співтовариства до введення товару у вільний обіг є такою ознакою.
- Якщо оголошується ціна, яка стосується продажу, що відбулася до останнього продажу, на основі якої товари були ввезені на митну територію Співтовариства, митним органам має бути задоволено продемонстровано, що цей продаж товарів був здійснений місце для вивезення на відповідну митну територію».
- Початковий продаж для експорту в ЄС може використовуватися як митна вартість товару → зберігає митну вартість на низькому рівні.
- Як правило, можна використовувати лише для трансакцій між компаніями оскільки лише пов'язана компанія може отримати необхідну інформацію.

Вимоги до початкового продажу

Початковий продаж повинен:

- відбуваються до імпорту в ЄС
- безсумнівно, для експорту в ЄС, напр. товари, виготовлені за специфікаціями ЄС; товари, виготовлені спеціально для покупця з ЄС; замовлені у посередника товари відправляються безпосередньо від виробника.

Остання версія Імплементаційних положень до модернізованого Митного кодексу (“МССІР”): версія 3 від 28 листопада 2011 р.

ДОПОМІЖНИЙ МЕХАНІЗМ/ ДОМОВЛЕНОСТІ ПРО РОЗПОДІЛ ВИТРАТ

Стаття 32 (1)(b) ЦК – «допоміжний механізм»

«вартість, розподілену відповідно до відповідного порядку, наступних товарів і послуг, якщо вони прямо чи опосередковано постачаються покупцем безкоштовно або за зниженою вартістю для використання у зв'язку з виробництвом та продажем на експорт імпортованих товарів, якщо така вартість не була включена до ціни, фактично сплаченої або підлягає сплаті:

- (i) матеріали, компоненти, частини та подібні предмети, включені в імпортовані товари,
- (ii) інструменти, матриці, форми та подібні предмети, що використовуються у виробництві імпортованих товарів,
- (iii) матеріали, спожиті у виробництві імпортованих товарів,
- (iv) проектування, розробка, художні роботи, дизайнерські роботи, а також плани та ескізи, виконані не в Співтоваристві та необхідні для виробництва імпортованих товарів»

Як узгодити митну вартість?

Розподіл

- Розподіл може бути дуже складним, але можливі можливості заощадити...
 - Які види витрат підлягають оподаткуванню? (стаття 32 ЦК)
 - Виключити витрати, понесені в ЄС
 - Миту підлягають лише витрати, пов'язані з ввезеними в ЄС товарами
 - Розподіл дозволяється на основі загальноприйнятих принципів бухгалтерського обліку країни-імпортера (наприклад, кількість імпорту проти світового виробництва)

Як ви коригуєте митну вартість (у Великобританії)?

- Додайте підвищення до вартості транзакції для кожного запису; або
- Зробити ретроспективні коригування митної вартості (розглянути попередню угоду з HMRC)

ПЕРЕЛІК

документів, необхідних для здійснення митного контролю та митного оформлення товарів і транспортних засобів, що переміщуються через митний кордон України

1. Митна декларація.
2. Товарно-транспортний документ на перевезення (залізнична накладна (УМВС (СМГС), ЦІМ (СІМ)), авіаційна накладна (Air Waybill), коносамент (Bill of Lading) тощо.
3. Зовнішньоекономічний договір
4. Рахунок (Invoice) або інший документ, що визначає вартість товару.
5. Декларація митної вартості (подається у випадках, визначених КМУ)
6. Декларація про встановлені виробником або імпортером максимальні роздрібні ціни на підакцизні товари
7. Облікова картка суб'єкта зовнішньоекономічної діяльності або її копія, завірена цим суб'єктом
8. Лист про погодження (подається підприємством, розміщеним поза зоною діяльності митного органу)
9. Документ контролю за доставкою товарів
10. Документи про надання фінансових гарантій
11. Ліцензія митного перевізника
12. Книжка МДП, книжка АТА, книжка СРД
13. Свідоцтво про допущення транспортного засобу до перевезення товарів під митними печатками і пломбами
14. Акти приймання-передачі (електроенергії, газу, нафти, аміаку)
15. Посередницький договір
16. Документ на право провадження митної брокерської діяльності
17. Документи, що вик-ся для визначення митної вартості товарів
18. Документи, що визначають країну походження товарів
19. Документи, що містять відомості, необхідні для визначення коду товару згідно з УКТЗЕД
20. Платіжні доручення, касові ордери, що підтверджують сплату податків і зборів (обов'язкових платежів)
21. Векселі (відповідно до законодавства)
22. Документи, що підтверджують право на застосування до товарів пільгового режиму оподаткування
23. Документи, що підтверджують право розпорядження, володіння чи користування товаром та/або транспортним засобом.

МИТНА ДЕКЛАРАЦІЯ та її види

Митна декларація відіграє роль документа-заяви, який подається при оформленні перетину товаром митного кордону і декларує застосування до таких товарів певного митного режиму (експорт, імпорт, реекспорт, тимчасове ввезення і т.д.) та нарахування відповідних митних платежів, що є необхідною умовою такої процедури.

| Види та призначення митних декларацій | | |
|--|---|--|
| | Вид митної декларації | Призначення |
| 1. | Звичайна (заповнена у звичайному порядку) | У стандартних ситуаціях подається саме цей вид декларації. Для її подачі необхідно знати повні відомості про товари, транспортні засоби комерційного призначення. |
| 2. | Попередня | Використовується для митного режиму транзиту товарів (транспортних) засобів |
| 3. | Тимчасова | Ситуація, коли звичайну декларацію подати неможливо, оскільки недостатньо відомостей про товари. Недостатність може бути в незнанні точних кодів товарів за УКТЗЕД (необхідне дослідження товарів), є суперечності в коді УКТЗЕД з митними, кількість товару можна визначити тільки через його навантаження / відвантаження, ціну товару треба рахувати за спеціальною формулою. |
| 4. | Періодична | Переміщення одних і тих же товарів однією і тією ж особою декілька разів за 180 днів (мінімум 2). Це може здійснюватися суднами закордонного плавання, турбопроводами, лініями електропередач. Стосується припасів, періодичних друкованих видань. |
| 5. | Додаткова | Подається, якщо подавалися попередня, тимчасова або періодична декларації. Містить уточнення відомостей про товари, їхня кількісні характеристики, коди, вартість. Також додаткова декларація може вносити зміни до попередньої. |
| Складено За Класифікатором типів декларацій, наказ Мінфіну 20.09.2012 (Класифікатор №1011) | | |

| УКРАЇНА (форма МД-2) | | 1 ДЕКЛАРАЦІЯ | | А МИТНИЙ ОРГАН ВІДПРАВЛЕННЯ ЕКСПОРТУ/ПРИЗНАЧЕННЯ | | | |
|--|---------------------------------------|--|--|--|--|-------------------------------------|--|
| 1 Примірник для країни відправлення/експорту | 6 Примірник для країни призначення | 2 Відправник/Експортер N | | 3 Форми | | | |
| | | 8 Одержувач N | | 4 Відв. спец. | | | |
| | | 14 Декларант/Представник N | | 5 Всього т-ів | | 7 Двідковий номер | |
| | | 18 Ідентифікація і країна реєстрації трансп. засобу при відправленні/прибутті | | 19 Конт. | | 20 Умови поставки | |
| | | 21 Ідентифікація і країна реєстрації активного транспортного засобу на кордоні | | 22 Валюта та загальна сума за рахунком | | 23 Курс валюти | |
| | | 25 Вид транспорту на кордоні | | 26 Вид транспорту в межах країни | | 27 Місце навантаження/розвантаження | |
| | | 29 Місний орган в'їзду/в'їзду | | 30 Місце надрозрахунку товарів | | 32 Товар N | |
| | | 31 Вантажні місця та опис товарів | | 33 Код товару | | 34 Код країни походж. | |
| | | 44 Додаткова інформація/Подані документи/Сертифікати і дозволи | | 37 П Р О Ц Е Д У Р А | | 36 Вага бруто (кг) | |
| | | 47 Нарахування платежів | | 48 Відстрочення платежів | | 49 Реквізити складу | |
| 50 Принципал N | | Підпис: | | С МИТНИЙ ОРГАН ВІДПРАВЛЕННЯ | | | |
| 51 Представлений | | Місце і дата: | | 53 Митний орган (і країна) призначення | | | |
| 52 Гарантія не дієсна для | | Код | | 54 Місце і дата: | | | |
| D/U ВІДМІТКИ МИТНОГО ОРГАНУ ВІДПРАВЛЕННЯ/ПРИЗНАЧЕННЯ | | Печатка: | | Результат: | | | |
| Накладення пломби | | Номер: | | Підпис і прізвище декларанта/представника: | | | |
| Тип: | | Строк доставки (дата): | | Підпис: | | | |

Окремі митні декларації 2022

Окрема митна декларація.

Однак у Класифікатор № 1011 змін не вносили, тому окремого літерного коду дані декларації не мають.

Митна декларація окремого типу введена постановою Кабміну від 05.08.2020 № 681 «Деякі питання, пов'язані із застосуванням митних декларацій окремих типів». Цією ж постановою затверджене й Положення про митні декларації окремих типів (далі — Положення № 681). Оформляється вона на бланках МД-2, а якщо товарів більше одного — використовуються ще й додаткові аркуші МД-3).

