

НУБІП України

МАГІСТЕРСЬКА КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

12.01 – МКР. 69 “С” 2023.01.12. 01 ПЗ

БАЗЮКА ВІТАЛЯ ВІТАЛІЙОВИЧА

2023 р.

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП України

НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ БІОРЕСУРСІВ
І ПРИРОДОКОРИСТУВАННЯ УКРАЇНИ

НУБІП України

Факультет аграрного менеджменту

УДК 656.073:339.9

ПОРОДЖЕНО **ДОПУСКАЄТЬСЯ ДО ЗАХИСТУ**
 Декан факультету **В.о. завідувача кафедри**
 аграрного менеджменту адміністративного менеджменту та ЗЕД
Анатолій ОСТАПЧУК **Олена КОВТУН**
 (підпис) (ПШ) (підпис) (ПШ)

«__» _____ 2023 р.

«__» _____ 2023 р.

НУБІП України

МАГІСТЕРСЬКА КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

на тему «Організація міжнародних транспортних перевезень»

Спеціальність 073 «Менеджмент»
(код і назва)

Освітня програма «Менеджмент зовнішньоекономічної
діяльності»
(назва)

Орієнтація освітньої програми освітньо-професійна

Гарант освітньої програми

К.е.н., доцент
(науковий ступінь та вчене звання)

Керівник магістерської
кваліфікаційної роботи

К.е.н., доцент
(науковий ступінь та вчене звання)

Лариса ДІБРОВА

(підпис) (ПШ)

Ольга КОСТЮК

(підпис) (ПШ)

Виконав

Віталій БАЗЮК

(підпис) (ПШ студента)

НУБІП України

КИЇВ – 2023

НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ БІОРЕСУРСІВ
І ПРИРОДОКОРИСТУВАННЯ УКРАЇНИ

Факультет аграрного менеджменту

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри
адміністративного менеджменту та ЗЕД

Віталій ЛУЦЬЯК

(назвний ступінь, вчене звання)

(підпис)

(П.П.)

«

2023 року

ЗАВДАННЯ

ДО ВИКОНАННЯ МАГІСТЕРСЬКОЇ КВАЛІФІКАЦІЙНОЇ РОБОТИ СТУДЕНТУ

Базюку Віталію Віталійовичу

(прізвище, ім'я, по батькові)

Спеціальність

073 «Менеджмент»

(код і назва)

Освітня програма

«Менеджмент зовнішньоекономічної діяльності»

(назва)

Орієнтація освітньої програми

освітньо-професійна

Тема магістерської кваліфікаційної роботи «Організація міжнародних транспортних перевезень»

затверджена наказом ректора НУБіП України від «12» січня 2023 р. №69 «С»

Термін подання завершеної роботи на кафедру

2023.11.10

(рік, місяць, число)

Вихідні дані до магістерської кваліфікаційної роботи: праці вітчизняних і зарубіжних вчених, які вивчають питання розробки та формування стратегії зовнішньоекономічної діяльності підприємства, оцінки ефективності ЗЕД а також законодавчі та нормативні акти України з питань ЗЕД, дані Державної служби статистики України, річні фінансові звіти підприємства, Internet, результати власних спостережень та досліджень тощо.

Перелік питань, що підлягають дослідженню:

1. Теоретичні основи перевезення вантажів у міжнародному сполученні
2. Оцінка організації та логістики міжнародних транспортних перевезень ТОВ «ЗАММЛЕР УКРАЇНА»
3. Удосконалення організації міжнародних транспортних перевезень ТОВ «ЗАММЛЕР' УКРАЇНА»

Дата видачі завдання «12» січня 2023 р.

Керівник магістерської кваліфікаційної роботи

Ольга КОСТИЮК

(підпис)

(прізвище та ініціали)

Завдання прийняв до виконання

Віталій БАЗЮК

(підпис)

(прізвище та ініціали студента)

РЕФЕРАТ

Магістерська кваліфікаційна робота містить: 91 сторінку, 6 рисунків, 20 таблиць, 50 літературних джерел.

Актуальність теми. Організація міжнародних вантажних перевезень – це складний процес, який вимагає дотримання митних правил, вибору оптимального транспортного засобу та маршруту, а також належної документаційної роботи. Дотримання цих основних аспектів сприяє ефективній та надійній міжнародній доставці товарів, допомагаючи мінімізувати ризики і витрат для учасників логістичних ланцюгів.

Мета магістерської роботи полягає в узагальненні теоретичних та обґрунтуванні практичних рекомендацій щодо організації міжнародних транспортних перевезень.

Досягнення поставленої мети передбачає необхідність вирішення наступних завдань:

1. Розглянути поняття та правове регулювання міжнародних перевезень.
2. Вивчити категорії міжнародних транспортних перевезень.
3. Ознайомитися з особливостями організації міжнародних вантажних перевезень.
4. Надати організаційно-економічну характеристику ТОВ «ЗАММЛЕР Україна».
5. Визначити основні тенденції розвитку ринку міжнародних транспортних перевезень.
6. Провести аналіз ефективності міжнародних транспортних перевезень товариства.
7. Обґрунтувати впровадження автоматизованих систем управління логістикою.
8. Дослідити інтеграцію систем відстеження вантажів та моніторингу.

Об'єктом дослідження є процес організації міжнародних транспортних перевезень ТОВ «ЗАММЛЕР Україна».

Предмет дослідження – теоретико-методичні підходи та практичні аспекти організації міжнародних транспортних перевезень підприємства.

В процесі роботи були застосовані такі *методи дослідження*:

– метод пошуку та збору інформації при вивченні теоретичних засад організації міжнародних транспортних перевезень;

– аналіз, який використовувався для оцінки основних тенденцій розвитку ринку міжнародних транспортних перевезень та аналізу ефективності міжнародних транспортних перевезень товариства;

– графічний метод, що передбачав створення візуальних діаграм, графіків та схем для відображення структури та динаміки міжнародних транспортних перевезень;

– табличний метод, що включав у себе аналіз та порівняння числових даних, представлених у вигляді таблиць;

– метод узагальнення використано для того, щоб зробити висновки по здійсненому дослідженню.

Практична цінність роботи полягає в розробці заходів щодо удосконалення організації міжнародних транспортних перевезень ТОВ «ЗАММЛЕР Україна».

Апробація результатів дослідження. Результати виконання магістерської кваліфікаційної роботи були оприлюднені на IV Міжнародній науково-практичній онлайн-конференції студентів, аспірантів і молодих вчених «Сучасний менеджмент: виклики та можливості». (м. Київ, НУБіП України, 25-26 жовтня 2023 р.).

Ключові слова: ОРГАНІЗАЦІЯ, МІЖНАРОДНІЯ ПЕРЕВЕЗЕННЯ, СТРАТЕГІЯ, ТРАНСПОРТ, ВАНТАЖ, РОЗВИТОК, ЛОГІСТИКА

НУБІП України

ЗМІСТ

ВСТУП	7
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ У МІЖНАРОДНОМУ СПОЛУЧЕННІ	10
1.1. Поняття та правове регулювання міжнародних перевезень.....	10
1.2. Категорії міжнародних транспортних перевезень.....	18
1.3. Особливості організації міжнародних вантажних перевезень.....	25
РОЗДІЛ 2. ОЦІНКА ОРГАНІЗАЦІЇ ТА ЛОГІСТИКИ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ТОВ «ЗАММЛЕР УКРАЇНА»	29
2.1. Організаційно-економічна характеристика ТОВ «ЗАММЛЕР Україна».....	29
2.2. Визначення основних тенденцій розвитку ринку міжнародних транспортних перевезень.....	42
2.3. Аналіз ефективності міжнародних транспортних перевезень товариства.....	53
РОЗДІЛ 3. УДОСКОНАЛЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ТОВ «ЗАММЛЕР УКРАЇНА»	62
3.1. Впровадження автоматизованих систем управління логістикою.....	62
3.2. Інтеграція систем відстеження вантажів та моніторингу.....	66
ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ	69
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	72
ДОДАТКИ	78

ВСТУП

НУВБІП України

В сучасному світі, де глобалізація стає все більшою реальністю, та об'єднує нашу планету в єдине глобальне співтовариство, питання організації міжнародних транспортних перевезень набувають особливого значення. Ця

НУВБІП України

тема не лише відображає складність і різноманітність вимог, що ставляться до сучасної логістики, але й стає ключовим чинником у розвитку економічних, соціальних та політичних зв'язків між країнами світу. Організація

НУВБІП України

міжнародних транспортних перевезень вимагає не лише точності та ефективності, але й глибокого розуміння складних взаємозв'язків, що

НУВБІП України

визначають спроби людства подолати географічні, культурні та економічні бар'єри для спільного блага всіх. У цьому контексті, розгляд та вивчення

НУВБІП України

організації міжнародних транспортних перевезень набуває важливого значення, що заслуговує на детальніші дослідження.

НУВБІП України

Мета магістерської роботи полягає в узагальненні теоретичних та обґрунтуванні практичних рекомендацій щодо організації міжнародних транспортних перевезень.

Досягнення поставленої мети передбачає необхідність вирішення

НУВБІП України

наступних завдань:

1. Розглянути поняття та правове регулювання міжнародних перевезень.

2. Вивчити категорії міжнародних транспортних перевезень.

3. Ознайомитися з особливостями організації міжнародних вантажних

НУВБІП України

перевезень.

4. Надати організаційно-економічну характеристику ТОВ «ЗАММЛЕР

НУВБІП України

Україна».

5. Визначити основні тенденції розвитку ринку міжнародних

НУВБІП України

транспортних перевезень.

НУВБІП України

6. Провести аналіз ефективності міжнародних транспортних перевезень

товариства.

7. Обґрунтувати впровадження автоматизованих систем управління логістикою.

8. Дослідити інтеграцію систем відстеження вантажів та моніторингу.

Об'єктом дослідження є процес організації міжнародних транспортних перевезень ТОВ «ЗАММЛЕР Україна».

Предмет дослідження – теоретико-методичні підходи та практичні аспекти організації міжнародних транспортних перевезень підприємства.

В процесі роботи були застосовані такі методи дослідження:

- метод пошуку та збору інформації при вивченні теоретичних засад організації міжнародних транспортних перевезень;
- аналіз, який використовувався для оцінки основних тенденцій розвитку ринку міжнародних транспортних перевезень та аналізу ефективності міжнародних транспортних перевезень товариства;

- графічний метод, що передбачав створення візуальних діаграм, графіків та схем для відображення структури та динаміки міжнародних транспортних перевезень;

- табличний метод, що включав у себе аналіз та порівняння числових даних, представлених у вигляді таблиць;

- метод узагальнення використано для того, щоб зробити висновки по здійсненому дослідженню.

Теоретико-методологічну основу дослідження формують праці вітчизняних та зарубіжних науковців, статті періодичних видань та монографії, що розкривають ті чи інші питання, що стосуються організації міжнародних транспортних перевезень.

Теоретичні аспекти управління портфелем цінним паперів фінансових установ досліджували такі вчені, як: І. Бабій [21], Н. Болквадзе [1], М. Босняк [2], Д. Воловик [21], О. Донченко [6], О. Мигаль [1], В. Охота [20], Г. Павлова [21], О. Столяревський [27] та інші. Проте це питання залишається актуальним і потребує доопрацювання та подальшого вивчення.

Практична цінність роботи полягає в розробці заходів щодо удосконалення організації міжнародних транспортних перевезень ТОВ «ЗАМІЛЕР Україна».

Апробація результатів дослідження. Результати виконання магістерської кваліфікаційної роботи були оприлюднені на IV Міжнародній науково-практичній онлайн-конференції студентів, аспірантів і молодих вчених «Сучасний менеджмент: виклики та можливості» (м. Київ, НУБІП України, 25-26 жовтня 2023 р.).

Структура роботи. Робота складається з вступу, 3 розділів, висновків, списку використаних джерел із 50 джерел і 7 додатків. Загальний обсяг роботи складає 91 сторінку. Робота містить 20 таблиць та 6 рисунків.

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ У МІЖНАРОДНОМУ СПОЛУЧЕННІ

1.1. Поняття та правове регулювання міжнародних перевезень

Транспорт забезпечує потреби населення та бізнесу по всьому світу. Завдяки ефективному функціонуванню транспортної системи формуються глобальні ланцюги поставок, а також забезпечується розвиток господарських відносин в країнах. Збільшення або ж зменшення обсягів транспортування вантажів свідчить про зростання чи спад економіки, як окремо взятої країни так і світу загалом [1].

Виділяють такі особливості надання транспортних послуг [32, с. 47]:

1. Транспортні послуги не виробляють новий товар, але вони є ключовим елементом логістики та глобального ланцюга постачання. Вони дозволяють переміщувати товари від виробника до споживача, що забезпечує подовження процесу виробництва та доступ товарів до різних ринків.

2. Створення транспортних послуг співпадає в часі з їх споживанням.

Транспортні послуги надаються майже в той самий час, коли вони споживаються. Це важливо для ефективності та задоволення потреб клієнтів

3. Роль транспорту в міжнародному товарному обігу: Транспорт відіграє важливу роль в міжнародному поділі праці та економічних відносинах між країнами. Окрім того він забезпечує зовнішню торгівлю та обмін товарами між країнами, а також допомагає країнам стати експортерами своєї продукції на світовому ринку.

4. Транспортні послуги сильно впливають на розвиток ринкової економіки. Вони реагують на попит та пропозицію, і їхні послуги залежать від розвитку ринку та кон'юнктури. Розвиток глобальної ринкової економіки впливає на транспортну галузь та робить її більш конкурентоздатною та інноваційною.

У зовнішній торгівлі міжнародне транспортування вантажів – це переміщення товару з однієї країни в іншу, що також є найважливішою логістичною діяльністю серед усіх видів діяльності, оскільки воно займає третину загальних витрат організації [34].

Нині обсяг міжнародних перевезень такий великий, а транспортні операції настільки складні, що існує необхідність у встановленні єдиних правил і норм у міжнародному транспортуванні. Актуальність зведення національних норм у єдину систему стандартів підкреслюється ще й тим, що у світі створено, по суті, єдину транспортну систему, яка охоплює, принаймні, території розвинутих країн Європи, Північної Америки і багатьох інших регіонів [20].

Процес доставки товару в міжнародній торгівлі може бути складним і включати кілька етапів (табл. 1.1).

Таблиця 1.1

Основні етапи процесу доставки товару в міжнародній торгівлі

№ за/п	Етап	Характеристика
1	Перевезення внутрішнього транспорту в країні-експортері	Цей етап включає перевезення товару з місця його виробництва або початкового зберігання до прикордонного пункту або морського порту в країні-експортері. Це може включати використання автомобілів, залізниць, річкових перевезень або інших видів внутрішнього транспорту
2	Перевезення через кордон або відправлення з порту	Після того, як товар дійшов до прикордонного пункту або морського порту країни-експортера, він може бути переданий на імпортерній стороні. Цей етап включає транспортування через кордон або відправлення товару з морського порту
3	Перевезення до пункту споживання в країні-імпортері	Після прибуття товару в країну-імпортера, він подальше транспортується до пункту споживання в межах країни-імпортера. Це може включати в себе внутрішній транспорт, такий як автоперевезення або залізничний транспорт
4	Транзитні перевезення через треті країни	Якщо країна-експортер і країна-імпортер не мають спільного кордону, то товар може проходити через треті країни, щоб дістатися від однієї країни до іншої. Це може включати в себе транзитні перевезення через країни, які перебувають на шляху між країною-експортером і країною-імпортером

Джерело: [6]

Варто також зазначити, що міжнародні транспортні послуги включають не тільки безпосередньо діяльність перевезення, але і цілий ряд супутніх операцій (доставка вантажу до найближчого вантажного терміналу - порту, залізничного вузла тощо; погрузка, перевантаження, вивантаження перевезених товарів або багажу; тимчасове зберігання в проміжних пунктах, переоформлення документів, а іноді і страхування).

У міжнародному транспортному процесі беруть участь фірма-власник вантажу та фірми-перевізники, які укладають між собою договір перевезення.

Крім вантажовласників у транспортних операціях беруть участь фірми-стивідори (оператори вантажних терміналів), з якими укладається договір обслуговування, і фірми-експедитори (у деяких країнах експедитори називаються фрактовими агентами, комісіонерами, брокерами тощо).

Сучасна транспортна мережа та структура транспортних перевезень склалися в процесі світового економічного розвитку і міжнародного поділу праці, вони, в свою чергу, дуже сильно впливають на зазначені процеси.

Загальна тенденція полягає в тому, що міжнародні перевезення вантажів ростуть повільніше, ніж міжнародна торгівля, оскільки обсяги перевозяться сировини, особливо нафти, ростуть незначно або не ростуть зовсім, а матеріаломістке виробництво переміщається до джерел сировини.

Міжнародна транспортна інфраструктура, включаючи транспортні термінали, найчастіше за все створюється за рахунок держави і ним контролюється. Наявність приватних залізниць і автомобільних доріг не суперечить загальному правилу. Однак транспортні засоби, як правило, перебувають у приватній власності, а на ринку транспортних послуг оперують майже виключно приватні компанії. До цього слід додати, що міжнародні перевезення та міжнародні транспортні шляхи не відокремлені від внутрішніх і одні й ті ж транспортні фірми можуть займатися і внутрішніми і міжнародними перевезеннями.

В рамках даного дослідження варто також зауважити, що відносини, які виникають із перевезення вантажу, носять винятково приватно-правовий

характер. За своєю правовою суттю перевезення являє собою різновид послуг, оскільки його результат не має матеріального вираження і споживається у процесі надання. Оскільки перевезення вантажу автомобільним видом транспорту передбачає переміщення вантажу разом з транспортним засобом, варто зауважити, що у разі переміщення вантажів автомобільним транспортом варто застосовувати саме термін «перевезення», а не «транспортування». Останній є ширшим за змістом з огляду на спосіб переміщення. Таким чином, відносини, що виникають із перевезення вантажу, є за своєю правовою природою приватно-правовими і відносяться до сфери послуг

На думку одних науковців, поняття «міжнародне перевезення» набуває статусу міжнародного у тому разі, коли місце відправлення і місце призначення розташовані у двох різних державах або в одній державі, якщо згідно із договором перевезення чи передбачений рейсом проміжний пункт заходу знаходиться в іншій державі [14, с. 127]. Тобто, згідно із наведеною думкою перетин митного кордону є обов'язковою ознакою міжнародних перевезень.

Натомість, інші науковці вважають, що для визнання перевезення міжнародним не обов'язково, щоб вантаж або пасажир фактично перетинали територіальні або митні кордони держави, а достатньо тільки самого факту укладення договору міжнародного перевезення [27, с. 71]. Наприклад, якщо переміщення вантажу здійснюється відповідно до умов міжнародної транспортної конвенції, проте цей вантаж було втрачено до початку перевезення ще на території держави відправлення, таке перевезення не втрачає характеру міжнародного, хоча фактично перетину державного кордону не відбулося. Міжнародний зміст таких правовідносин у цьому разі доводиться наявністю відповідних нормативних документів [27, с. 72] та згідно з нормами конвенції, що застосовується.

Так, на думку М. Бєсняка, доставка вантажів на територію іноземної держави може мати місце у двох різних за своїми юридичними умовами ситуаціях:

– відсутність договору про міжнародне сполучення. У випадку, коли між двома державами, між якими здійснюється доставка вантажів, відсутній договір про міжнародне сполучення, можуть застосовуватися загальні принципи міжнародного права. В цьому випадку правовий режим може бути визначений зокрема Віденською конвенцією про договори міжнародних товарів на продаж та іншими міжнародними актами. При цьому важливо враховувати національні законодавчі акти кожної держави, через територію якої проходять перевезення;

– наявність двостороннього або багатостороннього договору. Якщо між державами, між якими здійснюється доставка вантажів, існують двосторонні або багатосторонні договори щодо перевезення вантажів, то правовий режим може бути визначений цими договорами. Такі договори можуть встановлювати специфічні права і обов'язки сторін, а також процедури і умови для перевезення вантажів через кордон [2, с. 327].

Варто зазначити, що міжнародні договори є чи не найважливішими правовими актами, на які спирається здійснення перевезення, оскільки вміщують у собі загальні матеріально-правові норми відповідних держав. Так, міжнародні договори встановлюють вимоги до перевізних документів та відповідності їх загальноприйнятим міжнародним зразкам, до прав водія та реєстраційних документів на автомобіль, вимоги щодо автомобільного перевізника як суб'єкта договору міжнародного перевезення вантажу.

