

Міністерство освіти і науки України
Державний торговельно-економічний університет
Кафедра міжнародного менеджмент

ВИПУСКНА КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

на тему:

**Організація транспортного забезпечення операцій вітчизняних суб'єктів
зовнішньоекономічної діяльності**
(за матеріалами ТОВ «ЛУКРО» м. Одеса)

Студентки 4 курсу, 4 групи,
спеціальності 073 «Менеджмент»
спеціалізації «Менеджмент
зовнішньоекономічної діяльності»

(підпис студента)

Атмажової
Валентини
Іванівни

Науковий керівник
к.е.н, доцент

(підпис наукового
керівника)

Демків Ю.М

Гарант освітньої програми
«Менеджмент»
зовнішньоекономічної діяльності»

(підпис гаранта)

П'янкова О.В

Київ 2022

Державний торговельно-економічний університет

Факультет Міжнародної торгівлі та права

Кафедра Міжнародного менеджменту

Спеціальність «Менеджмент», спеціалізація «Менеджмент зовнішньоекономічної діяльності».

Затверджую

Зав. кафедри Мельник

Тетяна Миколаївна

«21» грудня 2021 р.

Завдання

на випускню кваліфікаційну роботу студентіві

Атмажовій Валентині Іванівні

1. Тема випускної кваліфікаційної роботи

«Організація транспортного забезпечення операцій вітчизняних суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності (за матеріалами ТОВ «ЛУКРО», м. Одеса)».

Затверджена наказом ДТЕУ від «21» грудня 2021 р. №4205

2. Строк здачі студентом закінченої роботи

25 травня 2022 року

3. Цільова установка та вихідні дані до роботи

Метою роботи є розробка практичних рекомендацій вдосконалення організації транспортного забезпечення операцій вітчизняних суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності.

Об'єктом дослідження є процес організації транспортного забезпечення операцій вітчизняних суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності ТОВ «ЛУКРО».

Предмет дослідження - механізм реалізації організації транспортного забезпечення в діяльності ТОВ «ЛУКРО».

4. Зміст випускного кваліфікаційної роботи (перелік питань за кожним розділом)

РОЗДІЛ 1. ДОСЛІДЖЕННЯ ДІЯЛЬНОСТІ СУБ'ЄКТА ЗЕД ТОВ «ЛУКРО»

1.1. Загальна характеристика та аналіз виробничо-господарської діяльності та фінансового стану ТОВ «ЛУКРО»

1.2. Аналіз транспортно-експедиторської діяльності підприємства.

РОЗДІЛ 2. ОБҐРУНТУВАННЯ ВИБОРУ КРАЇН-КОНТРАГЕНТІВ ДЛЯ ОРГАНІЗАЦІЇ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

2.1. Визначення основних тенденції розвитку світового ринку послуг організації міжнародних перевезень

2.2. Дослідження ринку організації міжнародних перевезень України

РОЗДІЛ 3. РЕАЛІЗАЦІЯ УПРАВЛІНСЬКОГО РІШЕННЯ ЩОДО ОПТИМІЗАЦІЇ НАДАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ

3.1. Організаційне забезпечення здійснення міжнародних перевезень ТОВ «ЛУКРО»

3.2. Прогнозна оцінка результативності організації перевезень ТОВ «ЛУКРО»

5. Календарний план виконання роботи

№ пор.	Назва етапів випускного кваліфікаційної роботи	Строк виконання етапів роботи	
		за планом	фактично
1	Затвердження плану	11.02.2022	11.02.2022
2	Подача науковому керівнику 1-ого розділу	15.04.2022	15.04.2022
3	Подача науковому керівнику 2ого розділу	01.05.2022	01.05.2022
4	Подача науковому керівнику 3ого розділу	13.05.2022	13.05.2022
5	Подача науковому керівнику доопрацьованої роботи	25.05.2022	25.05.2022
6	Попередній захист	01.06.2022	01.06.2022
7	Подача роботи завідувачому кафедри	03.06.2022	03.06.2022

6. Дата видачі завдання «21» грудня 2021 р.
7. Науковий керівник випускної кваліфікаційної роботи Демків Ю.М.
8. Гарант освітньої програми П'янова О.В.
9. Завдання прийняв до виконання студент Аتماжова В.І.
10. Відгук наукового керівника випускної кваліфікаційної роботи

Автором обрано актуальну тематику та наведена спроба глибокого дослідження питання організації логістичної діяльності. Аналіз ринку, інноваційні впровадження щодо транспортних послуг заслуговують на окрему увагу та демонструють поглиблений інтерес до роботи. Безпосередня оцінка ефективності організації транспортного забезпечення операцій ТОВ «ЛУКРО» доволі стисла з позиції характеристики та аналітики, відповідно до основного комплексу дослідження та за вимогами масштабування, цільової реалізації проекту. Доцільно було б сформувати логічно-об'єктивний формат з наведенням більш конкретних висновків щодо ефективності конкретного дослідження. також більш ретельно дослідити об'єктивні фактори впливу на конкретні операції дослідження з обґрунтуванням загальної бази щодо організації логістики (у т. ч. у Контракті).

Науковий керівник випускної кваліфікаційної роботи Демків Ю.М.

(підпис, дата)

11. Висновок про випускню кваліфікаційну роботу

Випускна кваліфікаційна робота студента Аتماжової В.І. може бути допущена до захисту екзаменаційній комісії.

Гарант освітньої програми

П'янова О.В.

Завідувач кафедри

Мельник Т.М.

«25» травня 2022 р.

АНОТАЦІЯ

Атмажова В.І. «Організація транспортного забезпечення операцій вітчизняних суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності (за матеріалами ТОВ «ЛУКРО», м. Одеса)».

Випускна кваліфікаційна робота за спеціальністю «Менеджмент» спеціалізацією «Менеджмент зовнішньоекономічної діяльності». Державний торговельно-економічний університет, Київ, 2022.

Випускну кваліфікаційну роботу присвячено практичним аспектам організації транспортного забезпечення операцій вітчизняних суб'єктів ЗЕД, що передбачає: дослідження фінансового стану та виробничо-господарської діяльності підприємства, аналіз світового та вітчизняного ринку послуг організації міжнародних перевезень, обґрунтування вибору ринку Європи для організації міжнародних перевезень, реалізацію управлінського рішення щодо впровадження послуги крос-докінгу та цифрових технологій, оцінку результативності впровадження цих заходів.

Ключові слова: суб'єкт ЗЕД, послуги, організація міжнародних перевезень, транспортне забезпечення, крос-докінг, блокчейн

SUMMARY

Atmazhova V.I. "Organization of transport support of operations of domestic subjects of foreign economic activity (on materials of LLC "LUKRO", Odessa)".

Graduate qualification work on a speciality "Management" specialisation "Management of foreign economic activity". State University of Trade and Economics, 2022.

The graduate qualification work is devoted to practical aspects of transport maintenance organization of operations of domestic subjects of external economic activity, which provides: research of a financial condition and industrial and economic activity of the enterprise, the analysis of the world and domestic market of the international transport organization services, a substantiation of the choice of the Europe market for the international transport organization, realization of the administrative decision on introduction of cross-docking services and digital technologies, performance estimation of introduction of this service.