Така декларація заповнюється на товари, що переміщуються або підлягають переміщенню у режимі спільного транзиту на єдиному транспортному засобі:

- **від** — митниці відправлення (одного авторизованого вантажовідправника);
- **до** — митниці призначення (іншого авторизованого вантажоодержувача).

Вантаж перевозиться при цьому в окремому вантажному місці або іншому пакунку, контейнері чи транспортному засобі комерційного призначення.

Після завершення митного оформлення з електронної системи роздруковується транзитний супровідний документ за формою з Додатка 2 Положення № 681.

Порядок заповнення митних декларацій окремих типів затверджений наказом Мінфіну від 22.12.2020 № 795. Там же міститься й потрібний для заповнення Класифікатор видів транспорту.

Особливості страхування вантажів при міжнародних перевезеннях

СТРАХУВАННЯ

Спрямоване на охорону інтересів власника товару, що дозволяє компенсувати збитки.
Страховальником виступає сам вантажоперевізник чи експедитор.

Страховання вантажів при міжнародних перевезеннях гарантує повне повернення коштів у разі пошкодження вантажу через:

- стихійного лиха;
- зривів строків доставки;
- військових дій;
- радіоактивного впливу;
- недостачі вантажу за цілісності упаковки.

Стандартні умови передбачає і випадки пошкодження під час вантажно-розвантажувальних робіт, за повного або часткового розкрання, втрати під час атаки ... дод ...
Вартість страховки при міжнародних перевезеннях ... полісу ... ключати ... спеціальні транспортні ризики: штурм, посадкою судна на мілину, пошкодження корпусу корабля.

Актуальна для бізнесу України та купівля полісу на змішані маршрути. У страховці вказують весь шлях руху товару, враховуючи специфіку кожного виду транспорту.

Перед покупкою поліса враховуйте фактори, що впливають на розмір страхового покриття та ставку тарифу.

До них відносяться:

- **Особливості вантажу** (матеріал виготовлення, габарити). Особливе відношення до швидкопсувного, токсичного або легкозаймистого вантажу.
- **Тип та специфіка упаковки.** Вона поділяється на звичайну, контейнерного типу.
- **Цінність вантажу.** Оцінка проводиться заздалегідь, щоб надалі можна було легко виявити суму збитків.

Впливає на вартість міжнародних вантажних перевезень **тип транспорту**, що використовується для транспортування та терміни. Чим більше часу вантаж перебуває в дорозі, тим вищі ризики його пошкодження.

Враховується розмір страхового покриття та франшиза.

З урахуванням міжнародних нормативів можна замовити **договір**, що передбачає компенсацію у разі будь-яких ризиків або окремих. У першому випадку в контракті зазначено: незалежно від причини ушкодження відбувається виплата сум, обумовлених угодою.

Види страхування вантажу

Існує три поширених типи страхування. Вони відрізняються ступенем відповідальності страховика:

- “З відповідальністю за всі ризики”
- “З відповідальністю за приватну аварію”;
- “Без відповідальності за пошкодження”.

Перший тип страхування передбачає, що страховик відшкодовує страхувальнику всі збитки, окрім збитків внаслідок ядерних вибухів, військових дій, природного убутку вантажу (наприклад, усушки) або пошкоджень, пов’язаних з неякісним пакуванням.

За умовами страхівки **другого і третього типу** страховик компенсує втрати, пов’язані з окремою аварією: стихійним лихом, пошкодженням транспортного засобу, нещасним випадком при навантаженні / розвантаженні і т.п.

Тарифи на страхування вантажів

Середня сума внеску в залежності від використовуваного виду транспорту визначається таким чином:

- Автомобільний-0,02-0,2%
- Залізничний-0,06-0,17%
- Морські перевезення вантажів-0,06-0,2%
- Змішаний варіант-0,08-0,3%

Контрольні запитання.

1. Які документи використовуються при митному оформленні міжнародних перевезеннях.
2. Хто видає ліцензію митного перевізника?
3. Декларація митної вартості. Пункти заповнення.
4. Які особливості страхування вантажів при міжнародних перевезеннях різними видами транспорту?
5. Що таке транспортне страхування та розкрийте його структуру.
6. Дайте визначення та розкрийте сутність потреби в розмежуванні страхування каско та карго.
7. Дайте характеристику повного та часткового страхування авто-каска.

Тестові завдання

1. Страхова сума при страхуванні авто-каска визначається:

- а) заявою страхувальника щодо страхової оцінки транспортного засобу;
- б) документами, що засвідчують вартість автотранспортного засобу;
- в) заявою страхувальника та документами, що підтверджують вартість транспортного засобу;
- г) всі відповіді неправильні.

2. Укладання договору страхування, автомобіля, що перебуває в експлуатації менше п'яти років, у зв'язку з втратою товарного вигляду внаслідок страхової події, за умови, що автомобіль застрахований за дійсною вартістю, потребує додаткової плати страхувальника у розмірі:

- а) 20 % від оцінки дійсної вартості;
- б) 15 % від оцінки дійсної вартості;
- в) 10 % від оцінки дійсної вартості;
- г) 5 % від оцінки дійсної вартості.

3. Які збитки за страхування судна за умовами відповідальності за загибель та пошкодження відшкодовуються без франшизи:

- а) від пошкодження судна, спричинені заходами щодо його спасіння;
- б) пов'язані з поломкою валів;
- в) спричинені зіткненням з іншим судном;
- г) від пошкодження судна, що виникли в результаті нещасного випадку при завантаженні палива?

4. Страховик звільняється від відшкодування збитків при страхуванні морських суден за умови:

- а) повної загибелі судна;
- б) зникнення судна безвісти;
- в) неморехідності судна; г) всі відповіді правильні.

5. *Обов'язкове авіаційне страхування мають право здійснювати:*

- а) всі страхові компанії, що отримали ліцензії на здійснення майнового страхування;
- б) страховики, що є членами АСБ;
- в) страховики, що отримали ліцензію на здійснення транспортного страхування;
- г) всі відповіді правильні.

6. *Обов'язкове авіаційне страхування не поширюється на ризики, коли:*

- а) повітряне судно здійснює політ у несправному стані;
- б) судно зникло безвісти;
- в) повітряне судно цілковито зруйноване;
- г) всі відповіді правильні.

7. *Страхові тарифи з обов'язкового страхування повітряних суден залежать від:*

- а) страхової суми;
- б) максимальної злітної ваги;
- в) максимальної злітної ваги та страхової суми;
- г) всі відповіді неправильні.

8. *Шедулярні договори — це договори, що вміщують інформацію про:*

- а) майновий об'єкт страхування;
- б) учасників договору страхування, експлуатантів, вигодонабувачів, екіпажі та повітряні судна, страхові суми, франшизи, терміни страхування і т. ін.;
- в) про майнові інтереси страхувальника;
- г) всі відповіді правильні.

9. *Залізниця несе відповідальність за повну або часткову втрату чи пошкодження багажу (вантажобагажу):*

- а) здійснюючи перевезення на всьому шляху до видачі багажу;
- б) за продукти, що під час перевезення зіпсувались у зв'язку з тим, що мають короткий строк зберігання;
- в) за побиті продукти, упакування яких здійснював пасажир;
- г) всі відповіді неправильні.

10. *Якщо при страхуванні вантажів, що перевозяться морським транспортом, страхова сума, оголошена страхувальником, нижча від страхової вартості, то страховик відповідає за збитки:*

- а) в обсязі страхової суми;
- б) в обсязі страхової вартості;
- в) пропорційно відношенню страхової суми до страхової вартості;
- г) немає правильної відповіді.

11. Якщо страхова сума, зазначена в договорі морського страхування перевищує страхову вартість, то страховик відповідає за збитки:

- а) у межах страхової суми;
- б) у межах страхової вартості;
- в) звільняється від відповідальності за застраховане майно;
- г) всі відповіді неправильні.

12. Якщо вантаж за міжнародних перевезень застрахованого за умовами відповідальності за всі ризики, то страховик несе відповідальність за ризики, пов'язані з:

- а) пошкодженням вантажу гризунами;
- б) недостачею вантажу при неушкодженій упаковці;
- в) радіацією;
- г) повною втратою багажу (багажовантажу) у зв'язку із загибеллю судна.

13. За умови відповідальності за всі ризики страховик не несе відповідальності за ризики:

- а) пов'язані з конфіскацією та арештом за вимогою властей;
- б) за умови зникнення судна безвісти;
- в) за умови зіткнення суден;
- г) всі відповіді правильні.

14. Виберіть із переліку збитків ті, які належать до загальної аварії:

- а) вартість викинутого за борт вантажу, що самозайнявся;
- б) вартість викинутого за борт вантажу, що перевозився на судні всупереч правилам і звичаям торговельного мореплавства;
- в) збитки, заподіяні під час гасіння пожежі на борту судна;
- г) збитки, спричинені викиданням вантажу або приладдя судна за борт для загального порятунку судна.

