Міністерство освіти і науки України

Сумський державний університет

КАФЕДРА ЕКОНОМІКИ, ПІДПРИЄМНИЦТВА
ТА БІЗНЕС-АДМІНІСТРУВАННЯ

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА БАКАЛАВРА

Тема: Удосконалення процесу доставки товару транспортно-логістичною компанією

Спеціальність 076 «Підприємництво, торгівля та біржова діяльність»
Освітня програма 6.076 «Підприємництво, торгівля та біржова діяльність»

Завідувач кафедри: _____*/Мельник Л.Г./*

Керівник роботи: _____*/Чорток Ю.В./*

Виконавець: _____*/Хилевич І.М./*

Група: *ПЕ-61*

Суми 2020

ЗМІСТ

РЕФЕРАТ 4
ВСТУП..... 5
РОЗДІЛ 1ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА ТА АНАЛІЗ ДІЯЛЬНОСТІ ТОВ «ТВОЯ ЛОГІСТИКА» 7
1.1 Характеристика ТОВ «Твоя Логістика»..... 7
1.2 Аналіз діяльності ТОВ «Твоя Логістика»..... 14
1.3 Характеристика та аналіз зовнішньоекономічної діяльності України 23
1.4 Визначення слабких сторін підприємства та можливі шляхи їх вирішення .. 29
РОЗДІЛ 2 ОРГАНІЗАЦІЯ І ТЕХНОЛОГІЇ ДОСТАВКИ СОКУ У МІЖНАРОДНОМУ АВТОМОБІЛЬНОМУ СПОЛУЧЕННІ 31
2.1 Характеристика і класифікація соку 31
2.2 Правила перевезення соку..... 32
2.3 Розробка транспортно – технологічної схеми доставки вантажу 33
2.4 Характеристика документального супроводу при доставці соку у міжнародному сполученні..... 34
РОЗДІЛ 3 РОЗРАХУНОК ОСНОВНИХ ПАРАМЕТРІВ ПРОЦЕСУ ДОСТАВКИ СОКУ У МІЖНАРОДНОМУ АВТОМОБІЛЬНОМУ СПОЛУЧЕННІ 37
3.1 Аналіз обсягів перевезень соку у міжнародному автомобільному сполученні37
3.2 Характеристика міжнародного маршруту доставки соку Київ (Україна) – Вроцлав (Польща) 39
3.3 Формування вантажного місця та вибір оптимальної схеми розміщення піддонів в кузові автомобіля. 40
3.4 Розрахунок тривалості виконання оборотного рейсу по доставці соку 47
3.5 Розрахунок загальних витрат на доставку соку у міжнародному сполученні 50
3.6 Розробка альтернативного маршруту доставки соку у міжнародному автомобільному сполучення Київ (Україна) – Вроцлав (Польща) 59
ВИСНОВКИ..... 68

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ 70
ДОДАТКИ……76

SUMMARY

The qualifying work comprises: 62 pages of main text; 3 chapters; 23 tables; 21 formulas; 26 figures; list of references (61).

The main purpose of the qualifying work is to development of new road transport routes with customs procedures at the Ukraine-Poland checkpoint.

According to the set aim, the main goals of this research have been defined, namely:

1. Investigate the features of the logistics services market, namely international road transport.

2. Analyze the features of international delivery of such goods as juice.

3. Determine the main parameters of the existing route of goods delivery on the route Kiev (Ukraine) - Wroclaw (Poland) through the international road checkpoint "Yagodyn - Dorogusk".

4. Assess the economic feasibility of using a new alternative route with the passage of customs procedures at the checkpoint "Krakivets - Korchova".

LLC“Your Logistics”is the **object of investigation**. **The subject of the study** is economic relations arising in the process of delivery of goods.

The first chapter is devoted to study of the peculiarities of the enterprise LLC "Your Logistics"..

The second section is devoted to the analysis of the features of international logistics, namely the processes of juice delivery..

The third section is devoted to calculating and analyzing the main parameters of international delivery.

Key words:cargo, costs, delivery, logistics, route, transportation, transport.

РЕФЕРАТ

Кваліфікаційна робота бакалавра складається з 62 сторінок основного тексту, 3 розділів, 21 формули, 23 таблиць, 26 рисунків, списку використаних джерел із 61 найменування, а також 1 додатку.

Метою роботи є розроблення нових маршрутів автомобільних перевезень з проходженням митних процедур пункту пропуску у сполученні Україна-Польща.У відповідності до поставленої мети визначено основні завдання даного дослідження, а саме:

1. Дослідити особливості ринку логістичних послуг, а саме міжнародних автомобільних перевезень.

2. Проаналізуватиособливості міжнародної доставки такого товару як сік.

3. Визначити основні параметри існуючого маршруту доставки товару за маршрутом Київ (Україна) – Вроцлав (Польща) через міжнародний автомобільний пункт пропуску «Ягодин – Дорогуськ».

4. Оцінити економічну доцільність можливість використання нового альтернативного маршруту з проходженням митних процедур пункту пропуску «Краківець – Корчова».

Об'єктом дослідження є міжнародні автомобільні перевезення товарів ТОВ «Твоя Логістика» з України до Польщі. **Предмет дослідження** – економічні відносини, що виникають у процесу доставки товару.

Перший розділ кваліфікаційної роботи присвячений дослідженню особливостей діяльності підприємства ТОВ «Твоя логістика». У другому розділі роботи аналізуються особливості міжнародної логістики, а саме процесів доставки соку. У третьому розділі розраховуються та аналізуються основні параметри міжнародної доставки.

Ключові слова: вантаж, витрати, доставка, логістика, маршрут, перевезення, транспорт.

ВСТУП

У 2018 році Світовий банк опублікував оновлений рейтинг Logistics Performance Index (LPI), у якому Україна у порівнянні з 2016 роком (рейтинг публікують один раз у два роки) піднялась на 14 позицій. Рейтинг формується з п’яти напрямків і результуючим у ньому є рівень розвитку автотранспортної інфраструктури. Рейтинг є свідченням того, що за останні роки автомобільні перевезення в Україні почали розвиватись і набули пріоритетності. Автомобільним транспортом в Україні перевозиться 64% вантажів. Тому, вважаю, що дослідження автомобільних перевезень на сьогоднішній день є особливо актуальними. Оскільки перевезення автомобільним транспортом у сполученні Україна – Польща займають визначне місце у зовнішньоекономічній діяльності України, то існує гостра необхідність підвищення ефективності організації перевезень у цьому напрямку. Пошук нових напрямів підвищення ефективності перевезень у сполученні Україна – Польща обумовив **актуальність** даної наукової роботи.

Мета і завдання дослідження. Метою роботи є розроблення нових маршрутів автомобільних перевезень з проходженням митних процедур пункту пропуску у сполученні Україна-Польща. У відповідності до поставленої мети визначено основні завдання даного дослідження, а саме:

1. Дослідити особливості ринку логістичних послуг, а саме міжнародних автомобільних перевезень.

2. Проаналізуватиособливості міжнародної доставки такого товару як сік.

3. Визначити основні параметри існуючого маршруту доставки товару за маршрутом Київ (Україна) – Вроцлав (Польща) через міжнародний автомобільний пункт пропуску «Ягодин – Дорогуськ».

4. Оцінити економічну доцільність можливість використання нового альтернативного маршруту з проходженням митних процедур пункту пропуску «Краківець – Корчова».

Об'єктом дослідження є міжнародні автомобільні перевезення товарів ТОВ «Твоя Логістика» з України до Польщі. **Предмет дослідження** – економічні відносини, що виникають у процесу доставки товару.

Теоретичною та методологічною основою дослідження стали методи спостереження, порівняння, аналізу і синтезу, фундаментальні праці вітчизняних та зарубіжних вчених в галузі логістики та економічного аналізу.

Наукова новизна отриманих результатів. Основний науковий результат полягає у наступному:

- запропоновано транспортно–технологічну схема доставки соку за маршрутом «Київ (Україна) – Вроцлав (Польща), розроблення якої дозволяє мінімізувати порожні простої, збільшити ефективність використання рухомого складу, навантажувально–розвантажувальних механізмів та людського ресурсу;
- запропоновано науково-практичний підхід до стратегічного управління доставкою, що полягає у формуванні рекомендацій щодо розроблення альтернативного маршруту з проходженням митних процедур пункту пропуску.

Практичне значення одержаних результатів полягає в тому, що на їх основі можна ефективно вирішувати практичні завдання з підвищення конкурентоспроможності підприємства, підвищення ефективності його логістичної діяльності.

Апробація результатів дослідження. За результатами дослідження було опубліковано статтю у науковому фаховому виданні та тези доповіді в рамках науково-практичної конференції.

РОЗДІЛ 1ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА ТА АНАЛІЗ ДІЯЛЬНОСТІ ТОВ «ТВОЯ ЛОГІСТИКА»

1.1 Характеристика ТОВ «Твоя Логістика»

ТОВ «Твоя Логістика»є компанією, що створена на базі підприємства із дванадцятирічною історією «Карго 005», заснованогоу 2005 році. У 2014 році під впливом зовнішніх факторів було проведено масштабний ребрендинг компанії, після чого на транспортно - експедиторському ринку України компанія стала відомою під назвою «Твоя Логістика», логотип якої наведено на рис. 1.1.

На сьогоднішній день під брендом компанії працює понад 30 менших дочірніх підприємств, які надають усі види логістично - брокерських послуг суб'єктам зовнішньоекономічної діяльності [87].

Рисунок 1.1 – Логотип компанії «Твоя Логістика»

Головний офіс компанії знаходиться в місті Києві, за адресою вул. Володимирська, 49А. У Києві знаходиться 4 офіси, 2 з яких – офіси для економістів та бухгалтерії, 1 – головний, а останній знаходиться в зоні митного контролю на території Міжнародного аеропорту «Київ (Жуляни)», географічне розташування яких зображено на рис. 1.2.

Саме за цією адресою – Повітрофлотський проспект, 81-О, розташований митний ліцензійний склад (МЛС) компанії – код S/0356/V/04. Доцільність розташування складу та офісу компанії на території митної зони зумовлена великим вантажопотоком, що проходить через відділ митного оформлення аеропорту Жуляни.

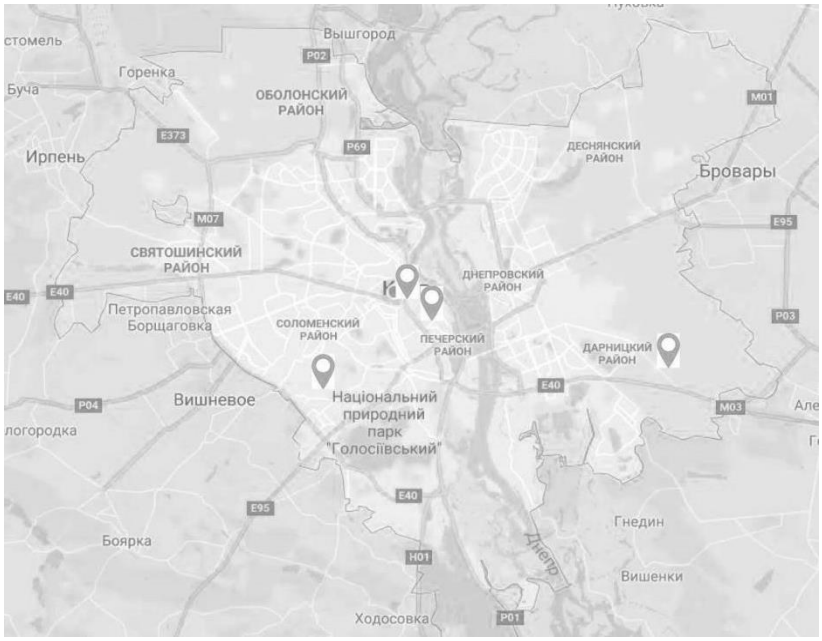


Рисунок 1.2 – Географічне розташування офісів ТОВ «Твоя Логістика» на карті Києва

У Київському районі, а саме на території Міжнародного аеропорту «Бориспіль», також є представництво компанії та територія, зайнята під митні склади (36,8 м^2) з дозволу Фонду державного майна у регіоні. Підрозділ компанії, що знаходиться на території аеропорту, забезпечує потребу клієнтів компанії у авіаперевезеннях.

Інфраструктура компанії добре розвинена, що є основною перевагою ТОВ «Твоя Логістика» над аналогічними вітчизняними компаніями. Інфраструктура, крім Київських офісів, представлена 5 офісами у місті Одеса та в портах, а самеу Чорноморському та Іллічівському морських портах, а також зони власних митних складів. На території України компанія є єдиною, яка має власні представництва в усіх пунктах пропуску, щозображено на рис. 1.3.

Крім цього, у ТОВ «Твоя Логістика» є власні представництва та склади у Пекіні, а також на території Польщі, Білорусі, Молдови, Німеччини та США (2 офіси), а також власні митні склади (МС), центральні сортувальні станції (ЦСС), загальною площею більше 2500 м^2 по всьому світу.

Рисунок 1.3 – Представництва компанії «Твоя Логістика» на карті України

На схемі представництва позначені такими цифрами: 1 – Міжнародний аеропорт «Бориспіль», 2 – Міжнародний аеропорт «Київ (Жуляни)», 3 – Бачівськ, 4 – Катеринівка, 5 – Щербаківка, 6 - Бердянськ, 7- Скадовськ, 8 – Херсонський морський торгівельний порт, 9- Миколаївський морський торгівельний порт, 10 – Одеса, 11 - Чорноморськ, 12 – Рені, 13 – Табаки, 14 – Старокозаче, 15 – Кучурган, 16 – Платоново, 17 – Могилів – Подільський, 18 – Лужанка, 19 – Чоп, 20 – Ужгород; 21 – Шегіні, 22 – Краківець, 23 – Рава – Руська, 24 – Ягодин, 25 – Доманово, 26 – Виступовичі, 27 – Нові Яриловичі, 28 – Парубне. Зелені – де відкриті офіси з постійно діючим графіком роботи, сірі – де представництва працюють на вимогу.

Товариство з обмеженою відповідальністю «Твоя логістика» (ЄДРПОУ 40215283) було засноване у 2005 році під іншою назвою – Товариство з обмеженою відповідальністю «Карго 005». На початку своєї діяльності «Карго 005» надавало повний спектр послуг по доставці вантажу з Китаю для юридичних осіб. На той час на ринку України цей напрямок перевезень у великих масштабах був організований вперше, а тому вже з першого року роботи компанія стала лідером по мультимодальним перевезенням (автомобільно – морським видами транспорту та автомобільно – повітряним). Проте, оскільки час активної роботи «Карго 005» припав на час світової економічної кризи 2008 року, коли об’єми

імпорту з Китаю значно зменшились, а конкуренція у сегменті стрімко почала зростати, компанія почала знижувати тарифи, аби не втрачати замовників. Через звинувачення у демпінговій діяльності, «Карго 005» стала жертвою недобросовісної конкуренції. Лише за І-ше півріччя 2008 року було надіслано більше 15 анонімних донесень у митні органи. Репутація компанії для багатьох замовників була зіпсована, а тому 2 роки компанія мусила її відновлювати.

У 2014 році було прийнято рішення зробити повний ребрендинг компанії – назву компанії було змінено на «Твоя Логістика», очолив компанію О.В. Воронков, який і нині є директором. Із того часу «Твоя Логістика» входить в рейтинг найуспішніших експедиторських компанії України, яка організовує доставку вантажів в усіх напрямках всіма видах транспорту (окрім трубопровідного та залізничного), надає весь спектр логістичних та митно – брокерських послуг. Кожного року ТОВ «Твоя Логістика» проводить форуми для партнерів стосовно організації транспортного процесу та його митного оформлення. ТОВ «Твоя Логістика» також має 2 власних школи – одна для навчання експедиторів, інша – для навчання брокерів та декларантів. У 2017 році було випущено власні навчальні посібники.

До основних видів діяльності компанії належить повний спектр логістичних послуг: перевезення великих партій автомобілями (FTL), перевезення великих партій контейнерами (FCL) до/в/через територію України, перевезення збірних партій вантажу контейнерами (LCL) та автомобілями (LTL) на територію України, складська логістика із власними трьома терміналами, розташованими на територіяхМіжнародного Аеропорту «Одеса», у пункті пропуску (ПП) «Ягодин», та на території Міжнародного Аеропорту «Жуляни». Варто зазначити, що митний пост «Аеропорт «Київ» (Жуляни) – відділ митного оформлення №1 проводить митне оформлення виключно для ТОВ «Твоя Логістика» та дочірніх компаній.

Також, до основних послуг компанії належить:

- митне оформлення (МО): перевірка документів, підбір коду за УКТЗЕД, розрахунок митних платежів, набір та оформлення ПП/ПД, набір МД/ДЕ, подача МД, супровід МД до завершення очищення включаючи необхідні коригування;

- повний спектр послуг у сфері зовнішньо - економічної діяльності(ЗЕД): пошук виробників даного товару, оформлення усіх документів, замовлення продукції, моніторинг дати готовності вантажу, організація відвантаження, логістика, митне очищення, вивантаження на склад, продаж. Можливість оплати послуг і товарів за клієнта до моменту відвантаження на складі в Україні, що знижує ризики для замовників;

- транспортно – експедиторське обслуговування (ТЕО) в портах, а саме оформлення документів для обробки вантажів у портах, проходження всіх портових служб для видачі дозволів на вивіз з порту, послуги сюрвеєра, оформлення автомобілів для заїзду та виїзду з портів, послуга розміщення на склад для консолідації, митне оформлення вантажів.

Оскільки неможливо охарактеризувати місце підприємства на ринку послуг [88; 89], не проаналізувавши його зовнішнє середовище, то крім споживачів послуг компанії також варто назвати і конкурентів ТОВ «Твоя Логістика».

Основним конкурентом компанії, що надає аналогічні послуги, є ТОВ «Гуд Логістик». ТОВ «Гуд Логістик» надає широкий спектр послуг перевезення автомобільним, авіаційним, морським та залізничним видом транспорту у всі країни світу. Представництва компанії за чисельною кількістю та територіальною розгалуженістю не уступають кількості представництв ТОВ «Твоя Логістика». Саме однакова розгалуженість інфраструктури робить конкуренцію між компаніями максимально гострою. Показником конкурентності є велика кількість працівників, що перейшли з однієї компанії в іншу. Окрім рядових спеціалістів, керівники відділів обох компаній є керівниками відділів конкуруючої компанії у минулому.

Перевагою ТОВ «Гуд Логістик» над ТОВ «Твоя Логістика» є можливість доставки вантажу залізничним транспортом, що забезпечує запропонувати споживачу дешевшу доставку, особливо при перевезенні навальних вантажів. Недоліком ТОВ «Гуд Логістик» є тарифи, що значно вищі за тарифи, пропоновані ТОВ «Твоя Логістика» (в середньому різниця в тарифах складає до 20% на одиницю наданої послуги).

Іншим конкурентом компанії у сфері надання логістично – брокерських послуг є ТОВ «ЮТЕК Логістик». Компанія надає спектр аналогічних послуг: перевезення усіма видами транспорту, митне очищення вантажів, тощо. Проте інфраструктура компанії досить вузька, представлена лише 2 представництвами в Україні (Київ та Одеса), представництвом в Польщі, США, Китаї. У зв'язку із неможливістю оформлювати перевезення на місці завантаження, тарифи компанії досить високі, а строки доставки не менші, ніж у ТОВ «Твоя Логістика» або ТОВ «Гуд Логістик».

ТОВ «Твоя Логістика» є досить великим підприємством та налічує у штаті близько 150 осіб. Структура компанії розгалужена, представлена багатьма функціональними відділами, зо зображено у Додатку А.Доцільно охарактеризувати ті функціональні підрозділи, які забезпечують організацію міжнародних перевезень – митний відділ та відділ логістики.

Логістичний відділ представлений штатом чисельністю у близько 30 працівників та ділиться на 4 підрозділи:

– експедиції (керівник експедиції, по 2 експедитора в портах Одеса, Іллічівськ, а також 4 експедитори ліній, в аеропортах – Міжнародний Аеропорт «Одеса», Міжнародний аеропорт «Бориспіль» та Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни)», 3 експедитора, що працюють по всій території України та 5 експедиторів на території Пекіну та суміжних портових міст).
- відділ логістики (7 спеціалістів);
- консолідації (5 працівників, що працюють позмінно);
- відділ продажу логістично – експедиторських послуг (20 працівників).

Завдання логістичного підрозділу – планування, тобто пошук відповідності наявних автомобілів попиту на перевезення конкретного виду вантажів, організація завантаження, розвантаження та перевантаження, організація упаковки вантажу та маркування; складання маршрутів перевезення а також збір необхідних документів. Варто наголосити, що за перевірку документів та їх оформлення відповідає брокерський відділ.

Завданням експедиторського відділу є не тільки контроль усіх запланованих процесів на місці, але і сюрвеєрна перевірка вантажу, перевірка завантаження, контроль вчасного оформлення контейнерів у портах, контроль вчасності вильоту вантажу з аеропортів. За необхідності усі експедитори можуть супроводжувати вантаж (наприклад, коли вантаж цінний і вантажовідправник/вантажоотримувач хоче бути впевненими у точності доставки, можливий супровід конвоєм).