Вважається, що перевезення не є міжнародними, якщо вони не регламентовані належними міжнародними угодами. Якщо міжнародні угоди відсутні, процес переміщення здійснюють окремими етапами в укладанні двох відповідних договорів перевезення:

– до прикордонної станції – за внутрішніми правилами держави відправлення;

– після перетину кордону – за правилами внутрішнього законодавства іноземної держави, кордон якої перетинається під час перевезення.

Міжнародними, наприклад, є транзитні перевезення вантажів, які передбачають перетин кордону однієї або декількох держав у процесі переміщення вантажу від пункту відправлення до одержання вантажу. Окрім того, виділяють наскрізне міжнародне перевезення вантажів автомобільним транспортом, що характеризується перетином території третьої держави, однак пункти відправлення вантажів та пункт призначення знаходяться на території однієї і тієї ж держави.

Коротко розглянемо особливості правового регулювання доставки вантажів різними видами транспорту.

1. Автомобільний транспорт. Основними нормативно-правовими актами, які визначають порядок здійснення доставки вантажів автомобільним транспортом, є Закон України «Про автомобільний транспорт» в редакції від 23.02.2006, Статут автомобільного транспорту Української РСР від , а також Правила перевезення вантажів автомобільним транспортом, затверджені наказом Міністерства транспорту України №363 від 14.10.97 р. [14].

Основними документами на перевезення вантажів є: товарно-транспортна накладна та дорожній лист.

Міжнародні перевезення автотранспортом регулюється Женевською конвенцією 1956 року . Свої особливості є у нестандартних вантажів – для їх перевезення потрібні окремі дозволи. Основний регламентуючий документ для таких перевезень – це договір міжнародного перевезення, його умови не повинні суперечити існуючим транспортним статутам.

2. Залізничний транспорт. Доставка вантажів регламентується Статутом залізниць України, а також наказом Міністерства транспорту України «Про затвердження окремих розділів Правил перевезення вантажів» від 21.11.2000 №644 [27].

3. Авіаційний транспорт. Правова регламентація повітряних перевезень вантажів здійснюється Повітряним кодексом України від 19.05.2001 р., Правилами повітряних перевезень вантажів, затвердженими наказом Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від

14.03.2006 р. № 186, а також Інструкцією з організації перевезень вантажів повітряним транспортом, затвердженою наказом Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 02.11.2005 р. № 822 [27].

Укладення договору перевезення вантажу повітряним транспортом підтверджується складанням перевізного документа – авіавантажної накладної, форма якої наведена у додатках до Правил. Порядок оформлення інших документів, вимоги до їх змісту та реквізитів встановлені Інструкцією.

Додатково регламентується порядок укладання та виконання договору чартеру (фрахтування повітряного судна), за яким одна сторона (фрахтівник) зобов'язується надати іншій стороні (фрахтувальнику) за плату всю місткість одного чи кількох повітряних суден на один або кілька рейсів для повітряного перевезення пасажирів, багажу, вантажу і пошти або для іншої мети, якщо це не суперечить чинному законодавству України.

Міжнародні авіаперевезення регулюються правилами Варшавського договору 1929 року [27].

4. Водний транспорт. Правове регулювання відносин щодо перевезення вантажів водним транспортом забезпечується Кодексом торговельного мореплавства України від 23.05.95 р., Правилами оформлення вантажних перевізних документів на перевезення морським транспортом, затвердженими наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 13.12.2004 р. № 1098, Статутом внутрішнього водного транспорту СРСР від 15.10.55 р. та іншими нормативно-правовими актами [27].

Міжнародні перевезення морським транспортом засновані на величезній кількості правових джерел. В цілому можна виділити три основні міжнародні документи: Гаазькі правила 1924 року, Правила Вісбі від 1968 року, Гамбурзькі правила ООН 1978 року [27].

Договір морського перевезення вантажу укладається у письмовій формі та підтверджується складанням рейсового чартеру (у випадку, коли договір передбачає умову надання для перевезення всього судна, його частини або

окремих суднових приміщень) коносаменту (коли договір не передбачає вищезазначених умов) та інших письмових доказів.

Договір перевезення вантажу річковим (внутрішнім водним) транспортом засвідчується накладною.

5. Трубопровідний транспорт. Джерелами правового регулювання доставки вантажів трубопровідним транспортом є Цивільний кодекс України (ст. 714 «Договір постачання енергетичними та іншими ресурсами через приєднану мережу»), закони України «Про трубопровідний транспорт», «Про нафту і газ» та інші нормативні акти [27].

В рамках даного дослідження варто також зазначити, що особливістю міжнародних перевезень є те, що при відправленні вантажу, як правило, керуються законодавством країни відправлення, а при його видачі в кінцевому пункті – законом країни призначення. Правове регулювання відносин, які виникають із здійснення міжнародних перевезень, має певну специфіку.

Види правового регулювання доцільно виділяти за такими ознаками: кількість сторін договору, предмет договору, напрям операції.

Правове регулювання міжнародних перевезень може бути [27]:

– багатостороннім. Багатосторонні міжнародні договори є найбільш поширеним способом регулювання міжнародних перевезень. Вони створюються і підписуються багатьма країнами і містять загальні правила та стандарти, які встановлюються для певного виду транспорту або міжнародних перевезень загалом. Прикладами таких багатосторонніх договорів є Конвенція

про міжнародні перевезення небезпечних вантажів по залізниці (RID), Міжнародна конвенція з питань дорожнього транспорту (CMR) та інші;

– двостороннім. Двосторонні договори встановлюють правила і умови міжнародних перевезень між двома конкретними країнами. Ці договори можуть визначати специфічні вимоги та умови для перевезень між цими

країнами і можуть бути угоджені окремо для кожного виду транспорту. Двосторонні договори можуть доповнювати багатосторонні договори або регулювати питання, які не були охоплені багатосторонніми угодами;

– одностороннім. Одностороннє правове регулювання міжнародних перевезень базується на національному законодавстві кожної окремої країни. Це означає, що кожна країна встановлює власні правила та норми для міжнародних перевезень на своїй території. Однак це може викликати різноманітність вимог і умов між різними країнами, що може бути складним для бізнесу, що займається міжнародними перевезеннями.

Таким чином, міжнародні перевезення вантажів – це складний процес, який включає в себе рух товарів через митні кордони та транспортні мережі різних країн. Правове регулювання цього процесу може бути багатостороннім, двостороннім або національним, залежно від угод між країнами та загальних стандартів. Закони та міжнародні договори встановлюють правила щодо документації, відповідальності, страхування та інших аспектів міжнародних перевезень. Це правове регулювання важливо для забезпечення безперешкодного руху товарів через кордони та забезпечення прав та обов'язків усіх сторін, які беруть участь в міжнародних перевезеннях.

1.2. Категорії міжнародних транспортних перевезень

Міжнародні транспортні перевезення охоплюють різноманітні категорії, які визначаються залежно від виду товару, засобів перевезення та інших факторів. Ці категорії грають важливу роль у забезпеченні ефективного та безпечного переміщення товарів та пасажирів через міжнародні кордони.

Спектр транспортних послуг є широким і класифікується залежно від різних факторів і характеристик (табл. 1.2).

Таблиця 1.2

Класифікація транспортних послуг

№ за/п	Ознака класифікації	Види послуг
1	Вид транспорту	Транспортні послуги можуть бути розділені залежно від виду транспорту, яким здійснюються перевезення, такі як морські, річкові, залізничні, автомобільні, авіаційні, космічні та трубопровідні
2	Предмет транспортної операції	Послуги можуть бути класифіковані на основі предмету перевезення, як вантажні, пасажирські або перевезення багажу
3	Транспортна характеристика товару	Характеристика товару може впливати на вид транспорту, який використовується для перевезення, такі як сухий вантаж, насипний вантаж, штучний вантаж або наливний вантаж
4	Періодичність перевезення	Перевезення можуть бути регулярними або нерегулярними, в залежності від того, чи вони відбуваються на постійній основі або за певним графіком
5	Порядок перетину кордону	Перевезення можуть бути з перевантаженням або без нього, в залежності від того, чи потрібно переміщувати товари з одного виду транспорту на інший для подальшого перевезення
6	Вид транспортно-технологічної системи	Транспортні послуги можуть бути здійснені за допомогою різних транспортних систем, таких як контейнерні, поромні, ліхтерні системи та інші
7	Вид сполучення	Послуги також можуть відрізнятися залежно від способу сполучення, такого як пряме або непряме
8	Географічні райони перевезення	Послуги можуть бути розрізнені за географічними районами, які вони охоплюють, такі як міждержавні або міжконтинентальні перевезення

Джерело: [32]

Однією з найпопулярніших класифікацій міжнародних перевезень є класифікація за видом транспорту (рис.1.1).

Повітряний транспорт надає численні переваги для міжнародної торгівлі залежно від вимог. До переваг використання повітряного транспорту можна віднести:

1. Швидка доставка на великі відстані. Повітряний транспорт надає можливість доставки товарів на великі відстані швидко. Це особливо важливо для транспортування товарів, які вимагають негайної доставки або мають короткі терміни придатності.

2. Високий рівень безпеки для чутливих предметів. Повітряний транспорт зазвичай має високий рівень безпеки. Це робить його ідеальним для перевезення чутливих товарів, таких як медичні препарати, електроніка, ювелірні вироби тощо, оскільки ризик пошкодження або крадіжки знижується до мінімуму.

3. Широке коло товарів. Повітряний транспорт може бути використаний для перевезення широкого спектру товарів, від легких пасажирських вантажів до великих вантажів, що вимагають спеціального упакування, а також навіть великих вантажів, включаючи машини і обладнання.



Рис. 1.1 Види транспортування вантажів

Джерело: [10]

Однак існують і певні ризики:

1. Витрати. Повітряний транспорт зазвичай є дорожчим, особливо в порівнянні з іншими видами транспорту, такими як морський або залізничний.

Це може бути нецільним для деяких видів товарів, особливо великих та важких, які можуть бути доставлені дешевше іншими способами.

2. Затримки та анулювання рейсів. Повітряні рейси можуть піддаватися затримкам або анулюванням через погодні умови, технічні проблеми та інші фактори. Це може вплинути на своєчасність доставки товарів.

3. Податкове обкладання. В різних країнах та аеропортах може бути різне податкове обкладання на повітряний транспорт та імпорту/експорту товарів, що може збільшити витрати.

4. Доплати за паливо та валюту. Вартість перевезення включає в себе додаткові витрати на паливо та можливі зміни валютного курсу, що можуть вплинути на витрати на перевезення.

5. Доставка від аеропорту до кінцевого пункту. Після прибуття вантажу в аеропорт може бути потрібна додаткова доставка до кінцевого пункту, що також збільшує витрати та час доставки.

Якщо підприємству потрібно транспортувати великі обсяги, але немає необхідності швидкої доставки, товар можна транспортувати морським шляхом. За допомогою морського транспорту транспортується більша частина вантажів світу. Найчастіше транспортують наливні вантажі, такі як нафтопродукти, скраплений газ та продукція хімічної промисловості. Також найчастіше суднами перевозять контейнери.

Судна-контейнеровози витіснили з ринку універсальні судна через те, що у стандартний 20- або 40-футовий контейнер може бути поміщений будь-який вантаж від голок до автомобілів. Притому час обробки таких суден знизено у десятки разів, завдяки уніфікації транспортної системи всього світу щодо контейнерних перевезень.

Переваги морського транспорту включають:

1. Транспортування великих обсягів за низькими витратами. Морський транспорт є ефективним способом для перевезення великих обсягів товарів на великі відстані. Великі контейнерні судна можуть перевозити значну кількість вантажу, що дає змогу знизити витрати на перевезення одиниці товару.

2. Використання вантажних контейнерів. Вантажні контейнери легко переміщуються з морського транспорту на інші види транспорту, такі як автомобільний або залізничний. Це забезпечує безперервний ланцюг доставки, що полегшує транспортування товарів від порту до кінцевого пункту призначення.

Однак існують також ризики для морського транспорту:

1. Повільність доставки. Морський транспорт, як правило, дуже ефективний для довгих відстаней, але він може бути повільнішим у порівнянні з іншими видами транспорту, такими як повітряний чи автомобільний, особливо на коротких відстанях.

2. Негнучкість маршрутів і розкладу: Розклади морських рейсів можуть бути менш гнучкими порівняно з іншими видами транспорту, і це може вплинути на своєчасність доставки.

3. Відслідковування прогресу. Відслідковування вантажу під час перевезення морським транспортом може бути важким, і це може становити проблему для забезпечення відомостей про стан та місцезнаходження вантажу.

4. Портові збори та податки: Порти можуть вимагати плати за обслуговування та різні податки на імпорт та експорт товарів, що може збільшити витрати на перевезення.

5. Доставка від порту до кінцевого пункту. Після прибуття вантажу в порт може бути необхідний додатковий транспорт для доставки товарів до кінцевого пункту призначення, що також збільшує витрати та час доставки.

Міжнародні перевезення автомобільним транспортом є одним з найефективніших та рентабельних видів перевезень вантажів та пасажирів у близьких сполученнях та в порівнянні з іншими видами транспорту.

До переваг автомобільного транспорту:

1. Низька вартість. Автомобільний транспорт може бути відносно дешевим порівняно з іншими видами транспорту, особливо на коротких та середніх відстанях. Він може бути конкурентоспроможним з точки зору вартості, особливо для локальних перевезень.

2. Великі дорожні мережі. Багато країн розвинули великі дорожні мережі, що забезпечують широкий доступ до різних регіонів. Це робить автомобільний транспорт доступним та ефективним для багатьох місцевих і міжнародних перевезень.

3. Можливість запланувати транспортування та відстеження місцезнаходження товарів. Автомобільний транспорт надає більше гнучкості у плануванні та відстеженні місцезнаходження товарів. Технології GPS і системи моніторингу дозволяють контролювати переміщення вантажу в реальному часі.

4. Безпечна та приватна доставка. Автомобільний транспорт може забезпечувати високий рівень безпеки для вантажів та надавати більшу приватність, особливо для товарів, які вимагають особливої уваги до конфіденційності.

До ризиків перевезення товарів за допомогою автомобільного транспорту можна віднести:

1. Час на подолання великих відстаней. Перевезення великих відстаней на суші може займати більше часу, особливо у порівнянні з повітряним транспортом. Це може вплинути на своєчасність доставки.

2. Затримки та поломки. Автомобільний транспорт піддається ризику затримок та можливих поломок на дорозі, які можуть вплинути на доставку товарів.

3. Пошкодження товарів. Є ризик пошкодження товарів під час перевезення, особливо на великих відстанях або під час поганих дорожніх умов.

4. Високі збори в деяких країнах. У деяких країнах можуть бути високі збори та мита, що обкладаються на автомобільний транспорт, що може збільшити витрати на перевезення.

5. Різні правила дорожнього руху. Різні країни можуть мати різні правила дорожнього руху та вимоги до транспортних засобів, що може створювати додаткові виклики та витрати для перевізників.

Для транспортування вантажів за допомогою автомобільного транспорту використовують як власний, так і транспорт загального користування. При укладанні транспортного договору клієнт повинен

переконатися, що перевізник має ліцензію на здійснення тих або інших робіт, пов'язаних з перевезення вантажів.

Залізничний транспорт є економічно ефективним та вигідним способом переміщення товарів. Він має такі переваги:

1. Широка залізнична мережа. Залізнична мережа охоплює велику частину Європи та багатьох інших регіонів світу. Це робить залізничний транспорт доступним для перевезення вантажів до багатьох місць.

2. Екологічна ефективність. Залізничний транспорт вважається більш екологічно чистим способом перевезення в порівнянні з іншими транспортними системами, такими як автомобільний або авіаційний транспорт. Електричні локомотиви та використання масового транспорту можуть сприяти зменшенню викидів в атмосферу.

До ризиків залізничного транспорту відносять:

1. Вищі витрати. В деяких випадках залізничний транспорт може бути дорожчим, особливо на коротких відстанях або при перевезенні невеликих обсягів вантажу. Витрати можуть бути вищими через різні фактори, включаючи обслуговування інфраструктури.

2. Складність доставки в віддалені регіони. Залізничний транспорт може бути менш доступним для віддалених або важкодоступних регіонів, де відсутні залізничні маршрути. Це може призвести до необхідності використання додаткового транспорту для доставки товарів до та з залізничних пунктів.

3. Необхідність додаткового транспорту. Після перевезення залізничним транспортом до залізничного пункту призначення може знадобитися додатковий транспорт для доставки товарів до кінцевого пункту призначення. Це може збільшити витрати та час доставки.

Таким чином, у міжнародних транспортних перевезеннях існує ряд важливих категорій, які дають змогу класифікувати та організувати процес перевезення на міжнародному рівні. Ці категорії включають в себе види транспорту, предмети перевезення, характеристику товарів, періодичність

перевезень, порядок перетину кордону, типи транспортно-технологічних систем, види сполучення та географічні райони перевезень.

Класифікація допомагає вибирати оптимальний спосіб та маршрут для конкретних вантажів та пасажирів, забезпечуючи ефективність та безпеку у міжнародних перевезеннях.

1.3. Особливості організації міжнародних вантажних перевезень

Організація міжнародних вантажних перевезень має свої особливості, які визначаються глобальним характером цього процесу і необхідністю дотримання міжнародних стандартів та вимог. Основні особливості включають:

1. Подолання митних бар'єрів. Міжнародні перевезення є складним процесом, який вимагає ретельної координації з митними органами, належного оформлення необхідних документів і строгого дотримання митних правил як у країні відправлення, так і у країні призначення. Робота з митними процедурами є вирішальною для успішного і безперешкодного проведення міжнародних транспортних операцій, адже вона забезпечує вчасну та безперебійну доставку товарів та збереження добре функціонуючих логістичних ланцюгів..

2. Вибір транспортного засобу. Для успішних міжнародних перевезень дуже важливо аналізувати і вибирати найбільш підходящий вид транспорту для конкретного вантажу, враховуючи різні фактори, такі як вага, об'єм, терміни доставки і витрати.

3. Маршрутизація і логістика. Оптимальний вибір маршруту та управління логістикою допомагають зменшити витрати і скоротити час доставки. Знаходження найкоротшого і найефективнішого маршруту для перевезення товарів є важливим кроком у забезпеченні ефективної логістичної системи. Враховуючи різні фактори, такі як відстань, доступність транспортних мереж, терміни доставки та вимоги замовника, можна підбрати

оптимальний маршрут для міжнародних перевезень. Окрім того, ефективно управління логістикою допоможе зменшити затрати, покращити якість обслуговування і забезпечити гладкі та ефективні операції доставки..

4. Документаційна робота. Наявність правильних та повних документів є ключовим фактором успішної міжнародної доставки. Ці документи включають інвойси, митні декларації, листи перевізника та інші важливі документи, які регулюють перевезення та митні процедури. Вони не лише дозволяють здійснювати легальний та контрольований перехід товарів через кордони, але й допомагають уникнути затримок, спрощують митні процедури і забезпечують документацію для страхових виплат у випадку нещасних випадків чи втрати вантажу. Дотримання правил та належне оформлення документів сприяє безпроблемній та ефективній міжнародній доставці..

5. Страхування вантажу. Врахування ризиків та укладення страхового полісу є важливими аспектами у забезпеченні захисту від фінансових втрат у разі пошкодження чи втрати вантажу під час перевезення. Міжнародні перевезення можуть призвести до різних ризиків, таких як аварії, крадіжки, природні катастрофи або інші непередбачені події, які можуть завдати шкоди вантажу.

Страховий поліс дає змогу захистити власнику вантажу себе фінансово в таких ситуаціях. Страховий поліс може покривати вартість вантажу, витрати на перевезення та інші пов'язані з цим витрати.

6. Вимоги до вантажу. Деякі країни мають особливі вимоги та обмеження щодо видів вантажу, які можуть бути ввезені на їх територію. Ці обмеження можуть стосуватися різних категорій товарів, таких як харчові продукти, небезпечні матеріали, фармацевтичні засоби, тварини, рослини та інші товари. Вимоги можуть включати стандарти безпеки, санітарії, фітосанітарії, митні правила та інші аспекти.

Тому перед відправленням вантажу в іншу країну важливо докладно ознайомитися з митними та регуляторними вимогами цієї країни. Іноді це включає необхідність отримання дозволів, сертифікатів чи інших документів

для імпорту конкретних видів товарів. Недотримання цих вимог може призвести до затримок, штрафів та інших проблем при ввезенні товарів. Тому важливо бути добре інформованим і дотримуватися всіх вимог при вивозі та імпорті товарів в інші країни.

7. Культурні та мовні відмінності: Комунікація з партнерами та клієнтами з різних країн може вимагати розуміння культурних та мовних особливостей.