15. Виберіть із переліку збитків ті, що не належать до загальної аварії:

- а) збитки від забруднення довкілля що виникло внаслідок загальної аварії;
- б) збитки, зумовлені гасінням пожежі, включаючи збитки від затоплення судна, що загорілося;
- в) збитки, заподіяні навмисною посадкою на мілину та зняттям такого судна з мілини;
- г) збитки, заподіяні обрубанням уламків або частин судна, знесених чи загублених у результаті нещасного випадку.

ТЕМА 11. УКРАЇНА В МІЖНАРОДНИХ ЛОГІСТИЧНИХ ПРОЦЕСАХ

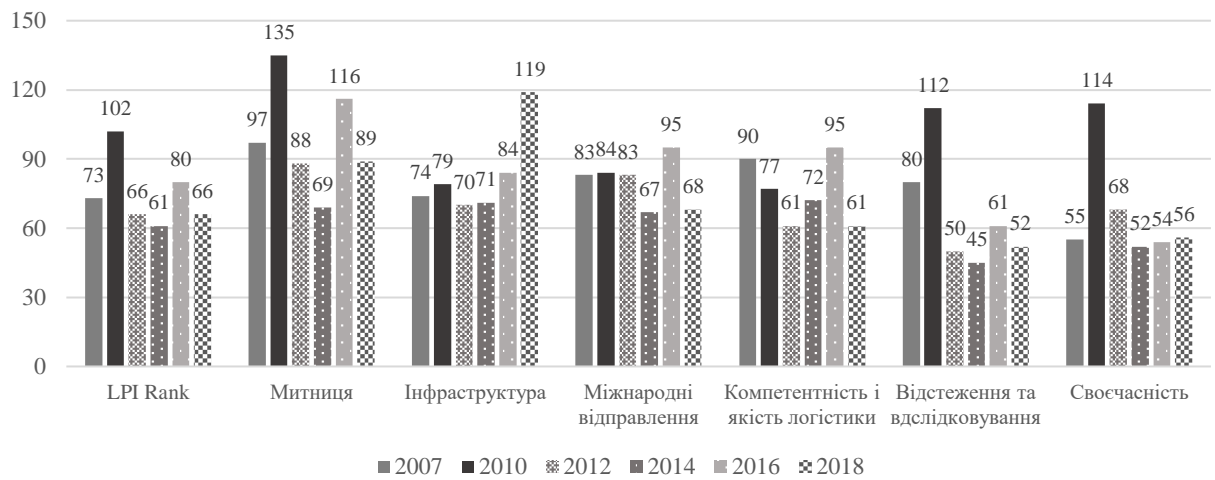
11.1. Місце України в міжнародному логістичному рейтингу

11.2. Ринок логістичних послуг в Україні

11.3. Особливості митного оформлення вантажоперевезень в Україні

11.4. Вплив війни в Україні на міжнародні логістичні потоки

Контрольні запитання



| Рік | LPI рейтинг | Митниця | Інфраструктура | Міжнародні відправлення | Компетентність і якість логістики | Відстеження та відслідковування | Своєчасність |
|------|-------------|---------|----------------|-------------------------|-----------------------------------|---------------------------------|--------------|
| 2007 | 73 | 97 | 74 | 83 | 90 | 80 | 55 |
| 2010 | 102 | 135 | 79 | 84 | 77 | 112 | 114 |
| 2012 | 66 | 88 | 70 | 83 | 61 | 50 | 68 |
| 2014 | 61 | 69 | 71 | 67 | 72 | 45 | 52 |
| 2016 | 80 | 116 | 84 | 95 | 95 | 61 | 54 |
| 2018 | 66 | 89 | 119 | 68 | 61 | 52 | 56 |

Етапи становлення ринку логістичних послуг з початку становлення незалежності України

I етап:
1991-1997

Закон України «Про затвердження Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні» 14 жовтня 1997 року

Ідея логістики: Визначають права, обов'язки і відповідальність власників автомобільного транспорту - Перевізників та вантажовідправників і вантажоодержувачів – Замовників

Проблеми: Відсутність визначення засад організації та здійснення транзиту вантажів авіаційним, автомобільним, залізничним, морським і річковим транспортом через територію України

II етап:
1997-1999

Закон України «Про транзит вантажів» 14 жовтня 1997 року

Ідея логістики: Визначення засад організації та здійснення транзиту вантажів авіаційним, автомобільним, залізничним, морським і річковим транспортом через територію України

Проблеми: Відсутність погодження умов проведення контролю вантажів на кордонах

**III етап:
1999-2004**

Указ Президента України про приєднання до Міжнародної Конвенції «Про узгодження умов проведення контролю вантажів на кордонах» від 04 липня 2002 року

Ідея логістики: Полегшення міжнародного перевезення вантажів, скорочення вимог щодо дотримання формальностей, а також видів і тривалості контролю, зокрема шляхом національної і міжнародної координації процедур контролю та методів їх застосування

Проблеми: Відсутність визначення правових та організаційних засад транспортно-експедиторської діяльності в Україні

**IV етап:
2004-2012**

Закон України «Про транспортноекспедиторську діяльність» 14 жовтня 1997 року

Ідея логістики: Визначено правові та організаційні засади транспортноекспедиторської діяльності в Україні і спрямований на створення умов для її розвитку та вдосконалення

Проблеми: Відсутність загальних умов перевезення пасажирів і багажу повітряним транспортом, забезпечення безпеки польотів та якості обслуговування

V етап:
2012-2018

Наказ Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу» від 30 листопада 2012 року (втратив чинність)

Ідея логістики: Встановлення загальних умов перевезення пасажирів і багажу повітряним транспортом, забезпечення безпеки польотів та якості обслуговування

Проблеми: Відсутність законодавства про мультимодальні перевезення

VI етап:
2018-до
тепер

Закон України «Про модальні перевезення» від 17 листопада 2021 року

Ідея логістики: Встановлення правових та організаційних засад мультимодальних перевезень і спрямований на створення умов для їх розвитку та вдосконалення, заохочення використання більш екологічно чистих видів транспорту з метою охорони довкілля, запобігання змінам клімату та надмірному споживанню енергії.

Проблеми: Відсутність законодавства про цифровізацію міжнародних перевезень

Стратегія сталого розвитку логістики в Україні



Суть концепції «уникай, переходь, покращуй» ринку логістичних послуг

Види логістичних послуг для інтернет-бізнесу

| Назва послуги | Сегмент | Комплекс послуг | Основні гравці |
|---|---|---|--|
| Експрес-доставка вантажів | Сегмент B2B | Може передбачати як класичні транспортні та експедиторські послуги, так і клієнто-орієнтовані індивідуалізовані рішення, що створюють додаткові зручності й вигоди для клієнтів | «Укрпошта», «Нова пошта», «Делівері», «Міст експрес», «Ін-тайм» та інші |
| Кур'єрська доставка | Здебільшого сегмент B2C | Доставка кореспонденції або товарів у найкоротші терміни | «DHL», «FedEx», «TNT», «UPS» |
| Поштова логістика | Здебільшого сегмент C2C | Доставка листів, бандеролей і посилок | «Укрпошта» та приватні пош-тові оператори |
| Фулфілмент | Окремий сегмент складських послуг для Інтернет-магазинів | Передбачає забезпечення високого рівня організації технологічних процесів у центрах оброблення замовлень клієнтів | «Нова пошта», «ZAMMLER», «Raben», «Міст Експрес», «Denka Logistics», «FM logistic» |
| Напрямок sharing economy (економіки спільного користування) | Сервіс працює переважно в сегменті C2C, але вже є спроби впровадити таку послугу в сегментах B2C та B2B | Інтернет-платформа для об'єднання власників вантажу і перевізників, що виконують міжміські та міжнародні перевезення, і дає змогу швидко й зручно вибрати перевізника | - |

ТРИ основи сталого розвитку:

- **Економічна** - досягнення економічної рентабельності логістичних операцій у державному та приватному секторі;
- **Соціальна** - підвищення безпеки дорожнього руху, охорони праці та рівня зарплати, уникнення заторів і затримок в перевезеннях;
- **Екологічна** - мінімізація шкоди, яку завдає логістика природному середовищу.

Вантажні автомобільні транспортні біржі в Україні

Поняття «транспортна біржа», «транспортний агрегатор» є виключно бізнесовим. У законодавстві України не існує дефініцій, щодо ознак даних понять.