На чолі митного відділу стоїть керівник з операційних задач. Кількість працівників близько 30, проте деякі декларанти працюють на умовах фрілансу.

Брокерський відділ також ділиться на 5 підрозділів:

- відділ митного адміністрування (декларанти, митні адміністратори).
- відділ фінансових брокерів;
- відділ послуг ЗЕД (менеджери зовнішньоекономічної діяльності та відділ навчання);
- відділ дозвільної документації;
- регіональні представництва.

Відділ послуг ЗЕД працює напряму з клієнтами. Тобто саме цей відділ відповідає за повний супровід замовників, надає інформацію та документацію про вантаж декларантам та у відділ дозвільної документації. Декларанти у свою чергу оформлюють митну декларацію (оформлюють усі види декларацій – ТН, ПД, ДТ, ЕЕ, тощо), а відділ дозвільної документації займається отриманням усіх необхідних дозволів та проходження митних контролів у найкоротші терміни (фітосанітарні, екологічні, радіологічні контролі, сертифікати якості та відповідності стандартам, тощо). Коли усі документи готові, митні адміністратори подають їх до митних органів та слідкують за їх оформленням.

Відділ фінансових брокерів займається усіма фінансовими питаннями, а також консультують замовників послуг під яким кодом УКТЗЕД буде правильно декларувати товар. На основі такого рішення нараховуються митні платежі [106], обирається способи оплати. За необхідності фінансові брокери також можуть надавати послугу оплати митних платежів за замовника (за наказом 651 ДФС, де

декларант має право сплачувати митні платежі за необхідності), а також потім закривати це питання взаєморозрахунком.

До відділу митних адміністраторів також відноситься 2 штатних працівника, що займаються перевіркою документації, а за необхідністю і виправленням допущених при оформленні помилок.

1.2 Аналіз діяльності ТОВ «Твоя Логістика»

У період з 2015 – І квартал 2019 року кількість замовників послуг ТОВ «Твоя Логістика» значно збільшилась. Динаміку зміни кількості замовників можна представити гістограмою, наведеною на рис. 1.4.

Рисунок 1.4 – Кількість замовників послуг компанії ТОВ «Твоя Логістика»

На друге півріччя 2018 – перший квартал 2019 року 13 замовників послуг, наведених у табл. 1.1, склали 48% від загального прибутку.

Таблиця 1.1 – Найбільші замовники послуг ТОВ «Твоя Логістика»

№	Основні замовники послуг 1	Вид вантажу 2	Вид послуг 3	ІМ/ЕК/ТР 4	Питома вага прибутку, % 5
1	ДП «Банкнотно – монетний двір України»	Банкноти, монети	МО	ІМ, ЕК	10
2	ТОВ «Сарс Агро»	Добрива	ТЕО	ЕК	3
3	ТОВ «Чумак»	Соки, фрукти	МО та ТЕО	ЕК	2
4	ДП «Адідас Україна»	Одяг	МО та ТЕО	ІМ	3,5
5	ТОВ «ДЦ Україна»	Непродовольчі товари	МО та ТЕО	ІМ, ЕК	9
6	ТОВ «Верходніпровський завод потужного радіобудівництва»	Промислове обладнання	МО	ЕК	3,1
7	ТОВ «Пластик Карта»	Промислове обладнання	МО та ТЕО	ІМ, ЕК	4,4
8	ТОВ «Євроджет»	Комп’ютери та техніка	МО	ІМ	3,5
9	ТОВ «Спейфорс»	Сільськогосподарська техніка	МО та ТЕО	ІМ	1,5
10	ТОВ «ТК Метиз»	Канати, стропи	МО	ЕК	1,5
11	ТОВ «Євроспец»	Одяг	МО та ТЕО	ЕК	2,5
12	ТОВ «Біола»	Соки, фрукти	МО та ТЕО	ЕК	2,5
13	ТОВ «Смарта Трейд»	Насоси, компросори	МО та ТЕО	ІМ,ЕК	1,5
14	Інші замовники	-	-	-	52

Замовники послуг на перевезення та митне оформлення у компанії ТОВ «Твоя Логістика» можуть замовляти тільки транспортно–експедиторське обслуговування (ТЕО), тільки митне оформлення (МО) або одночасно і ТЕО і МО. Щодо оформлення дозвільної документації, то ця послуга йде лише разом із ТЕО або МО і не є самостійною і окремою для замовника.

Структура видів послуг від загального обсягу наданих послуг представлена у табл. 1.4.Як видно з таблиці, більшість замовників надають перевагу замовляти усі послуги разом, рідше – лише транспортно – експедиційні послуги, ще рідше – виключно митне оформлення.Для ТОВ «Твоя Логістика» на практиці найзручніше надавати комплекс послуг разом, оскільки при збільшенні кількості посередників

організація процесу доставки значно ускладняються, виникають проблеми, пов’язані з оперативним обміном інформації.

Таблиця 1.2 - Частка наданих послуг за видами від загальної кількості наданих послуг

№	Вид послуги	2015	2016	2017	2018	2019 (I квартал)
1	Митне оформлення	26	22	35	8	22
2	Транспортно – експедиційне обслуговування	24	30	23	37	32
3	ТО + ТЕО	50	48	42	55	46

Оскільки компанія надає послуги перевезення вантажів усіма видами транспорту, крім трубопровідного та залізничного, доцільно навести статистичні дані по перевезенням вантажів за видами послуг на перевезення (табл. 1.3)

Таблиця 1.3 - Структура видів послуг перевезення, що надається ТОВ «Твоя Логістика»

№	Вид перевезення	2015	2016	2017	2018	2019 (I квартал)
1	Авто FTL	33	32	39	45	47
2	Авто LTL	21	10	12	13	16
3	Авіа	19	21	24	20	13
4	Море FTL	14	13	5	7	6
5	Море LCL	13	24	20	15	18
	Разом	100	100	100	100	100

У відсотковому співвідношенні, кількість виконаних перевезень за видами перевезень можна представити схемою, що наведена на рис. 1.5.Проаналізувавши загальний обсяг виконаних перевезень вантажу, зроблено висновок, що найбільша частка перевезень виконується автомобільним видом транспорту. Так, за I квартал 2019 року 63% перевезень у ТОВ «Твоя Логістика» було виконано автомобілями власного рухомого парку та парком залученого транспорту.

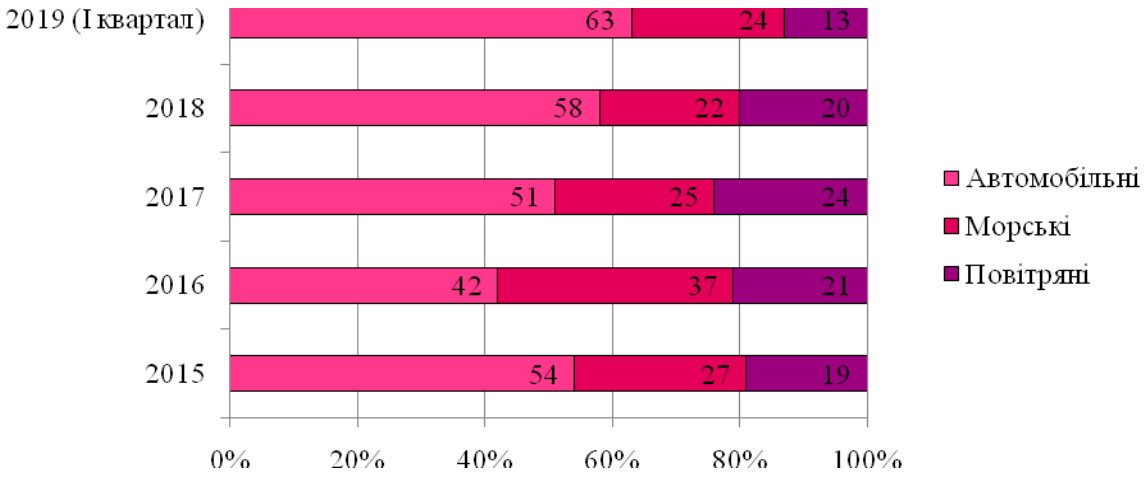


Рисунок 1.5 – Структура перевезень за видами транспорту

Аналізуючи, яку частку із загального обсягу рейсів складають перевезення кожним із видів транспорту, робимо висновки, що автомобільним видом транспорту перевозиться найбільша частка вантажів. Динаміку обсягу перевезень, що виконуються автомобільним транспортом за останні 5 років наведено на рис.1.6.

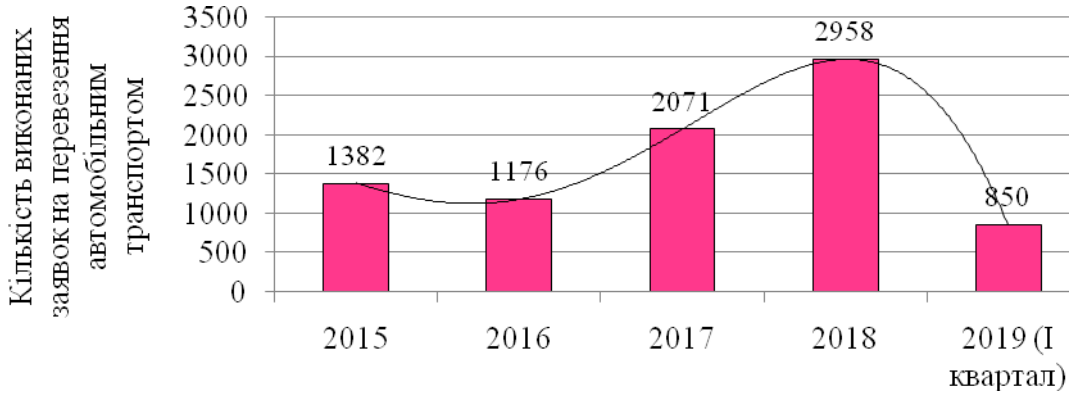


Рисунок 1.6 – Динаміка обсягу перевезень ТОВ «Твоя Логістика» за кількістю виконаних заявок на перевезення

Компанія займається перевезенням усіх видів вантажів, включаючи небезпечні вантажі, великовагові та великогабаритні. Проте, основну частку вантажів складають автозапчастини, будівельні матеріали та харчова продукція.

Детальніше про кількість вантажу, що перевозиться і оформлюється компанією ТОВ «Твоя Логістика» розглянуто у табл. 1.4.

Таблиця 1.4-Структура вантажів, що перевозяться ТОВ «Твоя Логістика» у відсотковому співвідношенні за 2015 – І-ий квартал 2019 рр.

№	Вид вантажу	2015	2016	2017	2018	2019 (І квартал)
1	Автозапчастини	15	12	18	10	20
2	Будівельні матеріали	36	28	25	29	31
3	Вироби господарські побутові	21	23	19	25	9
4	Харчові продукти	19	28	19	21	22
5	Друкована продукція	2	2	4	5	12
6	Інші групи вантажів	7	7	15	10	6
	Сума	100	100	100	100	100

Таким чином, за останні 5 років попит на перевезення автозапчастин та друковану продукцію зріс, що пояснюється зовнішніми факторами. У порівнянні з минулим роком, у перші місяці 2019 року попит на перевезення автозапчастин зріс у 2 рази, що спричинене великою кількістю розмитнених автомобілів у термін дії пільгових ставок мита, а щодо друкованої продукції, то значне зростання перевезеного об’єму вантажу спричинене тендером на обслуговування потреб на перевезення та митне оформлення від Національного Банку України, а точніше від ДП «Банкнотно – монетний двір України», який виграла ТОВ «Твоя Логістика» .

Що стосується харчових продуктів (крупи, соки негазовані, напої безалкогольні, фрукти та овочі, тощо), то частка від загального обсягу вантажів коливається в мінімальних межах та відносно інших груп товарів має стійкий попит.

За 2018 рік, за вже наявними даними, структурувантажопотоку ТОВ «Твоя Логістика» за видами вантажів можна представити у вигляді рис. 1.7.

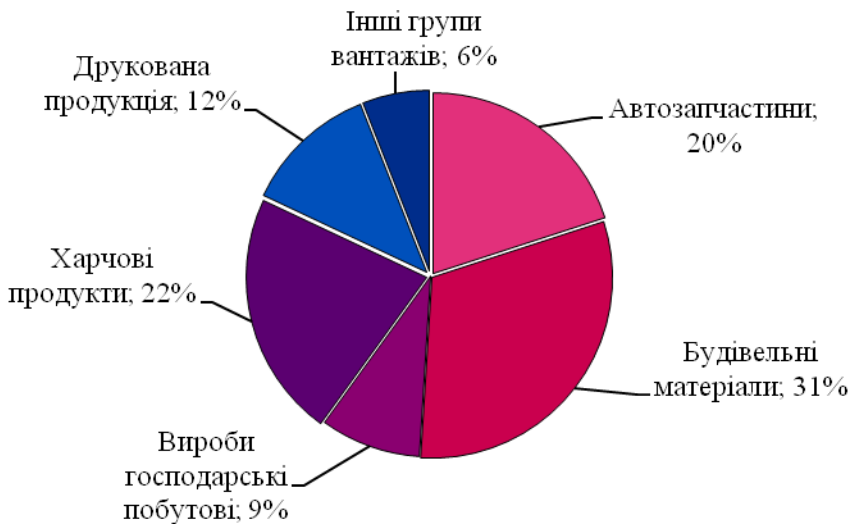
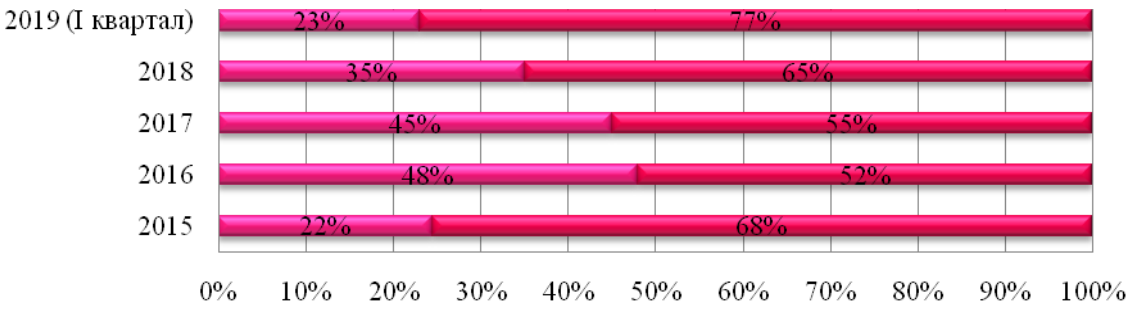


Рисунок 1.7- Структура вантажопотоку ТОВ «Твоя Логістика»у 2018 році

Крім того, перевезення збірних партій вантажу автомобільним транспортом складає більшу частину від перевезень автомобільним транспортом, оскільки часто в партіях вантажу, які необхідно перевезти, не достатньо об'єму для ефективного використання площі та об'єму всього кузова або контейнера. Розподіл частки видів послуг у загальному об'ємі перевезень, виконаних автомобільним транспортом, наведеного на рис. 1.8. З гістограми видно, що перевезення збірних вантажів (LTL/LCL) значно переважає, що зумовлене економічною ефективністю таких перевезень.

У ТОВ «Твоя Логістика» парк рухомого складу представлений і парком власних автомобілів, і взятих в оренду: 4 фургони загального призначення малої вантажопідйомності (1,5 – 2 т) для доставки вантажів по місту, 8 фургонів середньої вантажопідйомності (до 7,5 т) для приміських доставок, а також 19 сідельних тягачів (Євро 4 – 6), разом з 20 напівпричепами різної вантажопідємності.

Усі власні автомобілі загального призначення – або фургони або тентовані універсали. Але, оскільки є потреба і у спеціалізованому рухомому складі, то ТОВ «Твоя Логістика» уклала довготермінові контракти на співробітництво з багатьма біржами транспорту.



	2015	2016	2017	2018	2019 (I квартал)
FTL/FCL	22%	48%	45%	35%	23%
LTL/FCL	68%	52%	55%	65%	77%

Рисунок 1.8–Розподіл видів послуг на перевезення автомобільним транспортом

Власний парк рухомого складу представлений такими моделями, наведеними у табл. 1.5.

Таблиця 1.5– Структура власного парку рухомого складу

Марка	Модель	Кіль-кість	Тип	Рік випуску	Екологічна норма	Вантажо-підйомність
Mercedes-Benz	Sprinter CDI Лонг	3	Фургон	2012	5	до 1500 кг
Renault	Master	1	Фургон	2015	5	до 2000 кг
Renault	Mascott	8	Фургон	2008	4	до 7000 кг
VOLVO	FH500	9	Сідельний тягач	2017	6	до 19000 кг
DAF	XF 106 460	10	Сідель-ний тягач	2016	6	до 20000
Kogel	SAF	13	Напів-причеп	2016	-	до 20000
SCHMITZ	CARGOBULL SCS 24/L Multilock XL Hidraulicroof	5	Напів-причеп	2013	-	до 20000
SCHMITZ	CARGOBULL SCS 18	2	Напів-причеп	2014	-	до 19000

Власний парк рухомого складу задовольняє тільки частину потреб підприємства. Проте, серед усіх вантажів, які перевозяться, істотну частину складають вантажі, що потребують спеціального температурного режиму, або є підвищеної вантажності чи габаритів. Для економічної доцільності

використовують послуги компаній, які надають спеціалізований рухомий склад в оренду, а також послуги окремих перевізників.

Структуру вантажопотоку ТОВ «Твоя Логістика», що перевозиться власним парком рухомого складу представлено на рис. 1.9 (зі статистичних даних на 2018 рік).Як видно зі схеми, всі вантажі, що перевозяться власним парком рухомого складу не вимагають особливих умов перевезення.

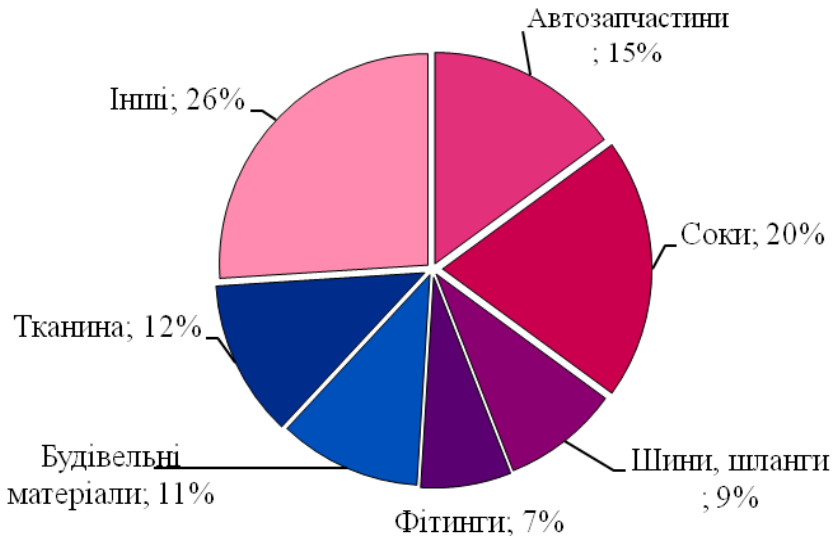


Рисунок 1.9 – Структура вантажопотоку, що перевозиться власним парком рухомого складу ТОВ «Твоя Логістика» станом на 2018 рік

Крім довгострокових контрактів із невеликими перевізниками, ТОВ «Твоя Логістика» користується послугами перевірених транспортних бірж – ЛардіТарнс, Карго ЛТ, ОлБіз, Флагма. Частіше всього орендують ізотермічні фургони та рефрижератори, а також універсальні автомобілі, оскільки їх кількість у власності компанії недостатня. Структура вантажопотоку, що перевозиться парком залученого транспорту представлено на рис. 1.10.

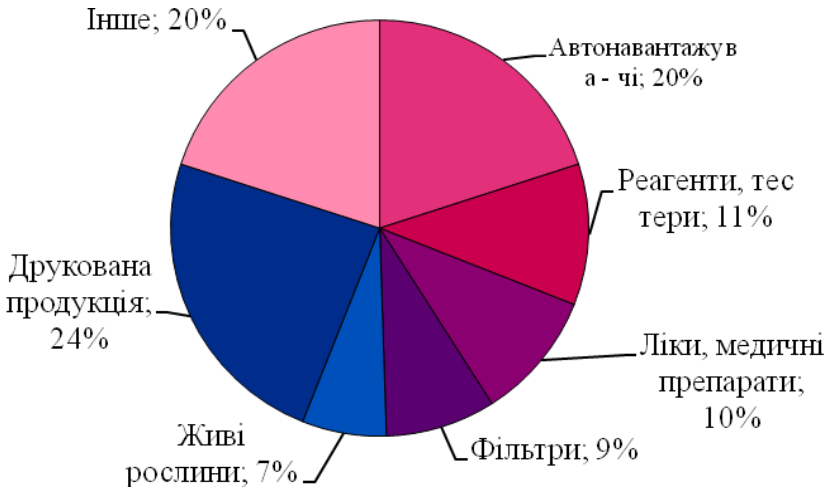


Рисунок 1.10 – Структура вантажопотоку ТОВ «Твоя Логістика», що перевозиться залученим транспортом за даними 2018 року

За даними ТОВ «Твоя Логістика» за 2018 рік, найбільшими експортерами товарів з України є країни Європи (Польща, Німеччина, Данія, Словаччина, Нідерланди), а також Китай, Індія, ОАЕ та США. Географічна структура експорту, куди виконувались перевезення вантажів ТОВ «Твоя Логістика» у 2018 році представлено на рис. 1.11.