Зазначені аспекти вимагають від організаторів міжнародних вантажних перевезень високого рівня професійності, систематичності і дотримання вимог, що регулюються міжнародними конвенціями і законодавством.

Отже, організація міжнародних вантажних перевезень є складним процесом, який вимагає ретельної підготовки та дотримання ряду основних особливостей. Перш за все, це включає в себе подолання митних бар'єрів, що вимагає координації з митними органами та дотримання митних правил. Вибір відповідного транспортного засобу та оптимального маршруту, а також належна документаційна робота, включаючи страхування вантажу, є вирішальними для успішного і безперешкодного проведення міжнародних транспортних операцій. Окрім того, важливо враховувати вимоги до вантажу та культурні особливості спілкування з партнерами з різних країн. Дотримання цих особливостей сприяє ефективній та надійній міжнародній доставці товарів і забезпечує мінімізацію ризиків і витрат для учасників логістичних ланцюгів.

Висновки до Розділу 1

НУБІП України

Таким чином, вивчивши теоретичні основи перевезення вантажів у міжнародному сполучення, можемо зробити наступні висновки:

1. Міжнародні перевезення вантажів – це складний процес, який включає в себе рух товарів через митні кордони та транспортні мережі різних країн. Правове регулювання цього процесу може бути багатостороннім, двостороннім або національним, залежно від угод між країнами та загальних стандартів. Закони та міжнародні договори встановлюють правила щодо

документації, відповідальності, страхування та інших аспектів міжнародних перевезень. Це правове регулювання важливо для забезпечення безперешкодного руху товарів через кордони та забезпечення прав та обов'язків усіх сторін, які беруть участь в міжнародних перевезеннях.

2. У міжнародних транспортних перевезеннях існує ряд важливих категорій, які дають змогу класифікувати та організувати процес перевезення на міжнародному рівні. Ці категорії включають в себе види транспорту, предмети перевезення, характеристику товарів, періодичність перевезень, порядок перетину кордону, типи транспортно-технологічних систем, види сполучення та географічні райони перевезень. Класифікація допомагає вибрати оптимальний спосіб та маршрут для конкретних вантажів та пасажирів, забезпечуючи ефективність та безпеку у міжнародних перевезеннях.

3. Організація міжнародних вантажних перевезень – це складний процес, який вимагає дотримання митних правил, вибору оптимального транспортного засобу та маршруту, а також належної документальної роботи. Дотримання цих основних аспектів сприяє ефективній та надійній міжнародній доставці товарів, допомагаючи мінімізувати ризики і витрат для учасників логістичних ланцюгів.

НУБІП України

РОЗДІЛ 2. ОЦІНКА ОРГАНІЗАЦІЇ ТА ЛОГІСТИКИ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ТОВ «ЗАММЛЕР УКРАЇНА»

2.1. Організаційно-економічна характеристика ТОВ «ЗАММЛЕР Україна»

ТОВ «ЗАММЛЕР Україна» є першим українським 3PL оператором, що сьогодні входить до п'ятірки найкращих компаній в своїй галузі в Україні [19].

Місія компанії групи «ЗАММЛЕР» полягає в розвитку логістичної галузі в Україні та сприянні розвитку міжнародних торговельних відносин. Для досягнення цієї мети компанії групи прагнуть забезпечувати максимально зручний сервіс, що відповідає європейським стандартам логістики [19].

За час своєї діяльності компанії групи «ЗАММЛЕР» розробили та впровадили логістичні рішення для різних галузей. Завдяки своєму багаторічному досвіду та глибокому розумінню особливостей транспортування та зберігання товарів, «ЗАММЛЕР» може надавати ефективні та надійні рішення для різних категорій товарів (Додаток А).

Компанії групи ЗАММЛЕР пропонують повний спектр логістичних послуг, включаючи [19]:

1. Міжнародні та внутрішні перевезення різними видами транспорту, такими як автомобільний, залізничний, морський та повітряний транспорт.
2. Зберігання вантажів на сучасних складських комплексах з різноманітними технологіями зберігання.
3. Митне оформлення товарів, включаючи процес декларування, контроль митних платежів та інші митні процедури.
4. Проведення експортно-імпортних операцій, таких як узгодження умов поставки, виготовлення та контроль документів, оплата та страхування вантажів.

Клієнти групи «ЗАММЛЕР» можуть очікувати індивідуального підходу до кожного випадку, де враховуються особливості товару, терміни доставки,

маршрути та інші важливі фактори. Це дає змогу забезпечити оптимальні та належні логістичні рішення, які відповідають конкретним потребам та вимогам кожного клієнта. Такий індивідуальний підхід сприяє ефективності та задоволенню усіх сторін у процесі логістичного обслуговування.

На сьогоднішній день до групи «ЗАММЛЕР» входять 4 компанії (Додаток Б). Окрім цього, в складі групи також є ще три компанії за кордоном, які розширюють глобальну присутність групи:

1. ЗАММЛЕР Трейдінг, заснована в 2013 році.
2. ЗАММЛЕР (Польща), заснована в 2014 році.
3. АММЛЕР (Казахстан), заснована в 2020 році.

Співпраця групи «ЗАММЛЕР» з понад 200 агентами по всьому світу підтверджує їх глобальний підхід до надання логістичних послуг. Ця широка мережа агентів (рис.2.1) дає змогу компанії надавати свої послуги в більшості країн світу і забезпечує клієнтам доступ до глобальної логістичної інфраструктури. Така міжнародна присутність дає змогу компанії ефективно обслуговувати клієнтів на різних ринках та забезпечувати надійну та компетентну логістичну підтримку в усьому світі.



Рис. 2.1. Мережа групи ЗАММЛЕР з урахуванням агентів

Джерело: складене на основі даних [19].

Стратегія компаній групи «ЗАММЛЕР» полягає в постійному розширенні географії своїх представництв. Ця стратегія базується на

клієнтоорієнтованому підході та високих стандартах ведення бізнесу, що дає змогу цим компаніям займати провідні позиції на ринку логістики та міжнародної торгівлі.

Розширення географії представництв дає змогу компаніям групи «ЗАММЛЕР» співпрацювати з клієнтами з різних країн та регіонів, забезпечуючи їм високий рівень обслуговування та відповідь на їхні потреби. Крім того, цей підхід допомагає компаніям розширювати свій бізнес та зменшувати ризики в умовах економічної невпевненості.

Компанії групи «ЗАММЛЕР» також дотримуються клієнтоорієнтованого підходу у взаємодії зі своїми партнерами, що дає змогу створювати взаємовигідні партнерські відносини та задовольняти потреби своїх клієнтів. Інтереси клієнтів та партнерів завжди є на першому місці, і компанії завжди прагнуть знаходити оптимальні рішення для їх потреб.

Організаційна структура групи «ЗАММЛЕР» є дивізіональною (Додаток В) і розділена на географічні регіони. Всі компанії групи мають спільні функції, такі як управління персоналом, IT-департамент, фінансовий та юридичний департаменти. Це спільне управління допомагає координувати діяльність всіх компаній групи та забезпечує зручний і ефективний обмін інформацією та ресурсами між ними. Кінцеве рішення щодо розвитку групи або реконструкції філій зазвичай приймається президентом групи ЗАММЛЕР.

На сьогоднішній день група компаній «ЗАММЛЕР» продемонструвала стабільний розвиток і зростання з імпresіоніруючими показниками, такими як 19 офісів по всьому світу, 758 співробітників, 5 сучасних складських комплексів в Україні та 143 вантажівки в Польщі. Наявність власного автопарку різної вантажопідйомності дає змогу групі виконувати замовлення будь-якого обсягу в залежності від потреб клієнтів.

Здійснюючи міжнародні перевезення, менеджери «ЗАММЛЕР» дотримуються всіх вимог та правил перевезень на території інших країн, гарантуючи нітку та вчасну доставку вантажів.

Відмітимо, що товари групи розміщуються в сучасних складських

приміщеннях класів «А», «В+» та «В», які оснащені спеціалізованою технікою, що гарантує високу якість зберігання та обслуговування товарів (Додаток Г).

Для того, аби отримати глибше розуміння фінансового стану компанії та її результатів, проведемо оцінку фінансового стану компанії, користуючись її фінансовою звітністю, яка наведена в Додатках Д, Ж, З. Наш аналіз буде складатися з чотирьох основних етапів:

1. Вивчимо активи підприємства, щоб зрозуміти, як вони розподілені та як вони використовуються для генерації прибутку.

2. Проаналізуємо пасиви, тобто джерела фінансування та зобов'язання компанії, щоб з'ясувати, як вона фінансує свою діяльність та які зобов'язання має перед сторонами.

3. Наступний крок – вивчення витрат, пов'язаних з господарською діяльністю компанії. Розглянемо, на що витрачаються кошти підприємства та як це впливає на його фінансові показники.

4. Завершимо аналіз, оцінивши фінансові результати компанії, включаючи прибуток, збитки та інші ключові показники, що відображають її фінансовий успіх.

Аналіз балансу ТОВ «ЗАММІЕР Україна» представлений в табл.2.1.

Залишкова вартість основних засобів становить на кінець 2022 року 7998 тис. грн., що на 2397 тис. грн. менше показника на кінець 2021 року

(темپ приросту за цей період становив -23,06%), та на 1416 тис. грн. менше

значення показника на кінець 2020 року (темп приросту за 2 роки становить -

15,04%). На кінець 2022 року частка основних засобів в майні підприємства

становить 16,23% ($7998 / 49287 * 100$). Частка основних засобів за 2 останні

роки зменшилась на 11,56%.

Таблиця 2.1

Аналіз активу балансу ТОВ «ЗАММЛЕР Україна» за 2020-2022 роки

Активи	На кінець року, тис. грн.			Абсолютне відхилення, ±		Темп приросту, %	
	2020	2021	2022	2022/ 2021	2022/ 2020	2022/ 2021	2022/ 2020
Основні засоби	9414	10395	7998	-2397	-1416	-23,06	-15,04
Всього необоротні активи	9414	10395	12801	2406	3387	23,15	35,98
Виробничі запаси	4290	2280	3222	942	-1068	41,32	-24,90
Дебіторська заборгованість за товарами	4785	4587	4629	42	-156	0,92	-3,26
Інша поточна дебіторська заборгованість	10998	7704	7098	-606	-3900	-7,87	-35,46
Грошові кошти	4356	3279	16287	13008	11931	396,71	273,90
Всього оборотні активи	24468	18543	36486	17943	12022	96,76	49,12
Вартість активів	33882	28938	49287	20349	15403	70,32	45,47

Джерело: складено на основі фінансової звітності ТОВ «ЗАММЛЕР Україна»

Загальна вартість необоротних активів становила на кінець 2022 року 12801 тис. грн., що на 2406 тис. грн. більше показника за 2021 рік (темپ приросту необоротних активів за останній рік становить 23,15%), та на 3387 тис. грн. більше значення показника 2020 року (темп приросту за 2 роки становить 35,98%). На кінець 2022 року частка необоротних активів в загальній вартості майна ТОВ «ЗАММЛЕР Україна» становить 25,97% ($12801 / 49287 * 100$). Частка необоротних активів за період з 2020 по 2022 роки зменшилась на 1,81%.

Варто також розглянути структуру та динаміку оборотних активів досліджуваного підприємства.

Виробничі запаси становлять на кінець 2022 року 3222 тис. грн., що на 942 тис. грн. більше показника попереднього року (темп приросту за останній рік становить 41,32%) та на 1068 тис. грн. менше значення показника за 2020 рік (темп приросту за 2 роки становить -24,90%). На кінець 2022 року частка виробничих запасів в активах ТОВ «ЗАММЛЕР Україна» становить 6,54% ($3222 / 49287 * 100$). За два останні роки виробничі запаси зменшили свою частку в активах на 6,12%.

Дебіторська заборгованість за товарами становить на кінець 2022 року 4629 тис. грн., що на 42 тис. грн. більше показника попереднього року (темп приросту за останній рік становить 0,92%) та на 156 тис. грн. менше значення показника за 2020 рік (темп приросту за 2 роки становить -3,26%). На кінець 2022 року частка дебіторської заборгованості за товарами в активах підприємства становить 9,39% ($4629 / 49287 * 100$). Частка дебіторської заборгованості за товарами за 2 останні роки зменшилась на 4,73%.

Інша поточна дебіторська заборгованість становить на кінець 2022 року 7098 тис. грн., що на 606 тис. грн. менше показника попереднього року (темп приросту за останній рік становить -7,87%) та на 3900 тис. грн. менше значення показника за 2020 рік (темп приросту за 2 роки становить -35,46%). На кінець 2022 року частка іншої дебіторської заборгованості в активах ТОВ «ЗАММЛЕР Україна» становить 14,40% ($7098 / 49287 * 100$). Частка іншої дебіторської заборгованості за 2 останні роки зменшилась на 18,06%.

Грошові кошти становлять на кінець 2022 року 16287 тис. грн., що на 13008 тис. грн. більше показника попереднього року (темп приросту за останній рік становить 396,71%) та на 11931 тис. грн. більше значення показника за 2020 рік (темп приросту за 2 роки становить 273,90%). На кінець 2022 року частка грошових коштів в активах підприємства становить 33,05% ($16287 / 49287 * 100$). Частка грошових коштів за 2 останні роки збільшилась на 20,19%.

Загальна вартість оборотних активів на кінець 2022 року становить 36486 тис. грн., що на 17943 тис. грн. більше показника на кінець 2021 року. Темп приросту оборотних коштів за останній рік становить 96,76%. У порівнянні із показником за 2020 рік, оборотні кошти збільшилися на 12022 тис. грн., а темп приросту становив 49,12%. На кінець 2022 року частка оборотних активів в активах підприємства становить 74,03% ($36486 / 49287 * 100$). Частка оборотних активів за 2 останні роки збільшилась на 1,81%.

Загальна вартість майна ТОВ «ЗАММЛЕР Україна» становить на кінець 2022 року 49287 тис. грн., що на 20349 тис. грн. більше показника

попереднього року (темپ приросту за останній рік становить 70,32%) та на 15405 тис. грн. більше значення показника за 2020 року (темп приросту за 2 роки становить 45,47%).

2. Проаналізуємо пасиви досліджуваного підприємства в табл.2.2.

Таблиця 2.2

Аналіз пасиву балансу ТОВ «ЗАММДЕР Україна» за 2020-2022 роки

Джерела формування майна	На кінець року, тис. грн.			Абсолютне відхилення, тис. грн.		Темп приросту, %	
	2020	2021	2022	2022/2021	2022/2020	2022/2021	2022/2020
Статутний капітал	10000	10000	10000	-	-	-	-
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	20648	16670	22673	6003	2025	36,01	9,81
Всього власний капітал	30648	26670	32673	6003	2025	22,51	6,61
Кредиторська заборгованість за товари, роботи, послуги	234	1014	14763	13749	14529	1355,9	6208,9
Всього короткострокових зобов'язань	3234	2268	16614	14346	13380	632,54	416,73
Баланс	33882	28938	49287	20349	15405	70,32	45,47

Джерело: складено на основі фінансової звітності ТОВ «ЗАММДЕР Україна»

Згідно даних табл.2.2 статутний капітал становить на кінець 2022 року 10000 тис. грн. За досліджуваний період значення показника не змінилося.

Нерозподілений прибуток (непокритий збиток) становить на кінець 2022 року 22673 тис. грн. Це на 6003 тис. грн. більше показника на кінець 2021 року (темп приросту за останній рік становить 36,01%). У порівнянні із показником за 2020 рік, нерозподілений прибуток (збиток) більший на 2025 тис. грн. На кінець 2022 року частка нерозподіленого прибутку в пасавах підприємства становить 46,00% ($22673 / 49287 * 100$). Частка нерозподіленого прибутку за 2 останні роки зменшилась на 14,94%.

Загальна сума власного капіталу становить на кінець 2022 року 32673 тис. грн., що на 6003 тис. грн. більше показника попереднього року та на 2025 тис. грн. більше значення показника 2020 року (темп приросту

власного капіталу за 2 роки становить 6,61%). На кінець 2022 року частка власного капіталу в пасивах ТОВ «ЗАММЛЕР Україна» становить 66,29%. В порівнянні із 2020 роком, частка зменшилась на 24,16%.

Кредиторська заборгованість за товари, роботи, послуги становлять на кінець 2022 року 14763 тис. грн., що на 13749 тис. грн. більше показника попереднього року (темپ приросту за останній рік становить 1355,92%) та на 14529 тис. грн. більше значення показника на кінець 2020 року. На кінець 2022 року частка кредиторської заборгованості в пасивах підприємства становить 29,95%.

Поточні зобов'язання за розрахунками становлять на кінець 2022 року 1830 тис. грн., що на 591 тис. грн. більше показника попереднього року та на 1170 тис. грн. менше значення показника на кінець 2020 року. Частка поточних зобов'язань за розрахунками за 2 останні роки зменшилась на 5,14%.

Загальна сума короткострокових зобов'язань ТОВ «ЗАММЛЕР Україна» становить на кінець 2022 року 16614 тис. грн., що на 14346 тис. грн. більше показника на кінець 2021 року та на 13380 тис. грн. більше значення показника на кінець 2020 року. На кінець 2022 року частка короткострокових зобов'язань в пасивах підприємства становить 33,71% ($16614 / 49287 * 100$).

Частка короткострокових зобов'язань за 2 останні роки збільшилася на 24,16%.

Аналіз витрат досліджуваного підприємства (табл. 2.3)

Собівартість реалізації продукції в 2022 році становила 89448 тис. грн., що на 30651 тис. грн. більше значення 2021 року. Темп приросту за 2021-2022 роки становив 52,13% ($((89448 - 58797) / 58797 * 100)$). У порівнянні із показником за 2020 рік собівартість реалізації продукції збільшилася на 46233 тис. грн., а темп приросту за цей період становив 106,98% ($((89448 - 43215) / 43215 * 100)$). Частка собівартості реалізації у загальних витратах підприємства в 2022 році становила 99,42% ($89448 / 89973 * 100$).

Аналіз динаміки та структури витрат ТОВ «ЗАММЛЕР Україна» за
2020-2022 роки

Види витрат, тис. грн.	За рік, тис. грн.			Абсолютне відхилення, ±		Частка у підсумку за рік, %		
	2020	2021	2022	2022/2021	2022/2020	2020	2021	2022
Собівартість реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	43215	58797	89448	30651	46233	79,10	98,52	99,42
Інші операційні витрати	924	615	525	-90	-399	1,69	1,03	0,58
Всього витрати	54633	59678,8	89973	30294,2	35340	x	x	x

Джерело: складено на основі фінансової звітності ТОВ «ЗАММЛЕР Україна»

Інші операційні витрати в 2022 році склали 525 тис. грн., що на 90 тис. грн. менше значення 2021 року. Темп приросту за останній рік становив -14,63%. У порівнянні із показником за 2020 рік інші операційні витрати зменшилися на 399 тис. грн. Частка інших операційних витрат у витратах підприємства в 2022 році становила 0,58%.

Загальна сума витрат в 2022 році становила 89973 тис. грн., що на 30294,20 тис. грн. більше значення 2021 року. Темп приросту за останній рік становив 50,76%. У порівнянні із показником за 2020 рік загальна сума витрат збільшилася на 35340 тис. грн., темп приросту витрат за 2 роки становив 64,69%.

Формування прибутку та його динаміку (табл.2.4). Бачимо, що прибуток до оподаткування в 2022 році становив 6003 тис. грн., що на 899,80 тис. грн. більше значення 2021 року. Темп приросту прибутку до оподаткування за останній рік становив 899,80%. У порівнянні із показником за 2020 рік прибуток до оподаткування зменшився на 4449 тис. грн. Податок на прибуток в 2022 році становив 1080 тис. грн., що на 12 тис. грн. менше значення 2021 року.

Отже, чистий прибуток в 2022 році становив 4923 тис. грн., що на 645 тис. грн. більше значення 2021 року.

Таблиця 2.4

Формування прибутку ТОВ «ЗАММЛЕР Україна» за 2020-2022 роки

Показник	За рік, тис. грн			Абсолютне відхилення, ±		Темп приросту, %	
	2020	2021	2022	2022/2021	2022/2020	2022/2021	2022/2020
Доходи	65085	64782	95976	31194	30891	48,15	47,46
Витрати	54633	59678,80	89973	30294,20	35340	50,76	64,69
Прибуток до оподаткування	10452	5103,20	6003	899,80	-4449	17,63	-42,57
Податок на прибуток	1971	1092	1080	-12	-891	-1,10	-45,21
Чистий прибуток	8481	4278	4923	645	-3558	15,08	-41,95

Джерело: складено на основі фінансової звітності ТОВ «ЗАММЛЕР Україна»

Темп приросту за останній рік становив 645%. У порівнянні із показником за 2020 рік чистий прибуток зменшився на 3558 тис. грн., а темп його приросту за 2 роки становив -41,95%.