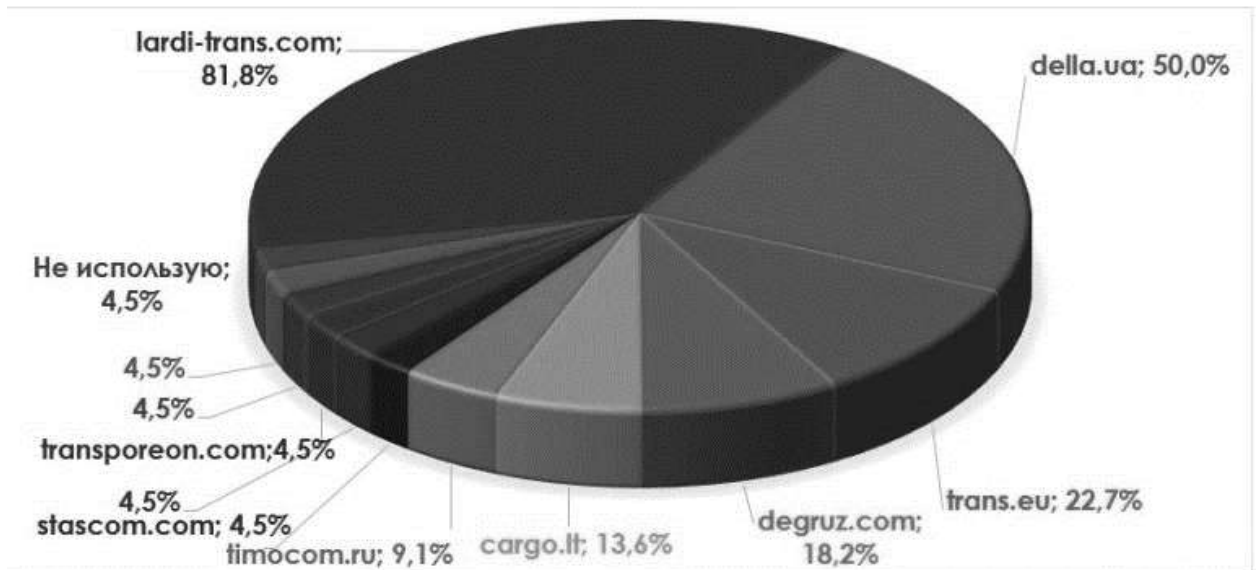
Зазвичай під **транспортною біржею** розуміють інструмент спрощення обміном інформації між вантажовідправниками і вантажоодержувачами про перевезення вантажів, що супроводжується супутніми послугами (страхування, фінансування тощо) і представлений у вигляді онлайн ресурсів.

На водному транспорті це система «Контейнер Трекер», що дозволяє відстежити поточну позицію контейнера на карті Google за лінком. Щоб отримати інформацію про місцезнаходження контейнерів достатньо ввести його номер і судноплавну лінію. Крім того можна отримати інформацію про порти перевантаження і транзитний час.

На залізничному транспорті – це сервіс «Вагон Инфо» <http://wagon.info>. Відображує рух вагонів і вантажів в режимі он-лайн: інтегрує інформацію, що надходить про рух вагонів і представляє її у формі для аналізу на індивідуальних веб-сторінках сайту; має в своєму розпорядженні вихідні дані про операції з вагонами, які регулярно надходять з інформаційної мережі залізниць України, інших країн СНД і Балтії.

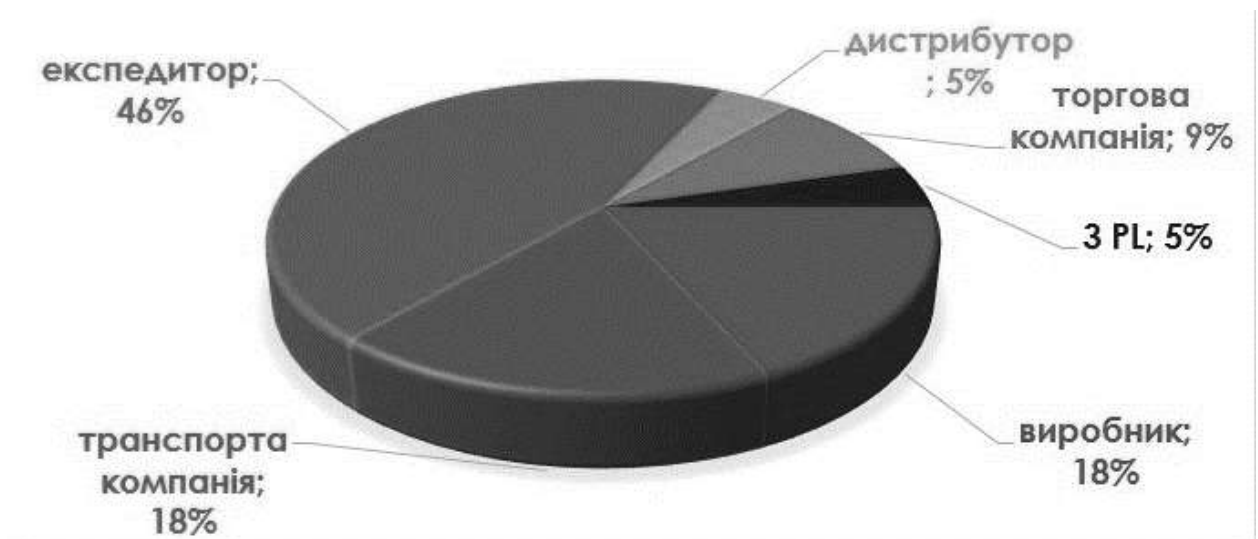
На авіатранспорті так само можна відстежити вантаж за номером накладної, вказавши його в рядку пошуку на сайті <http://www.union-cargo.com/tracking>

ТОП транспортних бірж в Україні.



Через те, що більшість користувачів транспортних бірж зареєстровані одразу на декількох ресурсах, то відповідно сумне значення не є 100%, а має дубльовані значення, що відбиває характеристику уподобань.

Основними користувачами послуг транспортних бірж є експедиторські



Існує широкий спектр транспортних бірж

* загальних до спеціалізованих, як-то Topa.com.ua, яка надає послуги з пошуку транспорту для квартирних і офісних переїздів, перевезення домашніх тварин, побутової техніки, меблів тощо.

* відкритих до умовно закритих, таких що мають невелику кількість користувачів, проте які є крупними компаніями або холдингами, як-то: Sovtes, у якої основний пул клієнтської бази – великі корпоративні замовники на кшталт «Метінвесту», «Інтерпайпу», «Хортиці» тощо. Власе через це, дана транспортна біржа не збрала значну кількість голосів при опитуванні, але це не означає, що нею не користуються або вона має невеликі обороти.

Della.ua

Ресурс присутній у всіх країнах СНД. Досить в назві сайту della додати домен тієї чи іншої країни, наприклад .by; .ru; .ua; .kz; .az, і можна знайти вантажі в окремо взятій країні СНД. Цікава сервісна функція – відстеження цінових пропозицій на вантажоперевезення усередині кожної країни, а також на популярних міжнародних сполученнях. Для того, щоб відстежувати тенденції за ставками на вантажоперевезення, користування цією платформою стане гарним помічником. Втім багато пропозицій вантажів і транспорту на біржі дублюється з інших біржових транспортних платформ.

**Degruz.
com**

Українська біржа, заснована у 2006р. Кількість зареєстрованих компаній, а також приватних підприємців, понад 90 000 тисяч. Щодня реєструється від 70 нових компаній. Біржа працює в основному з прямими власниками вантажу, кількість заявок від 7 000 на день в залежності від сезону. Початок роботи з біржею простий, а запит скану документів відбувається лише у виникненні сумнівів в коректності введених користувачем даних після модерації менеджерами біржі.



Trans.eu

На початок вересня 2017р платформу Trans.eu використовують в щоденній роботі понад 36200 компаній. Вартість пакету послуг платформи становить 828 євро на рік. Для компаній, котрі не користувались Trans.eu надається 7 днів повного доступу для прийняття рішення по подальшому використанні

TransExchange — біржа, на якій щоденно розміщується понад 650 000 пропозицій вільних вантажів та транспортних засобів, відображаються реальні оцінки та відгуки компаній, є можливість створювати внутрішні біржі для вибраного кола партнерів.

TransMessenger – бізнес комунікатор, який дозволяє миттєво спілкуватись і заключати транзакції між учасниками.

TransCash – відділ, який займається врегулюванням фінансових заборгованостей, понад 90% справ вирішуються позитивно.

TransMaps – автотранспортна карта з відображеними квадратами, що автоматично будує маршрут синхронізуючись з біржою пропозицій та має функцію пошуку вантажів по маршруту, зручно для пошуку збірних вантажів.

TransOrders – рішення, що дозволяє миттєво створити заявку на основі заключеної транзакції.

TransTracking – надає можливість партнеру-замовнику послуг слідувати за місцезнаходження автомобілів на Trans карті.

Goodloading — інструмент, що дозволяє визначити ефективне розміщення вантажі в кузові. Достатньо вписати розмір і кількість вантажу і програма автоматично підбере його найвигідніше розміщення.

TransConnect – дозволяє повністю синхронізувати CRM-систему компанії користувача з платформою Trans.eu, що автоматизує процес розміщення та оновлення пропозицій, дозволяє миттєво формувати звіти та статистику.



TimoCom

Найбільша транспортна біржа Європи, заснована в 1997р. На біржі передбачена опція 4-тижневого безкоштовного користування без обмеження доступу до всіх сервісів, таких, як eMap (навігація), профіль контрагентів, тендерів тощо. Після тестування керівництво біржі окремо з кожною компанією встановлює кількість акаунтів (кожен оплачується окремо) в залежності від її потреб. Для того, щоб зареєструватися на біржі, необхідно надати ліцензію, ПНН, свідоцтво про реєстрацію, страхування перевізника або експедитора, скан документів власників компанії. Якщо компанія працює на ринку менше 6 місяців, то доступ до платформи вона не отримає. Також у TimoCom є розділ TimoCom CashCare, завдяки якому можна біржу попросити допомоги в судовому розгляді з замовником або перевізником



- Український Логістичний Кластер – об’єднання організацій, які працюють у сфері логістики. Мета, це суттєве підвищення якості логістики і інфраструктури України та регіону, сприяння належному рівню професіоналізму на всіх рівнях.
- Це не просто спілка компаній, це ідея поєднання кращих представників галузі на засаді суспільних цінностей та натхнення піклуватися у першу чергу про клієнта, підтриманням неперевершеної якості в усіх сферах діяльності.
- Здійснюють ефективну мережу комунікацій з міжнародними партнерами та забезпечуємо плідну взаємодію з Європейською Асоціацією Логістики ELA (провідне професійне об’єднання в Європі) та з різноманітними міжнародними партнерами.