Географічна структура перевезень, що виконується виключно автомобільним транспортом, представлена на рис. 1.12.

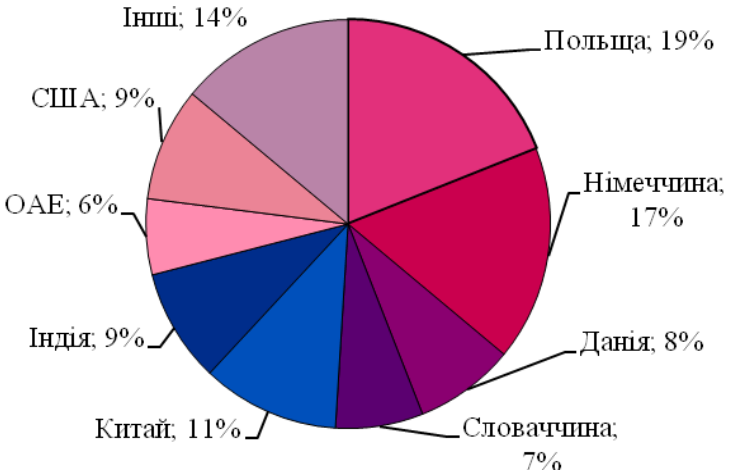


Рисунок 1.11 – Географічна структура перевезень ТОВ «Твоя Логістика»

Найчастіше автомобільним транспортом виконуються перевезення до країн Європейського Союзу. У напрямку США, Китаю та Індії перевезення в основному

виконуються морем із застосуванням контейнерів. До ОАЕ перевозять реагенти та фільтри із застосуванням повітряного транспорту.

Також повітряним транспортом перевозять друковану продукцію та монети (відправник – Банкнотно – Монетний двір Національного Банку України).

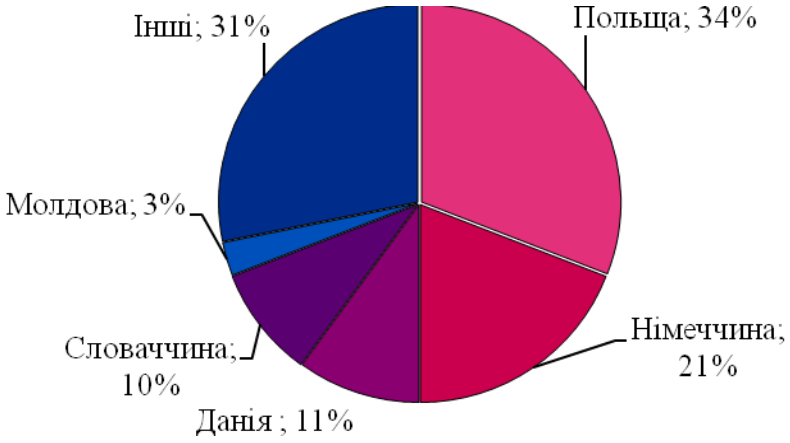


Рисунок 1.12 – Географічна структура експорту, куди виконує перевезення ТОВ «Твоя Логістика» автомобільним транспортом станом на 2018 рік

Таким чином, зовнішньоекономічна діяльність ТОВ «Твоя Логістика» є досить різносторонньою, оскільки компанія виконує перевезення майже всіх видів вантажів та в усі країни світу. Проведений аналіз дає змогу стверджувати, що ТОВ «Твоя Логістика» в період з 2017 по 2018 рік значно збільшила обсяги виконуваних перевезень.

1.3 Характеристика та аналіз зовнішньоекономічної діяльності України

З 2008 року Україна була втягнена в світову економічну кризу, наслідки чого ми бачимо і досі. В результаті цієї кризи економічні показники України значно погіршились [102; 103], за даними Світового банку ВВП України опустилось за останні 10 років на 20%, а позначку в 200 млрд. доларів США так ніколи і не перетнула. Протягом останніх трьох років, у політичному житті країни відбуваються радикальні в політичному плані, змінився курс економічної співпраці [104], а тому зовнішньоекономічна діяльність України кардинально

змінилась [87]. Економічний рівень розвитку ВВП залишається хоч і стабільним, проте не високим і приблизно складає 1-3% приросту ВВП. Для порівняння, за період з 2002 по 2008 роки приріст ВВП в рік складав в середньому 7,5 – 12% [1].

Однією з найбільш вагомих причин погіршення макроекономічного стану України [106; 107] стало скорочення експорту та значне зростання імпорту, який у структурі зовнішньоекономічної динаміки країни все ще значною мірою домінує. Динаміку імпорту товарів та імпорту послуг до України в період з 2014 по 2018 роки, за даними Державної служби статистики України, зображено на рис. 1.13.

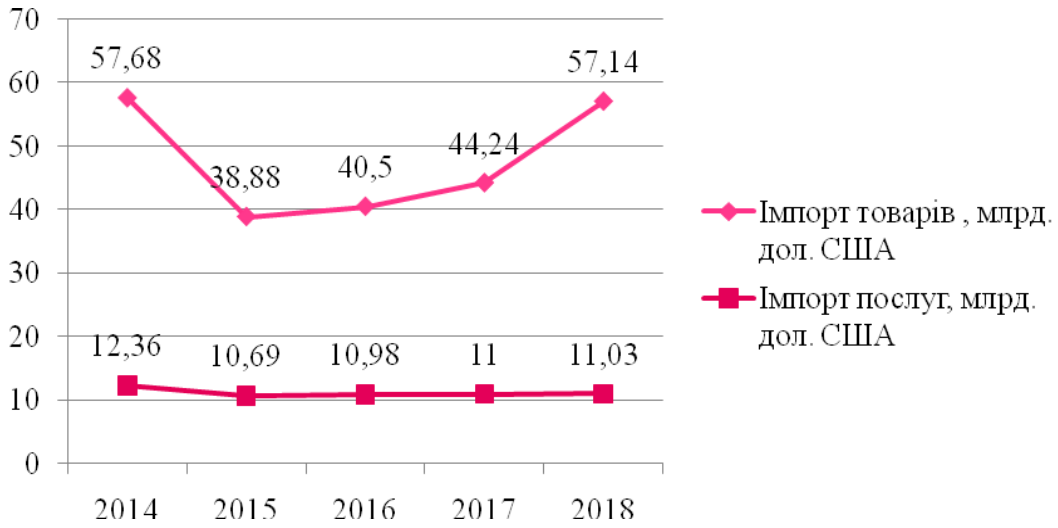


Рисунок 1.13 - Порівняльна динаміка імпорту товарів та послуг до України за період 2014 – 2018 рр., млрд. дол. США

У структурі імпорту, як бачимо, спостерігається стійке домінування імпорту товарів, причиною чого може бути низька якість стандартів вітчизняних товарів та відсутність національного виробника у багатьох галузях технічної промисловості. Варто зазначити, зо протягом 2015 – 2018 років спостерігається зростання імпорту послуг, у той час які імпорт товарів зменшується у порівнянні з 2014 роком.

У структурі товарів, переміщених до України, найбільшу валову частку займає імпорт палива та мінералів, що складає майже 1/5 від усіх імпортованих товарів. За даними офіційного сайту Управління державної статистики[2], також

велику частку імпорту складає імпорт машин, станків та технічного обладнання. Загальну структуру товарів зображено на рис. 1.14.

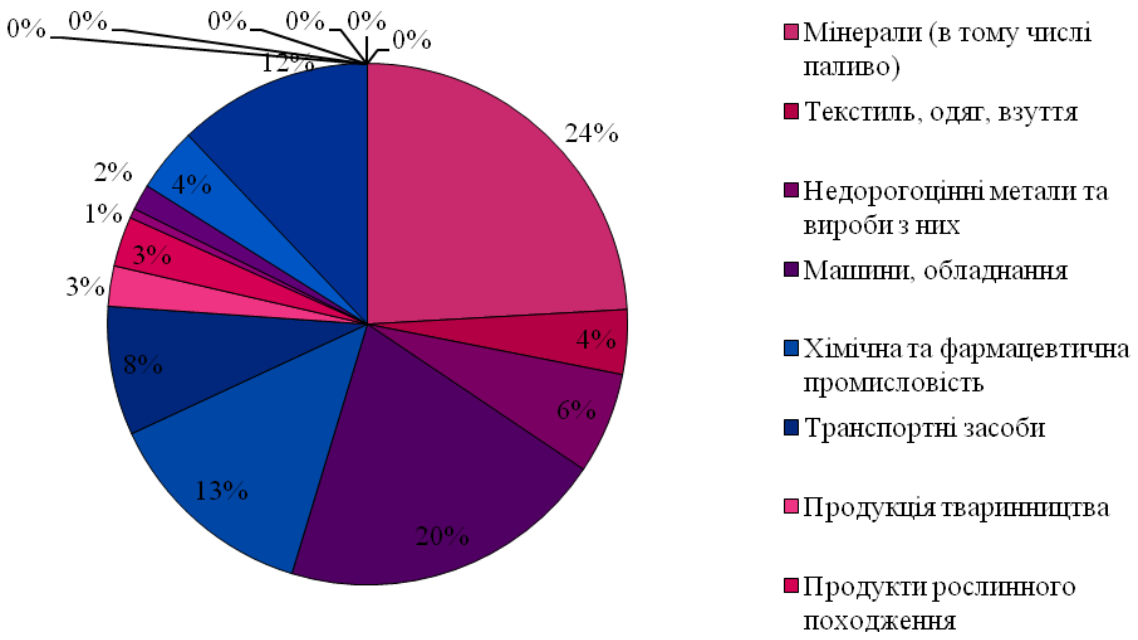


Рисунок 1.14 - Структура імпортованих товарів за 2018 рік, %

Хоча політичні та економічні стосунки України та Росії зараз супроводжуються великою кількістю санкцій та обмежень по відношенню до країни – агресора, проте найбільшу частку товарів імпортує Україна саме з Росії (14%), що добре видно на рисунку 1.15.

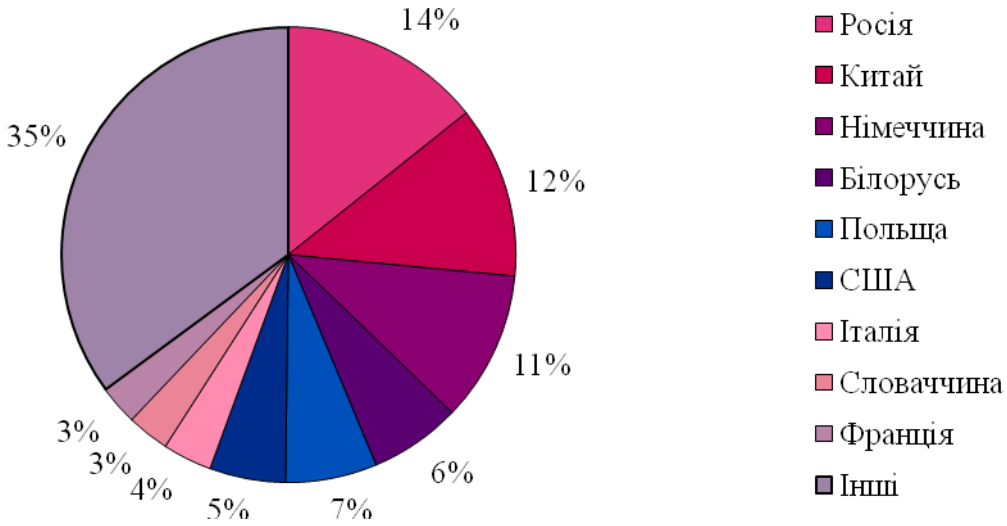


Рисунок 1.15 - Складова країн – експортерів до України за 2018 рік, %

На другому місці серед експортерів продукції до України є Китай, який складає від загальної частки ввезених товарів 12%. Структура країн – експортерів також ілюструє весь процес євроінтеграції в розрізі імпорту товарів з Європи, оскільки Німеччина займає близько 11% від загальної частки, а Польща – 6%.

Аналізуючи останні 5 років у сфері зовнішньоекономічної діяльності, варто підкреслити значимість введення преференцій для вітчизняних виробників на експорт деяких груп товарів до країн Європейського союзу, впровадження інновацій та ресурсозбереження [95; 101; 105] у діяльність вітчизняних підприємств [29-47; 52-55,68,69,73,81-86], забезпечення сталого розвитку [48-51,65,67,70,71,74,75,77,78,80] та впровадження інституційних механізмів забезпечення еколого-економічної і енергетичної [91; 92; 93; 94] безпеки [56-61; 96; 97; 98; 99; 100]. Проте, якщо переглянути динаміку експорту товарів за останні роки, що наведена на рис. 1.16, то бачимо, що, на жаль, це рішення не змінило ситуацію з переважанням імпорту в економічному житті України.

Що стосується експорту, то головними статтями вітчизняного експорту залишаються сировинні товари, сільськогосподарська продукція та деякі види послуг, зокрема у сфері високих технологій. За даними Світового банку, частка експорту високотехнологічної продукції з України у загальному обсязі експорту складає 7-8% протягом останніх трьох років. Таким чином, цей показник зріс за останні 3 роки втричі. Структуру товарів у розрізі експортованих товарів за 2018 рік зображено на рис. 1.17.

З рисунку добре видно, що за часткою експортованої сількогосподарської продукції Україна все ще залишається аграрною країною, оскільки цей показник склав близько 19% від загальної частки експорту.

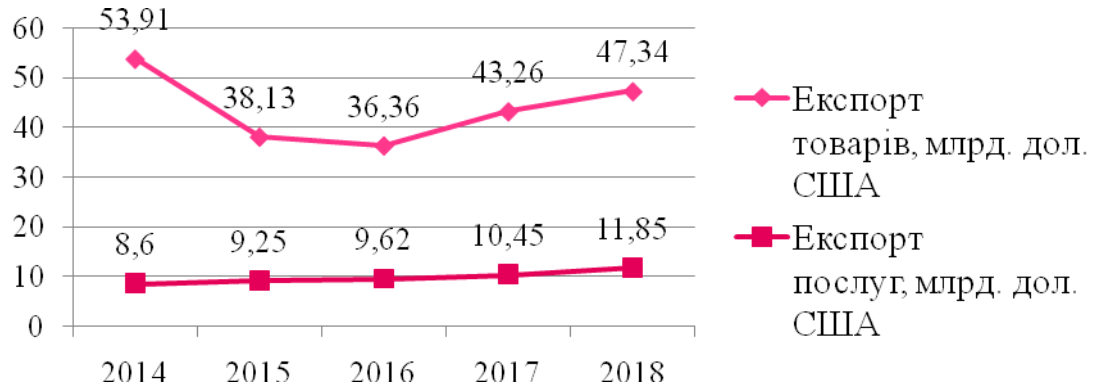


Рисунок 1.16–Динаміка обсягу експорту товарів та послуг в період з 2014 – 2018 рр, млрд. дол. США

Досить високу долю в експорті товарів займають товари, які не були оброблені або були оброблені мінімально, тобто первинні (метали, мінерали, продукти рослинництва та тваринництва).

За даними офіційного сайту Державної служби статистики України, у 2018 році 15,5 % від усього обсягу експортованих товарів було відправлено до Польщі, 10% - до Німеччини, 9,6% - до Нідерландів, що зображено на рисунку 1.18. Таким чином, Україна зменшила обсяг експортованих товарів до Росії з 9,6% у 2017 році до 8,0% у 2018 році.

Експерти оцінюють ситуацію з наростаючими обсягами експорту до країн Євросоюзу стабільно, тоді як зменшення експорту до Росії наразі є логічним та неминучим, оскільки вже з початку 2019 року урядом України було введено в дію низку нових санкцій по відношенню до країни – агресора.

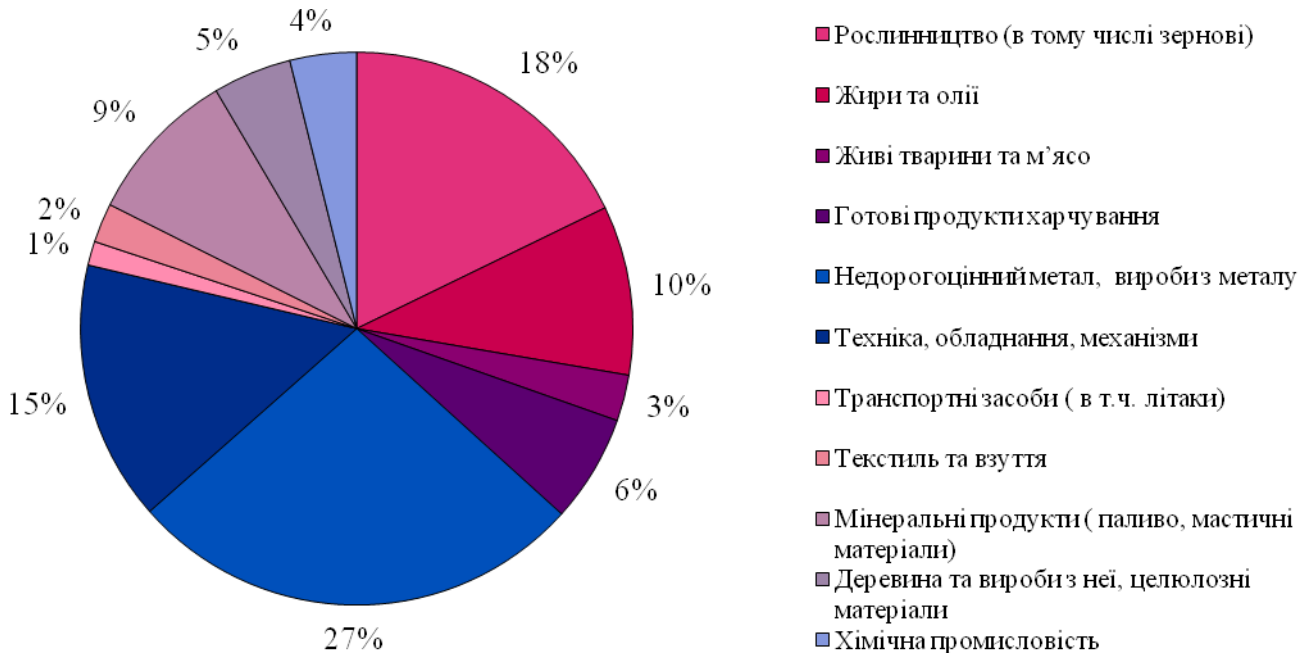


Рисунок 1.17- Структура експортованих товарів за 2018 рік, %

Таким чином, динаміка зростання обсягів експорту хоч і є повільнішою, ніж очікувалось експертами при зміні економічного курсу України цілком на Євросоюз, проте є досить стабільною та позитивною. Обсяги імпорту все ще значно переважають у зовнішній економіці країни.

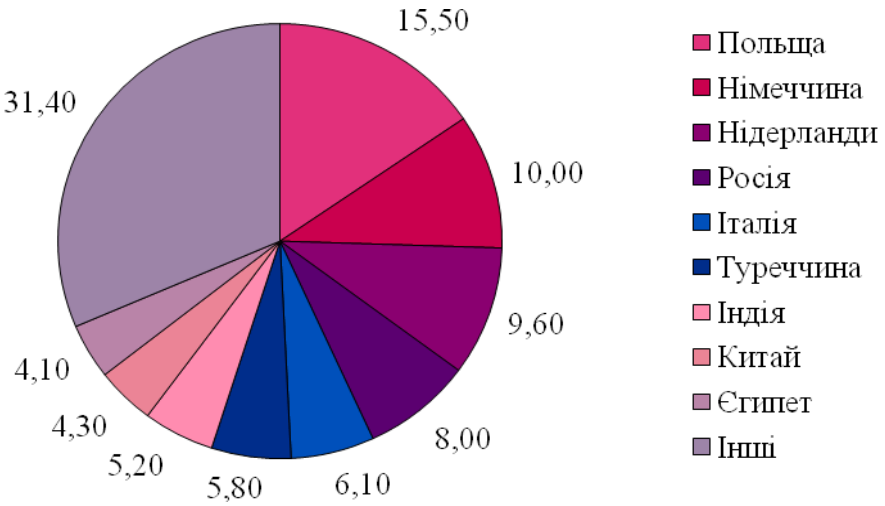


Рис. 1.18- Географічна структура експорту України 2018 році, %

Спостерігаються значно повільніші темпискорочення імпорту та експорту у Росію, хоча, очікувалось, що розширення списку санкцій зробить економічні

відносини України та Росії слабшими вже до початку 2019 року. У зв'язку із тим, що очікуваного результату не було досягнуто, Україна вже з серпня 2019 року розширила список заборонених імпортерів з Росії.