Далі проведемо коефіцієнтний аналіз ліквідності за 2020-2022 роки

(табл.2.5).

Аналіз показників ліквідності ТОВ «ЗАММЛЕР Україна» за 2020-2022 роки

Показник	2020	2021	2022	Абсолютне відхилення, ±	
				2022/2021	2022/2020
Коефіцієнт покриття	7,57	8,18	2,20	+5,98	-5,37
Коефіцієнт швидкої ліквідності	6,23	7,01	2,00	+5,01	-4,23
Коефіцієнт абсолютної ліквідності	1,35	1,45	0,98	-0,47	-0,37

Джерело: складено на основі фінансової звітності ТОВ «ЗАММЛЕР Україна»

Отже, на кінець 2022 року коефіцієнт покриття становить 2,20 (36486/16614). Даний показник є високим і говорить про те, що за рахунок оборотних коштів підприємство може повністю погасити короткострокові зобов'язання в поточному році. За останній рік коефіцієнт покриття зменшився на 5,98, що є негативним фактором. У порівнянні із показником на кінець 2020 року даний показник зменшився на 5,37.

На кінець 2022 року коефіцієнт швидкої ліквідності становить 2,00 $((36486 - 3222) / 16614)$. Даний показник є високим і говорить про те, що за рахунок середньоліквідних активів поточну заборгованість можна погасити на 200,22%. За останній рік коефіцієнт швидкої ліквідності зменшився на 5,01, що є негативним фактором. У порівнянні із показником на кінець 2020 року даний показник зменшився на 4,23.

На кінець 2022 року коефіцієнт абсолютної ліквідності становить 0,98 $((16287 / 16614))$. Даний показник є дуже високим. З однієї сторони це свідчить, що за рахунок даних коштів можна миттєво погасити частину заборгованості, проте з іншої сторони підприємство втрачає значні кошти від їх знецінення та неефективного використання. За останній рік коефіцієнт абсолютної ліквідності зменшився на 0,47, що є негативним фактором. У порівнянні із показником на кінець 2020 року даний показник зменшився на 0,37.

Далі проведемо аналіз показників ділової активності ТОВ «ЗАММЛЕР Україна» за 2020-2022 рр. (табл. 2.6).

Таблиця 2.6

Аналіз показників ділової активності ТОВ «ЗАММЛЕР Україна» за 2020-2022 роки

Показники	За рік			Абсолютне відхилення, ₴	
	2020	2021	2022	2022/2021	2022/2020
Коефіцієнт оборотності активів	2,27	2,06	1,65	-0,41	-0,62
Тривалість обороту активів, днів	158,50	174,57	218,34	43,77	59,84
Коефіцієнт оборотності запасів	22,57	18,60	22,01	3,42	-0,55
Тривалість обороту запасів, днів	15,95	19,36	16,35	-3,00	0,40
Коефіцієнт оборотності дебіторської заборгованості	5,02	4,56	5,29	0,73	0,27
Період погашення дебіторської заборгованості, днів	71,70	78,95	68,02	-10,93	-3,68
Коефіцієнт оборотності кредиторської заборгованості	32,47	23,55	6,83	-16,71	-25,64
Період погашення кредиторської заборгованості, днів	11,09	15,29	52,70	37,41	41,62

Джерело: складено на основі фінансової звітності ТОВ «ЗАММЛЕР Україна»

За даними табл.2.6 бачимо, що в 2022 році коефіцієнт оборотності активів становив 1,65, що на 0,41 менше показника за 2021 рік та на 0,62 менше значення оборотності активів за 2020 рік. Тривалість обороту активів в 2022 році становить 218,34 днів, що є низьким показником. Відзначимо, що за останній рік тривалість обороту активів збільшилася на 43,77 днів. Коефіцієнт оборотності запасів підприємства становив в 2022 році 22,01, що на 3,42 більше показника за 2021 рік та на 0,55 менше значення оборотності запасів за 2020 рік. Тривалість обороту запасів в 2022 році становить 218,34 днів, що є низьким показником. За останній рік тривалість обороту запасів зменшилась на 3,00 днів. Коефіцієнт оборотності дебіторської заборгованості становив в 2022 році 5,29, що на 0,73 більше показника за 2021 рік та на 0,27 більше значення оборотності дебіторської заборгованості за 2020 рік. Період погашення дебіторської заборгованості в 2022 році становить 218,34 днів, що є низьким показником. За останній рік термін погашення заборгованості зменшився на 10,93 днів.

Зазначимо, що період погашення дебіторської заборгованості більший періоду погашення кредиторської в 2022 році, що є поганим показником, що говорить про те, що підприємство не встигає вивільняти власні кошти для погашення кредиторської заборгованості, а тому дебіторська заборгованість не є ефективною для підприємства. Період погашення кредиторської заборгованості 52,70 днів, що на 37,41 днів більше показника 2021 року.

Аналіз показників фінансового стану та платоспроможності підприємства відображено в табл. 2.7.

Дані табл.2.7 свідчать про те, що коефіцієнт платоспроможності становить на кінець 2022 року становить 0,66 (32673 / 49287). Даний показник є високим і говорить про те, що більшу частину майна в поточному році становить власний капітал. Значення показника за останній рік зменшилося на 0,26, а у порівнянні із 2020 роком, на 0,24 зменшилося значення показника платоспроможності. Коефіцієнт фінансової стійкості на кінець 2022 року становить 0,66 ((32673) / 49287). Даний показник є вищим за рекомендований

рівень (0,6), що є для підприємства позитивним фактором. Досліджуваний показник за останній рік зменшився на 0,26, а в порівнянні із показником за 2020 рік – зменшився на 0,24

Таблиця 2.7

Аналіз показників фінансового стану та платоспроможності ТОВ

«ЗАММЛЕР Україна» за 2020-2022 роки

Показники	На кінець року			Абсолютне відхилення, ±	
	2020	2021	2022	2022/2021	2022/2020
Коефіцієнт платоспроможності (автономності, фінансової незалежності)	0,90	0,92	0,66	-0,26	-0,24
Коефіцієнт фінансової стійкості	0,90	0,92	0,66	-0,26	-0,24
Коефіцієнт фінансової залежності	0,10	0,08	0,34	0,26	0,24
Коефіцієнт фінансового левериджу (фінансового ризику)	0,11	0,09	0,51	0,42	0,40
Коефіцієнт загальної платоспроможності	10,48	12,76	2,97	-9,79	-7,51
Коефіцієнт поточної платоспроможності	1,35	1,45	0,98	-0,47	-0,37
Коефіцієнт короткострокової заборгованості	1	1	1	-	-

Джерело: складено на основі фінансової звітності ТОВ «ЗАММЛЕР Україна»

Коефіцієнт фінансової залежності на кінець 2022 року становив 0,34 ((49287 – 32673) / 49287). В порівнянні із показником за 2021 рік його значення зросло на 0,26, а в порівнянні із показником за 2020 рік значення коефіцієнта фінансової залежності зросло на 0,24. Коефіцієнт фінансового левериджу на кінець 2022 року становив 0,51 ((49287 – 32673) / 32673). В порівнянні із 2021 роком, його значення зросло на 0,42, а в порівнянні із показником за 2020 рік значення коефіцієнта фінансового левериджу зросло на 0,40. Коефіцієнт загальної платоспроможності на кінець 2022 року становив 2,97 ((12801 + 36486) / (49287 – 32673)). В порівнянні із 2021 роком, його значення зменшилося на 9,79, а в порівнянні з показником за 2020 рік значення коефіцієнта загальної платоспроможності зменшилося на 7,51. Коефіцієнт поточної платоспроможності на кінець 2022 року становив 0,98 ((16287) / 16614). В порівнянні із 2021 роком, його значення зменшилося на 0,47, а в порівнянні із показником за 2020 рік значення коефіцієнта поточної платоспроможності зменшилося на 0,37.

Підсумовуючи вищевикладене маємо змогу зробити наступні висновки:

– ТОВ «ЗАММЛЕР Україна» має стійку фінансову основу з високими показниками фінансової стійкості та платоспроможності, що свідчить про високу автономність та незалежність від зовнішніх джерел фінансування;

– хоча підприємство й має високі значення коефіцієнта швидкої ліквідності та абсолютної ліквідності, зменшення цих показників за останній рік вимагає уваги до управління оборотними активами та грошовими ресурсами;

– значення коефіцієнтів оборотності активів та запасів свідчать про меншу ефективність у використанні активів. Тривалість обороту активів збільшилася, що може вказувати на затримки у процесі обороту коштів;

– підприємство має певні проблеми з періодами погашення дебіторської та кредиторської заборгованості, що може впливати на ліквідність та фінансову стабільність.

Загалом, ТОВ «ЗАММЛЕР Україна» має потенціал для подальшого розвитку, але вимагає уваги до оптимізації оборотних активів та управління заборгованістю для покращення своєї фінансової стабільності та ліквідності.

2.2. Визначення основних тенденцій розвитку ринку міжнародних транспортних перевезень

Ринок міжнародних транспортних перевезень постійно еволюціонує, піддаючись впливу різноманітних факторів. Для розуміння й передбачення його розвитку необхідно визначити основні тенденції, що формують сучасну ландшафт транспортного бізнесу на міжнародному рівні.

Останнє десятиліття в логістиці було періодом значних змін. Ці зміни виникли не лише через зниження торговельних бар'єрів і розширення міжнародної торгівлі, але також через інтенсивне переміщення виробництва, включаючи великомасштабне виробництво, з Заходу (Європи та США) до країн Південно-Східної Азії, таких як Китай, Індія, В'єтнам і Індонезія. Це

призвело до зворотного потоку готової продукції в розвинених країнах, оскільки споживання там зростало. Цей процес суттєво вплинув на світовий ринок логістичних послуг і його географічну структуру на сучасному етапі розвитку.

Пандемія COVID-19, яка почалася у 2020 році, викликала кризу в глобальній економіці і міжнародній торгівлі, знизивши темпи зростання світового ринку логістики та вплинувши на позиції логістичних компаній. Багато гравців на ринку стали знаходитися під загрозою.

Логістичний ринок виявився однією з найбільш постраждалих галузей від пандемії, через обмежувальні санітарно-епідеміологічні заходи, які впроваджувалися країнами для боротьби з поширенням COVID-19. Хоча у 2021 році було послаблено деякі з цих обмежень і відновлено міжнародну торгівлю, говорити про повне відновлення та позитивну динаміку розвитку світового ринку логістики ще рано.

В рамках даного дослідження зазначимо, що світовий ринок логістичних послуг складається з трьох основних компонентів: міжнародних транспортних перевезень (58%), складських послуг (25%) і управлінської логістики (17%).

Це означає, що компанії, що надають транспортні перевезення, домінують на цьому ринку.

Щодо аналізу ринку міжнародних транспортних перевезень, варто зауважити, що відсутні комплексні статистичні дані, які б дозволяли оцінювати його динаміку та структуру на глобальному рівні. Наразі доступні лише обмежені дані до 2020 року.

Що стосується географічної структури ринку міжнародних транспортних перевезень, то, за даними онлайн-статистичного джерела «Statista», у 2020 році основна частка припадала на країни Азіатсько-Тихоокеанського регіону (рис.2.2).

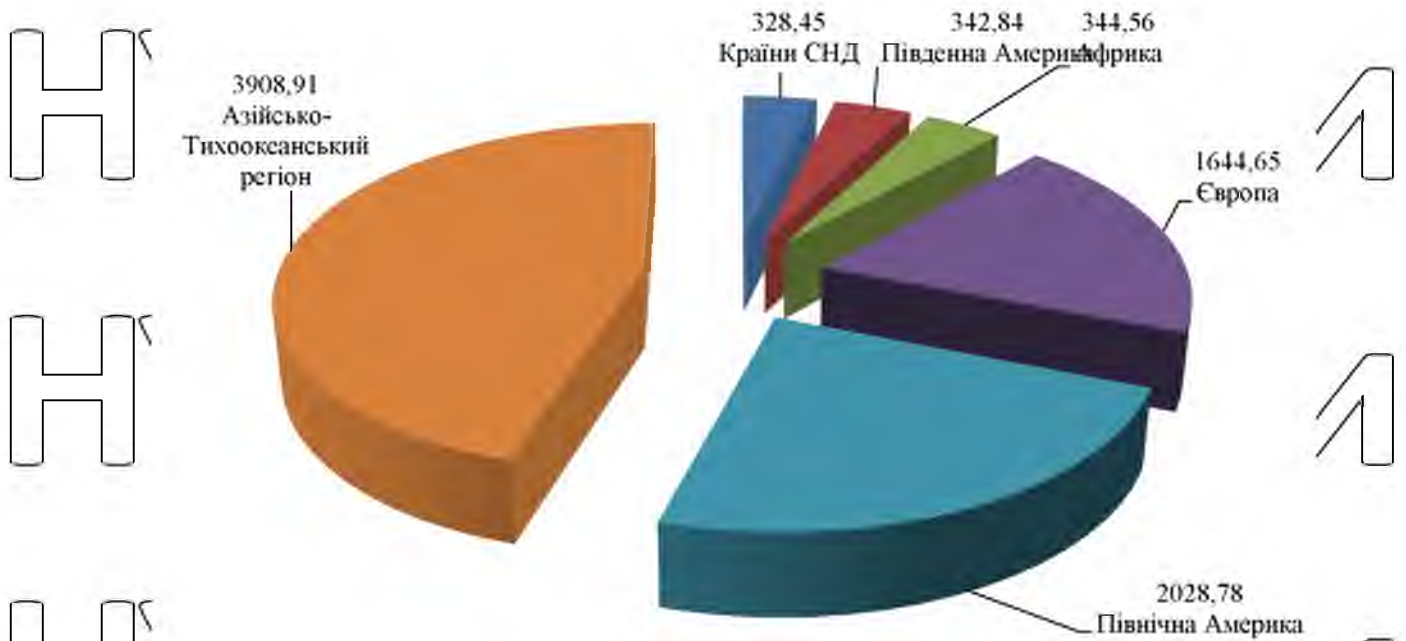


Рис.2.2. Обсяг ринку міжнародних транспортних перевезень за регіонами у 2020 році, млрд. дол. США

Джерело: складено автором на основі [35]

Згідно з даними, представленими на рис. 2.2, лідером серед регіонів світу за розміром міжнародних транспортних перевезень є Азійсько-Тихоокеанський регіон, місткість якого у 2020 році становила 3,9 трлн. доларів США. Другим за значимістю сегментом глобального ринку є регіон Північної Америки, обсяг якого у 2020 році становив понад 2 трлн. доларів США. Третє місце за цим показником посідають країни Європи, де обсяг ринку міжнародних транспортних перевезень перевищив 1,6 трлн. доларів США у 2020 році.

Аналізуючи географічну структуру світового ринку міжнародних транспортних перевезень у розрізі діяльності 3PL-компаній за країнами, слід зазначити, що згідно з профілем дослідницько-консалтингової компанії Armstrong & Associates, у 2020 році світовий ринок логістичних послуг оцінюється в 9 трлн. США і становить понад 10% світового ВВП, а лідруючими країнами за розміром цього ринку були Китай, США, Японія та Індія (табл. 2.8).

Таблиця 2.8

Топ-10 країн світу за обсягами ринку логістичних послуг у 2020 році, млрд. дол. США

Країна	ВВП країни, млрд. дол. США	Витрати на логістику, у % до ВВП	Витрати на логістику, млрд. дол. США	Обсяг прибутку 3PL-операторів, млрд. дол. США
Китай	14722,8	14,5	2134,8	227,4
США	20932,8	8,0	1674,6	231,5
Японія	5048,7	8,5	429,1	46,8
Індія	2708,8	13,0	351,8	26,0
Німеччина	3803,0	8,1	308,5	32,4
росія	1473,6	16,1	237,2	19,2
Індонезія	1059,6	22,0	233,1	18,0
Великобританія	2711,0	8,5	230,2	22,6
Франція	2598,9	8,8	228,2	23,8
Італія	1884,9	9,0	169,4	17,4

Джерело: складено автором на основі [34]

Як показано в табл. 2.1, розмір китайського ринку логістичних послуг у 2020 році оцінювався в понад 2,1 трлн. США, що становило 14,5% ВВП країни. Другими після Китаю країною за розміром ринку логістичних послуг стали США, де місткість ринку оцінювалася в 1,6 трлн. США, що становило 8% ВВП країни. При цьому за підсумками 2020 року прибуток американських 3PL-операторів був вищим, ніж у китайських (231,5 млрд. доларів проти 227,4 млрд. доларів). Інші країни світу, наведені в табл. 2.1, мають значно менші обсяги ринку логістичних послуг, який оцінюється в менше пів-трильйона доларів. США, а прибуток 3PL-провайдерів із цих країн становить менше 50 млрд. дол. США.

Якщо говорити про динаміку показників прибутку 3PL-операторів за регіонами світу, то слід зазначити, що інформація за 2018-2019 роки у вільному доступі відсутня, але є дані за 2014-2017 та 2020 роки (табл. 2.9).

Як видно з даних, наведених у табл. 2.9, у 2014-2020 рр. прибутки 3PL-операторів зросли в промислово розвинутих регіонах світу (за винятком Європи, де вони впали з 196,4 до 173,8 млрд. дол. США) і впали в регіонах, де це країни, що розвиваються, і найменш розвинені країни. Так, у 2014-2020 роках доходи постачальників послуг 3PL в Азіатсько-Тихоокеанському регіоні

зросли з 289,3 до 389,9 млрд. доларів США. США і Північної Америки – з 195,9 до 267,4 млрд. дол. США. У той же час доходи 3PL-провайдерів з африканського континенту впали з 29,6 до 27,9 млрд. доларів. США, країни СНД – з 33,7 до 26,7 млрд. дол. США, Близький Схід – з 45,3 до 44,6 млрд. дол. США, Південна Америка – з 45,0 до 31,4 млрд. дол. США.

Таблиця 2.9
Динаміка показників прибутку 3PL-операторів в розрізі регіонів світу за 2014-2020 роки, млрд. дол. США

Регіон	Роки						
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Африка	29,6	27,1	25,5	26,1	н/д	н/д	27,9
Азіатсько-Тихоокеанський регіон	289,3	292,7	306,1	329,3	н/д	н/д	389,9
СНД	33,7	23,5	21,7	25,5	н/д	н/д	26,7
Європа	196,4	172,6	173,4	184,1	н/д	н/д	173,8
Близький Схід	45,3	40,3	40,5	42,2	н/д	н/д	44,6
Північна Америка	195,9	195,7	200,3	220,0	н/д	н/д	267,4
Південна Америка	45,0	37,9	36,7	41,8	н/д	н/д	31,4

Джерело: Складено автором на основі [34]

Серед найбільших гравців світового ринку міжнародних транспортних перевезень можна виділити наступні компанії:

1. Amazon (США).
2. DHL (Німеччина).
3. Kuehne+Nagel (Швейцарія).
4. Schenker (Німеччина).
5. Nippon Express (Японія).
6. DSV (Данія).
7. C.H. Robinson Worldwide (США).
8. Sinotrans (Китай).
9. GEODIS (Франція).
10. Expeditors (США) [26].

Ці компанії займають значну частку ринку та надають широкий спектр логістичних послуг по всьому світу. Однак слід зазначити, що цей перелік

може змінюватися в залежності від різних чинників, таких як зміна попиту на логістичні послуги або конкуренція між компаніями.

Варто зазначити, що 5 з 10 найпотужніших з них знаходяться в США, а 4 з 10 в Європі (табл. 2.10).

Таблиця 2.10

Топ-10 найбільш потужних компаній-3PL-операторів за обсягом прибутку за 2019-2020 роки, млрд. дол. США

Компанія	Країна базування	Прибуток за 2019 рік, млрд. дол. США	Прибуток за 2020 рік, млрд. дол. США	2020/2019, %
Amazon	США	53,761	80,437	49,6
DHL	Німеччина	32,099	32,448	0,1
Kuehne + Nagel	Швейцарія	25,458	25,369	-0,3
DB Schenker	Німеччина	18,343	19,449	6,0
Nippon Express	Японія	18,306	18,543	1,3
DSV Panalpina	Данія	14,197	17,732	24,9
CH Robinson	США	14,322	15,148	5,8
XPO Logistics	США	11,294	11,312	0,2
UPS	США	9,302	11,048	18,8
Expeditors International	США	8,175	10,116	23,7

Джерело: Складено автором на основі [39; 40; 41]

Дані табл.2.3 свідчать про те, що компанія Amazon є найбільшим 3PL-провайдером у світі і за період з 2019 по 2020 рік збільшила свій обсяг прибутку майже на половину, з 53,7 млрд. дол. США до 80,4 млрд. дол. США.