З 1 січня 2023 року діятиме новий **Митний тариф**, який відповідатиме вимогам сьомої редакції Гармонізованої системи опису та кодування товарів версії 2022 року.

19 жовтня 2022 року Верховна Рада прийняла законопроект №7737 «Про Митний тариф України» в межах виконання міжнародно-правових зобов'язань України на шляху до європейської інтеграції.

Прийняття цього Закону вирішує проблему суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності, пов'язану з розбіжностями в товарних кодах країни-експортера та України під час митного оформлення продукції, що імпортується, шляхом:

- технічної зміни класифікації окремих товарів (об'єднання декількох кодів у один, деталізація одного коду в декілька, перехід окремих видів товарів в інші коди);
- виключення із системи товарів, які вже не застосовуються в міжнародній торгівлі;
- введення в обіг нових товарів, які вироблені з використанням сучасних технологій тощо.

Загалом, відповідно до нового Закону, внесено більше 350 змін у товарні коди, переважно щодо товарів сільського господарства, хімічного, лісового секторів, текстилю, кольорових металів, машинобудування, транспорту тощо.

Новий Митний тариф не передбачає змін ставок ввізного мита на товари.

6 листопада 2022 року Верховна Рада прийняла в цілому Закон України «Про внесення змін до Митного кодексу України щодо врегулювання питання притягнення до адміністративної відповідальності за дії, спрямовані на неправомірне звільнення від сплати митних платежів чи зменшення їх розміру, а також інші протиправні дії, спрямовані на ухилення від сплати митних платежів».

Зазначеним Законом змінено санкцію за порушення митних правил, передбачене статтею 485 Митного кодексу України. Відтепер розмір штрафу становитиме від 50% до 100% несплаченої суми митних платежів (замість 300%).

ШТРАФ за статтею 485 Митного кодексу України накладається у разі вчинення наступних порушень:

- заявлення в митній декларації з метою неправомірного звільнення від сплати митних платежів чи зменшення їх розміру неправдивих відомостей;
- щодо істотних умов контракту, ваги або кількості, країни походження, відправника та/або одержувача товару,
- необхідних для визначення коду товару згідно з УКТ ЗЕД та його митної вартості;
- та/або надання з цією ж метою митному органу документів, що містять такі відомості;
- несплата митних платежів у строк, встановлений законом;
- інші протиправні дії, спрямовані на ухилення від сплати митних платежів;
- використання товарів, стосовно яких надано пільги щодо сплати митних платежів, в інших цілях, ніж ті, у зв'язку з якими було надано такі пільги.

Відповідно до нового Закону, справи про порушення митних правил, передбачені статтею 485 Митного кодексу України, розглядатимуться судами, а не митними органами, як це було раніше.

Також за новими правилами у разі застосування компромісу згідно зі статтею 521 Митного кодексу України, особа, яка вчинила порушення митних правил, зобов'язана внести до державного бюджету кошти в розмірі, що дорівнює нижній межі розміру штрафу, передбаченого санкцією відповідної статті.

Визначення митної вартості для експорту товарів на час війни

Законопроектom №8274 прописуються тимчасові особливості визначення митної вартості товарів, які вивозяться за межі митної території України з помещенням у митний режим експорту, для усунення схем мінімізації податків

«Установити, що тимчасово, у період дії воєнного стану... митною вартістю товарів, які вивозяться за межі митної території України з помещенням у митний режим експорту та на які законами встановлене вивізне мито, що нараховується за адвалорними ставками, є ціна товару, зазначена у рахунку-фактурі чи рахунку-проформі, але не нижче за ціну товару, визначену на підставі щомісячного моніторингу цін на міжнародних товарних біржах в порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України.
Невиконання декларантом або уповноваженою ним особою умов, визначених цим пунктом, є підставою для прийняття митним органом рішення про відмову у митному оформленні».



Ввезення російських товарів під заборонаю до 2024 року

30 грудня набере чинності Постанова КМУ від 27.12.2022 р. №1448. Нею продовжено ще один рік, до 31 грудня 2023 року (включно):

- заборону ввезення на митну територію України товарів, що походять з Російської Федерації, перелік яких затверджено Постановою КМУ від 30.12.2015 р. №1147;
- заборону ввезення на митну територію України у митному режимі імпорту та митному режимі тимчасового ввезення з умовним частковим звільненням від оподаткування митними платежами вагонів за кодами згідно з УКТЗЕД 8606 30 00 00, 8606 91 80 00, 8606 92 00 00, які з 20 лютого 2014 р. зареєстровані / взяті на облік (були зареєстровані / взяті на облік) за резидентами Російської Федерації.

Крім того, 29 грудня (з дня офіційного опублікування) набрала чинності Постанова КМУ від 27.12.2022 р. №1450. Нею продовжено до 31 грудня 2023 року (включно) застосування пільгових ставок ввізного мита, встановлених Митним тарифом України, щодо імпорту товарів, що походять з Російської Федерації. Відповідні зміни внесено до Постанови КМУ від 30.12.2015 р. №1146.

Загальні положення

- з 24 лютого 2022 року став випробуванням для бізнесу, адже потребував негайних рішень. Складнощі з перевезенням вантажу слугували каталізатором для швидкої оптимізації та трансформації бізнес-процесів. Однією із задач постало переформатування логістики. Компанії почали шукати альтернативні шляхи для налагодження логістичних ланцюгів.
- Останні декілька років логістичний світ переживає серйозні зміни. Усе почалося ще задовго до війни в Україні. Зміни та виклики для логістичної галузі мали місце ще за декілька років до нового етапу російсько-української війни. Через пандемію (Covid19) та економічну війну США та Китаю останніх років ринок почав прискорено локалізуватися, тобто переносити ланцюги поставок максимально близько до країни виробництва чи реалізації власного продукту.
- До війни **75% зовнішнього українського товарообігу припадало на морські порти**. Україна є одним зі світових лідерів з експорту зерна. Але через російську агресію основний логістичний шлях для цього товару (Чорне море) було заблоковано.

Логістичні проблеми, з якими зіткнувся український бізнес

- Відмова від накопичення: чим більше товарів знаходиться на складах, тим вищий обсяг заморожених фінансів. Також під час воєнних дій зберігати товари на складах небезпечно через можливість атак з боку агресора.
- Зміна складських умов: найбільший хаб (70–80% професійних складських площ) знаходився у Київській області. З початком бойових дій компанії змушені були перевезти товари на захід України, де не було складських площ такої величини.
- Складнощі з закупівлею товарів: проблеми пов'язані з обмеженістю асортименту й постачальників, блокуванням портів та навантаженням на залізничну інфраструктуру.
- Ускладнення логістичних операцій: блокпости, огляди, комендантська година — все це ускладнює перевезення вантажів. Крім того, необхідно заздалегідь планувати запасні маршрути, оскільки є ризик нових атак.

Проблеми логістики, що виникли в ході пандемії та війни

- Порушення ланцюгів постачань
- Стрімке зростання цін на паливе для заправки транспорту
- Брак водіїв для перевезення вантажів, що збільшує строки поставок
- Практично зупинилося доправлення комерційних товарів, перевозяться переважно гуманітарні та військові вантажі (їжа, вода, одяг, засоби гігієни, ліки, амуніція)
- Швидко підлаштуватися під нові умови логістики може малий та середній бізнес, у великого цей процес відбувається повільніше
- Іноземні компанії не їдуть в Україну, а лише довозять вантаж до кордону
- Маршрути стали довшими, бо виникла необхідність об'їжджати небезпечні ділянки
- Часті випадки розкрадання вантажів
- Складна ситуація з експортно-імпортними операціями (відсутня можливість авіа та доставки морем, обмежені залізничні перевезення)
- Ліміти на заправку паливом для водіїв
- Взяття на облік великих вантажоперевізників та систематизація руху вантажів
- Додаткова потреба у фахівцях для налагодження ефективних вантажоперевезень
- Складність та необхідність посиленої координації з метою оптимізації перевезень для зменшення витрат, економії палива та відсутності гострої потреби у транспорті (щоб вантажі не їхали напівпорожніми або порожняком у зворотному напрямку)
- Заблоковані морські порти (обслуговували близько 65% українського експорту)
- Складність відстеження динаміки переміщення товарних запасів, витрати палива, репутації перевізників та організації вантажно-розвантажувальних робіт
- Перевантаженість шляхів – єдиний шлях вивезення товарів – через західний кордон до Європи, у зв'язку з чим створюється велике навантаження на нього
- Системи дозволів, які ускладнюють перевезення
- По закінченню війни у зв'язку з поживленням експортно-імпортової діяльності зросте проблема затримок вантажів при перетині кордону через великий вплив транспортних засобів

Контрольні запитання.