Keywords: FEA subject, services, organization of international transport, transport support, cross-docking, blockchain

ЗМІСТ

ВСТУП	7
РОЗДІЛ 1. ДОСЛІДЖЕННЯ ДІЯЛЬНОСТІ СУБ'ЄКТА ЗЕД ТОВ «ЛУКРО».	9
1.1 Загальна характеристика та аналіз виробничо-господарської діяльності та фінансового стану ТОВ «ЛУКРО»	9
1.2. Аналіз транспортно-експедиторської діяльності підприємства.	17
РОЗДІЛ 2. ОБҐРУНТУВАННЯ ВИБОРУ КРАЇН-КОНТРАГЕНТІВ ДЛЯ ОРГАНІЗАЦІЇ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ	26
2.1. Визначення основних тенденції розвитку світового ринку послуг організації міжнародних перевезень.....	26
2.2. Дослідження ринку організації міжнародних перевезень України	34
РОЗДІЛ 3. РЕАЛІЗАЦІЯ УПРАВЛІНСЬКОГО РІШЕННЯ ЩОДО ОПТИМІЗАЦІЇ НАДАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ.....	41
3.1. Організаційне забезпечення здійснення міжнародних перевезень ТОВ «ЛУКРО»	41
3.2. Прогнозна оцінка результативності організації перевезень ТОВ «ЛУКРО»	50
ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ.....	56
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	59
ДОДАТКИ.....	63

ВСТУП

Організація транспортного забезпечення операцій суб'єктів ЗЕД відіграє значну роль задля збільшення обсягів міжнародної торгівлі. Зростання попиту на імпорту та експорт на міжнародних ринках робить експедирування вантажів (організацію міжнародних перевезень) ключовим гравцем у глобальній комерції. За даними FIATA, майже 80% обсягів світового вантажообігу організовується транспортно-експедиторськими компаніями.

Організація ефективного транспортного забезпечення операцій вітчизняних суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності безперечно є актуальною проблематикою для кожної країни. Україна, находячись в форматі активних інтеграційних процесів, має об'єктивні можливості для надбання глобального досвіду та формування комплексного погляду на побудови транспортно-логістичної системи.

Метою роботи є розробка практичних рекомендацій вдосконалення організації транспортного забезпечення операцій вітчизняних суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності.

Для досягнення поставленої мети необхідно вирішити наступні завдання:

- провести аналіз виробничо-господарської діяльності та фінансового стану ТОВ «ЛУКРО»;
- дослідити транспортно-експедиторську діяльність підприємства;
- виявити основні тенденції розвитку світового ринку транспортних послуг;
- проаналізувати вітчизняний ринок послуг організації міжнародних перевезень;
- визначити основні напрями удосконалення організації перевезень;
- оцінити результативність запропонованих рішень.

Об'єктом дослідження є процес організації транспортного забезпечення операцій вітчизняних суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності ТОВ «ЛУКРО».

Предмет дослідження: механізм реалізації організації транспортного забезпечення в діяльності ТОВ «ЛУКРО».

Методи дослідження: графічний метод та метод статистичного аналізу – для оцінки фінансового стану підприємства та якості надання транспортно-експедиторських послуг; метод порівняння – для оцінки країн (потенційних ринків); SWOT-аналіз для виявлення сильних та слабких сторін підприємства.

Практична значущість роботи полягає в тому, що компанія «ЛУКРО» може використати запропоновані шляхи покращення ефективності організації міжнародних перевезень.

ВКР складається зі вступу, 3 розділів, висновків, списку використаних джерел та додатків. Обсяг основного тексту – 51 сторінка. Робота містить 18 рисунків, 16 таблиць, 19 додатків, 44 джерела у списку літератури.

Інформаційна база досліджень складається з фінансової, податкової та управлінської звітності, установчих документів, наказів, розпоряджень, інструкцій, офіційного сайту підприємства, даних світової статистики, митної статистики, міжнародних організацій, оглядів релевантних ринків, сайтів регуляторних інституцій, каталогів цін підприємств-експедиторів.

РОЗДІЛ 1. ДОСЛІДЖЕННЯ ДІЯЛЬНОСТІ СУБ'ЄКТА ЗЕД ТОВ «ЛУКРО»

1.1 Загальна характеристика та аналіз виробничо-господарської діяльності та фінансового стану ТОВ «ЛУКРО»

ТОВ «ЛУКРО» - логістична компанія, що є визнаним експертом у міжнародній логістиці та пропонує послуги з міжнародних перевезень вантажів з глибокою спеціалізацією в морських контейнерних перевезеннях і наданні митно-брокерських послуг. Місією компанії є надійний, якісний і зручний сервіс для клієнтів та партнерів в сфері транспортної логістики та митного оформлення, а також зробити міжнародні перевезення доступними. Глобальна мета – стати лідером на ринку транспортно-експедиторських послуг, розвивати нові та існуючі напрямки діяльності. Характеристику компанії як юридичної особи наведено у таблиці 1.1.

На сьогоднішній день компанія представлена трьома офісами в Україні (Одеса, Київ, Харків) та представництвом у Польщі з головним офісом у Варшаві (компанія «Lukrosp. z o.o.»), адже доставка з Польщі – це швидке та зручне рішення для компаній, яким потрібно поставити вантаж із країн Євросоюзу в Україні [1].

Таблиця 1.1

Загальна характеристика ТОВ «ЛУКРО»

Характеристики	Інформація
Повне найменування юридичної особи (станом на 13.04.2022)	ТОВАРИСТВО З ОБМЕЖЕНОЮ ВІДПОВІДАЛЬНІСТЮ "ЛУКРО"
Скорочена назва	ТОВ "ЛУКРО"
Статус юридичної особи (актуально на 13.04.2022)	не перебуває в процесі припинення
Код ЄДРПОУ	38573891
Дата реєстрації	21.02.2013 (9 років 2 місяці)
Уповноважені особи	Ткачів Станіслав Валерійович
Розмір статутного капіталу	300 000,00 грн
Організаційно-правова форма	Товариство з обмеженою відповідальністю

Продовження табл.1.1

Форма власності	Недержавна власність
Види діяльності	Основний: ➤ 52.29 Інша допоміжна діяльність у сфері транспорту Інші: ➤ 46.12 Діяльність посередників у торгівлі паливом, рудами, металами та промисловими хімічними речовинами ➤ 46.21 Оптова торгівля зерном, необробленим тютюном, насінням і кормами для тварин ➤ 46.71 Оптова торгівля твердим, рідким, газоподібним паливом і подібними продуктами ➤ 46.73 Оптова торгівля деревиною, будівельними матеріалами та санітарно-технічним обладнанням ➤ 46.76 Оптова торгівля іншими проміжними продуктами ➤ 52.24 Транспортне оброблення вантажів
Контактна інформація	Адреса: Україна, 65096, Одеська обл., місто Одеса, вул. Вільямса академіка, будинок 59, корпус А/5, приміщення 1 Телефон: 0939500437
Офіційний сайт	https://lukrold.com/o-kompanii/

Джерело: складено автором за даними [2]

Компанія була заснована у 2013 році та вже 9 років успішно працює на ринку перевезень України. У перші 2 роки діяльності підприємство увійшло в Топ-100 експедиторських компаній на ринку, де постійно функціонують майже 400 компаній. Протягом 2015-2016 років були удосконалені процеси управління, залучені провідні експерти та здійснений вихід на клієнтський ринок.