1.4 Визначення слабких сторін підприємства та можливі шляхи їх вирішення

Охарактеризувавши дуже розгалужену структуру діяльності ТОВ «Твоя Логістика» безперечно, робимо висновок про стійку позицію не тільки на внутрішньому ринку, а й на транспортному ринку інших держав. Компанія надає повний спектр послуг з митного оформлення та транспортно – експедиційного обслуговування. Крім того, наявність власних складів (СТЗ, МС), збільшує можливості для задоволення клієнтів максимальним пакетом послуг. Характеризуючи тарифи компанії, доцільно згадати що тарифи компанії дуже низькі, що є одним із визначним аспектів, який впливає на рівень попиту на послуги ТОВ «Твоя Логістика».

Проте, компанія має низку слабких сторін, які сповільнюють розвиток та економічне зростання. Основною проблемою компанії є перевищення попиту на послуги з тим попитом, який працівники ТОВ «Твоя Логістика» можуть задовільнити. Із цієї проблеми витікає потреба у постійному збільшенні працюючого штату працівників Проте, на сьогоднішній день кадрів у сфері логістики та брокерства недостатньо або вони малокваліфіковані.

Особливо високий рівень завантаженості має відділ менеджерів з супроводу клієнтів. У відділі менеджери працюють парами – один із менеджерів на логістичному супроводі (бек – офіс), інший – супроводжує митне оформлення та спілкується напряму з митним відділом. На одну пару менеджерів припадає від 30 до 80 клієнтів, а графік роботи кожної пари менеджерів є понаднормовим.

Шляхом вирішення цієї проблеми є набір нових працівників. Компанія вже зробила багато кроків до вирішення цієї проблеми – ТОВ «Твоя Логістика» відкрита для студентів без досвіду роботи, а також для спеціалістів інших галузей, після проходження іспитів та конкурсного відбору,всім надаєтьсяоплачуване

навчання. У компанії є власні внутрішні школи для навчання працівників, при цьому для деяких відділів відвідування лекцій з підвищення кваліфікації є обов'язковим від 3 до 5 разів на тиждень. Кожному новому співробітнику видаються посібники, написані спеціалістами ТОВ «Твоя Логістика». Це показує, що компанія вже робить кроки для вирішення проблеми перевантаженості відділів шляхом збільшення штату працівників.

За степенем впливу на прибутковість підприємства також можна назвати істотним недоліком недостатню кількість власного рухомого складу. Через те, що основну частину логістичних послуг компанія виконує через посередників, прибуток від логістики є помірним. Враховуючи, що попит на логістичні послуги росте, а чистий прибуток від кожного виконаного рейсу на орендованому транспорті є недостатньо великий, вважаю, що збільшивши власний парк рухомого складу можна значною мірою збільшити прибуток. Проте, оскільки обслуговування власного парку рухомого складу є досить капіталоємким процесом[64,66,72,76], то для зменшення витрат на утримання власного парку має місце укладання довгострокові контрактів із станціями технічного обслуговування, заправними станціями, тощо.

РОЗДІЛ 2ОРГАНІЗАЦІЯ І ТЕХНОЛОГІЇ ДОСТАВКИ СОКУ У МІЖНАРОДНОМУ АВТОМОБІЛЬНОМУ СПОЛУЧЕННІ

2.1 Характеристика і класифікація соку

У даній бакалаврській кваліфікаційній роботі досліджуєтьсяпроцес доставки соку. Сік є тарно - штучнимтоваром, який відноситься до продукції харчової промисловості. Для дослідження обрано процесдоставки соку, що виконуються на замовлення ТОВ «Торговий дім«Біола», а саме - соку «Біола» (яблучний сік), об'ємом 1 літр.

Сік за своїм фізичним станом має рідкий стан, а тому для зручності його поміщують у споживчу тару відповідного об'єму. Даний товар перевозиться у пластиковихпляшках, виготовлених із пластику типу ПЕТ (тобто призначений для одноразового застосування). Сік «Біола» зі смаком яблука відноситься до відновлених соків, тобто він виготовляється із очищеної води та концентрованого соку. За технологією виробництва у ньому відсутні консерванти та штучні барвники. Крім того, сік пастеризований, а тому навіть без консервантів та штучних барвників його термін придатності складає 12 місяців, а зберігання закритої пляшки при уникненні прямих сонячних променів дозволяється при температурі від +1 до +25 ^{0} С. Таким чином, за чинним законодавством [3]використання ізотермічного рухомого транспорту є необов'язковим для цього виду вантажу та визначається на розсуд вантажовідправника. При прямуванні вантажу у міжнародному сполученні Україна – Польща ТОВ «ТД «Біола» не використовує ізотермічних автомобілів.

Також доречним буде наведення повної класифікації вантажу, оскільки в подальших розділах пункти класифікації будуть визначати управлінські рішення, прийнятті при перевезенні. Класифікація має вигляд:

- за видом тари – тарний вантаж;

- за вагою – звичайний (нормальної маси, оскільки вага одиниці товару 1 кг);
- за габаритними розмірами – габаритний вантаж;
- за способом навантаження і розвантаження – тарноштучний (пакетований) вантаж;
- за видом продукції (за галуззю економіки) товар відноситься до харчової промисловості;
- за фізичним станом – до рідких вантажів;
- за ступенем використання вантажопідйомності автомобіля негазовані напої у пляшках відносяться до 2 класу вантажу;
- за специфічними властивостями вантаж не є специфічним, оскільки не потребує дотримання особливих умов при перевезенні і зберіганні. Проте, встановлено максимальний температурний поріг для зберігання соку від +1 до +25 ^{0}C.

2.2 Правила перевезення соку

Перш за все, одиницями пляшки соків не перевозять, за загальноприйнятими правилами їх пакують по 6 пляшок в термоусадочну плівку, як зображено на рис. 2.1(а). Для полегшення навантажувально – розвантажувальних робіт ТОВ «Торговий дім «Біола» зазвичай ставить пляшки на картон типу GT1. Проте, вимоги до пакування пляшок соку відсутні та зазначені в ДСТУ 4283.1:2007 лише як «рекомендовані», а не «обов’язкові», а тому лишаються виключно на розсуд вантажовідправника.

Упаковку з пляшками ставлять на піддони, висота штабелю не нормується правилами перевезення/зберігання. Кількість упаковок з товаром на піддоні приймається за принципом їх кратності розмірам піддону, схематичне зображення наведено на рис. 2.1(б). Після установлення на піддон їх закріплюють стрейч плівкою, задля забезпечення цілісності споживчої тари та підвищення маневреності при розвантаженні. Піддони між собою ставлять забезпечуючи мінімально можливі проміжки.

а) б)

Рисунок 2.1 – Схематичне зображення пляшок у термостатній упаковці (а) і навантаженого піддону (б)

Перевантажують піддони стандартними вилковими навантажувачами або (рідше) роклами.

При зберіганні та транспортуванні вантажу забезпечують відносну вологість – не вище 70% та оптимальну температуру не вище $+25^0$ С. Обов'язковою вимогою для перевезення та зберігання є уникання прямих сонячних променів. При перевантаженні вантажзаборонено кантувати [4-5].

2.3 Розробка транспортно – технологічної схеми доставки вантажу

Для організації ефективного і чіткого процесу доставки, особливо якщо доставка виконується у міжнародному сполученні, а також включає в себе і організацію навантажувально – розвантажувальних робіт, необхідно чітко сформувати транспортно – технологічну схему доставки вантажу. Її ефективна розробка має на меті мінімізувати порожні простої, а також зробити максимально ефективними використання рухомого складу, навантажувально – розвантажувальних механізмів та людського ресурсу.

Спрощена схема послідовності виконання всіх операцій на маршруті має наступний вигляд: Завантаження сформованих вантажовідправником вантажних одиниць (навантажених піддонів) у кузов автомобіля→ прямування

завантаженого автомобіля до митного посту → проходження митних експортних процедур на митниці відправлення → прямування до митниці виїзду з країни → проходження митного та паспортного контролю → прямування до складу вантажоотримувача → вивантаження вантажу на склад.

Отже, як видно із послідовності, ефективно розроблена транспортно – технологічна схема не має перериватись, має бути погоджена у часі і просторі між усіма її елементами, а головне бути з мінімально допустимою кількістю операцій з вантажем.

У додатку А наведено зовнішній вигляд транспортно–технологічної схеми, що була розроблена для виконання розглянутого перевезення.

2.4Характеристика документального супроводу при доставці соку у міжнародному сполученні

Крім стандартного набору документів, що необхідні для експорту, для перевезення соку у міжнародному сполученні, важливим для доставки соку у країни Європи є отримання сертифікату здоров’я на харчові продукти нетваринного походження. Цей сертифікат не є обов’язковим для отримання при оформленні експорту продукції згідно з статтею 60 Закону України «Про основні принципи та вимоги до безпечності та якості харчових продуктів» та оформлюються виключно на вимогу країни – імпортера. Зміни вступили в силу у жовтні 2018 року.

Сертифікат видається на вимогу оператора ринку на харчові продукти, що відповідно до статті 26 Закону України "Про основні принципи та вимоги до безпечності та якості харчових продуктів" вироблені на потужностях, зареєстрованих відповідно до вимог законодавства про безпечність та окремі показники якості харчових продуктів[6].

Сертифікат здоров’я видається та засвідчується підписом державного інспектора територіального органу Держпродспоживслужби області або району, на яких покладено функції із здійснення державного контролю в сфері

безпечності харчових продуктів, печаткою цього органу і містить повне прізвище, ім’я, по-батькові посадової особи, яка його підписала.

Розмір плати за видачу сертифіката здоров’я на вантаж з харчовими продуктами нетваринного походження відповідно до частини 3 статті 60 Закону становить 0,05 місячного розміру мінімальної заробітної плати [90], встановленої законом на дату відповідного звернення оператора ринку.На сьогоднішній день ця плата становить 208,65 грн.

Сертифікат здоров’я видається англійською мовою в двох примірниках. Один екземпляр (оригінал) – оператору ринку, другий (копія), на яку ставиться оригінальна печатка територіального органу Держпродспоживслужби, – зберігається в територіальному органі.Переважно, польсбкі імпортери не вимагають оформлення сертифікату здоров’я.

Для перевезення соку у міжнародному сполученні вимагається стандартний пакет документів, на основі якого буде оформлено митну декларацію для виїзду за митну територію України. Згідно з Постановою Кабінету Міністрів України №80 від 1.02.2006 року, пакет документів, необхідний для оформлення вантажів складається з оформленої належним чином митної декларації, документу, що визначає вартість вантажу (інвойс або проформа – інвойс), зовнішньоекономічний договір, договір між відправником та митним брокером, що уповноважує останнього на представлення інтересів відправника у митних органах, затверджена певним чином картка акредитування суб’єкта у фіскальній службі, документ, що визначає країну походження товару, довідки, що визначають допоміжні витрати на транспортування, розвантажувальні роботи та страхування (якщо передбачено умовами доставки), а також товаросупровідний догумент міжнародного зразка CMR [7].

Особливості при оформленні експорту соку відсутні, проте, як і в більшості випадків при використанні транспортної тари та засобів укрупнення вантажних місцьброкером повинно бути враховано деякі моменти.

Так, якщо це передбачено зовнішньоекономічним договором, тара, на якій перевозить сік може бути багатообертовою. Крім того, що на піддони дерев’яні є

обов’язковим отримання висновку про проходження фіто – санітарного контролю. При оформленні соку на піддонах оформлюється дві митні декларації – одна на вантаж, інша – на тару. Так сік, що оформлюється під кодом УКТЗЕД 2009 71 99 00, оформлюється в режимі ЕК 10 (експорт), тоді як інша декларація оформлюється під кодом УКТЗЕД 4415 20 90 00 та в режимі ЕК 32 та не оподатковується митними зборами. При поверненні тари на митну територію України код вантажу не змінюється, проте режим для ввезення піддонів вже ІМ 41.

У такому випадку важливо, щоб багатообертова тара мала номерні позначення та легко ідентифікувалась митним органом для забезпечення виконання режиму «тимчасове вивезення» та «реімпорт». У випадку неможливості ідентифікації тари при її поверненні та митну територію України імпортер мусить бути готовим до сплати митних зборів.

РОЗДІЛ ЗРОЗРАХУНОК ОСНОВНИХ ПАРАМЕТРІВ ПРОЦЕСУ ДОСТАВКИ СОКУ У МІЖНАРОДНОМУ АВТОМОБІЛЬНОМУ СПОЛУЧЕННІ

3.1 Аналіз обсягів перевезень соку у міжнародному автомобільному сполученні

За останні 5 років спостерігається стала тенденція до зростання обсягів експорту соків у міжнародному сполученні. На основі статистичних даних Служби державної статистики України, що наведені на рис. 3.1, можна робити висновок, що спрощення процедури експорту соку, а саме – відміна обов'язкового оформлення сертифікатів здоров'я, значно збільшила кількість експортованого соку та негазованих соковмісних напоїв.

За допомогою програмного забезпечення Excel та на основі рівняння лінійної регресії проведемо прогнозування обсягів експорту соку на 2019 - 2021 рр. Визначено, що обсяг експорту соку на 2021 рік складе 58944,99 тон, що на 33,9% більше, ніж в 2018 році. Зазначимо, що коефіцієнт кореляції становить 0,9823, що свідчить про високу ймовірність отриманого прогнозу.

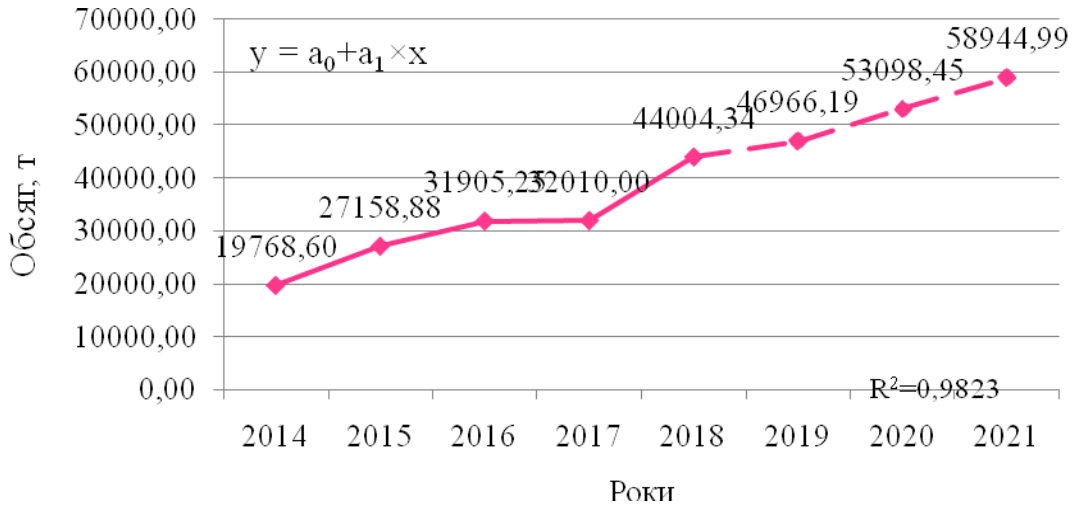


Рисунок 3.1 – Динаміка експорту соку у міжнародному сполученні за останні 5 років та прогнозований обсяг перевезень на 2019 - 2021 рр, т

Соки частіше всього експортують в країни Європи (Польща, Німеччина, Нідерланди), а сокові концентрати – у Росію та США та Канаду (морем).

У 2018 році Україна увійшла в 10 країн – експортерів соку у Європейському союзі. Зазначається, що 92% усього відправленого соку в країни ЄС у є яблучний сік. У минулому році, за офіційними даними, Україна експортувала на суму 67,7 млн. Євро. Визначним за 2018 рік стало те, що 71% від усього об'єму експортованого соку було відвантажено у країни Європейського союзу.

Структуру країн – імпортерів соку з України у 2018 році наведено на рис.3.2.

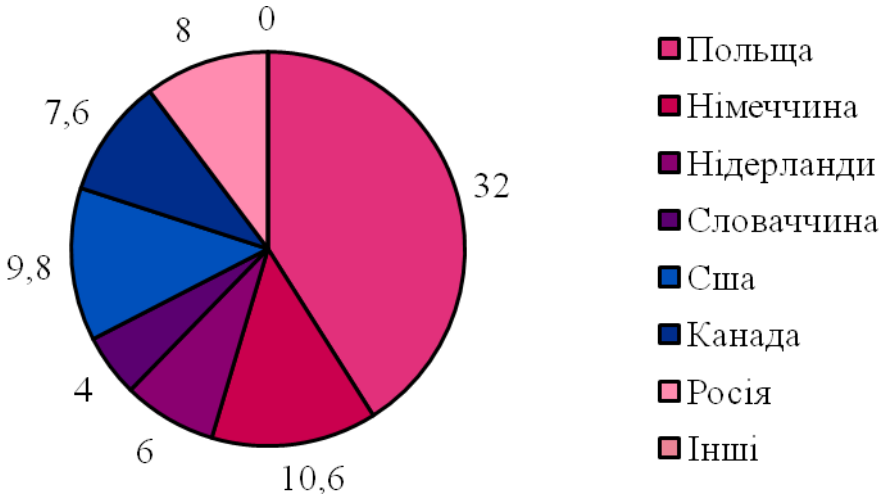


Рисунок 3.2 – Географічна структура країн, яким Україна експортує сік

Відзначається також, що в рамках Угоди про зону вільної торгівлі між Україною і ЄС діють квоти на безмитний експорт соків з України до країн ЄС. Дія безмитних квот розпочалася ще в середині 2014 року і кожного року квоти використовуються на 100%. Для прикладу, станом на початок 2019 року розмір квоти на безмитний експорт соків з України до ЄС становить 16 тис. тонн, при цьому квота була вже повністю закрита ще у січні поточного року.

3.2 Характеристика міжнародного маршруту доставки соку Київ (Україна) – Вроцлав (Польща)

На постійній основі з періодичністю близько 2 рази на тиждень, ТОВ «Твоя Логістика» виконує доставку соку за маршрутом Київ (Україна) – Вроцлав (Польща), що зображений на рис. 3.3. Протяжність такого маршруту складає 1065 км.

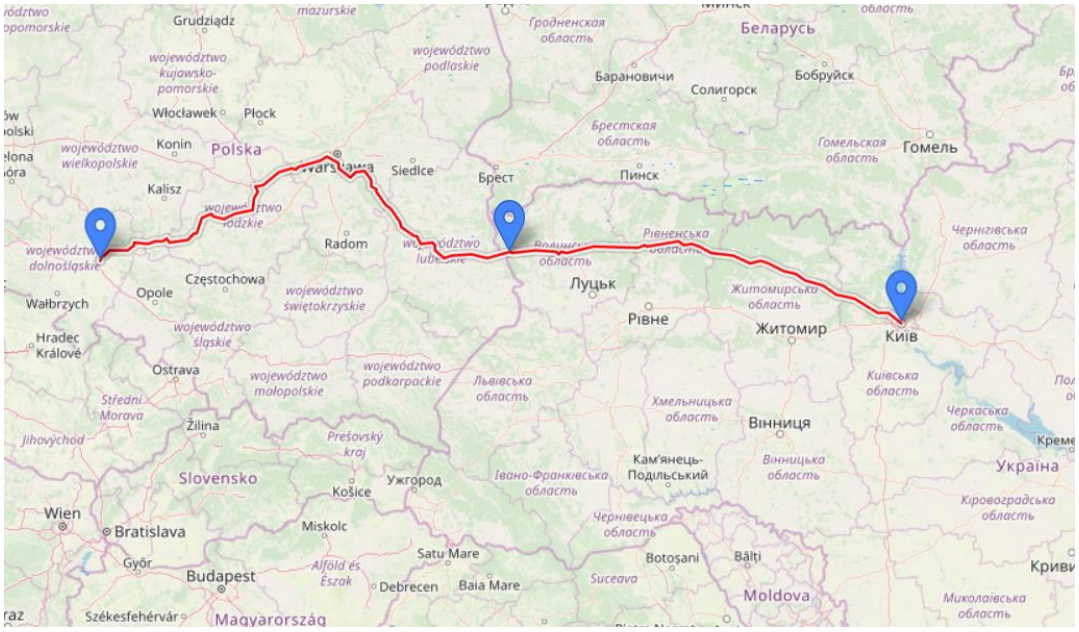


Рисунок 3.3 -Схематичне представлення маршруту Київ (Україна) –Вроцлав (Польща) на карті

Територією України маршрут від Києва до ПП «Ягодин» складає 444 км. Весь шлях автомобіль прямує по автомобільній дорозі міжнародного класу Е373, номер якої за національною класифікацією доріг М-07. Дорога має тверде асфальто - бетонне покриття та по одній смузі в кожному напрямку руху.

Дорогою прямування автомобіля до ПП «Ягодин» територією України автомобіль проїжджає 3 стаціонарні пости ДАІ: у селі Клочкове (Житомирська область), у місті Сарни (Рівненська область) та селі Вишнів (Волинська область). На маршруті встановлено 13 заправних станцій.