1. Які основні елементи входять до логістичного рейтингу?
2. Проаналізуйте динаміку LPI для України. За рахунок чого Україна може займати вищі місця в рейтингу?
3. Які основні фактори підвищення ефективності надання логістичних послуг в Україні?
4. Проаналізуйте компанії в Україні, що надають логістичні послуги.
5. Розгляньте основні наслідки пандемії на міжнародну логістичну діяльність. Як впливає війна на логістику в Україні та світі?

ТЕРМІНОЛОГІЧНИЙ СЛОВНИК

Авторизований дилер — дилер, який співробітничав з виробником на умовах франшизи.

Вертикальний інформаційний потік — потік, який переміщується від вищого рівня логістичної системи до нижчого.

Вертикальні канали розподілу — канали, які складаються з виробника і одного або декількох посередників, що діють як єдина система.

Виконавча інформаційна система — система, яка створюється на рівні адміністративного або оперативного управління, де обробка інформації здійснюється в реальному масштабі часу.

Виробнича логістика — система планування, організації та здійснення внутрішньозаводських вантажопотоків сировини, матеріалів, комплектуючих виробів, напівфабрикатів, готових виробів і продукції, яка включає внутрішньозаводський транспорт, тару багаторазового використання, технічні засоби механізації й автоматизації перевантажувальних, транспортних і складських робіт в основному технологічному процесі виробництва, управління цими вантажопотоками, їх інженерно-технічне, інформаційне, юридичне, науково-методичне, фінансове забезпечення.

Виробничі запаси — запаси матеріальних ресурсів і незавершеного виробництва, які надійшли до споживачів і не були піддані переробці, які знаходяться на підприємствах всіх галузей сфери матеріального виробництва, призначені для виробничого споживання і які дозволяють забезпечити безперебійність виробничого процесу.

Витрати втрачених можливостей (навіяні витрати) — характеризують втрачену вигоду, яка пов'язана з тим, що обмежений обсяг ресурсів може бути використаний тільки певним чином, що виключає застосування іншого можливого варіанту отримання прибутку.

Вихідний матеріальний потік — потік, який виходить з логістичної системи і надходить у зовнішнє для неї середовище.

Військова логістика — сукупність засобів і способів, необхідних для доставки людей, техніки і боєприпасів до місця бойових дій, а також планування й організація заходів щодо підготовки і здійснення пов'язаних з цим процесів.

Внутрішні логістичні операції — операції, які виконуються всередині логістичної системи.

Внутрішній інформаційний потік — потік, який циркулює всередині логістичної системи або її окремого елемента.

Внутрішній матеріальний потік — потік, який протікає у внутрішньому щодо даної логістичної системи середовищі.

Внутрішня логістика — логістика, спрямована на координацію й удосконалення господарської діяльності, пов'язаної з управлінням потоковими процесами в межах підприємства або корпоративної групи підприємств.

Вхідний матеріальний потік — зовнішній потік, який надходить у логістичну систему із зовнішнього середовища.

Генеральний агент — укладає тільки угоди, зазначені в дорученні.

Гнучка логістична система — система, у якій доведення матеріального потоку до споживача здійснюється як за прямими зв'язками, так і за участю посередників.

Горизонтальний інформаційний потік — потік, який належить до одного рівня ієрархії логістичної системи.

Горизонтальні канали розподілу — традиційні канали розподілу, які складаються з незалежного виробника і одного або декількох незалежних посередників.

Двосторонні логістичні операції — операції, пов'язані з переходом права власності на продукцію і страхові ризики від однієї юридичної особи до іншої.

Децентралізована розподільча система — система, яка складається з декількох і більше розподільчих центрів, що знаходяться на території товарних ринків, поблизу споживачів.

Диспозитивна інформаційна система — система, яка створюється на рівні управління складом або цехом і є засобом для забезпечення налагодженої роботи логістичної системи.

Ділянковий матеріальний потік — сукупний потік, який розглядається на окремі ділянки логістичної системи, основою його обчислення є операційні логістичні потоки.

Ексклюзивний дилер — дилер, який є єдиним представником виробника в даному регіоні і наділений виключними правами з реалізації його продукції.

Ексклюзивний розподіл — передбачає навмисне обмежену кількість посередників, які торгують даною продукцією в межах території збуту.

Елементарний матеріальний потік — сукупність ресурсів одного найменування, які розташовані від конкретного джерела виробництва до моменту споживання.

Ефективність логістичної системи — показник (або система показників), який характеризує якість роботи логістичної системи із заданим рівнем логістичних витрат.

Ешелонована логістична система — система, у якій матеріальний потік доставляється споживачу за участю як мінімум одного посередника.

Жорсткий логістичний сервіс — послуги, пов'язані із забезпеченням працездатності, безвідмовності та узгоджених параметрів експлуатації товару.

Закупівельна логістика — управління матеріальними потоками в процесі забезпечення підприємства матеріальними ресурсами.

Закупівля — підсистема підприємства, яка забезпечує надходження матеріального потоку в логістичну систему.

Запаси вантажопереробки — специфічний складський запас, який формується без логістичної операції зберігання (наприклад, перевалка в одному транспортному вузлі з одного виду транспорту на інший, консолідація, сортування і т.д.).

Запаси постачання — матеріальні ресурси, які знаходяться в логістичних ланцюгах від постачальників до складів матеріальних ресурсів товаровиробника, призначені для забезпечення виробництва готової продукції.

Запаси просування — запаси готової продукції, які формуються і підтримуються в дистрибутивних каналах для швидкої реакції на проведену фірмою маркетингову політику просування товару на ринок, зазвичай супроводжувану широкомасштабною рекламою в засобах масової інформації, покликані задовольняти можливе різке збільшення попиту на готову продукцію фірми.

Застарілі (неліквідні) запаси — запаси, які утворюються внаслідок розбіжності логістичних циклів у виробництві і дистрибуції з життєвим циклом товарів, а також через погіршення якості товарів під час зберігання.

Збут — підсистема підприємства, яка забезпечує вибуття матеріального потоку з логістичної системи.

Зовнішні логістичні операції — операції, орієнтовані на інтеграцію логістичної системи із зовнішнім середовищем (операції у сфері постачання і збуту).

Зовнішній інформаційний потік — потік, який циркулює між логістичною системою і зовнішнім середовищем;

Зовнішній матеріальний потік — потік, який протікає в зовнішньому щодо даної логістичної системи середовищі.

Зовнішня логістика — логістика, яка займається питаннями з регулювання поточкових процесів, що виходять за межі діяльності, але знаходяться у сфері впливу суб'єкта господарювання.

Інтегральний матеріальний потік — множина елементарних потоків, які формуються на підприємстві.

Інтенсивний розподіл — передбачає забезпечення запасами продукції якомога більшої кількості торгових підприємств.

Інформаційна логістика — логістика, яка організовує потік даних, що супроводжують матеріальний потік, і

охоплює управління всіма процесами переміщення і складування реальних товарів на підприємстві, дозволяючи забезпечувати своєчасну доставку цих товарів у необхідних кількостях, комплектації, якості з точки їх виникнення в точку споживання із мінімальними витратами й оптимальним сервісом.

Інформаційний потік — сукупність циркулюючих у логістичній системі, між логістичною системою і зовнішнім середовищем повідомлень, необхідних для управління і контролю логістичних операцій.

Канал розподілу — сукупність підприємств і організацій, через які проходить продукція від місця її виготовлення до місця споживання. Іншими словами, канал розподілу — це шлях, яким товари рухаються від виробника до споживача.

Концепція логістики — система поглядів на удосконалення господарської діяльності шляхом раціоналізації управління матеріальними потоками.

Логістика — теорія і практика управління матеріальними і пов'язаними з ними інформаційними потоками.

Логістика сервісного відгуку — процес координації логістичних операцій, необхідних для надання послуг найбільш ефективним способом з погляду витрат і задоволення запитів споживачів.

Логістична інформаційна система — певним чином організована сукупність взаємопов'язаних засобів обчислювальної техніки, різноманітних довідників і необхідних засобів програмування, яка забезпечує вирішення тих чи інших функціональних задач з управління матеріальними потоками.

Логістична операція — відособлена сукупність дій з реалізації логістичних функцій, спрямована на перетворення матеріального і/або інформаційного потоку.

Логістична система — адаптивна система зі зворотним зв'язком, яка виконує ті чи інші логістичні функції (операції), складається з підсистем і має розвинуті

внутрішньосистемні зв'язки та зв'язки із зовнішнім середовищем.

Логістична система з прямими зв'язками — система, у якій матеріальний потік доводиться до споживача без участі посередників, на основі прямих господарських зв'язків.

Логістична функція — укрупнена група логістичних операцій, спрямованих на реалізацію мети логістичної системи.

Логістичний канал — частково впорядкована множина різних посередників, які здійснюють доведення матеріального потоку від конкретного виробника до його споживачів.

Логістичний ланцюг — лінійно впорядкована множина учасників логістичного процесу, які здійснюють логістичні операції з доведення зовнішнього матеріального потоку від однієї логістичної системи до іншої за умови виробничого споживання або до кінцевого споживача за умови особистого невиробничого споживання.