Таким чином, у 2016 році «ЛУКРО» посіла 8 місце серед 10 найбільших компаній на ринку експедирування вантажів, з часткою ринку 2,3 %, у 2017 році 5 місце з часткою 3,2 %. У 2018 році компанією була отримана нагорода за найбільший приріст обсягів перевезень серед провідних компаній на ринку. У 2019-2020 рр. ТОВ «ЛУКРО» 2 роки поспіль займала 3 місце у номінації «Експедитор року», серед компаній, що експедирували контейнерні вантажі (всього таких експедиторів на ринку налічується близько 600). (Додаток А)

У 2021 році компанія увійшла до складу світової організації незалежних експедиторів WCAworld, що є найбільшою та найпотужнішою мережею незалежних експедиторів у світі, що налічує понад 10 тис. офісів у

195 країнах світу. Перевагами вступу є розширення географії діяльності (нові країни та партнери), забезпечення подвійного захисту (завдяки Плану фінансового захисту WCAworldGoldMedallion), вигідні тарифи для митних послуг, таких як AMS (США) і AFR (Японія), для морських перевезень FCL і LCL (завдяки глобальній мережі AllWorldShipping (AWS)). [3]

Протягом всього періоду існування компанія стала великою організацією, з динамічним розвитком, що пропонує майже весь спектр логістичних послуг: організацію імпорتنих, експортних, транзитних перевезень вантажів морським, авіаційним, автомобільним та залізничним транспортом. Завдяки багаторічній роботі на ринку, у ТОВ «ЛУКРО» налагоджені партнерські відносини з автоперевізниками, залізничними операторами, агентами за напрямками, що формують основні вантажопотоки (Азія, США, країни MiddleEast).

Основними партнерами компанії є такі провідні контейнерні лінії :

- ✓ MAERSK – це датська інтегрована логістична компанія, що є одним із світових лідерів галузі.
- ✓ MSC - контейнерна морська лінія зі швейцарським корінням. Головний конкурент MAERSK. У січні 2022 року MSC обігнала MAERSK як найбільшу в світі контейнерну лінію за ємністю експлуатованих контейнерних суден. Зараз MSC і MAERSK мають частку ринку в контейнерних перевезеннях по 17%.
- ✓ CMA - компанія, яка заснована у Франції та 3-я за величиною в світі компанія по перевезенню контейнерів .
- ✓ ZIM - ізраїльська міжнародна вантажна судноплавна компанія, що входить до двадцятки найбільших світових перевізників.
- ✓ COSCO – китайська корпорація, яка зосереджена на послугах морського транспорту.
- ✓ Аккоп – турецька контейнерна лінія. Вперше увійшла на ринок України у 2021 році та почала співпрацювати з терміналом DP World TIS Південний в

одеському порту «Південний».

Для проведення аналізу фінансово-економічного стану необхідно розглянути основні показники діяльності ТОВ «ЛУКРО», представлені у фінансовій звітності підприємства – форма 1 (звіт про фінансовий стан – додатки Б, Д, Ж) та форма 2 (звіт про сукупний дохід – додатки В, Е, И).

Проаналізуємо динаміку чистого доходу, фінансового результату та чистого прибутку. Дані для аналізу та відносно відхилення показників наведено в табл. 1.2

Таблиця 1.2

Зведений звіт про фінансові результати за 2018 – 2020 рр.

Показник, тис. грн. (на 31.12)	2018	2019	2020	Відхилення, %	
				2019/2018	2020/2019
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	5 584,30	7627,4	16315,5	136,6	213,9
Інші операційні доходи	426,5	2675,3	1142,8	627,3	42,7
Інші доходи	-	241,8	242,7	-	100,4
Разом доходи	6 010,80	10544,5	17 701	175,4	167,9
Інші операційні витрати	556,2	8611,7	11677,7	1548,3	135,6
Інші витрати	3 994,10	341	3833,1	8,5	1124,1
Разом витрати	4 550,30	8952,7	15510,8	196,7	173,3
Фінансовий результат до оподаткування	1 460,50	1591,8	2190,2	109,1	137,6
Податок на прибуток	262,9	286,5	394,2	109,0	137,6
Чистий прибуток (збиток)	1 197,60	1305,3	1 796	109,05	137,61

Джерело: побудовано автором за даними підприємства

Дані значення вказують на зростання чистого доходу від реалізації послуг за досліджений період, при цьому найбільше зростання у 2020 р. на 113,9%, у 2019 р. – на 36,6 %. Також позитивна динаміка прослідковується щодо фінансового результату до оподаткування (з найбільшим зростанням у 2020 р. на 37,6%) та чистого прибутку, який у 2020 р склав 1 796 тис. грн. При цьому слід звернути увагу на зростання витрат, збільшення яких у 2019 склало 96,7%, а у 2020- 37,6 %.

Але для більш точного аналізу необхідно звернутися до динаміки чистої маржі, що є індикатором прибутковості, який показує відношення

чистого прибутку до загальної виручки компанії. Чим більше цей показник, тим ефективніше компанія з боку конвертації продажів у реальний прибуток (рис 1.1).



Рисунок 1.1 Динаміка чистої маржі за період 2018-2020 рр., %

Джерело: розраховано автором на основі даних підприємства та [2]

Отже, чиста маржа за цей період має тенденцію до зниження, якщо в 2018 році частка чистого прибутку від загальної виручки склала 21,4 %, то в 2020 році цей показник знизився до 11,01%. Але показник залишається на високому рівні, про що свідчать середні показники по галузі.

Для комплексного аналізу виробничо-господарської діяльності ТОВ «ЛУКРО» необхідно провести діагностичний аналіз бухгалтерського балансу. Для цього розглянемо його структуру. (Додаток К)

Якщо порівнювати підсумки балансу за три роки, то ми можемо казати про збільшення валюти балансу на 3 % у 2020 р, або на 555,9 тис. грн (у 2019 році збільшення склало 12 999 тис. грн , або 143 %), таке зменшення темпів приросту сталося через кризу економіки, що була спричинена пандемією Covid-19.

Якщо аналізувати структуру балансу та її динаміку, то до негативних змін можна віднести збільшення у 2020 р. частки дебіторської заборгованості за послуги на 10 % (або на 2375,3 тис. грн), частки іншої дебіторської заборгованості на 5,5%., що може свідчити про недостатній контроль за станом розрахунків та проблеми з дебіторами. Наступною зміною активів

балансу є скорочення необоротних активів на 23% за рахунок збільшення амортизаційних відрахувань основних засобів на 1151,4 тис. грн. При цьому оборотні активи зросли на 1581,2 тис. грн (частка цих активів зросла на 5%) за рахунок збільшення дебіторської заборгованості.

Щодо пасиву балансу, до позитивних змін можна віднести незначне скорочення частки поточних зобов'язань на 4,4%, та довгострокових зобов'язань на 2,9%, збільшення частки власного капіталу на 7,3 %. Не дивлячись на це, слід зазначити, що частка поточних зобов'язань складає 62,8%. Такий стан спостерігається за рахунок того, що підприємство розраховується з підрядниками після оплати рахунків клієнтом, тому з активізацією діяльності збільшується і дебіторська, і кредиторська заборгованості.

Для більш детального аналізу фінансового стану підприємства звернемося до показників ліквідності, рентабельності та ділової активності. Для цього опишемо основні характеристики обраних показників та визначимо нормативні значення (Додаток Л). Розрахунок індикаторів для аналізу представлений у таблиці 1.3.

Таблиця 1.3

Визначення показників ліквідності, ділової активності та рентабельності компанії за 2018-2020 рр.

Показник	2018	2019	2020	Середнє значення по галузі
Показники ліквідності				
Коефіцієнт загальної (поточної) ліквідності, частка од.	1,913	1,190	1,353	0,104
Коефіцієнт швидкої ліквідності, частка од.	1,911	1,190	1,352	0,799
Коефіцієнт абсолютної ліквідності, частка од	0,34	0,48	0,36	0,029
Показники рентабельності				
Рентабельність активів,%	13,7	5,9	7,9	1,2%
Рентабельність оборотних активів,%	14,2	7,4	9,3	1,9%

Продовження табл.1.3

Показник	2018	2019	2020	Середнє значення по галузі
Рентабельність власного капіталу, %	30,7	25,9	27,8	9%
Показники ділової активності				
Оборотність загальних активів, %	0,70	0,49	0,73	0,9
Оборотність дебіторської заборгованості, %	0,87	0,90	1,38	4,1
Показники фінансової стійкості				
Коефіцієнт автономії	0,494	0,252	0,325	0,264
Коефіцієнт фінансової стійкості	0,494	0,328	0,372	-

Джерело: розраховано автором на основі даних підприємства та [2]

Розрахований коефіцієнт поточної ліквідності вказує на те, загальна ліквідність збільшується та залишається на високому рівні, тобто у підприємства достатньо оборотних активів для погашення короткострокових зобов'язань. Отримані дані коефіцієнту швидкої ліквідності, вказують на те, що показник знаходився в межах нормативного значення, та у 2020 р. на кожну гривню поточних зобов'язань підприємства припадає 1,35 гривні найбільш ліквідних оборотних активів.