Це Бачимо, що не всім іншим компаніям вдалося досягти суттєвого збільшення обсягів прибутку впродовж цього періоду.

Наприклад DHL і Kuehne + Nagel, які займають друге і третє місце за обсягами прибутку після Amazon, не були так результативними. DHL змогла збільшити прибуток лише на 1,1%, що є значно меншим зростанням порівняно

з Amazon. З іншого боку, Kuehne + Nagel навіть зазнала незначного зменшення показника прибутку на 0,3%.

Ці дані свідчать про те, що Amazon займає провідну позицію на ринку 3PL-послуг і досягає вражаючих результатів щодо збільшення свого прибутку.

Варто зазначити, що у 2020-2021 роки світовий логістичний ринок зазнав впливу пандемії COVID-19, що призвело до змін у поведінці споживачів, зменшення обсягів зовнішньої торгівлі та перенесення частини бізнесу в онлайн-формат. Проте, на фоні кризи, деякі сегменти логістичного ринку виявилися досить стійкими.

Згідно з даними аналітичної компанії Mordor Intelligence, розмір світового логістичного ринку у 2020 році склав приблизно 5,6 трлн. дол. США, а очікується, що до 2026 року він зросте до 6,5 трлн. дол. США з річним середнім темпом зростання біля 7%. Найбільші ринки логістики в світі за обсягом включають Північну Америку, Європу та Азію.

Також, за даними компанії ResearchAndMarkets, в 2020 році ринок складської логістики у світі склав більше 148 млрд. дол. США, причому очікується, що до 2025 року він зросте до 220 млрд. дол. США з річним середнім темпом зростання біля 7%. Найбільші компанії у сфері складської логістики в світі залишаються ті ж самі, такі як Amazon, DHL, FedEx, UPS, Kuehne + Nagel та інші.

Загалом, підсумовуючи оцінку показників розвитку світового ринку логістичних послуг, можна зробити висновок, що найпотужніші 3PL-провайдери працюють і досягають найбільших прибутків у регіонах і країнах світу з великою чисельністю населення та розвинутою промислово-виробничою базою (США, Китай, Німеччина, Японія тощо).

Що стосується України, стан ринку міжнародних транспортних перевезень тісно пов'язаний з розвитком промислового виробництва та торговельним оборотом, зокрема зовнішнім торговельним оборотом країни.

Логістичні витрати у структурі ВВП країни – це макроекономічний індикатор розвитку країни. Якщо в країнах, що розвиваються, логістична складова у ВВП дорівнює 10–15%, то в розвинених цей відсоток ще менший.

Так, у країнах ЄС і США логістичні витрати становлять 7-10% ВВП, у Китаї – 14,5%, у Японії – 8,5%. Щодо України, то її логістичні витрати досягають

15,9% від обсягу ВВП. Більшість експертів вважають, що показник в Україні коливається в межах 15-17%.

У грошовому еквіваленті 15-17% дорівнюють приблизно 24,1-26,1 млрд. дол. США. При цьому 70% логістичних витрат припадає на транспорт (16,8 млрд. дол. США), 25% – на складське зберігання (6 млрд. дол. США) і біля 5% – на управління логістичними потоками (1,2 млрд. дол. США) (табл.2.11).

Таблиця 2.11

Структура логістичних витрат в Україні у 2021 році

Галузь	Частка	Обсяг
Транспорт	70 %	16.8 млрд. \$
Складське зберігання	25%	6 млрд. \$
Управління логістичними потоками	5%	1,2 млрд. \$

Джерело: складено автором на основі [24]

Глобалізація економіки і міжнародне співробітництво справді сприяють розвитку логістичних підприємств. Логістичні послуги є важливою галуззю бізнесу, але водночас вони залежать від політики та регулювання державного сектора, а також контролюються прикордонними відомствами у міжнародній логістиці.

Україна, завдяки своєму геополітичному положенню, має високий транспортний потенціал. Країна розташована на перетині основних транспортних шляхів євразійського континенту, що сприяє зручній та ефективній транспортній логістиці.

Одним з показників зовнішньоторговельної відкритості національної економіки є її рівень інтегрованості на світовому ринку. В Україні національна економіка є відкритою, оскільки країна має високий обсяг експорту (42-50%) і імпорту (52-56%), що свідчить про її активну участь у міжнародній торгівлі.

Індекс відкритості національної економіки України становить 102,2-112,9%, що також свідчить про її значну залученість до світового економічного простору.

Враховуючи ці фактори, Україна має потенціал стати важливим гравцем у глобальній логістичній мережі, використовуючи свої переваги географічного положення та зовнішньоторговельної активності...

Аналіз динаміки зовнішньої торгівлі транспортними послугами наведено в табл.2.12 та 2.13.

Відмічаємо, що загальний обсяг експорту транспортних послуг зріс з 2922,3 тис. доларів США в 2000 році до 4988,4 тис. доларів США в 2020 році, з суттєвим зростанням до 9109,9 тис. доларів США в 2019 році.

Таблиця 2.12

Експорт транспортних послуг (тис. дол. США)											
Послуги	2000	2010	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Транспортні послуги	2922,3	7835,2	8287,1	7981,8	6101,9	5263,2	5300,5	6861,4	5851,4	9109,9	4988,4
Морського	434,2	1234,3	1099,4	1022,3	850,9	735,9	661,6	612,1	523,3	595,9	606,0
Річкового	60,5	72,7	63,1	40,4	46,3	44,5	-	-	-	-	25,8
Повітряного	218,8	1181,9	1485,1	1299,1	1071,3	853,6	882,8	1091,8	1221,6	1419,7	802,2
Залізничного	328,5	1487,1	1574,3	1531,9	1098,8	751,3	561,1	580,9	538,9	501,7	405,2
Автомобільного	88,3	254,0	447,3	439,0	459,6	249,1	237,9	273,8	304,4	338,8	339,8
Трубопровідного	1750,1	3357,7	3247,3	3329,0	2207,9	2258,0	2630,7	2998,2	2959,0	5904,2	2443,2
Інші допоміжні та додаткові транспортні послуги	37,1	221,4	337,8	275,1	330,1	341,6	262,9	239,9	233,4	260,0	320,1
Послуги поштової та кур'єрської служби	4,5	25,7	29,8	44,6	33,7	-	31,2	30,6	35,8	53,5	46,3

Джерело: складено автором на основі [24]

Найбільший обсяг експорту спостерігався у категорії трубопровідного транспорту. Він зріс з 1750,1 тис. доларів США в 2000 році до 2443,2 тис. доларів США в 2020 році.

Що стосується імпорту транспортних послуг, то також відмічаємо зростання його обсягів з 253,2 тис. доларів США в 2000 році до 1061,0 тис. доларів США в 2020 році. Разом з тим відмітимо, що у порівнянні з 2019 роком транспортні послуги зменшилися на 498,1 тис.грн.

Найбільший обсяг імпорту транспортних послуг спостерігався в категорії повітряного транспорту. Він зріс з 65,7 тис. доларів США в 2000 році до 319,9 тис. доларів США в 2020 році.

Таблиця 2.13

Імпорт транспортних послуг (тис. дол. США)

Послуги	2000	2005	2010	2011	2012	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Транспортні послуги	253,2	629,8	1178,9	1581,5	1713,5	1376,6	1153,4	989,3	1213,1	1464,8	1559,1	1061
Морського	50,7	89,1	143,1	137,4	196,4	243,7	191,7	141,2	222,8	223,0	273,8	309,9
Річкового	0,4	1,2	1,2	1,0	0,4	к	0,6	0,4	к	к	0,5	к
Повітряного	65,7	189,9	447,6	686,0	635,9	431,0	466,9	357,5	452,4	695,7	757,8	319,9
Залізничного	120,0	274,8	463,5	599,7	642,0	431,3	287,0	259,9	297,7	283,0	262,7	197,4
Автомобільного	10,4	54,4	108,5	141,2	193,6	189,8	91,8	114,0	132,8	142,9	157,0	176,5
Трубопровідного	0,0	5,9	0,6	0,5	0,9	к	98,1	87,2	к	к	59,7	к
Інші допоміжні та додаткові транспортні послуги	4,0	10,4	10,2	12,2	17,9	15,7	11,3	20,9	16,6	23,4	29,0	27,6
Послуги поштової та кур'єрської служби	1,6	4,1	4,2	3,6	3,4	11,4	5,8	7,4	10,5	17,2	18,6	28,2

Джерело: складено автором на основі [24]

Згідно з даними Держстату, у першому півріччі 2021 року загальний обсяг вантажних перевезень в Україні становив 287,3 млн тонн, що на 4,3% більше, ніж за відповідний період 2020 року. За підсумками 6 місяців 2021 року спостерігалась додаткова динаміка промислового виробництва, яке зросло на 2,1% порівняно з відповідним періодом 2020 року.

Щодо товарообігу, то всі експерти відзначають, що у 2021 році Україна мала сприятливу кон'юнктуру на зовнішніх ринках із додатковим торговим балансом у 413,6 млн доларів. Для порівняння, у першому півріччі 2020 року салдо також було профіцитним і становило 769,7 млн. доларів.

У першому півріччі 2021 року Україна експортувала товарів і послуг на 34,9 млрд. доларів, тобто на 25,5% більше, ніж за аналогічний період минулого року – профіцит торговельного балансу зменшився на 46,3%. Натомість імпорт в Україну за перше півріччя становив 34,5 млрд. доларів, що на 27,6% більше, ніж роком раніше.

Динаміку вантажних перевезень в Україні у 2021 році порівняно з 2020 роком представлені в табл. 2.14. Зокрема, вантажні перевезення автомобільним транспортом у 2021 році зросли на 15,5%, трубопровідним – скоротилися на 12% (рис. 2.3).

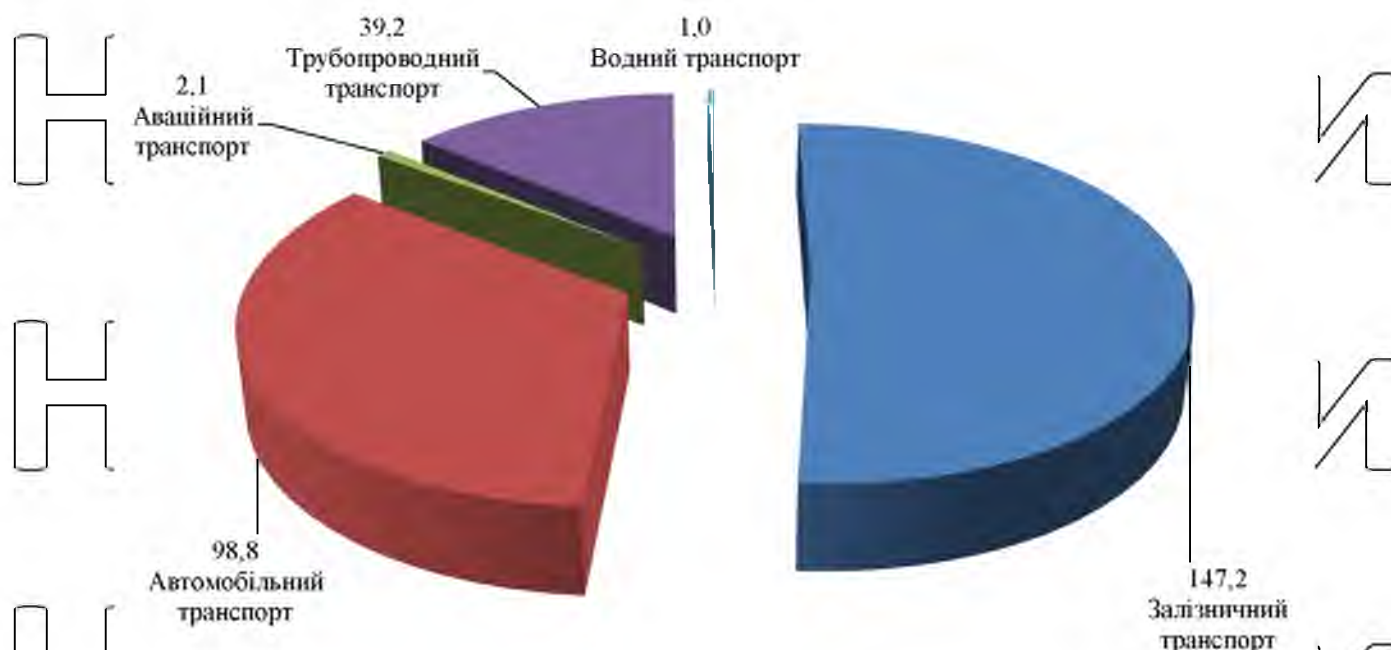


Рис.2.3. Структура вантажних перевезень в Україні в 2021 році

Джерело: складено автором на основі [24]

На діаграмі чітко видно домінування залізничного та автомобільного транспорту на ринку вантажних перевезень у 2021 році. Частка ринкового та повітряного транспорту традиційно залишається для України незначною.

Окрім того, зменшилася частка трубопровідного транспорту.

Отже, основні тенденції розвитку ринку міжнародних транспортних перевезень свідчать про збільшення їх значущості у глобальному контексті. Розвиваючи технології та глобалізацію, ринок постійно підвищує обсяги перевезень, особливо в країнах з розвинутою промисловістю. Це сприяє зростанню конкуренції серед перевізників і споживачів логістичних послуг.

Зменшення впливу пандемії COVID-19 на ринок транспортних перевезень є важливою тенденцією, оскільки криза спонукала до переосмислення логістичних ланцюгів та акцентування уваги на надійності та безпеці перевезень.

Збільшення обсягів експорту і імпорту у багатьох країнах світу свідчить про активну участь у міжнародній торгівлі, що підсилює попит на транспортні послуги та логістичну інфраструктуру.

Динаміка вантажних перевезень вказує на постійну роль залізничного та автомобільного транспорту, однак зростання популярності автомобільних перевезень може бути покликанною до акцентування на міжмодальних перевезеннях та розвитку інфраструктури.

Загалом, розвиток ринку міжнародних транспортних перевезень визначається зростанням торгівлі, технологічними інноваціями та прагненням до оптимізації логістичних процесів. Будучи ключовим фактором глобального бізнесу, цей ринок вимагає постійного вдосконалення та адаптації до змін в світовій економіці.

2.3. Аналіз ефективності міжнародних транспортних перевезень товариства

Для формування загальної картини щодо міжнародних транспортних перевезень товариства ТОВ «ЗАММЛЕР-Україна» варто проаналізувати їх обсяги. У табл. 2.14 наведено обсяги перевезених вантажів в рамках імпорту та експорту товарів за 2019–2022 роки.

Таблиця 2.14

Обсяги міжнародних перевезень вантажів за 2019-2022 роки

Рік	2020		2021		2022	
	Кількість контейнерів	Загальний об'єм, TEU	Кількість контейнерів	Загальний об'єм, TEU	Кількість контейнерів	Загальний об'єм, TEU
Імпорт	752	1050	786	1190	819	1240
Експорт	890	1175	945	1350	985	1407

Джерело: складено автором на основі даних компанії «Заммлер»

З табл. 2.14 видно, що збільшення обсягів перевезень у міжнародних транспортних операціях свідчить про потенціал підприємства на цьому ринку. Проте, разом із зростанням обсягів наданих послуг, виникає конкуренція, що може призвести до зниження цін та прибутків. Тому важливо, щоб

підприємство не лише збільшувало свої обсяги, але й діяло ефективно, вдосконалювало процеси, розвивало інноваційні рішення та надавало додаткові послуги для підвищення конкурентоспроможності та прибутковості.

Специфіка та перелік послуг, що надаються підприємством клієнту, залежать від умов ІНКОТЕРМС, застосованих до зовнішньоекономічного контракту, а також від положення клієнта у цьому контракті як покупця чи продавця. Враховуючи ці чинники, підприємство повинно адаптувати свою пропозицію для кожного клієнта, щоб забезпечити їхні індивідуальні потреби та сприяти успішній роботі на ринку міжнародних транспортних перевезень..

На рис.2.4 наведені країни найбільших партнерів підприємства в 2022 році.

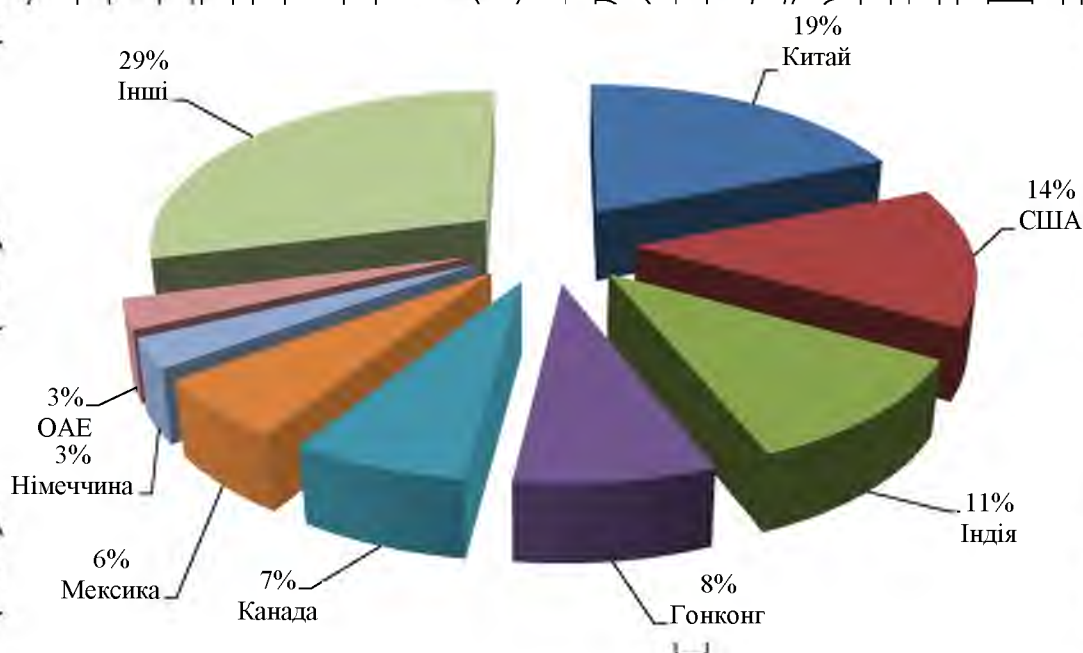


Рис.2.4. Країни партнерів ТОВ «ЗАММЛЕР Україна» в 2022 р.

Джерело: складено автором на основі даних компанії «Заммлер»

Видно, що найбільші обсяги перевезень здійснюються з партнерами з Китаю, які складають 19% всіх операцій, Сполученими Штатами Америки (14%), та Індією (11%). Окрім того, значні обсяги перевезень відзначаються у співпраці з партнерами з Гонконгу (8%), Канади (7%), Мексики (6%), Німеччини (3%) та Об'єднаних Арабських Еміратів (3%). Ця географічна різноманітність партнерів свідчить про широкий спектр міжнародних

транспортних операцій підприємства і його готовність до співпраці на різних ринках.

Аналіз логістичної діяльності підприємства проведемо за допомогою табл.2.15.

Таблиця 2.15

Основні показники логістичної діяльності ТОВ «ЗАММЛЕР Україна» у 2020-2022 рр.

Показник	Значення			Абсолютне відхилення		Відносне відхилення	
	2020	2021	2022	2021/ 2020	2022/ 2021	2021/ 2020	2022/ 2021
Кількість розвантажень (відвантажень)	5374	6989	8976	1615	1987	30,05	28,43
Кількість скомплектованих замовлень	69 888	71223	76578	1335	5355	1,9	7,51
Загальна кількість замовлень	71 678	76890	80 000	5212	3110	7,27	4,04
Кількість вантажників	156	167	183	11	16	7,05	9,58
Кількість комплектувальників	87	98	115	11	17	12,64	17,34
Кількість торгових агентів	50	67	78	17	11	34	16,41
Середньорічна вартість логістичних активів, тис грн.	16 789	17 590	18 768	1101	878	4,77	6,69
Інвестиції в логістичні активи, тис грн.	801	878	1178	77	300	9,6	34,1
Фактичне завантаження потужностей	480	530	560	50	30	10,41	5,66
Нормативне завантаження потужностей	620	670	700	50	30	8,06	4,47
Загальні логістичні витрати	11847,2	13 066	15 800	1218,8	2734	10,28	20,92
Валовий прибуток	1337	3798	6061	2461	2263	184,06	59,58
Кількість вчасно виконаних замовлень	65320	70560	73656	5240	3096	8,02	4,38
Замовлення реалізовані зі складу	45661	48560	56781	2899	8221	6,34	16,92
Кількість рекламаций	5	6	9	1	3	20	50

Джерело: складено автором на основі даних компанії «Заммлер»

Бачимо, що у 2022 році відзначається позитивна динаміка зі зростанням

середньорічної вартості логістичних активів на 6,99% порівняно з попереднім роком, що свідчить про активну діяльність ТОВ «ЗАММЛЕР Україна» на ринку. Цей ріст відображає їхню готовність та здатність забезпечувати потреби клієнтів у логістичних послугах.