Логістичний сервіс — є певною сукупністю послуг, які надаються в процесі безпосереднього постачання товарів споживачам, що є завершальним етапом просування матеріального потоку логістичними ланцюгами.

Логістичні витрати — витрати, пов'язані з виконанням логістичних операцій.

Макрологістика — логістика, яка досліджує процеси, що протікають на регіональному, міжрегіональному, загальнонаціональному і міждержавному рівнях.

Макрологістична система — велика логістична система управління поточковими процесами за участю декількох і більше незалежних суб'єктів господарювання, не обмежених у територіальному розташуванні.

Матеріальний потік — це сукупність товарно-матеріальних цінностей, які розглядаються на часовому інтервалі в процесі застосування до них різних логістичних операцій.

Матеріальні запаси — це продукція виробничо-технічного призначення, яка знаходиться на різних стадіях виробництва і обігу, виробу народного споживання та інші товари, що очікують на вступ у процес виробничого або особистого споживання.

Метод ABC — спосіб нормування і контролю за станом запасів, який полягає в розбитті номенклатури N, реалізованих товарно-матеріальних цінностей на три нерівнопотужних підмножини A, B і C на основі деякого формального алгоритму.

Мікрологістика — логістика, яка досліджує комплекс питань з управління матеріальними, інформаційними та іншими потоками, ґрунтуючись на інтересах окремого підприємства або корпоративної групи підприємств, об'єднаних загальними цілями щодо оптимізації господарських зв'язків.

Мікрологістична система — логістична система, яка охоплює внутрішньовиробничу логістичну сферу одного підприємства або групи підприємств, об'єднаних на корпоративних засадах.

М'який логістичний сервіс — послуги, пов'язані з більш ефективною експлуатацією товару в конкретних умовах роботи споживача, а також розширенням сфери його використання.

Напруженість матеріального потоку — інтенсивність переміщення матеріальних ресурсів, напівфабрикатів і готової продукції.

Нормативний рівень запасів — розрахункова величина запасів, яка досягається під час чергової закупівлі.

Односторонні логістичні операції — операції, не пов'язані з переходом права власності на продукцію і страхові ризики, виконуються всередині логістичної системи.

Операційний матеріальний потік — потік матеріальних ресурсів щодо конкретних логістичних операцій.

Оптимальний (економічний) розмір замовлення — показник, що виражає потужність матеріального потоку, направлено поставачальником за замовленням споживача, який забезпечує

для останнього мінімальне значення суми двох логістичних складових: транспортно-заготівельних витрат і витрат на формування і зберігання запасів.

Підготовчі (буферні) запаси — частина виробничого (товарного) запасу, призначена для підготовки матеріальних ресурсів і готової продукції до виробничого або особистого споживання, їх наявність викликана необхідністю виконання певних логістичних операцій з приймання, оформлення, завантаження-розвантаження, додаткової підготовки до споживання.

Планова інформаційна система — система, яка створюється на адміністративному рівні управління і служить для прийняття довгострокових рішень стратегічного характеру.

Планування та управління виробництвом — підсистема підприємства, яка приймає матеріальний потік від підсистеми закупівель й управляє ним у процесі виконання різних технологічних операцій, що перетворюють предмет праці в продукт праці.

Послуга — деяка дія, що приносить користь споживачу.

Потік — це сукупність об'єктів, що сприймаються як одне ціле. Вона існує як процес на деякому часовому інтервалі і вимірюється в абсолютних одиницях за певний період часу.

Поточні (регулярні) запаси — основна частина виробничих і товарних запасів, які призначені для забезпечення неперервності процесу виробництва і збуту між двома черговими поставаннями утворюються за умов нерівномірного і регулярного поставання через невідповідність обсягів поставання і разового споживання.

Потужність матеріального потоку — обсяги продукції, які переміщуються за одиницю часу.

Продуктовий матеріальний потік — потік, об'єктом вивчення (аналізу, планування) якого є переміщення конкретних продуктів і засобів праці.

Рівень розподілу логістичного потоку — будь-який посередник-учасник логістичної системи, який виконує

розподільчі функції, трансформуючи матеріальні потоки в процесі їх просування до кінцевого пункту призначення.

Розвиток постачальника — виявлення позицій постачальника, за якими необхідно досягнути поліпшень у даний момент або в перспективі для потреб даного підприємства, а також визначення комплексу заходів, необхідних для поліпшення взаємного співробітництва.

Розподільча логістика — управління транспортуванням, складуванням та іншими матеріальними і нематеріальними операціями, які здійснюються в процесі доставки готової продукції до споживача. Згідно з інтересами і вимогам останнього, а також передачі, зберігання й обробки відповідної інформації.

Розподільча мережа — сукупність каналів розподілу.

Розподільчий центр — складський комплекс, який отримує товари від підприємств-виробників або від підприємств оптової торгівлі (наприклад, які знаходяться в інших регіонах країни або за кордоном) і розподіляє їх більш дрібними партіями замовникам (підприємствам дрібнооптової та роздрібною торгівлі) через свою або їх товаропровідну мережу.

Сезонні запаси — запаси матеріальних ресурсів і готової продукції, створені та підтримувані за очевидних сезонних коливань попиту або характеру виробництва, транспортування.

Селективний розподіл — є «золотою серединою» між методами інтенсивного та ексклюзивного розподілу.

Сервіс — комплекс послуг, які надаються в процесі замовлення, купівлі, постачання і подальшого обслуговування продукції.

Система постачання «точно у термін» — система організації постачання, яка ґрунтується на синхронізації процесів доставки матеріальних ресурсів у необхідних кількостях і в той час, коли ланки логістичної системи їх потребують, з метою мінімізації витрат, пов'язаних зі створенням запасів.

Система управління запасами — сукупність правил і показників, які визначають момент часу й обсяг закупівлі продукції для поповнення запасів.

Системний матеріальний потік — матеріальний потік, який циркулює в цілому у логістичній системі, його параметри визначаються шляхом додавання дільничних матеріальних потоків.

Системний підхід — методологія наукового пізнання, в основі якої лежить розгляд об'єктів як систем, що дозволяє побачити досліджуваний об'єкт як комплекс взаємопов'язаних підсистем, об'єднаних спільною метою, розкрити його інтегративні властивості, а також внутрішні та зовнішні зв'язки.

Склад — це будинок, споруда, призначена для приймання, розміщення і зберігання товарів, які надійшли, підготовки їх до споживання і відправки споживачу.

Склад буферних запасів — склад, який призначений для забезпечення виробничого процесу.

Склад зберігання — склад, який забезпечує збереженість і захист складованих виробів.

Склад комісіонування — склад, призначений для формування замовлень відповідно до специфічних вимог клієнтів.

Склад перевалки вантажів (термінал) — склад, розташований у транспортних вузлах.

Складські запаси — запаси продукції, які знаходяться на складах різного типу і рівня певних ланок логістичної системи, як внутрішньофірмових, так і логістичних посередників.

Спекулятивні запаси — запаси, які створюються для захисту від можливого підвищення цін на матеріальні ресурси або введення протекційних квот і тарифів.

Страхові (гарантійні) запаси — запаси, які призначені для безперервного постачання споживача за умови непередбачених обставин.

Сукупні матеріальні запаси — запаси, які є об'єктом оптимізації логістичного управління з погляду загальних витрат і

містять у собі запаси у постачанні, виробничі запаси і товарні запаси.

Технологічна карта — форма документації, яка відображає детальну поопераційну розробку складського технологічного процесу із зазначенням технічних засобів, витрат часу на його виконання.

Технологічний графік — розклад, який передбачає виконання складських операцій у часі (протягом зміни, доби).

Товарні (збутові) запаси — запаси готової продукції, транспортні запаси, які знаходяться на складах готової продукції фірми виробника і в дистрибутивній мережі, призначені для задоволення попиту споживачів (продажу).

Точка замовлення — мінімальний (контрольний) рівень запасів продукції, за умови настання якого необхідно їх поповнення.

Транспорт загального користування (магістральний) — галузь народного господарства, яка задовольняє потреби всіх галузей народного господарства і населення в перевезеннях вантажів і пасажирів.

Транспорт незагального користування — внутрішньовиробничий транспорт, а також транспортні засоби всіх видів, які належать нетранспортним підприємствам, є, як правило, складовою частиною яких-небудь виробничих систем і повинні бути органічно в них вписані.

Транспортна логістика — логістика, яка вирішує комплекс задач, пов'язаних з організацією переміщення вантажів транспортом загального користування.

Транспортні запаси (запаси у дорозі, транзитні запаси) — запаси матеріальних

ресурсів, незавершеного виробництва або готової продукції, які знаходяться в процесі транспортування від однієї ланки логістичної системи до іншої або в межах однієї ланки логістичної системи.

Транспортування — ключова комплексна активність, пов'язана з переміщенням матеріальних ресурсів, незавершеного виробництва або готової продукції певним транспортним засобом логістичним ланцюгом, і яка, в свою чергу, складається з комплексних та елементарних активностей, включаючи експедирування, вантажопереробку, пакування, передачу прав власності на вантаж, страхування і т.п.