Щодо показника абсолютної ліквідності, то у 2019 році він мав занадто велике значення, що свідчило про неефективну стратегію управління фінансовими активами підприємства. У 2020 р. ситуація покращилася, можливо за рахунок вкладання коштів у виробничо-збутову діяльність або фінансові інвестиції.

Протягом періоду дослідження рентабельність активів та оборотних активів підвищилася, загалом у 2020 році це сталося за рахунок збільшення чистого доходу на 38%. Показники є високими, якщо порівнювати із середнім значенням в галузі, що говорить про ефективне використання менеджментом активів компанії для генерації прибутку. Щодо власного

капіталу, то ефективність його використання є високою, на що вказує показник рентабельності. Так, у 2020 р рентабельність власного капіталу зросла та склала 27,8 % (середнє значення в галузі 9 %), що означає вищу здатність компанії генерувати прибуток власникам.

Показники ділової активності продемонстрували незначне зростання у 2020 : якщо у 2019 р. на кожну гривню коштів компанії було надано послуг на 0,49 грн, то в 2020р. – на 0,73. Показник оборотності активів нижче за середнє значення по галузі, тому підприємству необхідно оптимізувати суму активів : вжити заходів по поверненню дебіторської заборгованості, або по збільшенню виручки компанії. Оборотність дебіторської заборгованості також є низькою, тому необхідно приділити увагу політиці надання кредитів клієнтам.

Найважливішим показником фінансової стійкості є коефіцієнт автономії (рис. 1.2). Найбільше значення показника було у 2018 р. – 49,4%, у 2020 р. значення коефіцієнту зросло (порівняно з 2019 р.) та склало 26,4%, що є більшим ніж середнє значення по галузі. Тобто у 2020 р за рахунок власного капіталу компанія була здатна профінансувати 26,4 % активів.

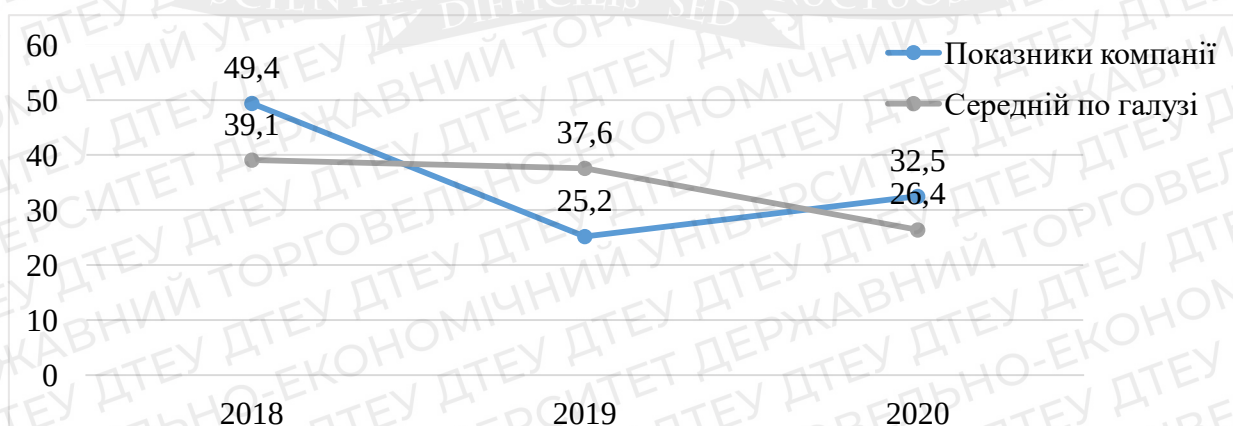


Рисунок 1.2 Динаміка коефіцієнту автономії ТОВ «ЛУКРО» за період 2018-2020 рр., %

Джерело: розраховано автором на основі даних підприємства та [2]

Таким чином, ТОВ «ЛУКРО» є компанією з прогресивним розвитком : за 9 років існування компанія зайняла 3 місце на ринку експедирування контейнерних вантажів. Підприємство є досить ліквідним, платоспроможним та фінансово незалежним, але необхідно вжити заходів, щодо зниження

дебіторської заборгованості та збільшення довгострокових позикових коштів, задля того, щоб залишатися платоспроможним в довгостроковій перспективі.

1.2. Аналіз транспортно-експедиторської діяльності підприємства.

Компанія «ЛУКРО» є провідним гравцем на ринку транспортно-експедиторських послуг. Як транспортний експедитор ТОВ «ЛУКРО» організовує перевезення вантажів «від дверей до дверей» всіма видами транспорту, зазвичай використовує мультимодальну схему доставки, яка передбачає комбінацію видів транспорту в ланцюгу постання та різні маршрути транспортування. Крім того, компанія пропонує послуги зі страхування вантажу, експедиції вантажу, контролю температурного режиму при транспортуванні, відстеження вантажу на кожному етапі доставки. Послуги, що надаються компанією, зображені на рисунку 1.3.



Рисунок 1.3 Перелік транспортних послуг ТОВ «ЛУКРО»

Джерело: побудовано автором на основі даних підприємства

Якщо розглядати структуру перевезень компанії за видами транспорту, то можна зробити висновок, що найбільшу частку у 2021 році складають перевезення морським транспортом - 70,8% та автотранспортом - 17,6%, на залізничні та авіаперевезення припадає 6,5% та 5,1% відповідно. У 2020 році спостерігається скорочення усіх перевезень, через скорочення міжнародної

торгівлі України загалом. У 2021 році найбільший приріст був у авіап перевезень - 45,2 %. (табл. 1.4)

Таблиця 1.4

Кількість вантажних перевезень ТОВ "ЛУКРО" за видами транспорту, одиниць

Вид транспорту	2019	2020	2021	Відхилення, %	
				2019/2020	2021/2020
Морським транспортом	613	560	621	-8,6	10,9
Автомобільним транспортом	175	126	154	-28,0	22,2
Залізничним транспортом	66	42	57	-36,4	35,7
Авіап перевезення	46	31	45	-32,6	45,2
Всього	900	759	877	-15,7	15,5

Джерело: складено автором за даними ТОВ «ЛУКРО»

Пріоритетним напрямком діяльності компанії є надання експедиторських послуг. Експедирування вантажу – цілісний комплекс послуг по організації процесу транспортування вантажу: перевезення, супровід та документальне оформлення. Головна мета – забезпечити безперервну, безпечну та максимально швидку доставку від виробника до покупця. Компанія надає такі послуги з експедирування:

- Розробка оптимального та найбільш вигідного маршруту перевезення;
- Підготування необхідних документів, страхування товару;
- Розрахунок терміну доставки.