Окрім того, збільшення кількості розвантажень та відвантажень, які у 2022 році зросли на 28,43%, демонструє позитивну динаміку розвитку компанії та підтверджує її конкурентоспроможність на ринку. Ця тенденція обумовлена збільшенням замовлень та кількістю вантажників, а також підвищенням продуктивності праці співробітників.

У цілому, ТОВ «ЗАММЛЕР Україна» демонструє стійкий ріст та готовність до викликів на ринку логістики, підтверджуючи свою лідерську позицію та ефективність у галузі перевезень та логістики.

Динаміку логістичних витрат ТОВ «ЗАММЛЕР Україна» відображено в табл. 2.16.

Таблиця 2.16
Логістичні витрати ТОВ «ЗАММЛЕР Україна» у 2020-2022 рр., тис грн.

Стаття логістичних витрат	2020	2021	2022	Абсолютне відхилення		Відносне відхилення	
				2021/ 2020	2022/ 2021	2021/ 2020	2022/ 2021
Витрати на транспортування	6259,5	6982,5	8465,6	723,00	1483,10	1,55	21,24
Витрати на складування	3507,1	3877	4812	369,90	935,00	10,55	24,12
Витрати на міжскладські перевезення	786,2	799,3	805,1	13,10	5,80	1,67	0,73
Витрати на пакування	389,2	405,4	495,3	16,20	89,90	4,16	22,18
Логістичні витрати адміністративних структур	905,2	1002,1	1222	96,90	219,90	10,70	21,94
Загальнологістичні витрати	11847,2	13 066	15 800	1220,01	2734,53	51,58	90,65

Джерело: складено автором на основі даних компанії «Заммлер»

Як видно з даних, найбільшу частку витрат на транспорт становила транспортна логістика, що склала 8 465,5 тис. грн. у 2019 році. Порівняно з

2022 роком, ця сума зросла на 1 483,10 грн., або 21,24%. Це можна пояснити збільшенням автопарку компанії, зростанням обсягу замовлень і підвищенням цін на паливе тощо.

Велика частина логістичних витрат складається з витрат на складування, які становили 3507,1 тис.грн у 2020 році, 3877,0 тис. грн. у 2021 році та 4812 тис. грн. у 2022 році. Важливо відзначити, що такі витрати також обумовлені тим, що компанія надає послуги фулфілменту.

Логістичні витрати кожного із видів транспорту наведено в табл.2.17.

Таблиця 2.17

Транспортні витрати компанії за видами транспорту ТОВ «ЗАММЛЕР Україна» в 2020-2022 рр., тис. грн.

Вид транспорту	Роки			Абсолютне відхилення		Відносне відхилення	
	2020	2021	2022	2021/ 2020	2022/ 2021	2021/ 2020	2022/ 2021
Автомобільний	2196	2402	3356	206	954,1	9,38	39,73
Залізничний	1123	1234	1289	111	55	9,88	4,457
Повітряний	1952	2345	2632	393	287	20,13	12,24
Морський	989	1002	1189	13	187	1,31	18,66
Загальні транспортні витрати	6259,5	6982,5	8465,6	723	1483	11,55	21,24

Джерело: складено автором на основі даних компанії «Заммлер»

За даними табл.2.17 видно, що найбільшу частку витрат на транспорт становлять витрати на автомобільний транспорт. Ці витрати збільшились на 39,73% у 2022 році порівняно з 2021 роком. Після автомобільного транспорту, найбільшими витратами користується повітряний транспорт (2 632 тис. грн.), залізничний транспорт (1 289 тис. грн.) і морський транспорт (1 189 тис. грн.) у 2022 році.

Це можна пояснити тим, що найбільший обсяг перевезень припадає на автомобільний транспорт, який є мобільним, швидким і маневреним, і компанія розширює свій автопарк щороку. Повітряний транспорт є дорогим, але використовується для міжнародних перевезень через високу швидкість та здатність перевозити на великі відстані.

Залізничний транспорт використовується рідко через невеликі, такі як нерегулярність перевезень і важкодоступність, але компанія використовує його для великотонажних перевезень за потреби. Морський транспорт використовується рідко через низьку швидкість та залежність від погодних умов, а також через малу частоту відправлень.

В рамках даного дослідження проведемо розрахунок ефективності міжнародних транспортних перевезень ТОВ «ЗАММІЕР Україна» до Румунії.

Маршрут перевезення товару автомобільним транспортом зображений на рис.2.5.



Рис. 2.5. Маршрут здійснення логістичних послуг до Бухаресту

Джерело: складено автором

Для визначення ефективності міжнародних транспортних перевезень ТОВ «ЗАММІЕР Україна», визначимо показники ефективності транспортних перевезень, ефекту транспортних перевезень та рентабельності транспортних перевезень.

Так, повну ефективність міжнародних транспортних перевезень (Е_{лог}) і ефект (Е_{лсг}) визначають за формулами:

$$K_{\text{лог}} = \frac{\text{лог}}{З_{\text{лог}}} \quad (2.1)$$

$$E_{\text{лог}} = B_{\text{лог}} - З_{\text{лог}} \quad (2.2)$$

де, $B_{\text{лог}}$ – вартість транспортних перевезень у зовнішньоторгових цінах або валютна виручка від продажу продукції на зовнішньому ринку;

$З_{\text{лог}}$ – затрати на виробництво транспортних перевезень.

$B_{\text{лог}}$ – вартість міжнародних транспортних перевезень у зовнішньоторгових цінах.

Показник рентабельності виступає основним критерієм ефективності роботи товариства. Рентабельність міжнародних транспортних перевезень визначається за формулою:

$$R_{\text{лог}} = \frac{E_{\text{лог}}}{З_{\text{лог}}} * 100\% \quad (2.3)$$

де $E_{\text{лог}}$ – ефект міжнародних транспортних перевезень;

$З_{\text{лог}}$ – затрати на виробництво міжнародних транспортних перевезень.

Узагальнено розраховані показники у табл.2.18 і визначимо відхилення по роках.

Таблиця 2.18

Показники ефективності стратегії прямого логістичних послуг ТОВ

«ЗАММЛЕР Україна» у 2021-2023 рр.

Показник	2021	2022	2023	Відхилення, 2022/2021		Відхилення, 2023/2022	
				±Δ	%	±Δ	%
Ефективність міжнародних транспортних перевезень	1,17	1,19	1,20	0,02	1,71	0,01	0,84
Ефект міжнародних транспортних перевезень	4,4	6,24	7,11	1,84	41,82	0,87	13,94
Рентабельність міжнародних транспортних перевезень	17,00	19,00	20,00	2,00	11,77	1,00	5,26

Джерело: Розраховано автором самостійно

Доходи від реалізації продукції перевищують рівень витрат, це позитивно відображається на ефективності діяльності товариства. Якщо зрівнювати прогнозоване значення ефекту міжнародних транспортних перевезень у 2023 році з аналогічним показником у 2019 році, то можна

визначити зростання на 3,5 млн. грн., рентабельність міжнародних транспортних перевезень у 2023 році становитиме 20% і це на 6% більше, ніж у 2019 році.

Отже, міжнародні транспортні перевезення ТОВ «ЗАММЛЕР Україна» до Румунії підвищили ряд показників ефективності. У 2021–2023 рр. спостерігається покращення показників ефективності міжнародних транспортних перевезень та ефекту міжнародних транспортних перевезень.

Таким чином, на підставі аналізу міжнародних транспортних перевезень товариства ТОВ «ЗАММЛЕР Україна» можна зробити наступні висновки.

Підприємство продемонструвало стійкий ріст обсягів перевезень у 2019-2022 роках, свідчачи про його потенціал на міжнародному ринку. Однак, разом із збільшенням обсягів, зросла і конкуренція, що вимагає підприємству постійно вдосконалювати процеси та надавати інноваційні рішення. Широкий спектр партнерів з різних країн свідчить про готовність компанії до співпраці на різних ринках. Усе це підтверджує лідерську позицію і ефективність ТОВ «ЗАММЛЕР Україна» в галузі міжнародних транспортних перевезень та логістики.

Висновки до Розділу 2

Таким чином, оцінка організації та логістики міжнародних транспортних перевезень ТОВ «Заммлер Україна» дозволила зробити наступні висновки:

1. Аналіз фінансових показників ТОВ «ЗАММЛЕР Україна» показав, що ТОВ «ЗАММЛЕР Україна» має потенціал для подальшого розвитку, але вимагає уваги до оптимізації оборотних активів та управління заборгованістю для покращення своєї фінансової стабільності та ліквідності.

2. Основні тенденції розвитку ринку міжнародних транспортних перевезень свідчать про збільшення їх значущості у глобальному контексті. Розвиваючи технології та глобалізацію, ринок постійно підвищує обсяги

перевезень, особливо в країнах з розвинутою промисловістю. Це сприяє зростанню конкуренції серед перевізників і споживачів логістичних послуг.

Розвиток ринку міжнародних транспортних перевезень визначається зростанням торгівлі, технологічними інноваціями та прагненням до оптимізації логістичних процесів. Будучи ключовим фактором глобального бізнесу, цей ринок вимагає постійного вдосконалення та адаптації до змін в світовій економіці.

3. Підприємство продемонструвало стійкий ріст обсягів перевезень у 2019-2022 роках, свідчачи про його потенціал на міжнародному ринку. Однак, разом із збільшенням обсягів, зросла і конкуренція, що вимагає підприємству постійно вдосконалювати процеси та надавати інноваційні рішення. Широкий спектр партнерів з різних країн свідчить про готовність компанії до співпраці на різних ринках. Усе це підтверджує лідерську позицію і ефективність ТОВ «ЗАММЛЕР Україна» в галузі міжнародних транспортних перевезень та логістики.

РОЗДІЛ 3. УДОСКОНАЛЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ТОВ «ЗАММЛЕР УКРАЇНА»

3.1. Впровадження автоматизованих систем управління логістикою

Впровадження автоматизованих систем управління логістикою стає важливим кроком для сучасних компаній, які прагнуть оптимізувати свої логістичні процеси і забезпечити більшу ефективність та точність в управлінні запасами та постачаннями. Такі системи впроваджуються з метою підвищення

продуктивності, зменшення витрат і покращення якості обслуговування клієнтів.

Для ТОВ «ЗАММЛЕР Україна» це може призвести до покращення ефективності та ефективності всіх ланок логістичного ланцюжка. Розглянемо основні кроки, які, на нашу думку, варто врахувати при впровадженні автоматизованих систем управління логістикою:

1. Аналіз потреби. Доцільно почати з аналізу потреб компанії. Які конкретні завдання або процеси в логістиці потребують автоматизації? У нашому випадку це може бути відстеження запасів, маршрутизація та моніторинг доставок, управління складами, тощо.

2. Вибір ПЗ. Виберіть відповідне програмне забезпечення для автоматизації.

Для вирішення проблем управління логістичними процесами доцільно обрати автоматизацію за допомогою наявної платформи SAP. Система автоматизації включає в себе налаштування програмного забезпечення SAP та розробку і налаштування програм WOAD та TSM.

Використання платформи SAP для автоматизації та оптимізації логістичних процесів у ТОВ «ЗАММЛЕР Україна» виявиться дуже корисним та ефективним. Серед переваг використання SAP для управління логістичним ланцюгом відмітимо:

– планування попиту. SAP дасть змогу точно прогнозувати попит на товари і мати можливість реагувати на зміни в реальному часі. Це допоможе зменшити надлишки та дефіцити запасів;

– управління запасами. З SAP можна ефективно управляти запасами, мінімізуючи витрати на зберігання та забезпечуючи наявність товарів відповідно до потреб;

– реальний час і прозорість. Використання Інтернет-технологій та розширеної аналітики в SAP дасть змогу отримувати дані та аналітику в реальному часі, що підвищить прозорість та можливість оперативного реагування на події в логістичному ланцюзі;

– оптимізація вантажопотоків. SAP допоможе планувати та оптимізувати вантажопотоки, зменшуючи витрати на доставку та скорочуючи час наростання запасів;

– підвищення ефективності ланцюгів постачань. З SAP можна зможете покращити співпрацю з постачальниками та партнерами у логістичному ланцюзі.

У великій мірі, успішне впровадження SAP допоможе підвищити конкурентоспроможність вашої компанії і поліпшити якість обслуговування клієнтів. Важливо планувати і виконувати впровадження з урахуванням конкретних потреб і завдань вашої компанії.

CRM допоможе логісту вибудувати свою роботу. За допомогою Web-інтерфейсу можна налаштувати свій розклад і план дня, список завдань, зустрічей і дзвінків, дати виставлення рахунків, а робота з документами набуде не паперового, а електронного характеру, весь архів буде в системі.

SAP/CRM – це єдине рішення, що дає змогу комплексно виконувати такі завдання як об'єднання співробітників, менеджменту, клієнтів і партнерів компанії в повний замкнутий цикл процесів і технологій, на основі яких здійснюється управління взаємовідносинами з клієнтами. SAP/CRM створює єдиний інформаційний простір, що містить повну, достовірну та актуальну базу даних про кожного клієнта.

Проконтролювати графік відвантажень допоможе платформа ROAD, крім функції контролю інструмент має ще багато переваг. ROAD – це web-платформа для транспортної логістики. Гнучкий і зручний інструмент, який зробить роботу ефективною і прибутковою, без витрат на дороге устаткування і підтримку систем. Це хмарне рішення та мобільний додаток, який об'єднує в реальному часі всіх учасників ланцюга постачання.

Вантажовідправники, вантажоодержувачі, експедитори та водії, всі працюють в одному місці, взаємодіють online, обмінюються інформацією і контролюють вантажопотоки і все це за допомогою одного кліка.

Автоматизація зберігає час, який можна витратити на виконання інших завдань і позбавить від труднощів ручного контролю. Платформа вирішує головну проблему – ROAD запобігає довгим і виснажливим пошукам вантажу, інструмент пропонує контролювати переміщення автомобілів і дотримання термінів доставки за допомогою online tracking. Електронна карта показує: шлях, рух і поточне місцезнаходження автотранспорту.

Можна своєчасно дізнатися про всі зупинки, затримки і можливі пошкодження вантажу, відстежити прості автотранспорту при навантаженні і розвантаженні.

Вантажовідправник може напряму зв'язатися з водієм, щоб з'ясувати всі необхідні питання. Водій в чаті дає знати про різного роду затримки і відповідає на запитання. По прибуттю він фіксує доставку вантажу, підтвердженням служить фото документа, яке відсилається вантажовідправнику і менеджеру компанії «ЗАММЛЕР Україна». Програма встановлюється на комп'ютер, планшет або смартфон. Для відстеження вантажу не потрібно встановлювати GPS «коробочки» на кожен автомобіль, це значно знижує витрати, вантажовідправник, не відволікаючи співробітників транспортної компанії, може перевірити статус постачань.

TSM-system дасть змогу організувати процес завантаження вантажу. TSM – це хмарна багатофункціональна система, розроблена для впровадження на підприємстві концепції just in time. Система дає змогу здавати звітність

щодо постачань в електронному вигляді, TSM – це зовнішній модуль, який інтегрується з внутрішніми обліковими ERP програмами.

Система TSM є багаторонньою, в ній можуть узгодити свої дії не тільки відділи вантажовідправника, а й торгові посередники. У системі кожному співробітнику присвоюється роль, яка впливає на вчинення чи не вчинення певних дій. Наприклад, в програмі складські співробітники задають часові терміни вивантаження певного продукту з урахуванням типу автомобіля, також співробітники складу можуть розробити графік роботи і умови роботи складу: у скільки починає і закінчує роботу склад, коли у нього

перерва, яка продукція є на складі і в який час її можна відвантажити.

Погодивши з логістом, співробітник складу розробляє графік завантажень автомобілів, тим самим бронюються тимчасові інтервали для кожного посередника чи то клієнта. За допомогою цього графіка можна координувати автомобільні потоки на підприємстві.

3. Навчання персоналу. Важливо забезпечити навчання персоналу щодо використання нової системи. Це допоможе забезпечити правильне її використання та максимальну користь.

4. Поступове впровадження. Рекомендується впроваджувати систему поступово, починаючи з одного відділу або процесу, і поступово розширювати її обсяг.

5. Моніторинг та оптимізація. Після впровадження важливо постійно моніторити роботу системи і оптимізувати її функціонування для досягнення найкращих результатів.

6. Забезпечення безпеки даних. Варто звернути увагу на забезпечення безпеки даних та інформаційної безпеки при впровадженні системи.

Таким чином, впровадження автоматизованих систем управління логістикою на ТОВ «ЗАММЛЕР Україна» є стратегічним кроком у покращенні ефективності та точності управління логістичними процесами компанії. Інтеграція систем SAP/CRM та платформи ROAD дозволить оптимізувати роботу в усіх ланках логістичного ланцюжка, забезпечуючи планування

попиту, ефективне управління запасами, реальний час та прозорість в управлінні та підвищення співпраці з постачальниками та партнерами. Впровадження цих інноваційних рішень допоможе підвищити конкурентоспроможність компанії та забезпечить більшу якість обслуговування клієнтів, забезпечуючи ефективне керівництво логістичними процесами на всіх етапах.

3.2. Інтеграція систем відстеження вантажів та моніторингу

У сучасному світі, де логістика є невід'ємною частиною бізнесу, інтеграція систем відстеження вантажів та моніторингу стає ключовим фактором для успішного управління логістичними процесами. Ця інтеграція не тільки дає змогу підприємствам здійснювати контроль за рухом та станом вантажів у режимі реального часу, але також відкриває двері до оптимізації цих процесів.

Інтеграція систем відстеження вантажів та моніторингу може значно покращити ефективність та безпеку діяльності ТОВ «ЗАММЛЕР Україна». Ці системи допомагають контролювати рух вантажів, забезпечуючи точну інформацію про їх місцезнаходження та стан. Розглянемо деякі способи, які, на нашу думку, можуть бути використані для інтеграції таких систем в діяльність досліджуваної компанії:

1. GPS-відстеження. Встановлення GPS-трекерів на транспортних засобах, які використовуються для перевезення вантажів. Це надасть можливість в режимі реального часу відстежувати маршрути, швидкість та місцезнаходження транспорту.

2. Моніторинг стану вантажу. Використання датчиків для відстеження температури, вологості, вібрації та інших параметрів стану вантажу. Це особливо важливо для транспортування товарів, які потребують особливих умов зберігання.

3. Електронний журнал водія. Впровадження системи електронного журналу водія для відстеження часу роботи та відпочинку водіїв, що відповідає законодавству.

4. Моніторинг витрат пального. Встановлення датчиків витрати пального для відстеження споживання пального на різних етапах перевезення.

Це може допомогти в оптимізації маршрутів та зменшенні витрат.

5. Інтеграція з внутрішньою системою управління. Підключення систем відстеження та моніторингу до внутрішньої системи управління компанією, щоб забезпечити централізований доступ до даних та забезпечити швидке реагування на події.

6. Аналітика та звіти. Використання зібраних даних для створення звітів та аналітики, яка допоможе вам виявляти покращення, оптимізувати процеси та забезпечити кращий контроль над діяльністю компанії.

7. Інформаційний портал для клієнтів. Створення інформаційного порталу або додатку для клієнтів, де вони можуть в режимі реального часу відстежувати місцезнаходження та статус своїх вантажів.

8. Забезпечення безпеки. Використання систем моніторингу для виявлення незвичайних ситуацій, таких як злам транспортного засобу або викрадення вантажу.

Таким чином, інтеграція систем відстеження вантажів та моніторингу є важливим кроком для ТОВ «ЗАММІЕР Україна» у покращенні управління логістичними процесами. Ця ініціатива сприятиме підвищенню контролю над вантажами, оптимізації маршрутів та безпеці. Встановлення GPS-трекерів, моніторинг стану вантажів і електронний журнал водія дадуть змогу отримувати точну та актуальну інформацію у реальному часі. Окрім того, збір та аналіз даних дозволяє компанії виявляти покращення та оптимізувати свої операції для досягнення більшої ефективності та конкурентоспроможності.