Крім цього, на маршруті (або в близькій доступності) розташовано велику кількість TIRстоянок. А саме: у селі Ігнатпіль (біля м. Житомир), 2 стоянки у м.

Сарни (Рівненська область),3 біля м. Ковель та ще 2 стоянки біля ПП «Ягодин». Таким чином, за необхідністю, автомобіль може зупинитись на перерву чи відпочинок майже на всьому шляху прямування територією України не звертаючи з маршруту.

Міжнародний автомобільний пункт пропуску «Ягодин» є одним із найбільших пунктів пропуску в Україні та має 13 смуг для вантажних та пасажирських автомобілів. Середній час проходження кордону у «червоному коридорі» (для вантажних автомобілів, вміст яких підлягає обов'язковому письмовому декларуванню). складає 40 хвилин.

Від МАПП «Ягодин» до МАПП «Дорогуськ», що знаходиться вже на території Польщі, відстань становить 2 км. Від МАПП «Дорогуськ» до міста призначення м. Вроцлав (Польща) відстань становить 619 км.

До під'їзду у м. Пяски автомобіль прямує все ще по міжнародній дорозі Е373 (82 км від МАПП «Дорогуськ»), але потім звертає у напрямку Варшави по міжнародній дорозі Е372 (ще 75 км відстані) до розгалудження дороги біля м. Хжонхувек. До Варшави автомобіль далі прямує національною дорогою 801 (130 км). До м. Лодзь автомобіль з вантажем рухається платною дорогою А2, ціна за використання якої 20 гр/км. (1 грош близько 7 копійок).Шлях прямування автобаном складає 120 км, а плата за рух на ньому 8,40 грн. Решту маршруту автомобіль прямує дорогою міжнародного класу Е67 до Вроцлава (228 км).

3.3 Формування вантажного місця та вибір оптимальної схеми розміщення піддонів в кузові автомобіля.

У даній дипломно – кваліфікаційній роботі розглядається доставкасоку. Цей вантаж є тарно – штучним та не відноситься до жодного з класів небезпеки, відповідно, специфічних вимог щодо упакування та транспортування вантажу немає.

Пляшки пакуються на картонний настил по 6 пляшок та пакуються плівкою. Сформований піддон теж упаковують декілька разів стрейч плівкою для міцного

з’єднання упаковок на піддоні. Габарити одиниці вантажу складає 270*180*280 мм. Маса нетто складає 6 кг, брутто 6,1 кг.

Транспортування соку у пляшках дозволено будь – яким критим видом транспорту або в універсальних контейнерах, при цьому є обов’язковим збереження вантажу від прямих сонячних променів. Відповідно, при навантаженні сокув упаковках та на піддонах, дотримуються загальних правил навантаження на конкретний вид транспорту. Заборонено транспортувати або зберігати вантаж поруч з іншими вантажами, які можуть пошкодити органолептичні або фізико – хімічні властивості соку. Висота штабеля не повинна перевищувати 1,6 м [8-9]. Для перевезення пляшок використовують полегшені піддони, оскільки упаковка з пляшками має невелику власну масу, то використання полегшених піддонів є економічно більш доцільним.

Отже, заданий тип вантажу упакований в упаковки габаритними розмірами 270*180*280 ммна полегшених європіддонах габаритними розмірами 1200*800 мм. Нижче проведено необхідні розрахунки визначення схеми розміщення ящиків на європіддонні. Результати розрахунків представлені у таблиці 3.1.

Таблиця 3.1 – Схема розміщення упаковок на полегшеному європіддонні (1200*800) за умови, що вантаж не можна кантувати

№ п/п	Схема розміщення	Кількість одиниць				Фактична вантажність європіддона, кг	Коефіцієнти використання	
		По L	По B	По H	$N_{заг}$		$\gamma_{ст}$	η_S
1	L\l, B\b, H\h	4	4	5	80	488	0,53	0,81
2	L\b, B\l, H\h	6	2	5	50	320	0,32	0,61

Розрахунок основних показників завантаженості упаковок на піддон:

- за схемою 1.L\l, B\b, H\h:

Визначаємо показники кратності упаковок на європіддоні:

$$\text{по L: } 1200/270 = 4{,}4 = 4 \text{ (шт)}; \quad (3.1)$$

$$\text{по B: } 800/180 = 4{,}4 = 4 \text{ (шт)}; \quad (3.1)$$

по H: 1600/280 = 5,7 = 5 (шт); (3.1)

Кількість упаковок на європіддоні:

$$N_{заг} = n_l \times n_b \times n_h = 4 \times 4 \times 5 = 80 \text{ (упаковок)}; \quad (3.2)$$

Маса брутто європіддону:

$$\text{Маса брутто: } M_{бр} = N_{заг} \times m_{уп} + m_0 = 80 \times 6{,}1 + 15 = 503 \text{ (кг)}, \quad (3.3)$$

де m_0 - власна маса піддону;

$$\gamma_{ст}: q_ф / q_п = 503/1000 = 0{,}53 \quad (3.4)$$

де $q_ф$ – фактична вантажність європіддона, кг;

$q_п$ – номінальна вантажність, кг.

Коефіцієнт використання піддону:

$$\eta_S: S_В / S_П = (0{,}27 \times 0{,}18 \times 4 \times 4)/(1{,}2 \times 0{,}8) = 0{,}81. \quad (3.5)$$

- за схемою 2. L\b, B\l, H\h:

по L: 1200/180 = 6,6 = 6 (шт); (3.1)

по B: 800/270 = 2,9 = 2 (шт); (3.1)

по H: 1600/280 = 5,7 = 5 (шт); (3.1)

$$N_{заг} = 6 \times 2 \times 5 = 50 \text{ (упаковок)}; \quad (3.2)$$

$$\text{Маса брутто: } M_{бр} = N_{заг} \times m_{ящ} + m_0 = 50 \times 6{,}1 + 15 = 320 \text{ (кг)}; \quad (3.3)$$

$$\gamma_{ст}: 320/1000 = 0{,}32; \quad (3.4)$$

$$\eta_S: S_В / S_П = (0{,}27 \times 0{,}18 \times 6 \times 2)/(1{,}2 \times 0{,}8) = 0{,}61 \quad (3.5)$$

За обома показниками – ступенем використання вантажності та площі піддону – обираємо схему розміщення №1. Розміщення упаковок на піддоні

зображено на рис. 3.4. Розміри сформованого вантажного місця 1200*800*1540 мм.

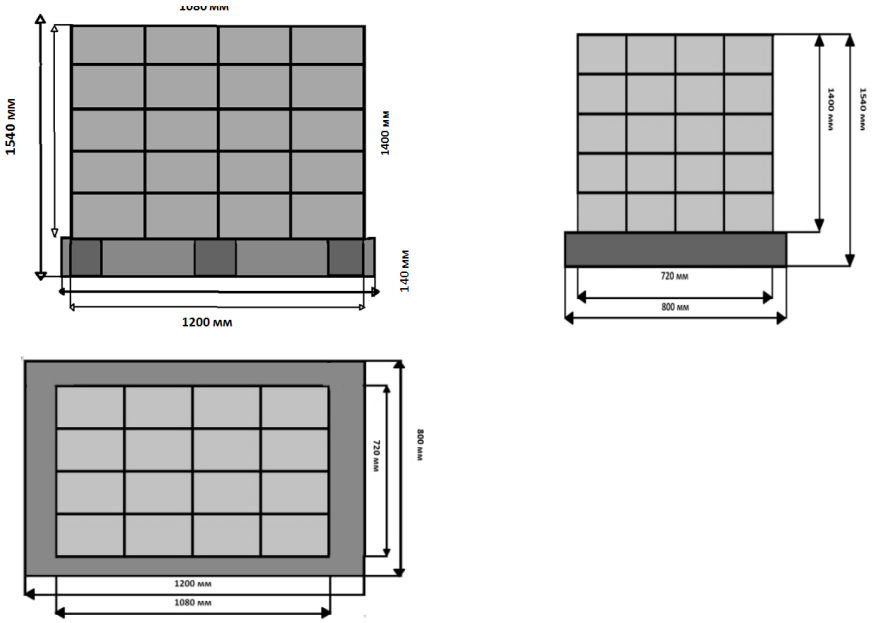


Рисунок 3.4 – Схематичне зображення розміщення упаковок соку (270*180*280 мм) на полегшеному європіддоні (1200*800*140 мм)

Автомобіль, що обраний для доставки вантажу – тягач MANTGX24.400 та напівпричепSCHMITZ CARGOBULL SCS 18. Тягач та напівпричеп цієї моделі відносяться до складу власного рухомого парку ТОВ «Твоя Логістика». Технічні характеристики тягача та напівпричепа наведено у табл. 3.2 та табл. 3.3.

Таблиця 3.2 Коротка технічна характеристика обраного сідельного тягача

Назва показника	Характеристика
Марка/модель	VOLVO FH500
Двигун	Дизель
Коробка передач	Ручна/механічна
Колісна формула	4*2
Євро стандарт	Євро 6
Потужність двигуна	368 кВт
Об’єм бака	900 л
Вантажопідйомність	19 000 кг
Фото сідельного тягача	

Обраний сідельний тягач крім великої вантажопідйомності також має високий екологічний стандарт, а тому для виконання доставки соку у міжнародному сполученні підходить повністю.

Таблиця 3.3 Коротка технічна характеристика напівпричепа

Назва показника	Характеристика
Марка/модель	SCHMITZ CARGOBULL SCS 18
Вантажопідйомність	13 000 кг
Кількість та тип осей	2 осі, SAF
Гальма	Дискові
Кількість коліс	4
Габарити внутрішні	7720*2480*3000 мм
Фото напівпричепа	

Обраний напівтягач має каркас кузова типу «штора», що полегшує його розвантаження, а матеріал штори повністю захищає вантаж від потрапляння прямих сонячних променів, зберігає вантаж у рамках допустимої температури.

Для розміщення піддонів у кузов автомобіля використовуємо 3 схеми – укладаючи піддони по довжині та ширині (схема 1 та 2) та комбіновану схему. Результати розрахунків наведено у табл. 3.5.

Таблиця 3.5 – Схема розміщення піддонів з вантажем у кузові АТЗ

№ п/п	Схема розміщення	Кількість одиниць			Коефіцієнти використання		
		По L	По B	$N_{заг}$	$\gamma_{ст}$	η_S	η_V
1	L\l, B\b	6	3	18	0,69	0,90	0,44
2	L\b, B\l	9	2	18	0,69	0,90	0,44
3	Комбінована	6	9	15	0,61	0,75	0,38

- за схемою 1.L\l, B\b:

$$\text{по L: } \frac{7720}{1200} = 6,43 = 6 \text{ (шт);} \quad (3.6)$$

$$\text{по B: } \frac{2480}{800} = 3,1 = 3 \text{ (шт);} \quad (3.6)$$

Загальна кількість піддонів у контейнері:

$$N_{заг} = n_l \times n_b = 6 \times 3 = 18 \text{ (шт)}; \quad (3.7)$$

Коефіцієнт статичного використання вантажності кузова:

$$\gamma_{ст}: , \quad (3.8)$$

де $q_{ф}^{к}$ – фактична вантажність кузова, кг;

$q_{н}^{к}$ – номінальна вантажність кузова, кг.

Коефіцієнт використання площі кузова:

$$\eta_S: \frac{S_B}{S_K} = \frac{6 \times 1{,}2 \times 3 \times 0{,}8}{7{,}72 \times 2{,}48} = 0{,}90 , \quad (3.9)$$

де S_B – площа піддонів, м^2,

S_K – внутрішня площа кузова, м^2.

Коефіцієнт використання об’єму кузова:

$$\eta_V: \frac{V_B}{V_к} = \frac{18 \times 1{,}2 \times 0{,}8 \times 1{,}54}{7{,}720 \times 2{,}48 \times 3} = 0{,}44. \quad (3.10)$$

де V_B - об’єм вантажу на піддонах, м^3,

$V_к$ – внутрішній об’єм кузова, м^3.

- за схемою 2.L\b, B\l:

$$\text{по L: } \frac{7720}{800} = 9{,}65 = 9 \text{ (шт)}; \quad (3.6)$$

$$\text{по B: } \frac{2480}{1200} = 2{,}07 = 2 \text{ (шт)}; \quad (3.6)$$

$$N_{заг} = n_l \times n_b = 9 \times 2 = 18 \text{ (шт)}; \quad (3.7)$$

$$\gamma_{ст}: , \quad (3.8)$$

$$\eta_S: \frac{S_B}{S_K} = \frac{9 \times 0{,}8 \times 2 \times 1{,}2}{7{,}72 \times 2{,}48} = 0{,}90 \quad , \tag{3.9}$$

$$\eta_V: \frac{V_B}{V_K} = \frac{18 \times 1{,}2 \times 0{,}8 \times 1{,}54}{7{,}720 \times 2{,}48 \times 3} = 0{,}44. \tag{3.10}$$

-за комбінованою схемою («п’ятірками»):

По довжині кузова 6піддонів, по ширині кузова 9 піддонів;

$$N_{заг} = 6+9=15 \text{ (шт)}; \tag{3.7}$$

$$\gamma_{ст}: \frac{15 \times 53}{1300} = 0{,}61 \quad ; \tag{3.8}$$

$$\eta_S: \frac{15 \times 1{,}2 \times 0{,}80}{7{,}72 \times 2{,}48} = 0{,}75 \quad ; \tag{3.9}$$

$$\eta_V: \frac{15 \times 1{,}2 \times 0{,}8 \times 1{,}54}{7{,}720 \times 2{,}48 \times 3} = 0{,}38. \tag{3.10}$$

Отже, визначено, що у кузові автомобіля доцільно розміщувати піддони за схемою №1 або схемою №2. Обидві схеми мають однакові показники ефективності використання кузову транспортного засобу.Тому, обираємо схему №1 L\l, B\b, графічне зображення якої на рис. 3.5.

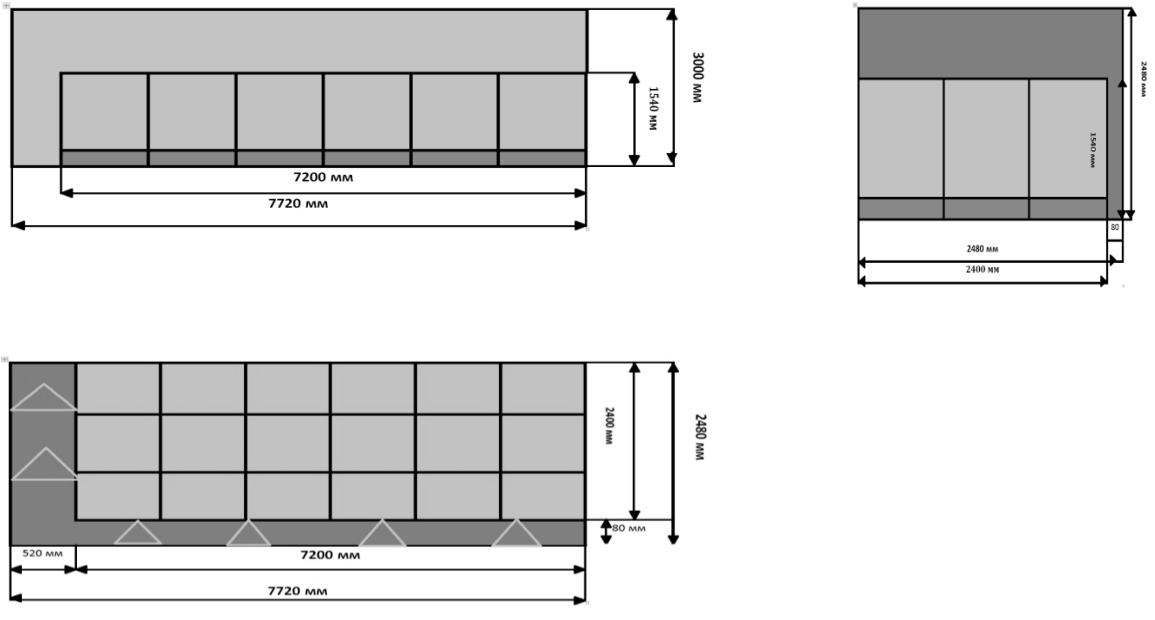


Рисунок 3.5 – Схема розміщення вантажних одиниць (1200*800*1540 мм) у напівпричепі SCHMITZ CARGOBULL SCS 18 (7720*2480*3000 мм)

Маса вантажу у кузові автомобіля складає 9054 кг. Оскільки при завантаженні кузова утворюються порожній простір, то вантажні одиниці в кузові обов'язково кріплять (кріплення на рис. 3.5 зображено трикутниками). Закріплення вантажу у кузові виконують за допомогою жорсткої стяжки.

3.4 Розрахунок тривалості виконання оборотного рейсу по доставці соку

Для нормування та контролю роботи екіпажу транспортних засобів визначено правила, які є контролюючим документом при виконанні рейсів у міжнародному сполученні. Йдеться про Європейську угоду щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення – ЄУТР. Угода розроблена у рамках КВТ ЄЕК ООН та підписана у Женеві 1 липня 1970 року. Чинності набрала 5 січня 1976 року, а Україна приєдналась до угоди Законом України «Про приєднання України до Європейської угоди щодо роботи екіпажів ТЗ, які виконують міжнародні автомобільні перевезення» від 07.09.2005 року.

Угода містить умови, які повинні виконувати водії транспортних засобів, що здійснюють міжнародні автомобільні перевезення. ЄУТР направлена на підвищення безпеки дорожнього руху і встановлює членам екіпажів транспортних засобів щоденну норму керування, максимальний час безперервного керування, тривалість щоденного і щотижневого відпочинку водіїв. При порушенні режиму праці і відпочинку застосовують штрафні санкції аж до зупинки виконання перевезення.

Тривалість виконання прямого та оборотного рейсу наведена у табл.3.6.

Таблиця 3.6- Тривалість виконання прямого та оборотного рейсу

Доба	Період часу		Тривалість операції	Вид операції / Населений пункт	Пройдена відстань, км	Пройдена відстань за наростаючим підсумком, км
	Початок операції	Кінець операції				
1	2	3	4	5	6	7
Україна						
1	8:00	8:00	24 год 00 хв	Завантаження транспортного засобу	-	-
2	8:00	8:00	24 год 00 хв	Митні процедури	-	-
3	8:00	12:30	04 год 30 хв	Керування автомобілем до м. Сарни	316	316
	12:30	13:15	00 год 45 хв	Перерва	-	316
	13:15	15:15	02 год 00 хв	Час керування до МАПП «Ягодин» (експортний термінал)	128	444
	15:15	16:00	00 год 45 хв	Перерва	-	444
	16:00	18:00	02 год 00 хв	Час проходження експортних процедур на МАПП «Ягодин»	-	444
	1	2	3	4	5	6
	18:00	18:05	00 год 05 хв	Тривалість керування до МАПП «Дорогуськ»	2	446
	Польща					
	18:05	20:05	02 год 00 хв	Час проходження імпортних процедур на МАПП «Дорогуськ»	-	446
	20:05	23:00	02 год 55 хв	Тривалість керування до стоянки TIROrlen (Варшава)	290	736
	23:00	8:00	09 год 00 хв	Скорочений щоденний відпочинок	-	736
4	8:00	12:30	04 год 30 хв	Тривалість керування автомобілем до м. Сицув	264	1000
	12:30	13:15	00 год 45 хв	Перерва	-	1000
	13:15	14:00	00 год 45 хв	Тривалість керування автомобілем до м. Вроцлав	65	1065
	14:00	8:00	18 год 00 хв	Тривалість щоденного відпочинку	-	1065
5	8:00	8:00	24 год 00 хв	Час на розвантаження у м. Вроцлаві		
-	Загальна тривалість прямого рейсу – 5 діб					
6	8:00	8:00	24 год 00 хв	Час на завантаження автомобіля в м. Вроцлав	-	1065
7	8:00	8:00	24 год	Тривалість щотижневого відпочинку	-	1065

Продовження таблиці 3.6

1	2	3	4	5	6	7
8	8:00	12:30	04 год 30 хв	Тривалість керування автомобілем до м. Варшава	350	1415
	12:30	13:15	00 год 45 хв	Перерва	-	1415
	13:15	15:45	02 год 30 хв	Тривалість керування до МАПП «Дорогуськ»	270	1685
	15:45	17:45	02 год 00 хв	Час проходження експортних процедур на МАПП «Дорогуськ»	-	1685
	17:45	17:50	00 год 05 хв	Тривалість керування до МАПП «Ягодин»	2	1687
	Україна					
	17:50	19:50	02 год 00 хв	Тривалість проходження імпортних процедур на МАПП «Ягодин»	-	1687
	19:50	20:00	00 год 10 хв	Тривалість керування до TIRстоянки «УІФК «Волинь»» (с. Старовойтове)	3	1690
	20:00	8:00	12 год 00 хв	Тривалість щоденного безперервного відпочинку	-	1690
9	8:00	12:30	04 год 30 хв	Тривалість керування автомобілем до м. Коростень	280	1970
	12:30	13:15	00 год 45 хв	Перерва	-	1970
	13:15	15:15	02 год 00 хв	Тривалість керування автомобілем до м. Київ	160	2130
	15:15	8:00	16 год 45 хв	Тривалість щоденного відпочинку	-	2130
10	8:00	8:00	24 год 00 год	Час на розвантаження у м. Київ	-	2130
-	Загальна тривалість оборотного рейсу 10 діб					

Отже, тривалість виконання прямого рейсу становить 5 діб, а оборотного рейсу 10 діб. За весь рейс водій мав скорочений час щоденного відпочинку (9 год), що не компенсується. Крім цього, час керування в прямому напрямку був подовжений до 10 год, а час роботи до 15 год. Оскільки автомобіль прибув до пункту розвантаження у м. Вроцлав о 14 год, то він не може бути розвантажений у той же день. Крім того, оскільки обернений рейс триває більше ніж 7 діб то за

Правилами, 7 доба мусить бути для щотижневого відпочинку. Таким чином, водій має скорочений щотижневий відпочинок тривалість 24 години. Проте, навіть враховуючи подовження робочого часу, часу керування та скорочення часу щотижневого відпочинку, вимоги Правил ЄУТР не порушуються.