До послуг з внутрішньопортового експедирування входять: «проходження служб контролю в портах, тальманські послуги (звітність по завантаженим і вивантаженим одиницям вантажу), сюрвеєрські послуги (експертний аналіз стану вантажу), цілісна перетарка, сепарація і упаковка вантажу.» [1]

На базі статистичних даних ТОВ «ЛУКРО», наведених у Додатку М проведемо аналіз якості надання компанією транспортно-експедиторських послуг.(табл.1.5)

Таблиця 1.5

Показники якості надання транспортно-експедиторських послуг ТОВ «ЛУКРО»

Показники	Формула розрахунку		2019	2020	2021
Своєчасність доставки вантажів	Заявки виконані точно в строк / загальна кількість виконаних заявок		0,93	0,91	0,97
Комплексність надання послуг	Вантажі, доставлені "від дверей до дверей" / загальна кількість вантажів		0,64	0,66	0,74
Гнучкість	Заявки, виконані зі змінами в процесі доставки вантажів / загальна кількість виконаних заявок		0,10	0,09	0,09
Оперативність	Середній час на обробку заявки / нормативний час	заявки від клієнта CIF, FOB	1,08	1,00	0,81
		заявки від клієнта, EXW, DAP	1,31	1,21	0,71
Готовність	Кількість виконаних заявок / кількість отриманих заявок		0,48	0,49	0,51

Джерело: розраховано автором на основі даних

Отже, на основі отриманих показників можна зробити висновок, що ТОВ «ЛУКРО» за останні роки збільшило показник своєчасності доставки вантажів на 6% : це сталося за рахунок нових контрактів із перевізниками та партнерами закордоном та в Україні. На надійність компанії також вказує майже відсутність нестачі, зіпсованих вантажів та скарг клієнтів.

Показник гнучкості є доволі низьким (0,09 у 2021 р.), це пояснюється ретельністю обробки заявок та прорахунків нюансів до початку перевезення, що мінімізує необхідність внесення змін в процесі доставки вантажів. Щодо швидкості обробки заявок, то вона має позитивну тенденцію до збільшення з роками. Так, у 2021 році коефіцієнт опрацювання заявок за умовами FOB, CIF склав 0,81 (в ідеалі має дорівнювати 0,5), а за умовами перевезення EXW, DAP - 0,51. Останній показник є досить важливим, так як швидкий розрахунок тарифів та складання маршруту перевезення є значущою конкурентною перевагою для транспортно-експедиторської компанії.

Спеціалізацією компанії «ЛУКРО» є контейнерні перевезення. Морські контейнерні перевезення є сучасним, надійним і рентабельним видом доставки вантажу різного габариту між країнами. Це найбільш перспективний вид послуг логістики, що підходить всім компаніям. Послуги з контейнерних перевезень, що надаються ТОВ «ЛУКРО», включають повну логістичну схему доставки:

- «аналіз і розробка грамотного і логічного ланцюжка маршруту;
- трансфер вантажу від складу відправника до порту; або ж з порту до складу;
- відправка вантажу до порту;
- митне очищення вантажу;
- вантажно-розвантажувальні операції;
- можливість відстеження місцезнаходження вантажу;
- повний документальний супровід і видання необхідних документів та сертифікатів на товар.» [1]

ТОВ «ЛУКРО» має в наявності всі сучасні види контейнерів для різноманітних типів вантажів. (рис.1.4) Компанія має великий досвід у перевезенні вантажів, що швидко псуються, тісні взаємини з провідними судноплавними лініями світу дають можливість отримувати кращі умови на використання рефрижераторного обладнання : основними товарами за напрямком експорту є кондитерські вироби, яйця та масла (маргарин, олія), імпорту – банани, цитрусові, овочі та фрукти, що потребують температурного режиму.

Сучасною та інноваційною послугою є перевезення вантажів у флексітанках. Флексітанк є еластичною і герметичною ємністю для перевезення рідких вантажів в обсязі від 19 до 27 тисяч літрів. Контейнери з флексітанками перевозяться різними видами транспорту – автомобільним, залізничним, морським. Компанія «ЛУКРО» закупає флексітанки у виробників, що дозволяє контролювати якість продукції і мати оптимальну ціну продукту.



Рисунок 1.4 Типи використовуваних контейнерів ТОВ «ЛУКРО»

Джерело: побудовано автором за даними [1]

Крім стандартних китайських флексітанків, компанія ЛУКРО вже кілька років розвиває співпрацю з одним із світових лідерів у «преміум» сегменті з виробництва флексітанків – компанією Liquatrans. Зазвичай за допомогою флексітанків експортується соняшникової олії з України.

Якщо розглядати динаміку контейнерних перевезень компанії, що зображена на рисунку 1.5, можна зазначити, що найбільше зростання обсягів контейнерних перевезень відбулося в 2017 р. (на 58,1% порівняно з 2016) .У 2020 році компанія «ЛУКРО» порівняно з 2019 роком зменшила обсяг контейнерних перевезень на 17%, з 16 230 до 13 478 TEU (двадцятифутівий еквівалент), що пов'язано із скороченням обсягів світової торгівлі.

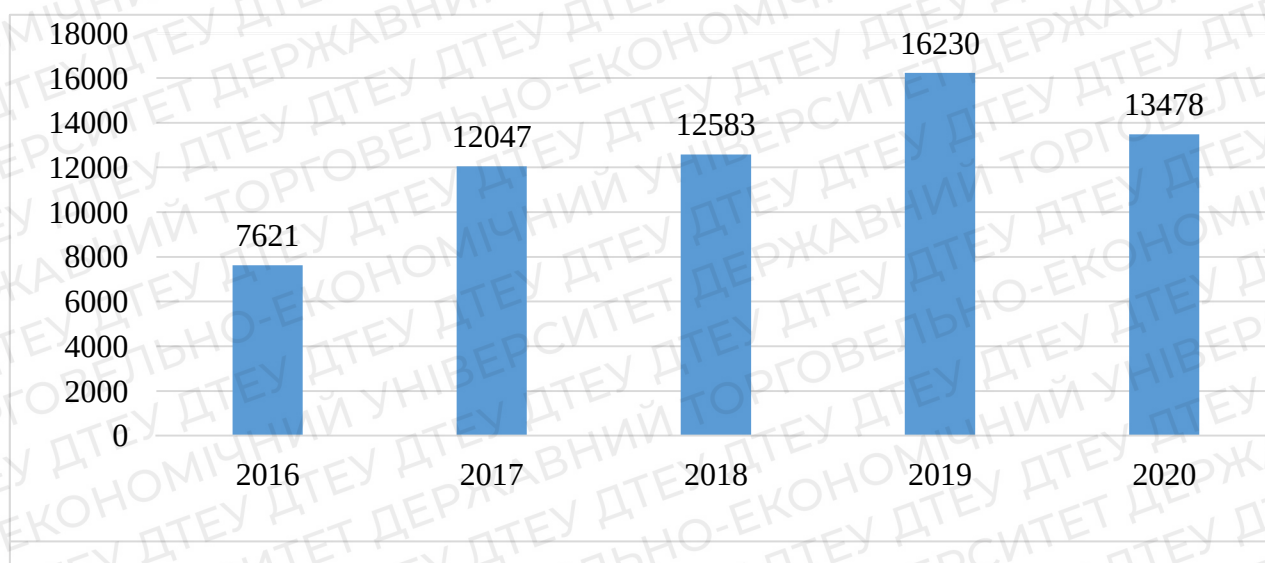


Рисунок 1.5 Динаміка контейнерних перевезень ТОВ "ЛУКРО" 2016-2020 рр., шт

Джерело: побудовано автором на основі даних [1]

В структурі зовнішньоекономічної діяльності компанії більшу частку складає імпорту, що насамперед пов'язано з обсягами експортно-імпортних операцій України, в яких імпорту хронічно випереджає експорт.

З даних таблиці 1.6 можемо зробити висновок про збільшення обсягів імпорту протягом дослідженого періоду, при цьому найбільше зростання обсягів імпорту відбулося у 2020 році (на 96,3 %) , тоді як обсяги експорту скоротилися на 76,1%. Проте у 2021 році обсяги експорту показали значний зріст у 1195,8%.