«Тягнуча» внутрішньовиробнича логістична система — система організації виробництва, у якій деталі і напівфабрикати подаються на наступну технологічну операцію з попередньої в міру необхідності.

Універсальний агент — робить будь-які юридичні дії від імені принципала.

Централізована розподільча система — система, у якій розподільчий центр направляє товари, виготовлені підприємством-виробником, кінцевим або проміжним споживачам у різні регіони країни (оптовим чи дрібнооптовим посередникам або безпосередньо в роздрібну торгову мережу).

«Штовхаюча» внутрішньовиробнича логістична система — система організації виробництва, у якій предмети праці, які надходять на виробничу ділянку, безпосередньо цією ділянкоюю попередньої технологічної ланки не замовляються.

ЛІТЕРАТУРА

1. Дмитриченко М.Ф., Левковець П.Р., Ткаченко А.М, Ігнатенко О.С., Зайончик Л.Г., Статник І.М Транспортні технології в системах логістики: Підручник. - К.: Інформавтодор, 2007. - 676 с.
2. Захаров К.В., Циганок А.В., Бочарников В.П., Захаров Ф.К. Логистика, эффективность и риски внешнеэкономических операций. – К.: ИНЭКС, 2000. – 237 с.
3. Захаров К.В., Циганок А.В., Захаров Ф.К. Логистика: эффективность и риски внешнеэкономических операций. – К.: ИНЭКС, 2000. – 252 с.
4. Кальченко А.Г., Кривещенко В.В, Логістика: Навч. посібник. – К.: КНЕУ, 2008. – 472 с.
5. Кирлик Н.Ю. Історія становлення ринку логістичних послуг в Україні. //Актуальні проблеми економіки. – 2020. – № 1 (223). – с. 4-10. – <https://dspace.uzhnu.edu.ua/jspui/bitstream/lib/31106/1/4-10.pdf>
6. Кислий В. М., Біловодська О. А., Олефіренко О. М., Смоляник О. М. Логістика: Теорія та практика: Навч. посіб. — К.: Центр учбової літератури, 2010. — 360 с.
7. Крикавський Є.В., Чернописька Н.В. Логістичні системи: Навч. пос. – Львів: Вид-во НУ «Львівська політехніка», 2009. – 264 с.
8. Кунда Н.Т. Організація міжнародних автомобільних перевезень: Навч.посібник. – К.: ВД «Слово», 2010. – 464 с.
9. Міжнародні організації, конвенції та багатосторонні угоди в галузі транспорту. Автомобільний транспорт: Навч. посібник / За ред. А.М.Редзюка. - К.: ДП Державтотранс-Діпроект, 2009. Т.1. - 208 с.
10. Назаренко В.М., Назаренко К.С. Транспортное обеспечение внешнеторговой деятельности. – М.: Центр э-ки и маркетинга, 2000. – 512 с.
11. Негода А.В. Міжнародна логістика. Навч.-методичний комплекс для студентів заочної форми навчання. – К.: ІМВ КНУ, 2022. – 78 с.
12. Негода А.В. Міжнародна логістика у схемах. Навчальний посібник . – К.: ВПЦ «Київський університет», 2020. – 192 с.
13. Негода А.В. Рынок логистики в Украине: тенденции и перспективы развития // Актуальні проблеми міжнародних відносин: Зб. наук. пр. - К: ІМВ, 2013. Вип. 116. Ч.ІІ. - С. 75-83.
14. Негода А.В. Міжнародна логістика. Робочий зошит студента. – К.: ІМВ КНУ, 2013. – 98 с.
15. Негода А.В. Діджиталізація міжнародної логістики та ланцюгів постачань. –С. 105-124. Розділ до монографії «Діджиталізація сучасної системи міжнародних відносин: монографія /за ред. О.І.Шниркова. – К.: ВПЦ «Київський університет», 2020. – 236 с.
16. Негода А.В. Сучасні ризики для глобальних ланцюгів постачання // Матеріали науково-практичної конференції "Ризики в системі сучасних міжнародних економічних відносин: виклики та можливості " (26-27 листопада 2020 р.) - No 23 (2020) – Електронний ресурс http://journals.iir.kiev.ua/index.php/ec_n/article/view/4047 .
17. Негода А.В. Міжнародна логістика. Логістичний радар. Квітень 2022: Лекція в слайдах для заочників – К.,2022. – 45 с. - <https://ru.calameo.com/read/0060524383fe85fcb7338>
18. Негода А.В. Логістична інфраструктура: Лекція в слайдах для заочників. – К.,2022. – 45 с. - <https://ru.calameo.com/read/0060524383152dab760f6>
19. Негода А.В. Ринок контейнерних перевезень: Лекція в слайдах для заочників. – К.,2022. – 122 с. - <https://ru.calameo.com/read/006052438cf98de07da74>
20. Окландер М. Логістика. Підручник. – К.: Центр навчальної літ-ри, 2018.

21. Олійник Я.Б., Смірнов І.Г. Україна та Єврологістика: новітні напрямки інтеграційної співпраці - <http://www.lgtinfo.com.ua/images/stories/evro.pdf>
22. Пономарьова Ю.В. Логістика. Навч. посібник. – К., 2006. – 328 с.
23. Смирнов И.Г. Клиент-ориентированная логистика: как учесть потребительский фактор в цепях поставок в условиях экономического кризиса // Логістика. Проблемы и решения. – 2009. - № 4. – С. 70-85.
24. Смирнов И.Г. Логистика по-японски // Logistics. – 2007. - № 11. – С. 30-35.
25. Смирнов И.Г. Логистический городок в Дубае: качественный прыжок в логистике // Логістика. Проблемы и решения. – 2009. - № 3. – С. 78-86.
26. Смирнов И.Г. Рынок логистики в Азии: современные особенности // Logistics. – 2007. - № 3. – С. 14-18.
27. Смирнов І.Г. Екологія та логістика: проблема утилізації відходів: досвід Польщі // Фізична географія та геоморфологія. – 2007. - № 53. – С. 168-177.
28. Смирнов І.Г. Картографічний та логістичний аспекти операції «Overlord» // Картографія та вища школа. – 2009. = Вип. № 4. – С. 105-113.
29. Смирнов І.Г. Логістика італійською: ефект «бичачого батоба» та його подолання компанією «Varilla» // Географія та туризм. – 2010. – Вип. 6. - С. 3-30.
30. Смирнов І.Г. Логістика туризму: Навч. пос. – К.: Знання, 2009. – 444 с.
31. Смирнов І.Г. Логістика: просторово-територіальний вимір: Моногр. – К.: Обрії, 2004. – 335 с.
32. Смирнов І.Г. Логістика: просторово-територіальний вимір: Монографія. – К.: Обрії, 2004. – 335 с.
33. Смирнов І.Г. Логістичні стратегії на світовому ринку стільникового зв'язку: досвід Nokia // Зовнішня торгівля: право та економіка. – 2007. - № 1 (30). – 17-27.
34. Смирнов І.Г. Митна логістика як чинник економічної безпеки України в кризових умовах // Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право. – 2010. - № 1. – С. 21-35.
35. Смирнов І.Г. Міжнародна логістика: Конспект лекцій. – К.: ІММБ, 2004. – 105 с.
36. Смирнов І.Г. Ресторанна логістика: міжнародний та український аспекти // Зовнішня торгівля: право та економіка. – 2009. - № 4 (45). – 4-19.
37. Смирнов І.Г. Ринок логістики в Польщі в умовах євро інтеграції // Зовнішня торгівля: право та економіка. – 2008. - № 5 (40). – 10-23.
38. Смирнов І.Г. Розвиток логістики в країнах НАФТА // Географія та туризм. – 2010. – Вип. 5. – С. 120-147.
39. Смирнов І.Г. Стратегічний логістичний менеджмент у міжнародному туризмі в контексті його сталого розвитку // Географія та туризм. – 2010. – Вип. 9. – С. 12-26.
40. Смирнов І.Г. Україна в системі Балто-Чорноморської транспортно-логістичної інтеграції // Зовнішня торгівля: право та економіка. – 2009. - № 1 (42). – 16-31.
41. Смирнов І.Г. Хільчевська І.Г. Логістика у зовнішньоекономічній діяльності // Регулювання зовнішньоекономічної діяльності: Навч. пос. / За ред. І.І. Дахна. – К.: ЦУЛ, 2009. – С. 65-150.
42. Смирнов І.Г., Косарева Т.В. Транспортна логістика: Навч.посібник. - К.: ЦУЛ, 2008. – 224 с.
43. Шехтер Д., Сандер Г. Логистика. Искусство управления цепочками поставок: Пер. с англ. – М.: Претекст, 2008. – 230 с.
44. Якубовський В.М. Міжнародні логістичні системи. – К.: ВПЦ «Київський університет», 2019. – 300 с.
45. Anna Negoda, Viktoriia Kiptenko, Oleksandra Razumova, Oksana Boriushkina, Vera Romanova, Outsourcing as a Modern Form of International Labor Division. // IJCSNS International Journal of Computer Science and Network Security. – 2021. - Vol. 21 No.

8 pp. 43-50 - http://ijcsns.org/07_book/html/202108/202108006.html -
http://paper.ijcsns.org/07_book/202108/20210806.pdf