3.5 Розрахунок загальних витрат на доставку соку у міжнародному сполученні

І. Обчислення складових фонду заробітної плати ФЗП

Граничні норми відшкодування витрат на відрядження в межах України та в межах іноземних держав визначаються статтею 170 Податкового кодексу України та встановлюються залежно від розміру мінімальної заробітної плати на початок звітного, податкового року. Відшкодування витрат на відрядження на 2019 рік наведені у табл. 3.7.

Таблиця 3.7- Граничні норми відшкодування витрат на відрядження в межах України та за кордон

Витрати	У межах України		За кордоном	
Витрати, не підтверджені документально, на харчування та фінансування інших потреб фізичної особи (добові витрати)	Розмір	Сума	Розмір	Сума
	0,2 розміру МЗП, що діяв на 1 січня 2019 року	417,30	Не більше ніж визначена пп. 170.9.1 ст. 170 ПКУ сума	80 €

Розрахунок добових витрат на відрядження наведені в табл. 3.8.

Таблиця 3.8 Добові витрати на відрядження водія в прямому рейсі

Ділянки маршруту	Час (доби)	Норми відшкодування, $\frac{€}{\text{добу}}$	Відшкодування, €
Україна	2,48доби	13,7	33,97
Польща	2,52 доби	80	201,60
Разом	5 діб	93,7	235,57

Отже, витрати на відрядження у оберненому рейсі складають 468,5 Євро, що еквівалентно 7032,21грн (курс НБУ на 12.06.2019 року). Така сума обумовлена

тим, що норма витрат на відрядження у країни ЄС майже у 6 разів більша за норму витрат на відрядження в Україні. Крім того, варто зазначити, що норма 80 Євро/добу у країнах Євросоюзу часто не обмежується цією цифрою та за рішенням підприємства може бути збільшеною.

Нарахування на заробітну плату водія у соціальні фонди становить:

де $ЗП_в$ – ставка заробітної плати водія (8500 грн);

– тривалість рейсу, діб (5 діб);

– кількість днів у місяці (30 днів);

– витрати на відрядження (7032,21 грн);

II. Визначення витрат на автомобільне пальне

Вартість палива та обмеження на безмитне ввезення палива на територію країн, через які пролягає маршрут доставки, станом на 12.06.2019 року наведено у таблиці 3.9.

Таблиця 3.9 - Вартість палива та обмеження на його ввезення

Країна	Вартість палива, грн/л	Обмеження на ввезення, л
Україна	28,50	-
Польща	36,39	200 л

Відповідно до таблиці 3.9, вартість дизельного палива в Україні значно менша, а тому доцільно максимально використати правила ввезення палива на території Польщі. Сумарні витрати на паливо розраховуються за формулою:

де – витрати на пробіг;

- додаткова потреба палива, л

– вартість 1 літра дизельного палива, грн

де H_l – лінійна норма витрати палива, л/100 км (26,9 л/10 км);

L – загальний пробіг, км

L для України складає 444 км до МАПП «Ягодин», 2 км до МАПП «Дорогуськ» (446 км)

L для Польщі складає 619 км від МАПП «Дорогуськ» до Вроцлава.

H_w - додаткова норма витрати палива, що враховує витрату палива транспортного засобу у завантаженому стані (13%)%

При розрахунку витрат на прямий рейс у сполученні Київ – Вроцлав (через МАПП «Ягодин») необхідно врахувати, що на територію Польщі можна завести до 200 л палива. Крім цього, заправні станції знаходяться у с. Старовойтове, а тому є можливість використати допустиме обмеження максимально та заправитись макимально при виїзді з країни. Цим самим повність забезпечуємо автомобіль пальним до пункту призначення у м. Вроцлав.

Розрахунок витрат палива по ділянках маршруту, при русі по території кожної країни представлено у табл. 3.10.

Таблиця 3.10 Розрахунок витрат на паливо по ділянкам маршруту при виконанні прямого рейсу

Ділянка маршруту	Відстань, км	Витрати на пробіг, л	Додаткові витрати, л	Всього, л	Заправка паливо		
					Обсяг, л	Ціна, грн	Витрати, грн
Україна	446	,97	15,59	135,56	336	28,50	9576
Польща	619	166,51	21,65	188,16	-	36,39	-
Всього	1065	286,48	37,24	323,72	336	-	9576

Загальні витрати на пальне упрямому рейсі у сполученні Київ (України) – Вроцлав (Польща) протяжністю 1065 км склали 9576 грн. Вважаю доцільним заправити автомобіль з урахуванням максимально допустимою нормою палива в 200 л для економії витрат, оскільки ціна палива в Україні в порівнянні з ціною палива в Польщі є нижчою, тим самим значно скоротивши витрати на пальне, оскільки до м. Вроцлава вже автомобіль можна не заправляти. м

III. Витрати на мастила

де –коефіцієнт, що враховує витрати на мастильні матеріали (12%);

– витрати на паливо.

, грн. (3.15)

IV. Витрата на сервісно – технічне обслуговування

, грн (3.16)

де – вартість технічного обслуговування автопоїзда (ціна встановлена в прейскуранті офіційного дистриб′ютора), грн

– періодичність сервісного обслуговування ТЗ (відповідно до сервісної книжки, та вимог виробника зазначених у паспорті транспортного засобу), км;

L – пробіг автомобіля за рейс, км (1065 км).

$$\text{с} = \frac{2000}{2500} \times 106$$

852, грн(3.16)

V. Витрати на шини

$$С_{ш} = \frac{L}{1000} \times \frac{Н_{ш}}{100} \times Ц_{ш} \times n_{ш}, \text{ грн}$$

(3.17),

де L – загальний пробіг, км (1065 кг);

$Н_{ш}$ – норми відрахувань на відновлення та ремонт шин для тягача та напівпричепа (1%);

– ціна одного комплекту шин для тягача та напівпричепа(7500 грн);

$n_{ш}$ – кількість шин установлених на одиниці рухомого складу (8 шт).

VI. Амортизація рухомого складу

де $Н_в$ – норма амортизаційних відрахувань на 1000 км пробігу автопоїзду, % (для розрахунків приймаємо $Н_в$ =0,1%/1000 км пробігу)

$С_а$, $С_п$ – базова балансова вартість тягача і напівпричепа, грн (VOLVOFH500 – 25000 Євро [10]- 748548,96 грн, SCHMITZ CARGOBULL SCS 18 – 9000 Євро [11] - 269388,31 грн);

$k_{тз}$ – коєфіцієнт, що враховує тип рухомого складу ($k_{тз}$ = 1)

$$A = 1066 * 0,010 (748548,96 + 269388,31) * 1 = 1084,10, грн \quad (3.18)$$

VII. Витрати на страхування

ОСЦПВ (для АТЗ вантажопідйомністю понад 2 т з місцем реєстрації в Києві, для АТЗ та напівпричепів до них, з водійським стажем водія не менше 3 років та періодом використання, що дорівнює строку дії договору) - 60€ на рік (1795,92 грн). При одиночній їздці –24,60 грн [12].

«Зелена Карта» для страхування власників наземних ТЗ, зареєстрованих в Україні, з дією на території країн-членів міжнародної системи автомобільного страхування «ЗК» при одиночній їздці: для тягача - 320,27 грн, для напівпричепа - 53,88 грн [13].

КАСКО (для АТЗ вантажопідйомністю понад 2 т: з франшизою в 2,6% страхування без зносу АТЗ від 3-х до 4-х років) – 1800 € на рік (53877,66 грн). Для одиночної їздки на рейс 738,05 грн[14]. Медичне страхування за програмою D для водія-міжнародника – 0,69 € за добу (20,65 грн), тобто 103,25 грн за рейс [15].

VIII. Витрати на стоянки наведені в таблиці 3.11.

Таблиця 3.11 Витрати на стоянки на маршруті

Країна	Вартість стоянки	Час паркування, год	Загальна сума витрат, грн
Україна	35 грн/год	-	-
Польща	5 zl/год	9	315
Разом	-	-	315

Таким чином, витрати на стоянки по території України відсутні, а на території Польщі в прямому рейсі складають 315 грн.

Крім того, у МАПП «Ягодин» справляється єдиний збір у всіх пунктах пропуску становить 20 Євро, що еквівалентно 598,64 грн.

Оскільки екологічна норма обраного транспортного засобу Євро 6, то для цього автомобіля не передбачені сплати екологічних зборів.

Витрати на придбання та підготовку документів необхідних для виконання рейсу наведено у таблиці 3.12.

Таблиця 3.12 Витрати на придбання та підготовку документів необхідних для виконання рейсу

Назва документу / послуги	Вартість, грн
Книжка МДП (6 листова) [16]	842,58
Страховий платіж за книжку МДП	245,00
Дозвіл на перевезення (двосторонній (Україна – Польща) [17]	49,16
Бланк CMR	6,00
Оформлення супровідної документації	350
Всього	1492,74

IX. Витрати пов’язані з виконанням міжнародних перевезень.

де – витрати на придбання та підготовку документів, необхідних для виконання міжнародного рейсу (1492,74 грн);

– витрати на страхування:

Сумарні витрати на страхування складають:

= 24,60+320,27 + 53,88+738,05+103,25 = 1240,05 грн;

– витрати на дорожні збори та платні магістралі (8,40 грн);

– витрати на стоянки (315 грн);

– витрати на митні збори [106] (598,64грн).

(3.19)

X Загальногосподарські витрати на підготовку та виконання міжнародного рейсу.

XI Загальні витрати на виконання міжнародних перевезень

Таблиця 3.13- Зведена таблиця структури витрат на виконання міжнародного перевезення за розробленим маршрутом

Статті витрат	Сума, грн
Заробітна плата, відрахування у соціальні фонди	8414,87
Відрахування на паливо	9576
Відрахування на мастильні матеріали	1149,12
Витрати на сервісно – технічне обслуговування	852
Витрати на автомобільні шини	639
Витрати на амортизаційні відрахування	1084,10
Витрати, пов'язані із виконанням міжнародних перевезень	3654,83
Загальногосподарські витрати	3805,49
Всього	29175,41

Таким чином визначено, що за маршрутом Київ (Україна) – Вроцлав (Польща) при прямуванні через МАПП «Ягодин – Дорогуськ» загальні витрати на виконання рейсу (у прямому напрямку) складають 29175,41 грн.

3.6 Розробка альтернативного маршруту доставки соку у міжнародному автомобільному сполучення Київ (Україна) – Вроцлав (Польща)

З метою зниження рівня витрат на виконання міжнародних перевезень доцільно розглянути маршрут у міжнародному автомобільному сполучення Київ (Україна) – Вроцлав (Польща) із проходженням міжнародного автомобільного пункту пропуску «Краківець Корчева», схема якого наведена на рис. 3.6.

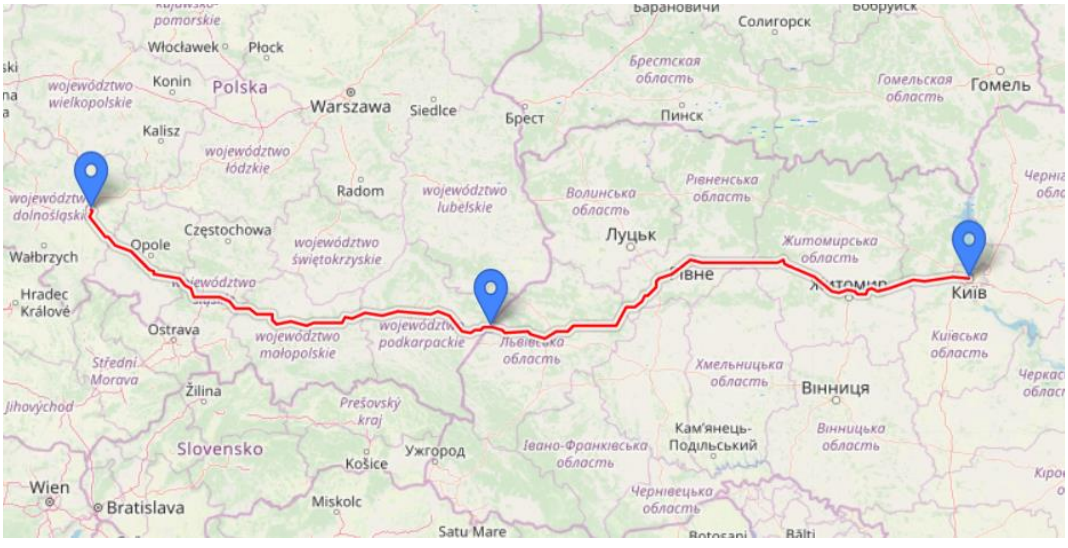


Рисунок 3.6 - Схематичне зображення маршруту Київ (Україна) – Вроцлав (Польща) через МАПП «Краківець»

Загальна відстань складає 1132 км. Дорога по Україні складає 608 км, а територією Польщі 524 км.Відстань між митними постами України та Польщі складає всього 300 м, а тому її до розрахунку не включаємо. Весь маршрут прямування автомобіль рухається по дорозі міжнародного значення Е40. Покриття дороги досить якісне, оскільки капітальний ремонт дороги відбувся у 2012 році. На відрізку дороги Київ – Краківець знаходить 17 заправних станцій.

Під час прямування територією України автомобіль проїзджає 1 TIRзупинку у Рівненській області (смт. Клевань), та 3 у Львівській області (с. Ожидів та 2 біля м. Львів). Поблизу МАПП «Краківець» TIRстоянки відсутні. Проте, з Польської сторони, в 5 км від ПП знаходиться платна стоянка Ремекс [18], ціна стоянки на якій 5 злотих / год та біля м. Жешув – 6 стоянок з аналогічною ціною.

На території Польщі за маршрутом прямування автомобіль проїзджає 3 TIRзупинки біля м. Краків, а також 3 біля м. Катовіце. Таким чином, на всьому шляху прямування автомобіля не потрібно відхиляться від маршруту для щоденного відпочинку.

Тривалість прямого та оборотного рейсу при планування маршруту Київ – Вроцлав через МАПП «Краківець – Корчова» визначена у табл. 3.14.

Таблиця 3.14. – Тривалість виконання прямого та оборотного рейсу

Доба	Період часу		Тривалість операції	Вид операції / Населений пункт	Пройдена відстань, км	Пройдена відстань за наростаючим підсумком, км
	Початок операції	Кінець операції				
1	2	3	4	5	6	7
Україна						
1	8:00	8:00	24 год 00 хв	Завантаження	-	-
2	8:00	8:00	24 год 00 хв	Митні процедури	-	-
3	8:00	12:30	04 год 30 хв	Керування автомобілем до м. Рівне	320	320
	12:30	13:15	00 год 45 хв	Перерва	-	320

	13:15	16:45	03 год 30 хв	Час керування до МАПП «Краківець» (експортний термінал)	288	608
	16:45	17:30	00 год 45 хв	Перерва	-	608
	17:30	19:30	02 год 00 хв	Час проходження експортних процедур на МАПП «Краківець»	-	608
	Польща					
	19:30	21:30	02 год 00 хв	Час проходження імпортних процедур на МАПП «Корчова»	-	608
	21:30	22:30	01 год 00 хв	Тривалість керування до стоянки у м. Жешув	92	700
	22:30	8:00	9 год 30 хв	Тривалість скороченого щоденного відпочинку	-	700
4	8:00	12:15	04 год 15 хв	Тривалість керування автомобілем до м. Вроцлав	432	1132
	12:15	13:00	00 год 45 хв хв	Перерва	-	1132
	13:00	08:00	19 год 00 хв	Розвантаження автомобіля у м. Вроцлав	-	1132
-	Загальна тривалість прямого рейсу – 4 доби					
5	8:00	8:00	24 год 00 хв	Час на завнтаження у м. Вроцлаві	-	1132
6	8:00	8:00	24 год 00 хв	Тривалість скороченого щотижневого відпочинку	-	1132
7	8:00	12:30	04 год 30 хв	Тривалість керування автомобілем до м. Жешув	432	1564
	12:30	13:15	00 год 45 хв	Перерва	-	1564
	13:15	14:15	01 год 00 хв	Тривалість керування до МАПП «Корчова»	100	1664
	14:15	16:15	02 год 00 хв	Час проходження експортних процедур на МАПП «Корчова»	-	1664

Продовження таблиці 3.14

1	2	3	4	5	6	7
	Україна					
	16:15	18:15	02 год 00 хв	Тривалість проходження імпортних процедур на МАПП «Краківець»	-	1664
	18:15	21:45	03 год 30 хв	Тривалість керування доTIRстоянки в смт. Клевань	270	1934
	21:45	8:00	11 год 45 хв	Тривалість щоденного безперервного відпочинку	-	1934

8	8:00	12:15	04 год 15 хв	Тривалість керування автомобілем до м. Київ	350	2320
	12:15	13:00	00 год 45 хв	Перерва	-	2320
	13:00	08:00	18 год 00 хв	Час на розвантаження у м. Київ	160	2320
-	Загальна тривалість виконання оберненого рейсу – 8 діб					

Не дивлячись на те, що загальна відстань маршруту довша, ніж маршруту через МАПП «Ягодин – Дорогуськ», проте, за рахунок руху виключно по міжнародній дорозі Е40 автомобіль рухається значно швидше. Оскільки автомобіль прибував на розвантаження до 13:00 год, то він може бути розвантажений у той же день. Таким чином значно скорочені простої автомобіля. Проте, рух у Польщі по дорозі Е40 є платним і коштує 16,20 zlза рух по ній, що еквівалентно 114 грн. Таким чином загальна тривалість прямого рейсу складає 4 доби, що на добу менше ніж тривалість прямого рейсу за попереднім маршрутом.

І. Обчислення складових фонду заробітної плати ФЗП

Граничні норми відшкодування витрат на відрядження в межах України та в межах іноземних держав були наведені у табл. 3.7.

Розрахунок добових витрат на відрядження наведені в табл. 3.15.

Таблиця 3.15 Добові витрати на відрядження водія в прямому рейсі

Ділянки маршруту	Час (доби)	Норми відшкодування, $\frac{€}{\text{добу}}$	Відшкодування, €
Україна	2,48 доби	13,7	33,97
Польща	1,52 доби	80	121,6
Разом	4 доби	93,7	155,57

Отже, витрати на відрядження у оберненому рейсі складають 155,57Євро, що еквівалентно 4643,65(курс НБУ на 12.06.2019 року).

Нарахування на заробітну плату водія у соціальні фонди становить:

II. Визначення витрат на автомобільне пальне

L для України складає 608 км у прямому напрямку.

для Польщі складає 524 км у прямому напрямку.

Розрахунок витрат палива по ділянках маршруту, при русі по території кожної країни представлено у таблиці 3.16.

Таблиця 3.16 Розрахунок витрат на паливо по ділянкам маршруту при виконанні оберненого рейсу

Ділянка маршруту	Відстань, км	Витрати на пробіг, л	Додаткові витрати, л	Всього, л	Заправка паливо		
					Обсяг, л	Ціна, грн	Витрати, грн
Україна	608	163,35	21,26	184,61	385	28,50	10972,5
Польща	524	104,96	13,65	118,61	-	-	-
Всього	1132	268,31	3491	303,22	385	-	10972,5

Загальні витрати на оборотний рейс у сполученні Київ (України) – Вроцлав (Польща) протяжністю 1132 км склали 10972,5грн. Знову, якщо заправити автомобіль перед виїздом з України, то можна мінімізувати витрати на паливо, оскільки пального, заправленого при виїзді з Украни, вистачить на дорогу до м. Вроцлав.

III. Витрати на мастила

, грн(3.15)

IV. Витрата на сервісно – технічне обслуговування

$$C = \frac{20000}{25000} \times 1132 = 9$$

, грн (3.16)

V. Витрати на шини

VI. Амортизація рухомого складу

A = 1000* 00 (748548,96+ 269388,31 * 1 1152,3, грн (3 18)

VII. Витрати на страхування

ОСЦПВ (для АТЗ вантажопідйомністю понад 2 т з місцем реєстрації в Києві, для АТЗ та напівпричепів до них, з водійським стажем водія не менше 3 років та періодом використання, що дорівнює строку дії договору) - 60€ на рік (1795,92 грн). При одиночній їздці – 19,68 грн.