Таблиця 1.6

**Динаміка обсягу доходу від організації зовнішньоекономічної діяльності
ТОВ «ЛУКРО» 2018-2021 рр.**

	2018	2019	2020	2021	Темп приросту,%		
					2019/ 2018	2020/ 2019	2021/ 2020
Обсяг доходу від організації імпорту, тис. грн	2 482,7	3 859,2	7 574,8	9 635,4	55,4	96,3	27,2
Обсяг доходу від організації експорту, тис. грн.	438,5	2 684,1	642,8	8 329,5	512,1	-76,1	1195,8

Джерело: складено автором на основі даних підприємства

Якщо говорити про товарну структуру організації імпорту суб'єктів ЗЕД, то основними категоріями з імпортних вантажів є фрукти (рефрижераторні вантажі), автомобілі (вантажопотік із США в Україну), хімічні продукти, сонячні панелі (рис.1.6; Додаток Н). У першому півріччі 2021 року основними експортними контейнерними вантажопотоками як для контейнерного ринку України, так і для компанії «ЛУКРО» були наступні товари: зернові культури (пшениця, горох, просо та ін.), борошно, олія соняшникова, шрот соняшниковий/ріпаковий та пиломатеріали.

В географічній структурі організації імпортних потоків у 2021 році переважав Еквадор (47,2% - 4547,9 тис.грн) з якого імпортуються банани, Туреччина (цитрусові) – 15,6% (1503,1 тис. грн.), США – 6,7% (645,6 тис. грн.) та країни ЄС – 5,1% (491,4 тис.грн). При чому в цих країнах

спостерігається збільшення обсягів імпорту за досліджуваний період (Додаток П.1). В організації експорту у 2021 році, що вказана у Додатку П.2, переважали Великобританія - 25% (2082,4 тис. грн.), Польща - 18% (1499,3 тис. грн.), Нідерланди -9,8% (999,5 тис. грн.), Латвія -9% (749,7 тис. грн.).

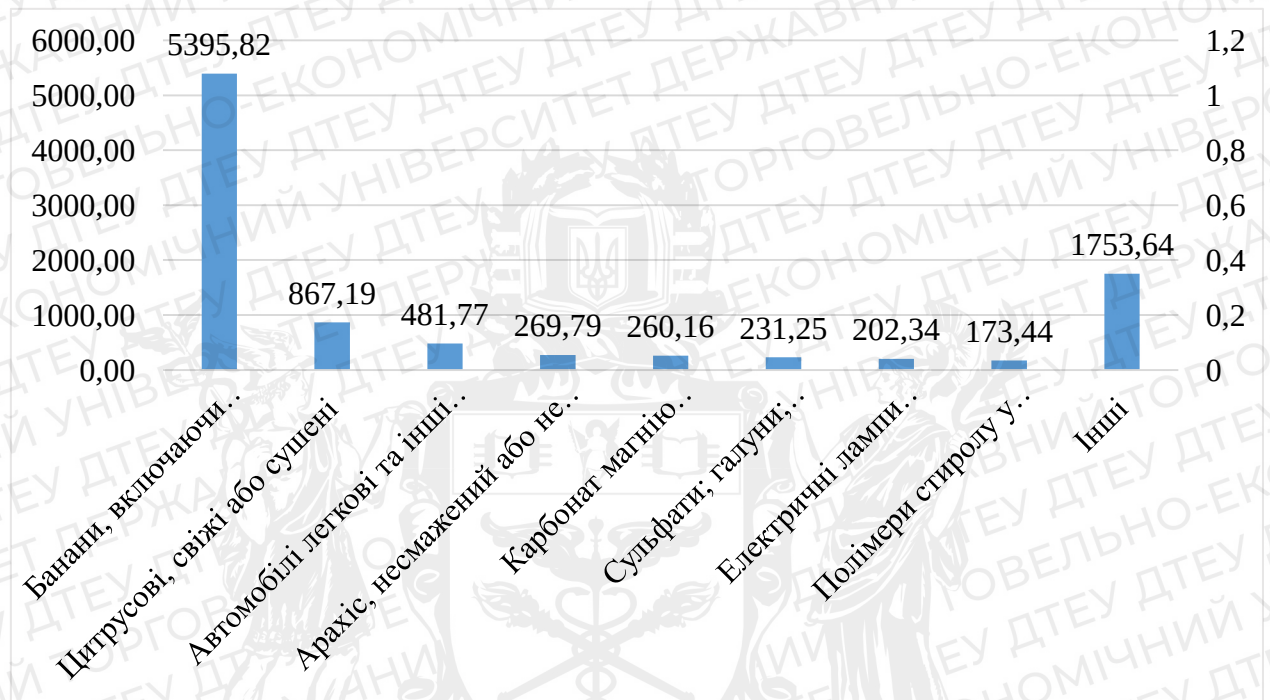


Рисунок 1.6 Обсяг організації імпорту суб'єктів ЗЕД ТОВ «ЛУКРО» за товарними категоріями у 2021 році, тис. грн

Джерело: побудовано автором на основі даних підприємства

Задля детальнішого аналізу фактичного положення, логістичних бізнес-процесів та стратегічної перспективи компанії було складено SWOT-матрицю (Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats), що дозволить оцінити вплив зовнішнього та внутрішнього середовища на діяльність ТОВ «ЛУКРО». (табл. 1.7)

Отже, до сильних сторін компанії можна віднести: високу якість надання послуг, позитивну репутацію на ринку; наявність широкої агентської мережі, що дозволяє встановлювати конкурентні ціни на послуги; компетентних працівників з багаторічним профільним досвідом роботи; надання послуг митного обслуговування, наявність особистого кабінету у клієнтів з можливістю відстежити рух вантажу.

Таблиця 1.7

SWOT- аналіз ТОВ «ЛУКРО»

		Внутрішнє середовище	
		Сильні сторони	Слабкі сторони
		- Відома компанія з багаторічним досвідом. - Широкий асортимент послуг, що надаються та широкий діапазон товарів, з якими працює компанія. - Наявність міжнародних зв'язків (налагоджені канали дистрибуції, стійкі ділові відносини). - Висока якість надання послуг. - Лояльність клієнтів. - Висококваліфікований штат. - Надійність.	- Відносно високі транспортні та операційні витрати. - Наявність лише одного представництва закордоном. - Відсутність власного парку транспортних засобів (ТЗ). - Виникнення помилок організації роботи під впливом людських факторів. - Нестабільна вартість послуг через коливання вартості транспортування.
Зовнішнє середовище	Можливості	Відкриття представництв в інших країнах, розширення географії надання послуг. Оптимізація витрат шляхом пошуку нових логістичних каналів. Утримання рівня кваліфікаційного надання послуг із їх розширенням.	Впровадження технології, які дозволять автоматизувати транспортно-логістичні бізнес-процеси. Наприклад, блокчейн інновації. Скорочення кількості помилок при документальному оформленні.
	Загрози	Посилення лояльності клієнтів за рахунок маркетингової стратегії знижок для постійних клієнтів. Збереження позицій на ринку завдяки позитивній репутації.	Власний парк транспортних засобів відкриє можливості на основі довгострокових відносин співпрацювати з компаніями за нижчими тарифами, ніж при роботі з орендованим транспортом. Знизити вплив економічних коливань завдяки постійним партнерам та споживачам.

Джерело: складено автором за даними ТОВ «ЛУКРО»

До слабких сторін належать: значні операційні витрати, наявність лише одного представництва закордоном, відсутність власного парку ТЗ, не автоматизовані бізнес-процеси.