Висновки до Розділу 3

ТОВ «Заммлер Україна» визнає важливість постійного удосконалення своєї діяльності і впровадження сучасних технологій, які дозволяють оптимізувати процеси та підвищити рівень обслуговування клієнтів. У цьому контексті, важливими кроками в розвитку компанії є:

1. Впровадження автоматизованих систем управління, що є стратегічним кроком у покращенні ефективності та точності управління логістичними процесами компанії. Інтеграція систем SAP/CRM та платформи ROAD дозволить оптимізувати роботу в усіх ланках логістичного ланцюжка, забезпечуючи планування попиту, ефективне управління запасами, реальний час та прозорість в управлінні та підвищення співпраці з постачальниками та партнерами. Впровадження цих інноваційних рішень допоможе підвищити конкурентоспроможність компанії та забезпечить більшу якість обслуговування клієнтів, забезпечуючи ефективне керівництво логістичними процесами на всіх етапах.

2. Інтеграція систем відстеження вантажів та моніторингу, що також є важливим кроком для ТОВ «ЗАММЛЕР Україна» у покращенні управління логістичними процесами. Ця ініціатива сприятиме підвищенню контролю над вантажами, оптимізації маршрутів та безпеці. Встановлення GPS-трекерів, моніторинг стану вантажів і електронний журнал водія дадуть змогу отримувати точну та актуальну інформацію у реальному часі. Окрім того, збір та аналіз даних дозволяє компанії виявляти покращення та оптимізувати свої операції для досягнення більшої ефективності та конкурентоспроможності.

Ці інновації дозволять забезпечити більш точну та ефективну організацію перевезень, що в свою чергу призводить до зменшення часу доставки, оптимізації ресурсів та забезпечення вищого рівня задоволення клієнтів.

НУБІП України

НУБІП України

ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ

Таким чином, дослідивши організацію міжнародних транспортних перевезень, ми дійшли наступних висновків:

1. Розглянувши поняття міжнародних перевезень, ми з'ясували, що міжнародні перевезення вантажів – це складний процес, який включає в себе рух товарів через митні кордони та транспортні мережі різних країн. Також, ми виявили, що правове регулювання цього процесу може бути багатостороннім, двостороннім або національним, залежно від угод між країнами та загальних стандартів. Закони та міжнародні договори встановлюють правила щодо документації, відповідальності, страхування та інших аспектів міжнародних перевезень. Це правове регулювання важливо для забезпечення безперешкодного руху товарів через кордони та забезпечення прав та обов'язків усіх сторін, які беруть участь в міжнародних перевезеннях.

2. Вивчивши категорії міжнародних транспортних перевезень, можемо сказати, що у міжнародних транспортних перевезеннях існує ряд важливих категорій, які дають змогу класифікувати та організовувати процес перевезення на міжнародному рівні. Ці категорії включають в себе види транспорту, предмети перевезення, характеристику товарів, періодичність перевезень, порядок перетину кордону, типи транспортно-технологічних систем, види сполучення та географічні райони перевезень. Класифікація допомагає вибирати оптимальний спосіб та маршрут для конкретних вантажів та пасажирів, забезпечуючи ефективність та безпеку у міжнародних перевезеннях.

3. Ознайомившись з особливостями організації міжнародних вантажних перевезень, ми виявили, що це є складний процес, що вимагає ретельної підготовки та дотримання ряду основних особливостей. Перш за все, це включає в себе подолання митних бар'єрів, що вимагає координації з митними органами та дотримання митних правил. Вибір відповідного транспортного

засобу та оптимального маршруту, а також належна документаційна робота, включаючи страхування вантажу, є вирішальними для успішного і безперешкодного проведення міжнародних транспортних операцій. Окрім того, важливо враховувати вимоги до вантажу та культурні особливості спілкування з партнерами з різних країн. Дотримання цих особливостей сприяє ефективній та надійній міжнародній доставці товарів і забезпечує мінімізацію ризиків і витрат для учасників логістичних ланцюгів.

4. Аналіз фінансових показників ТОВ «ЗАММЛЕР Україна» показав, що ТОВ «ЗАММЛЕР Україна» має потенціал для подальшого розвитку, але вимагає уваги до оптимізації оборотних активів та управління заборгованістю для покращення своєї фінансової стабільності та ліквідності.

5. Визначивши основні тенденції розвитку ринку міжнародних транспортних перевезень, можемо зробити висновок, що вони свідчать про збільшення їх значущості у глобальному контексті. Розвиваючи технології та глобалізацію, ринок постійно підвищує обсяги перевезень, особливо в країнах з розвинутою промисловістю. Це сприяє зростанню конкуренції серед перевізників і споживачів логістичних послуг.

Розвиток ринку міжнародних транспортних перевезень визначається зростанням торгівлі, технологічними інноваціями та прагненням до оптимізації логістичних процесів. Будучи ключовим фактором глобального бізнесу, цей ринок вимагає постійного вдосконалення та адаптації до зміни в світовій економіці.

6. Провівши аналіз ефективності міжнародних транспортних перевезень товариства, можемо сказати, що ТОВ «ЗАММЛЕР Україна» продемонструвало стійкий ріст обсягів перевезень у 2019–2022 роках, свідчачи про його потенціал на міжнародному ринку. Однак, разом із збільшенням обсягів, зросла і конкуренція, що вимагає підприємству постійно вдосконалювати процеси та надавати інноваційні рішення. Широкий спектр партнерів з різних країн свідчить про готовність компанії до співпраці на різних ринках. Усе це підтверджує лідерську позицію і ефективність ТОВ

«ЗАММЛЕР Україна» в галузі міжнародних транспортних перевезень та логістики.

7. Впровадження автоматизованих систем управління логістикою на ТОВ «ЗАММЛЕР Україна» є стратегічним кроком у покращенні ефективності та точності управління логістичними процесами компанії. Інтеграція систем SAP/CRM та платформи ROAD дозволить оптимізувати роботу в усіх ланках логістичного ланцюжка, забезпечуючи планування попиту, ефективне управління запасами, реальний час та прозорість в управлінні та підвищення співпраці з постачальниками та партнерами. Впровадження цих інноваційних рішень допоможе підвищити конкурентоспроможність компанії та забезпечить більшу якість обслуговування клієнтів, забезпечуючи ефективне керівництво логістичними процесами на всіх етапах.

8. Дослідивши інтеграцію систем відстеження вантажів та моніторингу, ми дійшли висновку, що це також є важливий крок у покращенні управління логістичними процесами. Ця ініціатива сприятиме підвищенню контролю над вантажами, оптимізації маршрутів та безпеці. Встановлення GPS-трекерів, моніторинг стану вантажів і електронний журнал водія дадуть змогу отримувати точну та актуальну інформацію у реальному часі. Окрім того, збір та аналіз даних дозволяє компанії виявляти покращення та оптимізувати свої операції для досягнення більшої ефективності та конкурентоспроможності.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Болквалдзе Н., Мигаль О. Вантажні перевезення автомобільним транспортом в міжнародному бізнесі. *Економіка та суспільство*. 2022. № 46. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-46-20> (дата звернення: 14.03.2023).
2. Босняк М.Г. Вантажні автомобільні перевезення: навчальний посібник. Київ: Видавничий дім «Слово», 2010. 408 с.
3. Брагінський В.В. Розвиток транспортно-логістичної системи як форма реалізації транзитного потенціалу України. URL: <http://www.academy.gov.ua/ej/ej14/txts/Braginskiy.pdf> (дата звернення: 15.02.2023).
4. Волік В.В. Правове регулювання транспортної діяльності в Україні: навч.- метод. посібник. Маріуполь: МДУ, 2020. 195 с.
5. Перелиця Н.Є. Специфіка визначення ефективності транспортно-логістичних систем в аграрному бізнесі. *Modern Transformation of economics and management in the era of globalization: International scientific conference. Klaipeda*, 2016. С. 169-172.
6. Донченко О.О. Організація міжнародних перевезень: навч. посібник для вузів. Київ. нац. торг.-екон. ун-т, 2008. 146 с.
7. Дудар Т.Г., Волошин Р.В. Основи логістики. Навч. посіб. Київ: Центр учбової літератури, 2012. 176 с.
8. Експрес-випуски державної служби статистики України за 2021 рік. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 21.10.2023).
9. Європейське залізничне законодавство. Т. 2. Залізничний транспорт (Конвенція про міжнародне залізничне сполучення СОТІФ). Київ: 2005. 494 с.
10. Кальченко А.Г. Логістика: підручник. Київ: КНЕУ, 2018. 284 с.
11. Коніщева Н.Й., Трушкіна Н.В. Управління логістичною діяльністю підприємств: навч. посіб. Донецьк: Донецький ін-т психології і

підприємства, 2018. 216 с.

12. Копитко В.І., Копитко О.В. Сучасні тенденції розвитку логістики на ринку залізничних перевезень. *Держава та регіони. Серія: Економіка та підприємство*. 2020. № 2 (113). С. 55-59. URL:

http://www.econom.stateandregions.zp.ua/journal/2020/2_2020/11.pdf (дата звернення: 17.04.2023).

13. Малиндрентос Дж. Транспортна логістика та інтермодальні перевезення: методичні вказівки для самостійного (дистанційного) вивчення

дисципліни: TEMPUS TACIS Joint European Project № 22031/2001 «Training of Specialists in Sea Transport Management at ONMU». Дж. Малиндрентос та ін. Одеса: 2005. 36 с.

14. Мариенко Н.С. Концептуальні основи правової регламентації міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом. *Науковий вісник Ужгородського Національного університету : серія: Право*. Ужгород :

Видавничий дім «Гельветика», 2018/ Т. 1. Вип. 49. С. 126-128. URL: <https://dspace.uzhnu.edu.ua/jspui/handle/lib/34658> (дата звернення: 08.05.2023).

15. Міжнародні організації, конвенції та багатосторонні угоди в галузі транспорту. Том 3 Залізничний транспорт: посібник. Київ: ДП «Державтотранспроєкт», 2006. 216 с.

16. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року. Київ, 2018. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80>. (дата звернення: 06.07.2023).

17. Оновлена транспортна стратегія України. Напрямки політики (Підтримка імплементації Угоди про асоціацію та Національної транспортної стратегії України). URL: https://mtu.gov.ua/files/strategy_ukr.pdf (дата звернення: 14.08.2023).

18. Організація співробітництва залізниць (ОСЖД): довідник (станом на 2022 р.). URL: www.osjd.org/. (дата звернення: 08.08.2023).

19. Офіційна сторінка ТОВ «ЗАММЛЕР Україна». URL: <https://www.zammleer.com.ua/> (дата звернення: 07.07.2023).

20. Охота В. Підвищення ефективності управління міжнародними перевезеннями. *Галицький економічний вісник*. Тернопіль : ТНТУ, 2014. Том 44. № 1. С. 35-41

21. Павлова Г., Бабій І. Воловик Д. Становлення логістики на рівні міжнародних відносин. *Innovation and Sustainability*. 2022. № 2. С. 139-146. <https://doi.org/10.31649/ins.2022.2.139.146> (дата звернення: 09.05.2023)

22. Передова практика підвищення ефективності міжнародних залізничних перевезень на євразійському просторі. Комітет ОСЖД. Варшава, 2014. URL: www.osjd/. (дата звернення: 01.04.2023).

23. Радар тенденцій логістики. Надання інформації сьогодні. Створення вартості завтра від DHL. URL: <https://www.dhl.com/global-en/home/insights-and-innovation/insights/logistics-trend-radar.html> (дата звернення: 15.04.2023).

24. Ринок логістичних послуг України: тренди та можливості. . URL: <https://www.fot.com.ua/post/rinok-logistichnih-poslug> (дата звернення: 24.03.2023).

25. Службова інструкція до Угоди про міжнародне залізничне вантажне сполучення СМГС (СІ до СМГС). URL: www.uz.gov.ua/smsg/ (дата звернення: 26.02.2023).

26. Стащенко Ю., Гавриловський О. Сучасні тенденції розвитку глобального ринку транспортно-логістичних послуг. *Економіка та суспільство*. 2022. №39. <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-39-87> (дата звернення: 27.09.2023).

27. Столярський О.В. Правове регулювання міжнародних перевезень: навч. посіб. Київ: Знання, 2012. 318 с.

28. ТОП-10 найбільших логістичних компаній України. URL: <https://mintrans.news/logistics/top-10-naybilshikh-logistichnikh-kompaniy-ukraini> (дата звернення: 25.04.2023).

29. Угода про міжнародне залізничне вантажне сполучення СМГС URL: https://uz.gov.ua/cargo_transportation/legal_documents/smsg/. (дата

звернення: 16.05.2023).

30. Хмелевський О.В. Міжнародна логістика у ключових трендах її розвитку. *Хмельницький національний університет*. 2019. Випуск 38. DOI: <https://doi.org/10.32843/infrastruct38-10> (дата звернення: 25.09.2023).

31. Цифрова трансформація логістики: загрози та можливості. URL: <http://reports.weforum.org/digitaltransformation/the-digitaltransformation-of-logistics-threat-and-opportunity/> (дата звернення: 27.08.2023).

32. Ярова Г.Є. Міжнародні логістичні послуги: конспект лекцій. Суми: Сумський державний університет, 2020. 84 с.

33. 10 кращих тенденцій та інновацій у логістичній галузі у 2021 році за версією StartUs Insights. URL: <https://www.startusinsights.com/innovators-guide/top-10-logistics-industry-trends-innovations-in-2021/> (дата звернення: 10.05.2023).

34. Helmy K., ElMokadem M., Bary A. & ElSayeh M. The impact of logistics performance on competitive advantage: The case of freight transportation in Egypt. *Journal of WEI Business and Economics*. 2018. 7(1), pp.33-47.

35. Global 3PL Market Size Estimates. Офіційний сайт компанії Armsrtong&Associates. URL: <https://www.3plogistics.com/3pl-market-information/global-3pl-market-size-estimates/> (дата звернення: 21.03.2023).

36. JOC Rankings: COVID-19 powers strong, but uneven, growth in 3PL revenues. Офіційний сайт Інтернет-видання «The Journal of Commerce». URL: <https://www.joc.com/international-logistics/logistics-providers/joc-rankings-covid-19-powers-strong-uneven-growth-3pl-revenues-20210405.html> (дата звернення: 19.02.2023).

37. RAILWAYS ROLE IN INTERMODALITY AND THE DIGITALIZATION OF TRANSPORT DOCUMENTS: ECE/TRANS/262. United Nations, New York and Geneva, 2017.

38. Size of the global logistics market in 2020, by region (in billion U.S. dollars). Офіційний сайт статистичного Інтернет-видання «Statista». URL:

<https://www.statista.com/statistics/1069868/total-global-logistics-market-size-region/> (дата звернення: 08.05.2023).

39. 2019 third-party logistics study. Офіційний сайт компанії Korn Ferry.

URL: <https://www.kornferry.com/content/dam/kornferry/docs/article-migration/2019-3PL-Study.pdf> (дата звернення: 21.06.2023).

40. 2020 third-party logistics study. The State of Logistics Outsourcing.

Офіційний сайт компанії Infosys Consulting. URL: <https://www.infosysbpm.com/portland/resources/documents/third-party-logistics-study.pdf> (дата звернення: 21.04.2023).

41. 2021 third-party logistics study. The State of Logistics Outsourcing.

Офіційний сайт компанії Infosys Consulting. URL: <https://www.infosysconsultinginsights.com/insights/3pl/> (дата звернення: 21.10.2023).

42. Клепікова О. В. Правова організація транспортної системи

України: монографія. Київ: Ліра-К, 2019. 444 с.

43. Коскіна Ю. А. Розвиток теоретичних основ організації і

управління змішаних перевезень масових вантажів за участю флоту: дисертація. Харків, 2021. 398 с.

44. Лозова Д. М., Клименко В. В. Транспортно-логістичні кластери як

передумова реалізації виробничого потенціалу національної економіки // Актуальні напрямки розвитку технічного та виробничого потенціалу національної економіки (економічний аспект): монографія. Дніпро: Пороги, 2021. С. 69–82.

45. Никифорок О.І. Розвиток транспорту з метою відновлення і

зростання української економіки: наукова доповідь, Київ, 2018. – 200 с. URL: <http://ief.org.ua/docs/st/300.pdf> (дата звернення: 05.04.2023).

46. Організація міжнародних автомобільних перевезень вантажів :

навч. посібник Н.В. Пономарьова, Т.В. Волкова, Н.М. Пономарьова. Х.: ХНАДУ, 2014. 180 с.

47. Петренко О.І., Дереповська Т.В. Проблеми розвитку

мультимодальних перевезень в Україні та шляхи їх розв'язання. 2017. №5.

URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=5382> (дата звернення 12.06.2023).

48. Пилипенко Ю.В. Підвищення ефективності управління

вантажопотоками в міжнародних транспортних коридорах [Текст]: автореф.

дис... канд. техн. наук: 05.22.01. НТУ. Київ, 2019. 20 с.

49. Гюріна Н. М., Гой І.В., Бабій І.В. Логістика: навч. посібник. Київ, 2015. 392 с. URL: http://www.dut.edu.ua/uploads/1_1228_89357192.pdf (дата

звернення: 02.04.2023).

50. Якименко Н. В. Застосування логістичного підходу в діяльності транспортної системи. Вісник економіки транспорту і промисловості. 2014. №

45. С. 259-262.

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП України

ДОДАТКИ

НУБІП України

Додаток А
Основні категорії товарів, логістикою яких займаються компанії групи
«ЗАММЛЕР»

№ п/п	Категорія товарів	Характеристика та особливості логістики
1	Електроніка та побутова техніка	В клієнтському портфелі ЗАММЛЕР є всесвітньо відомі компанії в галузі електроніки та побутової техніки
2	Фармацевтична продукція	Організація процесу транспортування якої передбачає побудову спеціалізованої логістичної інфраструктури з врахування суворого дотримання та контролю температурного режиму, забезпечення збереження продукції при перевезенні; оцінка ризиків і врахування всіх можливих нюансів, пов'язаних зі специфікою продукції. Компанія має багаторічний досвід роботи з провідними фармацевтичними компаніями України та світу
3	FMCG товари	Для них продумані комплексні логістичні рішення (умови зберігання, розміщення товарів з урахуванням можливого неможливого товарного сусідства, інтенсивності відвантажень, термінів придатності та інших чинників) за рахунок роботи з ключовими гравцями на ринку цього сектора
4	Телекомунікаційне обладнання	Вимагає особливих умов транспортування і зберігання. Цінність вантажу, сезонність і швидка зміна тенденцій на ринку, оновлення модельного ряду і оснащення вимагають індивідуального підходу, високої кваліфікації фахівців і досвіду роботи в галузі, який має група компаній ЗАММЛЕР
5	E-commerce та ритейл	У клієнтському портфелі групи відомі світові бренди, які отримують послугу фулфілмент. Це комплекс послуг, в рамках якого логістичний оператор бере на себе прийом товарів від постачальника, зберігання, комплектацію, упаковку, організацію доставки кінцевому споживачеві, обробку повернень
6	Промислове обладнання	Для нього ЗАММЛЕР створює ефективні ланцюги поставок, які задовольняють потреби клієнтів промислового сегменту: перевезення великогабаритних вантажів, вантажів спеціального призначення. У клієнтському портфелі ЗАММЛЕР є провідні компанії промислового сегмента
7	Друкована продукція	Широкий асортимент якого вимагає особливого підходу до розміщення і зберігання товарів на складі. Від правильного складування залежить якість продукції, адже при змінах температурно-вологого режиму повітря процес природного старіння матеріалів прискорюється. ЗАММЛЕР має всі необхідні умови для співпраці з видавництвами: організація зберігання у вигляді спеціальних стелажів, правильні кліматичні умови, рівень вологості, температура, вентиляція, відсутність прямого сонячного світла
7	Обладнання для авіаційної галузі	Включає за частини, комплектуючі, агрегати, в тому числі, двигуни для літаків, доставка яких потребує досвід, високий професіоналізм, дотримання стандартів і вимог. Серед клієнтів ЗАММЛЕР є провідні міжнародні авіакомпанії. Знання ринку дає змогу здійснювати доставки в стислі терміни і оптимальними маршрутами

Джерело: складено на основі даних [19]