«Зелена Карта» для страхування власників наземних ТЗ, зареєстрованих в Україні, з дією на території країн-членів міжнародної системи автомобільного страхування «ЗК» при одиночній їздці: для тягача - 320,27 грн, для напівпричепа - 53,88 грн.

КАСКО (для АТЗ вантажопідйомністю понад 2 т: з франшизою в 2,6% страхування без зносу АТЗ від 3-х до 4-х років) – 1800 € на рік (53877,66 грн). Для одиночної їздки на рейс 590,44 грн.

Медичне страхування за програмою D для водія-міжнародника – 0,69 € за добу (20,65 грн), тобто 82,60 грн за рейс.

Витрати на стоянки наведені в таблиці 3.17.

Таблиця 3.17 Витрати на стоянки на маршруті

Країна	Вартість стоянки	Час паркування, год	Загальна сума витрат, грн
Україна	35 грн/год	-	-
Польща	5 zl/год	9,5	332,50
Разом	-	-	332,50

Таким чином, витрати на стоянки по території України відсутні, а на території Польщі в прямому рейсі складають 332,50 грн.

Крім того, у МАПП «Краківець» справляється єдиний збір у всіх пунктах пропуску становить 20 Євро, що еквівалентно 598,64 грн.

Витрати на придбання та підготовку документів необхідних для виконання не змінюються і становлять 1492,74 грн.

VIII. Витрати пов’язані з виконанням міжнародних перевезень.

Сумарні витрати на страхування складають:

= 19,68+320,27 + 53,88+590,44+82,6 = 1066,87 грн;

Витрати на дорожні збори та платні магістралі (114 грн).

– витрати на стоянки (332,5 грн);

– витрати на митні збори (598,64 грн).

IX. Загальногосподарські витрати на підготовку та виконання міжнародного рейсу.

X. Загальні витрати на виконання міжнародних перевезень

Таблиця 3.18 - Зведена таблиця структури витрат на виконання міжнародного перевезення за розробленим маршрутом

Статті витрат	Сума, грн
Заробітна плата, відрахування у соціальні фонди	6026,32
Відрахування на паливо	10972,50
Відрахування на мастильні матеріали	1316,70
Витрати на сервісно – технічне обслуговування	905,60
Витрати на автомобільні шини	679,20
Витрати на амортизаційні відрахування	1152,31
Витрати, пов'язані із виконанням міжнародних перевезень	3604,75
Загальногосподарські витрати	3335,37
Всього	25574,18

Як видно з таблиці 3.18., не зважаючи на те, що альтернативний маршрут є довшим, проте він є значно дешевшим і швидшим. Це зумовлено тим, що весь маршрут прямування автомобіль прямує по дорозі міжнародного класу Е40, а частина цієї дороги в Польщі є швидкісним автобаном. Через це автомобіль розвивав більшу швидкість та прибував раніше під операції розвантаження. Показано економічну ефективність витрат на оплату швидкісних магістралей у порівнянні з маршрутом, протяжність якого менша. Таким чином, на альтернативному маршруті загальногосподарські витрати становлять 25574,18 грн, що на 3601,23 грн дешевше, ніж організація попереднього маршруту. Розподіл витрат при організації маршруту представлено на рис.3.7.

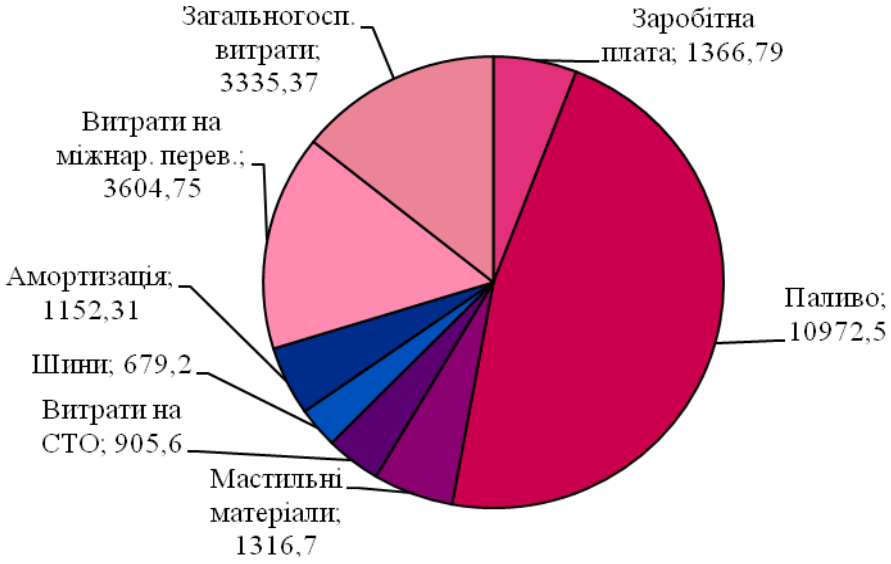


Рисунок 3.7 – Розподіл витрат на організацію міжнародного перевезення по статтям витрат

Крім того, економічна доцільність організації перевезення саме за цим маршрутом також доводиться тим, що при тривалості рейсу в 5 діб за рік може бути виконано 73 рейси, тоді як за альтернативним маршрутом може бути на 18 рейсів більше, а саме – 91 рейс. А тому, вважаю, що організація доставки соку у міжнародному сполученні «Київ (Україна) – Вроцлав (Польща)» через МАПП «Краківець» є більш економічно вигідним для підприємства.

ВИСНОВКИ

1. Проведений аналіз діяльності ТОВ «Твоя Логістика» показав, що у 2018 році, в порівнянні з попереднім роком, кількість замовників компанії зросла на 27%, при цьому попит на перевезення вантажів зріс на 14%. Найбільшу частку у структурі вантажопотоку ТОВ «Твоя Логістика» займають будівельні матеріали (31%), харчові продукти та автозапчастини (22% та 20% відповідно). Попит на автомобільні перевезення в компанії за 2018 рік зріс майже на 30%.

2. Аналіз зовнішньоекономічної діяльності України показав, що обсяги експорту та імпорту України за 2018 рік зросли відповідно на 4,08 млрд. дол. США та 12,9 млрд. дол. США. В географічній структурі країн – імпортерів українських товарів найбільшу частку займають країни Європейського союзу, що свідчить про покращення рівня якості вітчизняної продукції.

3. Розроблено транспортно – технологічну схему доставки соку у міжнародному автомобільному сполученні. Дана схема не переривається та погоджена у часі і просторі між усіма членами перевізного процесу.

4. Проведено аналіз експорту соку з України за останні п’ять років. Визначено, що відміна обов’язкового оформлення сертифікату здоров’я для вивезення соку з жовтня 2018 року збільшила експортований обсяг на 27,3%. За допомогою програмного забезпечення Excelta на основі рівняння лінійної регресії було спрогнозовано обсяги експорту соку на 2019 – 2021 рр. Результати прогнозування показали, що обсяги експорту соку у 2021 році складуть 58944,99 тон, що на 33,9% більше, ніж в 2018 році. Коефіцієнт кореляції становить 0,9823, що свідчить про високу ймовірність отриманого прогнозу.

5. Розроблено схему розміщення упаковок соку габаритними розмірами 270*180*280 мм та вагою брутто 6,1 кг на полегшеному європіддоні габаритними розмірами 1200*800 мм. Одиниця ЗУВМ вміщує 80 упаковок соку. Визначено, що сформований ЗУВМ має габаритні розміри 1200*800*1540 мм та масу брутто 503 кг. Розглянуто можливі варіанти схем розміщення піддонів з соком розмірами

1200*800*1540 мм у напівпричепі SCHMITZ CARGOBULL SCS 18 з внутрішніми розмірами кузова 7720*2480*3000 мм. Визначено, що оптимальною буде схема, при якій у кузові автомобіля розміщується 18 піддонів.

6. ТОВ «Твоя Логістика» виконує доставку соку у міжнародному автомобільному сполученні за маршрутом Київ (Україна) – Вроцлав (Польща) через МАПП «Ягодин» – «Дорогуськ». Довжина маршруту становить 1065 км. Відповідно до вимог Європейської угоди щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення, розраховано, що тривалість доставки соку за даним маршрутом становить 5 діб.

7. Розраховано загальні витрати по доставці соку у міжнародному сполученні за існуючим маршрутом. Вони складають 29175,41 грн. У загальній структурі витрат найбільшу частку складають витрати на паливо, –42,9%

8. Для ТОВ «Твоя Логістика» розроблено альтернативний маршрут доставки соку Київ (Україна) – Вроцлав (Польща) через МАПП «Краківець - Корчова». Довжина такого маршруту складає 1132 км. Весь шлях проходить дорогою міжнародного класу Е40, частина якої в Польщі є автобаном. За рахунок цього, середня швидкість руху автомобіля на маршруті збільшена, а тривалість доставки зменшена. Розраховано тривалість виконання рейсу по доставці соку за розробленим маршрутом. Отримані результати показали, що рейс за новим маршрутом буде складати 4 доби. Проведено розрахунок загальних витрат по доставці соку за альтернативним маршрутом. ТОВ «Твоя Логістика» витрачатиме на 3601,23 грн меншеза один рейс у випадку виконання перевезень за розробленим маршрутом, оскільки загальні витрати по доставці соку за таким маршрутом складають 25574,18 грн. Крім того, за альтернативним маршрутом підприємство зможе виконувати на 18 рейсів більше щорічно, оскільки тривалість рейсу скорочена на 1 добу.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Development Research Group, Finance and Private Sector Development Unit // The World Bank. Ukraine[Електронний ресурс] – Режим доступу: https://data.worldbank.org/country/ukraine?locale=uk

2. Експорт–імпорт товарів з країнами світу // Державна служба статистики України [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www.ukrstat.gov.ua/

3.Правила перевезення швидкопсувних вантажів: зі змінами від 08.06.2011 року / Міністерство транспорту України / Верховна Рада України – Офіц. сайт – Режим доступу: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1031-02

4. Консерви. Соки та сокові продукти. Номенклатура: ДСТУ 4283.1:2007 – [Чинний від 2007 – 04 - 04] : Держспоживстандарт України, 2007.

5. Консерви. Соки та сокові продукти. Вимоги: ДСТУ 4283.1:2007 – [Чинний від 2007 – 08 - 01] : Держспоживстандарт України, 2007 – (Національний стандарт України)

6. Методичні рекомендації щодо оформлення сертифікату здоров'я при експорті харчових продуктів нетваринного походження: зі змніами станом на 8.07.2016 року/ Управління Держпродспоживслужби, 2016

7. Про перелік документів, необхідних для здійснення митного контролю та митного оформлення товарів і транспортних засобів, що переміщуються через митний кордон України: зі змінами від 05.10.2011 року / Постанова №80 / Кабінет Міністрів України / Верховна Рада України – Офіц. сайт – Режим доступу: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80-2006-%D0%BF

8.Пиломатеріали хвойних порід. Технічні умови**:** ДСТУ 8486-86 - [Чинний від 1988 – 01 - 01] : Держспоживстандарт України, 1988 – (Національний стандарт України)

9.Пиломатеріали листових порід. Технічні умови**:** ДСТУ 2695-83- [Чинний від 1984 – 01 - 01] : Держспоживстандарт України, 1984 – (Національний стандарт України)

10.Вольво. Офіційний дилер в Україні. Каталог [Електронний ресурс] – Режим доступу: https://www.autocentre.ua/kommercheskie/novinka-kommercheskie/test-drayv-novyy-volvo-fh-ekonomichnost-prezhde-vsego-48560.html

11. Автолайн. Офіційний центр продажу напівпричепів. Каталог Каталог [Електронний ресурс] – Режим доступу: https://autoline.com.ua/-/prodazha/polupricepy-shtory/SCHMITZ-CARGOBULL-shtora-relsy-stoyki-vorota-mehanizm--16100914335489570700

12. ОСЦПВ [Електронний ресурс]. — Режим доступу: https://www.giraf.ua/uk/insurance/auto/osago/special/raschet_osago

13. Зелена картка [Електронний ресурс]. — Режим доступу: https://vuso.ua/uslugi/zelenaya-karta.html

14.КАСКО [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://ostra.com.ua/ru/kalkulyator-ru-kasko.html

15. Медичне страхування [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://www.ostra.com.ua/ua/strahuvannya/urosobam/dobrovilne/strakhuvanya-medichnikh-vitrat.html

16. АсМАП України. Офіційний сайт. Ціна на книжку МДП [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://www.asmap.org.ua/index1.php?idt=6432?

17. Деякі питання надання Державною інспекцією з безпеки на наземному транспорті, Державною авіаційною службою, Державною інспекцією з безпеки на морському та річковому транспорті, Державним агентством з туризму та курортів і капітанами морських торговельних портів платних адміністративних послуг: зі змінами від 25.04.2012 року / Постанова №929 / Кабінет Міністрів України / Верховна Рада України – Офіц. сайт – Режим доступу: https://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/929-2011-%D0%BF#n12

18. Зведена таблиця TIR-паркінгів // Перша страхова компанія [Електронний ресурс] – Режим доступу: https://www.persha.ua/tir-parking.html

19. Євдокимов А.В., Родимченко А.О.,Чорток Ю.В.Логістичні стратегії та логістичні процеси на торговельних підприємствах // Всеукраїнський науково-виробничий журнал «Сталий розвиток економіки» / ПВНЗ «Університет

економіки і підприємництва» ПП «Інститут економіки і технологій підприємництва». –2012. – Вип. 1 (11). – С. 246-249 [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://essuir.sumdu.edu.ua/handle/123456789/29284

20. Карінцева О. І., Старченко Л. В.,Чорток Ю.В.Значення логістики для підприємства в сучасних умовах // Механізм регулювання економіки, економіка природокористування, економіка підприємства та організація виробництва. – Суми, 2005. – № 2. – С. 127-132.

21. Чорток, Ю.В. Формування регіональних логістичних систем в Україні [Текст] / Ю.В. Чорток, А.В. Євдокимов, А.О. Родимченко // Економічний простір: збірник наукових праць. - №62. – Дніпропетровськ: ПДАБА, 2012. – С. 79-84[Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://essuir.sumdu.edu.ua/handle/123456789/29254

22. Чорток, Ю.В.Особливості транспортної логістики у міжнародному контексті / Ю.В.Чорток, І.М. Москаленко // Сучасний рух науки: тези доп. IX міжнародної науково-практичної інтернет-конференції, 2-3 грудня 2019 р. – Дніпро, 2019. – Т.3.

23. Чорток, Ю.В.Studying features of vehicle type selection by trade and logistics enterprise / Ю.В.Чорток, О.С. Гончаренко, О.В. Кубатко, Р.М. Нечипоренко, І.М.Москаленко // Механізм регулювання економіки. - №3. – 2019. – С. 73-82http://essuir.sumdu.edu.ua/handle/123456789/76448

24. Чорток Ю.В. Конкурентні переваги підприємств у сучасних умовах / Ю. В. Чорток, І.В. Федоришин // Сучасний рух науки: тези доп. IV міжнародної науково-практичної інтернет-конференції, 6-7 грудня 2018 р. – Дніпро, 2018. С. 1487-1490http://www.wayscience.com/wp-content/uploads/2018/12/Zbirnik-tez-dopovidey-IV-mizhnarodnoyi-naukovo-praktichnoyi-internet-konferentsiyi.pdf

25Кубатко О. В. Інвестування в людський капітал як фактор зростання конкурентоспроможності підприємства / О. В. Кубатко, Ж. С. Пронікова //Механізм регулювання економіки. — 2013. — № 3. — С. 92–99.

26. Chortok Y., Hakobyan, N., Khachatryan, A., Vardanyan, N., & Starchenko, L. (2019) Marketing and Management of Innovations, 2, 42-51.

http://doi.org/10.21272/mmi.2019.2-04

27. Дерев'янко Ю. М. Соціальна та солідарна економіка: поняття та сутність, досвід та перспективи / Ю. М. Дерев'янко, Л. Г. Мельник, О. В. Кубатко // Mechanism of Economic Regulation. - 2014. - № 3. - С. 89-98. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Mre_2014_3_12

28. Lyulyov O., Chortok Y., Pimonenko T., Borovik O.(2015) Ecological and Economic Evaluation of Transport System Functioning According To the Territory Sustainable Development.*International Journal of Ecology and Development*,3(30),1-10.

29. Дериколенко, О.М. Формування бізнес-моделі венчурної діяльності машинобудівних підприємств / О.М. Дериколенко // Маркетинг інновацій і інновації у маркетингу: збірник тез доповідей X Міжнародної науково-практичної конференції, 29 вересня - 1 жовтня 2016 р. / Відп. за вип. Ю.М. Гладенко. – Суми: Ткачов О.О., 2016. – С. 73-75.

30. Венчурна діяльність промислових підприємств України на порозі нової промислової революції / О.М. Дериколенко, І.М. Бурлакова, Г.С. Пономарьова, К.Ю. Кондруніна // Механізм регулювання економіки. – 2016. – № 4. – С. 11-24.

31. Формування на території Сумської області ЕКОПОЛІСУ "Еко-Сумщина" / Л.Г. Мельник та ін. // Механізм регулювання економіки. — 2008. — №1. — С.11-21.

32. Божкова, В.В. Передумови удосконалення управління інноваціями на малих та середніх промислових підприємствах / В.В. Божкова, О.М. Дериколенко // Механізм регулювання економіки. — 2009. — №3, Т.2. — С. 225-229.

33. Ілляшенко С. М. Теоретико-методичні підходи до аналізу інноваційних проектів промислових підприємств / С. М. Ілляшенко, В. В. Божкова, О. М. Дериколенко // Вісник Національного університету "Львівська політехніка". – 2010. – № 690 : Логістика. – С. 48-53.

34. Інновації у маркетингу і менеджменті : монографія / С. М. Ілляшенко [та ін.] ; заг. ред. С. М. Ілляшенко. Суми : Друкарський дім "Папірус", 2013. 616 с.

35. Дериколенко, О.М. Особливості вибору інноваційних стратегій промисловими підприємствами / О.М. Дериколенко // Маркетинг і менеджмент інновацій. - 2012. - №2. - С. 78-83.

36. Маркетинг інновацій і інновації в маркетингу : монографія / С. М. Ілляшенко [та ін.] ; заг. ред. С. М. Ілляшенко. – Суми : Університетська книга, 2008. – 615 с.

37. Божкова В.В. Методичні підходи до вибору стратегій просування інновацій на ринок / С. М. Ілляшенко, В. В. Божкова, О. М. Дериколенко // Маркетинг і менеджмент інновацій. - 2010. - № 1. - С 34-41.

38. Дериколенко О.М. Інноваційні ризики: сутність, класифікація / О. М. Дериколенко, 2012. Режимдоступу: http://archive. nbuv. gov. ua/portal/soc_gum/prom/2012_1/Derikolenko. pdf. 2012.

39. Дериколенко О. М. Управління інноваційними ризиками на малих та середніх промислових підприємствах : дис. / О. М. Дериколенко. - Суми, Вид-во СумДУ, 2010. - 169 с.

40. Механізм стратегічного управління інноваційним розвитком: звіт про НДР (заключний)/ Кер.: О.А. Біловодська. - Суми: СумДУ, 2010. - 274 с.

41. Дериколенко О. М. Венчурна діяльність промислових підприємств: теорія, методологія, практика. / О. М. Дериколенко. – Суми: ВВП " Мрія", 2016.

42. Сотник І.М. Проблеми та напрямки підвищення енергоефективності економіки України / І.М. Сотник, К.О. Охтеменко, Є.О. Сидоренко // Механізм регулювання економіки. – 2010. – № 4. – С. 214-218.

43. Сотник І.М. Економічне стимулювання ресурсозбереження у контексті сталого розвитку України / І.М. Сотник // Економіст. - 2010. - № 12. - С. 72-75.

44. Sotnyk I. Energy efficiency of Ukrainian economy: problems and prospects of achievement with the help of ESCOs / I. Sotnyk // Актуальніпроблемиекономіки. – 2016. – № 1. – С. 192-199.

45. Сотник І. Про макроекономічні наслідки ресурсозбереження / І. Сотник // Економіка України. – 2009. – № 10. – С. 27-35.

46. Сотник І.М. Формування еколого-економічного механізму управління ресурсозбереженням. Автореферат... д. екон. наук, спец.: 08.08.01 – економіка природокористування і охорони навколишнього середовища / І.М. Сотник. - Одеса : ІПРЕЕД, 2010. - 34 с.

47. Sotnyk I. Management of renewable energy innovative development in Ukrainian households: problems of financial support / I. Sotnyk, I. Shvets, Y. Chortok, L. Momotiuk // Marketing and Management of Innovations. – 2018. – № 4. – P. 150–160. http://doi.org/10.21272/mmi.2018.4-14.

48. Дегтярьова, І.Б. Економічнітафінансовііінструментизабезпеченнясталогорегіональногорозвитку: досвідЄС [Текст] / І.Б. Дегтярьова, О.І. Мельник, Я.В. Романенко // Механізмрегулюванняекономіки. - 2014. - № 3. - С. 18-27.