Використовуючи можливості зовнішнього середовища, а саме : нові ринки та контрагенти, технологічні інновації, посилення конкурентного становища, компанія буде здатна залучити нових клієнтів та побудувати стійкі відносини із старими; збільшити обсяги реалізації послуг та доходів. В той же час до загроз можна віднести : війну в Україні, економічну кризу, значну конкуренцію на ринку.

Таким чином, компанії необхідно звернути увагу на розробку стратегії виходу на нові ринки, а також на розробку та впровадження інформаційних технологій, які дозволять автоматизувати транспортно-логістичні бізнес-процеси та зробити зрозумілими та доступними всі процеси для учасників логістичного ланцюжка, так як компанії бракує інноваційних рішень, що використовуються в діяльності світових компаній.

РОЗДІЛ 2. ОБГРУНТУВАННЯ ВИБОРУ КРАЇН-КОНТРАГЕНТІВ ДЛЯ ОРГАНІЗАЦІЇ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

2.1. Визначення основних тенденції розвитку світового ринку послуг організації міжнародних перевезень

Світовий ринок послуг організації вантажних перевезень – один з найбільш важливих секторів світової економіки, що динамічно розвиваються, який забезпечує безперервність міжнародної торгівлі товарами та послугами. З розміром ринку в 169 мільярд євро у 2021 році глобальний ринок експедиторських послуг забезпечує логістичну галузь швидшими та простішими рішеннями процесу перевезення. (рис.2.1)

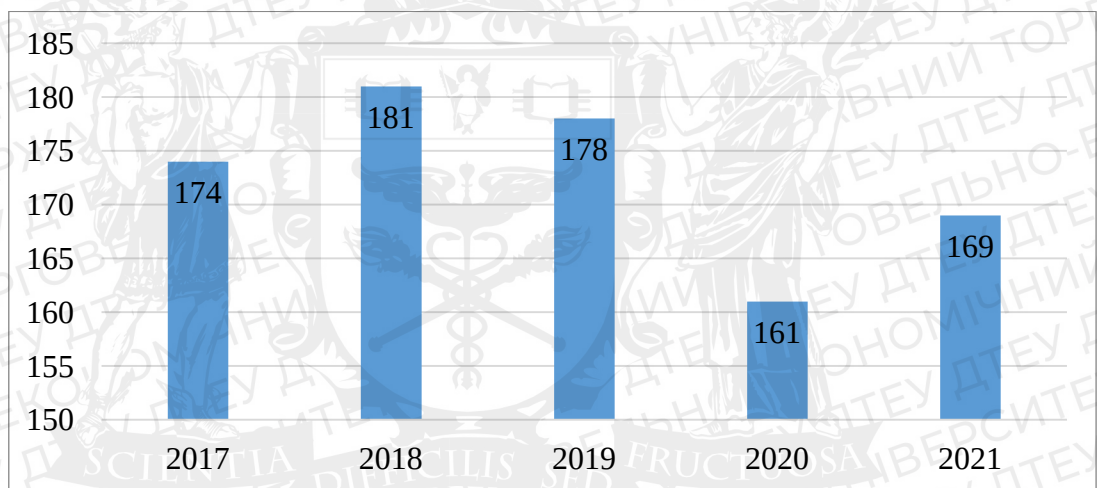


Рисунок 2.1 Розмір світового ринку експедирування вантажів з 2017 по 2021 рік, млрд. євро

Джерело: Побудовано автором за даними [18]

У 2017 році обсяг світового ринку транспортно-експедиторських послуг скоротився до 174 млрд. євро. Доходи від міжнародних перевезень різко впали через уповільнення зростання світової торгівлі. Негативний вплив цього фактору було посилено девальвацією долара США.

У 2018 році, особливо у другій половині року, вплив цих факторів дещо ослаб, відбулася часткова адаптація до нових ринкових умов та підвищилася стійкість національних валют. Це позитивно позначилося на динаміці ринку транспортно-експедиторських послуг, обсяг якого збільшився на 4% за підсумками 2018 року.

Основними причинами скорочення обсягів ринку у 2019 році була торгова війна між США і Китаєм, а також криза в торгівлі між ЄС та Росією, викликана санкціями та контрсанкціями. У цьому ж році на світовому ринку транспортно-логістичних послуг стали більш вираженими такі технологічні тренди: використання засобів автоматизації та робототехніки, безпілотних технологій для вантажних перевезень, нових управлінських рішень, зокрема хмарних технологій. Ці технологічні зміни стають найважливішим елементом конкуренції та визначають траєкторію розвитку ринку транспортно-логістичних послуг у поточному десятилітті.

У 2020 році ринок транспортно-експедиторських послуг продовжує перебувати у стані рецесії (скорочення на 9,6%), що обумовлюється кризою у світовій економіці, спричиненому пандемією COVID-19.

Очікується, що у 2022 році темпи зростання ринку експедиторських послуг становитимуть понад 4%.[19] Зростання обсягів міжнародної торгівлі є основним драйвером ринку експедирування вантажів. Крім того, зростання торгових угод між країнами; високий попит на доставку вантажів за низькими цінами та на комплексні послуги; розвиток ринку електронної комерції (що стимулює зростання ринку експедирування за рахунок розширення ділової активності) також сприяють зростанню ринку. Тенденція мультимодальних вантажоперевезень, що зростає, ще більше прискорить зростання ринку експедирування в майбутньому.

Цифровізація також буде мати значний вплив на цей ринок в найближчі роки, створюючи умови для збільшення виручки за рахунок розширеної взаємодії з клієнтами по цифрових каналах та зниження витрат на обслуговування клієнтів. Цифровізація розширює можливості для онлайн-маркетингу, знижує бізнес-ризики за рахунок онлайн платежів та зменшує негативні ефекти від нестачі кваліфікованих спеціалістів.

Розглянемо обсяги світового експорту та імпорту транспортних послуг, а також їх географічну структуру. (табл.2.1) У 2019 році спостерігалось незначне збільшення обсягів експорту транспортних послуг на 0,5 % (або на

5 568 млн. дол.). Разом з тим у Західній Європі та Північній Америці було зафіксовано зменшення експорту на 1,3% та 1,8% відповідно. Обсяги світового імпорту зазначених послуг мали тенденцію до зменшення на 0,6% (або на 7 418 млн. дол.). Загалом, в зазначені роки імпорт транспортних послуг переважав експорт, про що говорить від'ємне торговельне сальдо.

У 2020 році значне скорочення обсягів експорту та імпорту на 20,3% та 19,7% відповідно було спричинено зривом глобального ланцюга поставок, перевантаженістю портів, нестачею потужностей, підвищенням тарифів на морські вантажні перевезення через тривалу пандемію.

Таблиця 2.1

Міжнародна торгівля транспортними послугами за регіонами світу 2018-2020 рр.