НУБІП України

Додаток Б
Компанії групи ЗАММЛЕР в Україні

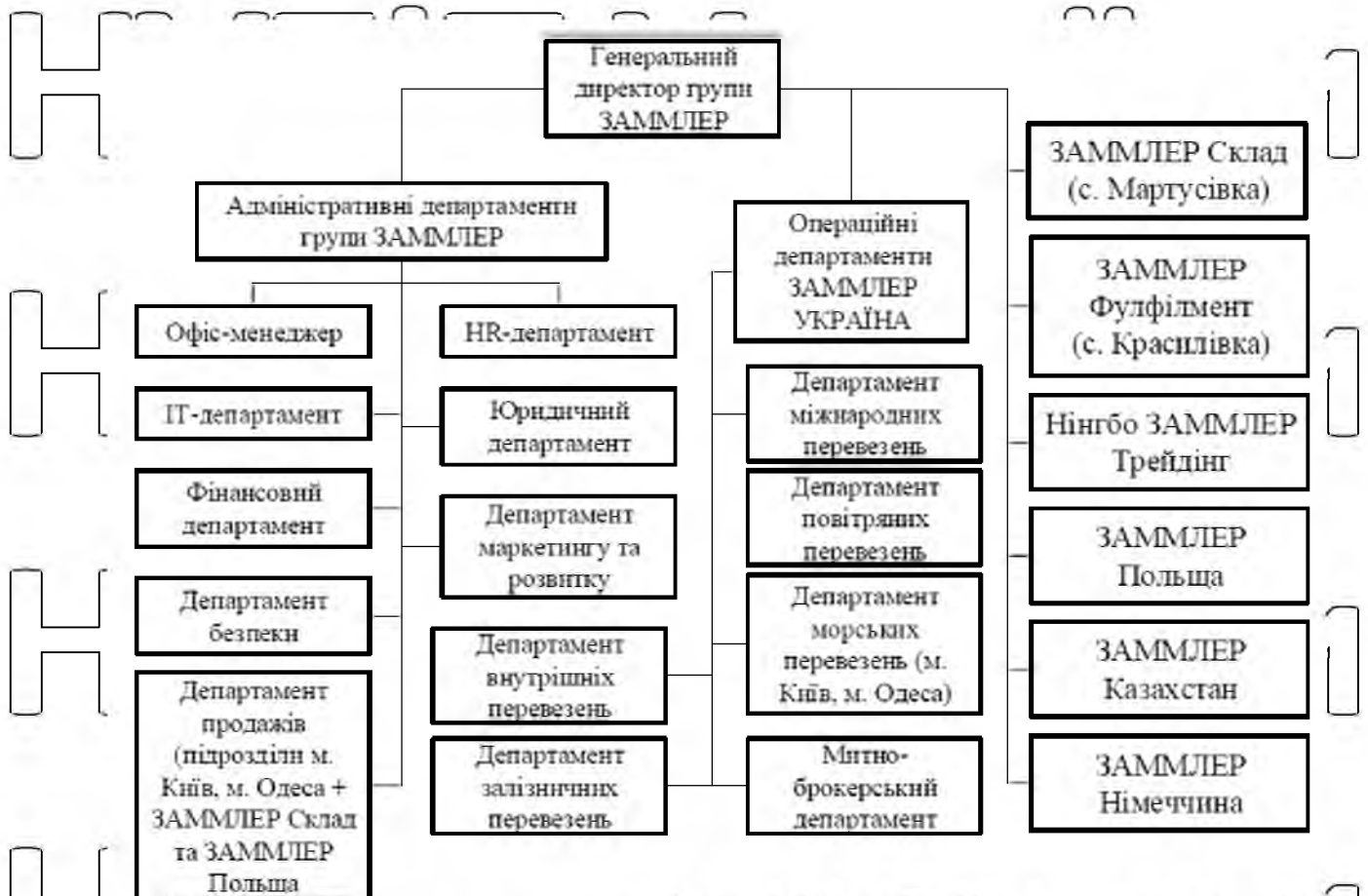
№ з/п	Назва компанії групи	Діяльність згідно КВЕД
1.	ТОВ «ЗАММЛЕР УКРАЇНА» (рік заснування: 2007)	52.29 Інша допоміжна діяльність у сфері транспорту (основний) 46.19 Діяльність посередників у торгівлі товарами широкого асортименту 49.41 Вантажний автомобільний транспорт 50.20 Вантажний морський транспорт 50.40 Вантажний річковий транспорт 51.21 Вантажний авіаційний транспорт 52.10 Складське господарство 52.24 Транспортне оброблення вантажів
2.	ТОВ «ЗАММЛЕР СКЛАД» (рік заснування: 2010)	49.41 Вантажний автомобільний транспорт (основний) 46.19 Діяльність посередників у торгівлі товарами широкого асортименту 46.90 Неспеціалізована оптова торгівля 52.10 Складське господарство 52.24 Транспортне оброблення вантажів 52.29 Інша допоміжна діяльність у сфері транспорту 68.10 Купівля та продаж власного нерухомого майна 68.20 Надання в оренду й експлуатацію власного чи орендованого нерухомого майна
3.	ТОВ «ЗАММЛЕР Фулфілмент» (рік заснування: 2015)	49.41 Вантажний автомобільний транспорт (основний) 46.19 Діяльність посередників у торгівлі товарами широкого асортименту 46.90 Неспеціалізована оптова торгівля 52.10 Складське господарство 52.24 Транспортне оброблення вантажів 52.29 Інша допоміжна діяльність у сфері транспорту 53.20 Інша поштова та кур'єрська діяльність 68.10 Купівля та продаж власного нерухомого майна 81.21. Загальне прибирання будинків
4.	ТОВ «ЗАММЛЕР РІАЛІСТЕЙТ» (рік заснування: 2019)	52.10 Складське господарство (основний) 46.19 Діяльність посередників у торгівлі товарами широкого асортименту 46.90 Неспеціалізована оптова торгівля 52.29 Інша допоміжна діяльність у сфері транспорту 68.20 Надання в оренду й експлуатацію власного чи орендованого нерухомого майна 73.20 Дослідження кон'юнктури ринку та виявлення громадської думки

Джерело: складено автором на основі даних [19]

НУБІП України

Додаток В

Організаційна структура групи ЗАММЛЕР



Джерело: складено на основі даних [19]

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП України

Додаток Г

Складські приміщення ТОВ «ЗАММЛЕР Україна»

№ п/п	Клас приміщення	Місцезнаходження складу
1.	Клас «А»	Київська обл., Бориспільський р-н, с. Мартусівка (WMS-система (Qguar), вантажно-розвантажувальна техніка, віддаленість від Києва – 16 км)
		Київська обл., Броварський р-н, с. Красилівка (WMS-система (Qguar), вантажно-розвантажувальна техніка, віддаленість від Києва – 17 км)
2.	Клас «В+»	м. Одеса (WMS-система (Qguar), знаходиться в межах міста, із залізничною гілкою, можливістю перевалки для мультимодальних перевезень, загальний фронт подачі вагонів – 7 одиниць)
3.	Клас «В»	м. Львів (WMS-система (Qguar), знаходиться в межах міста, вантажно-розвантажувальна техніка).
		м. Дніпро (WMS-система (Qguar), знаходиться в межах міста, вантажно-розвантажувальна техніка)

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП України

Додаток Д

Баланс (Звіт про фінансовий стан) на 31 Грудня 2020 р.

Актив 1	Код рядка 2	На початок звітнього періоду 3	На кінець звітнього періоду 4
I. Необоротні активи			
Нематеріальні активи	1000	0	0
первісна вартість	1001	0	0
накопичена амортизація	1002	0	0
Незавершені капітальні інвестиції	1005	0	0
Основні засоби	1010	3054	9414
первісна вартість	1011	13299	21480
знос	1012	10245	12066
Інвестиційна нерухомість	1015	-	-
Довгострокові біологічні активи	1020	-	-
Довгострокові фінансові інвестиції: які обліковуються за методом участі в капіталі інших підприємств	1030	-	-
інші фінансові інвестиції	1035	-	-
Довгострокова дебіторська заборгованість	1040	-	-
Відстрочені податкові активи	1045	-	-
Інші необоротні активи	1090	-	-
Усього за розділом I	1095	3054	9414
II. Оборотні активи	1100	1386	4329
Запаси			
Виробничі запаси	1101	1386	4290
Незавершене виробництво	1102	-	-
Готова продукція	1103	-	39
Товари	1104	-	-
Поточні біологічні активи	1110	-	-
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	1125	846	4785
Дебіторська заборгованість за розрахунками: за виданими авансами	1130	-	-
з бюджетом	1135	24	-
у тому числі з податку на прибуток	1136	-	-
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	9033	10998
Поточні фінансові інвестиції	1160	-	-
Гроші та їх еквіваленти	1165	8562	4356

Рахунки в банках	1167	-	00	-
Витрати майбутніх періодів	1170	-	00	-
Інші оборотні активи	1190	-	00	-
Усього за розділом II	1195	19851		24468
III. Необоротні активи, утримувані для продажу, та групи вибуття	1200	-		-
Баланс	1300	22905		33882
Пасив	Код рядка	На початок звітного періоду		На кінець звітного періоду
1	2	3		4
I. Власний капітал				
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	10000		10000
Капітал у дооцінках	1405	-		-
Додатковий капітал	1410	-		-
Резервний капітал	1415	-		-
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	2167		20648
Несплачений капітал	1425	()		()
Вилучений капітал	1430	()		()
Усього за розділом I	1495	22167		30648
II. Довгострокові зобов'язання і забезпечення				
Відстрочені податкові зобов'язання	1500	-	00	-
Довгострокові кредити банків	1510	-		-
Інші довгострокові зобов'язання	1515	-		-
Довгострокові забезпечення	1520	-		-
Цільове фінансування	1525	-		-
Усього за розділом II	1595	-		-
III. Поточні зобов'язання і забезпечення				
Короткострокові кредити банків	1600	-	00	-
Векселі видані	1605	-		-
Поточна кредиторська заборгованість за довгостроковими зобов'язаннями	1610	-		-
товари, роботи, послуги	1615	213		234
розрахунками з бюджетом	1620	312		2784
у тому числі з податку на прибуток	1621	-		-
розрахунками зі страхування	1625	69	00	69
розрахунками з оплати праці	1630	144		147
Поточні забезпечення	1660	-		-
Доходи майбутніх періодів	1665	-		-
Інші поточні зобов'язання	1690	-		-
Усього за розділом III	1695	738		3234
IV. Зобов'язання, пов'язані з необоротними активами, утримуваними для продажу, та групами вибуття	1700	-	00	-
Баланс	1900	22905		33882

НУБІП України

Звіт про фінансові результати (Звіт про сукупний дохід) за 31 Грудня 2020 р.

I. ФІНАНСОВІ РЕЗУЛЬТАТИ

Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000	64488	45861
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050	43215	31749
Валовий прибуток	2090	21273	14112
збиток	2095	()	()
Інші операційні доходи	2120	597	327
Адміністративні витрати	2130	-	-
Витрати на збут	2150	-	-
Інші операційні витрати	2180	924	912
Фінансовий результат від операційної діяльності: прибуток	2190	20946	13527
збиток	2195	()	()
Дохід від участі в капіталі	2200	-	-
Інші фінансові доходи	2220	-	-
Інші доходи	2240	-	279
Фінансові витрати	2250	()	()
Втрати від участі в капіталі	2255	()	()
Інші витрати	2270	10494	7644
Фінансовий результат до оподаткування: прибуток	2290	10452	6162
збиток	2295	()	()
Витрати (дохід) з податку на прибуток	2300	1971	1296
Прибуток (збиток) від припиненої діяльності після оподаткування	2305	-	-
Чистий фінансовий результат: прибуток	2350	8481	4866
збиток	2355	()	()

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП України

Баланс (Звіт про фінансовий стан) на 31 Грудня 2021 р.

Актив	Код рядка	На початок звітного періоду	На кінець звітного періоду
1	2	3	4
Необоротні активи	1000	-	-
Нематеріальні активи	1001	-	-
первісна вартість	1001	-	-
накопичена амортизація	1002	-	-
Незавершені капітальні інвестиції	1005	-	-
Основні засоби	1010	9414	10395
первісна вартість	1011	13299	21480
знос	1012	12066	13527
Інвестиційна нерухомість	1015	-	-
Довгострокові біологічні активи	1020	-	-
Довгострокові фінансові інвестиції:			
які обліковуються за методом участі в капіталі інших підприємств	1030	-	-
інші фінансові інвестиції	1035	-	-
Довгострокова дебіторська заборгованість	1040	-	-
Відстрочені податкові активи	1045	-	-
Інші необоротні активи	1090	-	-
Усього за розділом I	1095	9414	10395
II. Оборотні активи	1100	4329	2637
Запаси			
Виробничі запаси	1101	4290	2280
Незавершене виробництво	1102	-	-
Готова продукція	1103	39	357
Товари	1104	-	-
Поточні біологічні активи	1110	-	-
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	1125	4785	4587
Дебіторська заборгованість за розрахунками:			
за виданими авансами	1130	-	-
з бюджетом	1135	-	336
у тому числі з податку на прибуток	1136	-	-
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	1098	7704
Поточні фінансові інвестиції	1160	-	-
Гроші та їх еквіваленти	1165	4356	3279
Рахунки в банках	1167	-	-
Витрати майбутніх періодів	1170	-	-
Інші оборотні активи	1190	-	-
Усього за розділом II	1195	24468	18543

Пасив	Код рядка	На початок звітного періоду	На кінець звітного періоду
1	2	3	4
III. Необоротні активи, утримувані для продажу, та групи вибуття	1200	- 00	-
Баланс	1300	33882	28938
Власний капітал	1400	10000	10000
Зареєстрований (пайовий) капітал	1405	-	-
Капітал у дооцінках	1410	-	-
Додатковий капітал	1415	-	-
Резервний капітал	1420	20648	16670
Неоплачений капітал	1425	()	()
Вилучений капітал	1430	()	()
Усього за розділом I	1495	30648	26670
IV. Довгострокові зобов'язання і забезпечення	1500	-	-
Відстрочені податкові зобов'язання	1510	-	-
Довгострокові кредити банків	1515	-	-
Інші довгострокові зобов'язання	1520	-	-
Довгострокові забезпечення	1525	- 00	-
Цільове фінансування	1595	-	-
Усього за розділом II	1595	-	-
V. Поточні зобов'язання і забезпечення	1600	-	-
Короткострокові кредити банків	1605	-	-
Векселі видані	1610	-	-
Поточна кредиторська заборгованість за:			
довгостроковими зобов'язаннями	1615	23400	1014
товари, роботи, послуги	1620	2784	1218
розрахунками з бюджетом	1621	-	-
у тому числі з податку на прибуток	1625	69	-
розрахунками зі страхування	1630	147	21
розрахунками з оплати праці	1660	-	-
Поточні забезпечення	1665	-	-
Доходи майбутніх періодів	1690	- 00	15
Інші поточні зобов'язання	1695	3234	2268
Усього за розділом III	1700	-	-
IV. Зобов'язання, пов'язані з необоротними активами, утримуваними для продажу, та групами вибуття	1900	33882	28938
Баланс	1900	33882	28938

НУБІП України

Звіт про фінансові результати (Звіт про сукупний дохід) за 31 Грудня 2021 р.

I. ФІНАНСОВІ РЕЗУЛЬТАТИ

Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000	64773	64488
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050	58797	43215
Валовий:			
прибуток	2090	5976	21273
збиток	2095	()	()
Інші операційні доходи	2120	9	597
Адміністративні витрати	2130	-	-
Витрати на збут	2150	-	-
Інші операційні витрати	2180	615	924
Фінансовий результат від операційної діяльності:			
прибуток	2190	5370	20946
збиток	2195	()	()
Дохід від участі в капіталі	2200	-	-
Інші фінансові доходи	2220	-	-
Інші доходи	2240	-	-
Фінансові витрати	2250	(266,80)	()
Втрати від участі в капіталі	2255	()	()
Інші витрати	2270	()	10494
Фінансовий результат до оподаткування:			
прибуток	2290	5103,20	10452
збиток	2295	()	()
Витрати (дохід) з податку на прибуток	2300	1092	1971
Прибуток (збиток) від припиненої діяльності після оподаткування	2305	-	-
Чистий фінансовий результат:			
прибуток	2350	4278	8481
збиток	2355	()	()

Баланс (Звіт про фінансовий стан) на 31 Грудня 2022 р.

Актив	Код рядка	На початок звітного періоду	На кінець звітного періоду
1	2	3	4
I. Необоротні активи			
Нематеріальні активи	1000	-	-
первісна вартість	1001	-	-
накопичена амортизація	1002	-	-
Незавершені капітальні інвестиції	1005	-	4803
Основні засоби	1010	10395	7998
первісна вартість	1011	23922	23922
знос	1012	13327	15924
Інвестиційна нерухомість	1015	-	-
Довгострокові біологічні активи	1020	-	-
Довгострокові фінансові інвестиції: які обліковуються за методом участі в капіталі інших підприємств	1030	-	-
інші фінансові інвестиції	1035	-	-
Довгострокова дебіторська заборгованість	1040	-	-
Відстрочені податкові активи	1045	-	-
Інші необоротні активи	1090	-	-
Усього за розділом I	1095	10395	12801
II. Оборотні активи	1100	2637	3222
Запаси			
Виробничі запаси	1101	2280	3222
Незавершене виробництво	1102	-	-
Готова продукція	1103	357	-
Товари	1104	-	-
Поточні біологічні активи	1110	-	-
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	1125	4587	4629
Дебіторська заборгованість за розрахунками:			
за виданими авансами	1130	-	-
з бюджетом	1135	336	15
у тому числі з податку на прибуток	1136	-	-
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	7704	7098
Поточні фінансові інвестиції	1160	-	-
Гроші та їх еквіваленти	1165	3279	16287
Рахунки в банках	1167	-	-
Витрати майбутніх періодів	1170	-	-
Інші оборотні активи	1190	-	5235
Усього за розділом II	1195	18543	36486

Пасив	Код рядка	На початок звітного періоду	На кінець звітного періоду
1	2	3	4
III. Необоротні активи, утримувані для продажу, та групи вибуття	1200	-00	-
Баланс	1300	28938	49287
I. Власний капітал	1400	10000	10000
Зареєстрований (пайовий) капітал	1405	-	-
Капітал у дооцінках	1410	-	-
Додатковий капітал	1415	-	-
Резервний капітал	1420	16670	22673
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1425	()	()
Неоплачений капітал	1430	()	()
Вилучений капітал	1495	26670	32673
Усього за розділом I	1495	26670	32673
II. Довгострокові зобов'язання і забезпечення	1500	-	-
Відстрочені податкові зобов'язання	1510	-	-
Довгострокові кредити банків	1515	-	-
Інші довгострокові зобов'язання	1520	-	-
Довгострокові забезпечення	1525	-00	-
Цільове фінансування	1595	-	-
Усього за розділом II	1595	-	-
III. Поточні зобов'язання і забезпечення	1600	-	-
Короткострокові кредити банків	1605	-	-
Векселі видані	1610	-	-
Поточна кредиторська заборгованість за:	1615	1014	14763
довгостроковими зобов'язаннями	1620	1218	1830
товари, роботи, послуги	1621	-	-
розрахунками з бюджетом	1625	-	-
у тому числі з податку на прибуток	1630	21	-
розрахунками зі страхування	1660	-	-
розрахунками з оплати праці	1665	-00	-
Поточні забезпечення	1690	15	21
Доходи майбутніх періодів	1695	2268	16614
Інші поточні зобов'язання	1700	-	-
Усього за розділом III	1700	-	-
IV. Зобов'язання, пов'язані з необоротними активами, утримуваними для продажу, та групами вибуття	1900	28938	49287
Баланс	1900	28938	49287

НУБІП України

Звіт про фінансові результати (Звіт про сукупний дохід) за 31 Грудня 2022 р.

I. ФІНАНСОВІ РЕЗУЛЬТАТИ

Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000	95931	64773
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050	89448	58797
Валовий:			
прибуток	2090	6483	5976
збиток	2095	()	()
Інші операційні доходи	2120	45	9
Адміністративні витрати	2130	-	-
Витрати на збут	2150	-	-
Інші операційні витрати	2180	525	615
Фінансовий результат від операційної діяльності:			
прибуток	2190	6003	5370
збиток	2195	()	()
Дохід від участі в капіталі	2200	-	-
Інші фінансові доходи	2220	-	-
Інші доходи	2240	-	-
Фінансові витрати	2250	-	266,80
Втрати від участі в капіталі	2255	()	()
Інші витрати	2270	()	()
Фінансовий результат до оподаткування:			
прибуток	2290	6003	5103,20
збиток	2295	()	()
Витрати (дохід) з податку на прибуток	2300	1080	1092
Прибуток (збиток) від припиненої діяльності після оподаткування	2305	-	-
Чистий фінансовий результат:			
прибуток	2350	4923	4278
збиток	2355	()	()