49. Дегтярьова, І.Б.Врахування екстернальних ефектів при розрахунку синергетичних результатів в еколого-економічних системах (мова оригіналу - українська) [Текст] / І.Б. Дегтярьова // Механізм регулювання економіки. — 2009. — №1. — С.52-62.

50. Мельник Л.Г. Экономическая оценка и учет в региональном планировании экосистемных услуг /Л.Г.Мельник, И.Б.Дегтярева/Экономика экосистем и биоразнообразия: потенциал и перспективы стран Северной Евразии: Материалы совещания «Проект TEEB – экономика экосистем и биоразнообразия: перспективы участия России и других стран СНГ(Москва, 24 февраля 2010 г.). – М.: Изд-во Центра охраны дикой природы, 2010. – С. 41-49

51. Мельник Л.Г., Дегтярева И.Б., Бурлакова И.М. Управление социально-экономическим потенциалом устойчивого сбалансированного развития региона// Инновационная Россия: опыт регионального развития : сборник научных трудов / ред.. кол.: С.Г. Емельянов, Л.Н. Борисоглебска [и др.]. – Курск : Курск. гос. техн. ун-т, 2009. – С. 32–36.

52. Melnyk, L. Innovations in the context of modern economic transformation processes of enterprise, region, country: the EU experience / L. Melnyk, I. Dehtyarova,

D. Gorobchenko, O. Matsenko // Маркетинг і менеджмент інновацій. - 2017. - № 4. - С. 260-271. - DOI: 10.21272/mmi.2017.4-23

53. Sotnyk, I. N., Dehtyarova I.B., Kovalenko, Y.V. Current threats to energy and resource efficient development of Ukrainian economy //Actual Problems of Economics. #11(173), 2015, P. 137-145.

54. Leonid Melnyk, Oleksandr Kubatko, Iryna Dehtyarova, Oleksandr Matsenko and Oleksandr Rozhko (2019). The effect of industrial revolutions on the transformation of social and economic systems. Problems and Perspectives in Management, 17(4), 381-391. http://dx.doi.org/10.21511/ppm.17(4).2019.31

55. Melnyk L., Dehtyarova I. Synergetic Basis of Innovation Marketing //Scientific Journal of Riga technical University. Series: Economics and Business. – 2012. Riga Technical University. - # 22. – PP. 118-124

56. Мішенін Є.В. Еколого-економічна безпека аграрного землегосподарювання: концептуальні орієнтири та організаційні механізми /Є.В. Мішенін, І.Є.Ярова, О.М.Дутченко// Збалансоване природокористування. – 2017. - №2.- С.145-151.

57. Мішенін Є.В. Стале землекористування у контексті забезпечення продовольчої безпеки: національні та глобальні аспекти / Є.В. Мішенін, О.М. Дутченко, І.Є. Ярова // Вісник Сумського національного аграрного університету. Серія «Економіка та менеджмент». 2015.- № 4 (63) – С. 8-14.

58. Ярова І.Є. Інституційні та еколого-економічні засади розвитку природогосподарського підприємництва / І.Є. Ярова, Н.В. Мішеніна, О.М. Дутченко, Г.А. Мішеніна // Збалансоване природокористування.-2016.-№ 1 – С. 21-29.

59. Дутченко О.М. Інтегровані бізнес-підприємницькі структури кластерного типу в системі конкурентоспроможного розвитку регіону / Дутченко О.М., Мішеніна Н.В., Мішеніна Г.А. // Сучасні механізми забезпечення конкурентоспроможності національної економіки: монографія / [Л. В. Кривенко, Є. В. Мішенін, М. І. Макаренко та ін.] / за заг. ред. д-ра екон. наук Л.В. Кривенко. – Суми : Сумський державний університет, 2018. – С. 149-169.

60. Mishenin, Ye.V, Yarova, I.Ye., Dutchenko, O.M., Mishenina, N.V. Conceptually-innovative directions and organizational mechanism for providing the environmental and economic safety of agrarian nature management/ National Security & Innovation Activities: Methodology, Policy and Practice: monograph / edited by Dr. of Economics, Prof. O. Prokopenko, Ph.D in Economics V. Omelyanenko, Ph.D in Technical Sciences, Assoc. Prof. Yu. Ossik. – Ruda Śląska : Drukarnia i Studio Graficzne Omnidium, 2018 – P. 242-249

61. МішенінЄ.В. Соціально-економічнаефективністьрозвиткуекологічночистихвиробництвагропромисловійсферіУкраїни / Є.В. Мішенін, О.М. Дутченко, Г.А. Мішеніна// ВісникСумськогонаціональногоаграрногоуніверситету. Серія «Економіка та менеджмент». - 2017. - № 12 (74) – С. 147-151.

62. Гармонизация социально-экономического развития как магистральное направление повышения конкурентоспособности современного государства / под.ред. Емельянова С.Г., Минаковой И.В. – Орёл: АПЛИТ, 2011. – 344 с.

63. Государственное регулирование рыночных процессов в современной экономике / под.ред. Емельянова С.Г., Минаковой И.В. – Орёл: АПЛИТ. – 2010. – 428 с. (ISSN 978-5-904446-04-8)

64. Економіка підприємства: Підручник / За ред. Л.Г. Мельника. – Суми: Університетська книга, 2004. – 630 с.

65. Каринцева А.И. Экономические основы планирования процессов экологически устойчивого развития территории. Сумы: СумГУ, 1997

66. Каринцева А.И., Старченко Л.В. Финансовый менеджмент. М.: Экономика, 2015

67. Карінцева О.І., Волк О.М. Еколого-економічна ефективність використання інформаційно-комунікаційних технологій в Україні. Механізм регулювання економіки. – 2009. – №2. –С. 24-29.

68. Карінцева О.І., Матвєєв П.С. Теоретичні аспекти визначення сутності інноваційного потенціалу. Механізм регулювання економіки. – 2015. – № 2. – С. 23-30.

http://mer.fem.sumdu.edu.ua/content/acticles/issue_25/OLEKSANDRA_I_KARINTSEVA_PAVLO_S_MATVIEIEV Theoretical_Aspects_of_Defining_the_Essence_of_the_Innovative_Potential.pdf

69. Карінцева О.І., Мельник Л.Г., КачурП.С., БалацькийО.Ф. та ін. Формування на території Сумської області ЕКОПОЛІСУ – науково-виробничо-освітнього комплексу з виробництва і реалізації товарів екологічного призначення (концептуальні положення). Науково-практичне видання. - Суми: ВТД "Університетська книга", 2003. ISBN 966-680-088-8

70. Карінцева О.І., Тарасенко С.В. Методичні аспекти аналізу інфраструктури ринку екологічних товарів та послуг (РЕТП) в Україні. Механізм регулювання економіки.-Суми,вид-во СумДУ, 2011.- № 1(51).- С.-267-273. http://mer.fem.sumdu.edu.ua/content/acticles/issue_12/O_I_Karintseva_S_V_TarasenkoMethodical_aspects_of_the_analyses_infrastructure_of_the_market_ecological_goods_and_services.pdf

71. Карінцева О.І., Тарасенко С.В. Теоретичні засади механізму екологізації розвитку підприємств на основі формування попиту на екологічні товари. Механізмрегулюванняекономіки. №4, 2010. С. 94-100

72. Карінцева О.І., Харченко М.О., Кальченко С.О. Ефективність використання лізингу в сучасних умовах. Механізм регулювання економіки, №3. 2016. С. 97-106 http://mer.fem.sumdu.edu.ua/content/acticles/issue_30/OLEKSANDRA_I_KARINTSEVA_MYKOLA_O_KHARCHENKO_SVITLANA_O_KALCHENKOEfficiency_of_Leasing_in_Modern_Conditions.pdf

73. Карінцева О.І., Харченко М.О., Матвєєв П.С. Науково-практичні засади оцінки розвитку інноваційного потенціалу регіонів. Механізм регулювання економіки, #2. 2014. С. 70-78 http://mer.fem.sumdu.edu.ua/content/acticles/issue_21/OLEKSANDRA_I_KARINTSEVA_MYKOLA_O_KHARCHENKO_PAVLO_S_MATVIEIEVScientific_and_Practical_Bases_of_Estimation_of_Innovative_P.pdf

74. Концептуальні підходи до змін моделей споживання та виробництва при переході до стійкого розвитку [Текст] / Л.Г. Мельник, О.І. Мельник, О.І. Карінцева та ін. // Механізм регулювання економіки. — 2007. — №3. — С.51-58.

75. Мельник Л.Г. Екологічна економіка. – Суми, 2001. – 284 с.

76. Мельник Л.Г., КаринцеваА.И. Экономика предприятия.конспект лекций: Учебноепособие. – Университетская книга, 2002. 400 с.

77. Мельник, Л.Г. Научные основы самоорганизации экономических систем. Часть 1 / Л.Г. Мельник // Механізм регулювання економіки. - 2010. - №3, Т1.- С. 12-26.

78. Основи стійкого розвитку: навч. посіб. / За ред. Л.Г. Мельника. - Суми :Університетська книга, 2005. - 654 с. https://essuir.sumdu.edu.ua/bitstream-download/123456789/44620/1/Melnyk_Osn_stiy_rozv.pdf

79. Социально экономические проблемы информационного общества : монография / под ред. д.э.н., проф. Л. Г. Мельника, к.э.н., доц. М. В. Брюханова. – Вып. 2. – Сумы : Университетская книга, 2010. – 896 с.

80. Тарасенко С.В. Механізм впливу інфраструктурних факторів на процеси функціонування ринку екологічних товарів та послуг в Україні. Збірник наукових праць//Економіка: проблеми теорії і практики.- Випуск 262.- Т.8.- Дніпропетровськ:ДНУ, 2010. -с.-2011-2105.

81. Hens L., Karintseva O., Kharchenko M., &Matsenko O. The States Structural Policy Innovations Influenced by the Ecological Transformations. Marketing and Management of Innovations, #3, P. 290-301. http://doi.org/10.21272/mmi.2018.3-26

82. KarintsevaO.I., ShkarupaO.V., ShkarupaI.S. Innovation potential of ecological modernization for green growth of economics: a case study. International Journal of Ecology and Development 31 (1), 2016. P. 73-82 http://www.ceser.in/ceserp/index.php/ijed/article/view/4044 (SCOPUS)

83. Li Rui, Sineviciene L., Melnyk L., Kubatko O., Karintseva O., Lyulyov O. Economic and environmental convergence of transformation economy: The case of China // Problems and Perspectives in Management Volume 17 2019, Issue #3, pp. 233-241 http://dx.doi.org/10.21511/ppm.17(3).2019.19

84. Melnyk L., Dehtyarova I., Kubatko O., Karintseva O., Derykolenko A. (Disruptive technologies for the transition of digital economies towards sustainability. Economic Annals-XXI, 2019, 179(9-10), 22-30. doi: https://doi.org/10.21003/ea.V179-02

85. Melnyk L., Kubatko O., Dehtiarova I. Sustainable development strategies in conditions of the 4th Industrial revolution: the EU experience // River Publishers, 2019

86. Shkarupa O.V., Karintseva O.I., Zhukova T.A. Ecological modernization of the transport system in Sumy for green growth of economics // International Journal of Ecology and Development Volume 32, Issue 3, 2017, Pages 75-85.

87. Viktor V. Sabadash, Peter J. Stauvermann & Ruslana O. Peleshchenko. Competitiveness of Ukrainian Companiesin Foreign Markets: New Challenges and Opportunities. *Механізм регулювання економіки,* 2019. № 1. С. 79–89. http://essuir.sumdu.edu.ua/handle/123456789/74278.

88. Viktor V. Sabadash & Tetyana V. Marchenko. Lenovo's Global Competition Strategy: the Driving Forces of Leadership. *Механізм регулювання економіки*, 2017. № 1. С. 60–70. http://essuir.sumdu.edu.ua/handle/123456789/66472.

89. Сабадаш В. В., Люльов О. В. Науково-методичні підходи до розроблення варіантів ефективної стратегії розвитку підприємства. *Економічне обґрунтування реінжинірингу бізнес-процесів виробничих підприємств :* монографія. Суми : ВВП «Мрія-1», 2010. С. 392–412. http://essuir.sumdu.edu.ua/handle/123456789/27558.

90. Сабадаш В. В., Червяцова О. В. Організація оплати праці на підприємствах: проблеми в умовах обмеженості ресурсів. *Механізм регулювання економіки*, 2015. №3. С. 6–14. http://essuir.sumdu.edu.ua/handle/123456789/46503.

91. Сабадаш В. В., Сабадаш О. О. Енергетична безпека України: можливості подолання конфліктних тенденцій. *Механізм регулювання економіки*, 2010. №3. Т. 1. С. 204–210. http://essuir.sumdu.edu.ua/handle/123456789/3581.

92. Сабадаш В. В. Дослідження впливу енергоресурсних чинників на економічну безпеку. *Механізм регулювання економіки*, 2009. №2. С. 11–18. http://essuir.sumdu.edu.ua/handle/123456789/3360.

93. Сабадаш В. В. Енергетична безпека України: конфліктність геополітичного вибору. *Механізм регулювання економіки*, 2011. № 2. С. 52–59. https://essuir.sumdu.edu.ua/bitstream-download/123456789/24474/1/Sabadash.pdf

94. Сабадаш В. В. Енергетично-ресурсна безпека України: загрози виникнення еколого-економічних конфліктів. *Вісник Сумського державного університету. Серія «Економіка»*, 2009. № 2. С. 70–77. https://essuir.sumdu.edu.ua/bitstream-download/123456789/525/1/002svveek.pdf

95. Сабадаш В. В., Давиденко І. В., Бабій Т. В. Конкуренція за ресурси й економічні конфлікти у глобальному бізнес-середовищі: рушійні сили, безпека, інституційно-ресурсний концепт врегулювання. *Механізм регулювання економіки,* 2017. № 4. С. 128–147. http://essuir.sumdu.edu.ua/handle/123456789/68716.

96. Sabadash V. and Denysenko P. Economic and social dimensions of ecological conflicts: root causes, risks, prevention and mitigation measures. *Int. J. of Environmental Technologyand Management*, 2018, Vol. 21, Nos. 5/6, 273–288. https://doi.org/10.1504/IJETM.2018.100579.

97. Сабадаш В. В. Социально-экономическое измерение экологических конфликтов в достижении устойчивого развития. *Социально-экономический потенциал устойчивого развития*: учебн. / под ред. проф. Л.Г. Мельника (Украина) и проф. Л. Хенса (Бельгия). Сумы : ИТД «Университетская книга», 2007. С. 963–982.

98. Сабадаш В. В. Соціально-економічні виміри екологічного конфлікту. *Механізм регулювання економіки*, 2006. №2. С. 190–201. http://essuir.sumdu.edu.ua/handle/123456789/3634

99. Сабадаш В. В. Економіко-організаційні й інституційні чинники екологічного конфлікту, як ресурсні обмеження економічного зростання. *Механізм регулювання економіки*, 2012. № 3. С. 32–37. https://essuir.sumdu.edu.ua/bitstream-download/123456789/34225/1/V_V_Sabadash_Economic_organizational_and_institutional_factors_of_ecological_conflict_as_resource_constraints_of_economic_.pdf

100. Sabadash V. Social and economic evaluation of ecological conflicts in achieving sustainable development. *Social and economic potential of sustainable development*: підручн. / Edited by L. Hens and L. Melnyk. Sumy : "University Book", 2008. Pp. 290–294.

101. Сабадаш В. В. Экологический фактор в эффективной экономике: неконфликтные модели управления природным капиталом. «Устойчивое развитие в неустойчивом мире», международная науч. конф. (2014; Челябинск). Международная междисциплинарная научная конференция «Устойчивое развитие в неустойчивом мире», 26-28 июня 2014 года [Текст]: [труды] / Под ред. д.э.н., проф. В.И. Бархатова и к.э.н., доцента Д.А. Плетнёва. Москва: Издательство «Перо», 2014. – С. 180–185.

102. Сабадаш В. В., Петровська С. А. Науково-методичні підходи до прийняття неконфліктних екоорієнтованих інвестиційних рішень. *Актуальні проблеми економіки*, №5(155). 2014. С. 271–279. https://search.proquest.com/openview/87942db9ac75df9d66d8b81c19ed7f39/1?pq-origsite=gscholar&cbl=2035679.

103. Сабадаш В. В., Петровська С. А. Оцінювання інвестиційної привабливості території з урахуванням еколого-економічних інтересів суб'єктів господарювання. *Механізм регулювання економіки,* 2013. № 3. С. 21–29. https://mer.fem.sumdu.edu.ua/content/acticles/issue_18/VIKTOR_V_SABADASH_SVITLANA_A_PETROVS_KAEvaluation_of_Investment_Attractiveness_Considering_Environmental_and_Economic_Int.pdf

104. Сабадаш В. В., Гонтар Д. А. Ринки злиттів і поглинань: стан, проблеми функціонування і тенденції розвитку. *Механізм регулювання економіки,* 2015. № 4. С. 127–138. https://essuir.sumdu.edu.ua/bitstream-download/123456789/46796/1/Sabadash_Hontar.pdf;jsessionid=F2908841A14ADF0B6891C139C41CCF73.

105. Сабадаш В. В. Организационно-экономический инструментарий обеспечения устойчивой динамики развития национальной экономики: риск-факторы и ресурсные возможности. *Сталий розвиток – XXI століття:*

управління, технології, моделі : колективна монографія [Аверкина М. Ф., Андрєєва Н. М., Балджи М. Д., Веклич О. О. та ін.] / НАН України, ДУ «Інститут економіки природокористування та сталого розвитку НАН України»; НТТУ «Київський політехнічний інститут»; Вища економіко-гуманітарна школа; Міжнародна асоціація сталого розвитку / за наук. ред. проф. Хлобистова Є. В. – Черкаси : видавець Чабаненко Ю. А., 2014. – С. 264–274.

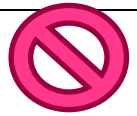
106. Сабадаш В. В., Казбан А. Ю. Орієнтири національної митної політики в умовах торгово-економічної інтеграції. *Механізм регулювання економіки*, 2014. № 2. С. 123–133. https://mer.fem.sumdu.edu.ua/content/acticles/issue_21/VIKTOR_V_SABADASH_ARTEM_YU_KAZBANLandmarks_National_Customs_Policy_in_Terms_of_Trade_and_Economic_Integration.pdf

107. Сабадаш В. В., Малюга М. С. Дослідження конфліктного потенціалу тіньової економіки. *Механізм регулювання економіки,* 2015. № 3. С. 78–86. https://essuir.sumdu.edu.ua/bitstream-download/123456789/46511/1/Sabadash_Maliuha.pdf.

Додатки

Додаток А – Транспортно – технологічна схема доставки соку за маршрутом «Київ (Україна) – Вроцлав (Польща)

№	№ операції Характеристика	1	2	3	4
1	Місцезнаходження вантажу	Склад вантажовідправника (м. Київ, вул. М. Донця, 29)		Митниця відправлення (Аеропорт «Київ» (Жуляни» - ВМО №1)	Прямування до митниці виїзду з країни
2	Графічне зображення технологічного процесу				
3	Умовне позначення операцій				
4	Зміст роботи в операціях	Завантаження сформованих одиниць на піддонах до кузова автомобіля	Прямування від складу вантажовідправника до ВМО №1 Митного поста «Аеропорт «Київ» (Жуляни)	Проходження митних експортних формальностей (перевірка документів та дозволів, перевірка CarnetTIR, оформлення митної декларації)	Виїзд, прямування до ПП «Ягодин - Дорогуськ»
5	Спосіб виконання операцій	Механізовано (вилковий електронавантажувач)		Візуально	
6	Робітники, зайняті в операції	Оператор складу вантажовідправника, вантажник, водій	Водій	Брокер, водій, посадова особа митниці	Водій
7	Необхідні документи	Таваро – транспортна накладна CMR, митна декларація, CarnetTIR, інвойс, пакувальний лист, зовнішньо – економічний договір, договір на надання транспортно – експедиційних послуг, висновок про проходження фіто – санітарного контролю (для піддонів)			

№	№ операції / Характеристика	5	6	7
1	Місцезнаходження вантажу	ПП «Ягодин - Дорогуськ»	Шлях прямування до складу вантажоотримувача (м. Вроцлав, вул. Краківська, 71)	Склад вантажоотримувача (м. Вроцлав, вул. Краківська, 71)
2	Графічне зображення технологічного процесу			
3	Умовне позначення операцій			
4	Зміст роботи в операціях	Проходження паспортного та митного контролю при виїзді з ПП «Ягодин» та проходження контролю на ПП «Дорогуськ»	Прямування автомобіля до складу вантажоотримувача (місце прибуття)	Розвантаження кузова автомобіля
5	Спосіб виконання операцій	Візуально		Механізований (електронавантажувач)
6	Робітники, зайняті в операції	Брокер, водій, посадова особа митниці	Водій	Оператор складу вантажоотримувача, вантажник, водій
7	Необхідні документи	Таваро – транспортна накладна CMR, митна декларація, CarnetTIR, інвойс, пакувальний лист, зовнішньо – економічний договір, договір на надання транспортно – експедиційних послуг, висновок про проходження фіто – санітарного контролю (для піддонів)		