Експорт, млн. дол					
Регіон	2018	2019	2020	Темпи приросту, %	
				2019/2018	2020/2019
Світ	1 035 854	1 041 422	829 806	0,5	-20,3
Європа	515 801	518 967	422 076	0,6	-18,7
Західна Європа	230 280	227 245	191 793	-1,3	-15,6
Азія та Океанія	353 652	355 957	293 985	0,7	-17,4
Азія	344 593	347 110	288 941	0,7	-16,8
Америка	136 010	135 007	88 981	-0,7	-34,1
Північна Америка	106 955	105 074	66 932	-1,8	-36,3
Африка	30 392	31 492	24 764	3,6	-21,4
Імпорт, млн. дол					
Регіон	2018	2019	2020	2019/2018	2020/2019
Світ	1 247 676	1 240 258	995 929	-0,6	-19,7
Азія та Океанія	528 534	526 301	434 932	-0,4	-17,4
Азія	509 800	508 143	422 453	-0,3	-16,9
Європа	455 208	449 709	370 337	-1,2	-17,6
Західна Європа	231 581	223 549	192 801	-3,5	-13,8
Америка	199 398	198 959	135 192	-0,2	-32,1
Північна Америка	135 239	137 467	90 003	1,6	-34,5
Африка	64 537	65 288	55 469	1,2	-15,0
Сальдо світового експорту та імпорту	-211 822	-198 836	-166 123	-6,1	-16,5

Джерело: побудовано автором за даними [20]

Якщо аналізувати географічну структуру торгівлі транспортними послугами, можна зробити висновок, що найбільшими регіонами, що експортують дані послуги є Європа (у 2020 р. її частка у світовому експорті склала 50,9%) та Азія – 34,8%. (рис. 2.2)

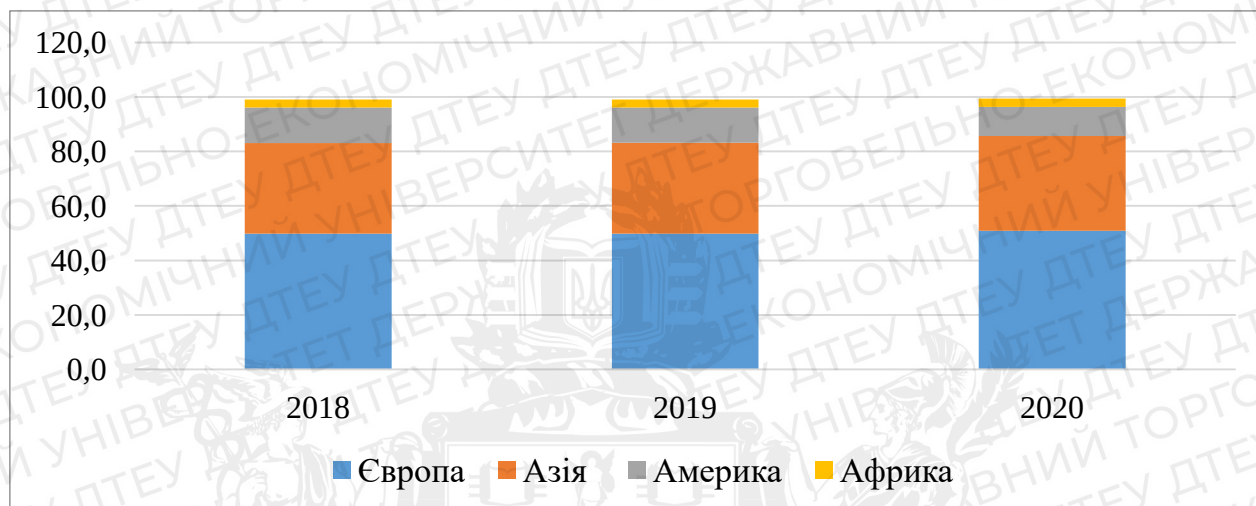


Рисунок 2.2 Регіональна структура експорту транспортних послуг 2018-2020 рр., %

Джерело : складено автором за даними [20]

В регіональній структурі імпорту протягом 2018-2020 рр. переважала Азія з часткою 42,4% , на другому місці Європа – 37,2 %, Америка – 13,6%.. Необхідно зазначити, що протягом досліджуваного періоду зростання частки імпорту транспортних послуг відбулося у всіх регіонах окрім Америки. (рис.2.3)

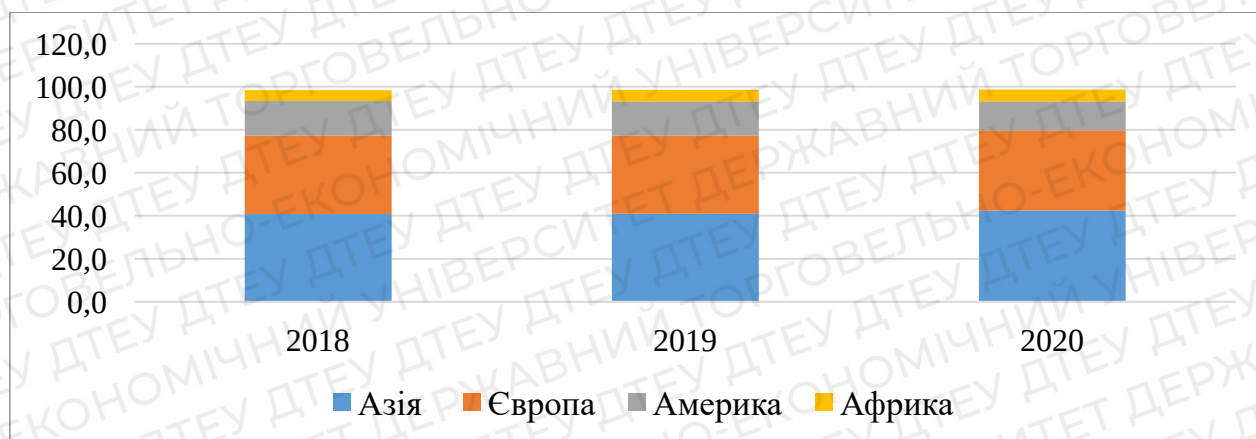


Рисунок 2.3 Регіональна структура імпорту транспортних послуг 2018-2020 рр.,%

Джерело: складено автором за даними [20]

Щодо ринку експедирування вантажів, то у 2019 році Європа була найбільшим ринком експедиторських вантажів з часткою ринку 31,8% . Такі фактори, як зростаючий обсяг торгівлі на європейських торговельних шляхах, збільшення пропускної здатності контейнерного порту та збільшення кількості угод про ЗВТ, суттєво стимулювали зростання ринку морських перевезень у цьому регіоні. Ключовими ринками для морського експедирування вантажів у Європі є Німеччина та Великобританія.

У 2021 році Азіатсько-Тихоокеанський регіон став найбільш швидкозростаючим і найбільшим ринком транспортно-експедиційних перевезень, причому найбільшу частку займає китайський ринок експедирування вантажів. Це пов'язано зі зростаючою логістикою країн АСЕАН та присутністю великих економік, таких як Китай та Індія. Крім того, висока державна підтримка логістичного сектора у регіоні також є фактором, що стимулює зростання експедиторської галузі.

Найбільшим постачальником транспортних послуг у світі на 2020 рік був Китай (57 623 млн. дол.), не дивлячись на світову кризу 2020 року , зростання обсягів експорту склало 25,4%. Тоді як для США скорочення склало 37,7%, для Німеччини – 21,9%, Сінгапуру – 15%, Франції 8%.(табл. 2.2)

Таблиця 2.2

Найбільші експортери світових транспортних послуг 2018 -2020 рр.,

МЛН. ДОЛ.

Країна	2018	2019	2020	Темп приросту,%	
				2019/2018	2020/2019
Китай	42 309	45 965	57 623	8,6	25,4
США	93 107	91 017	56 706	-2,2	-37,7
Німеччина	69 675	69 568	54 326	-0,2	-21,9
Сінгапур	61 231	62 467	53 122	2,0	-15,0
Франція	46 365	46 775	43 018	0,9	-8,0

Джерело: складено автором за [21]

Щодо імпорту транспортно-логістичних послуг, то розподіл обсягів на 2020 рік такий: Китай - 94 681 млн. дол., США - 72 411 млн. дол., Німеччина – 61 286 млн. дол, Індія – 53 808 млн. дол.. Слід зауважити, що у 2018-2019 роках США були найбільшим імпортером транспортних послуг.

Таблиця 2.3

**Провідні імпортери світових транспортних послуг 2018 -2020 рр.,
млн. дол**

Країна	2018	2019	2020	Темп приросту, %	
				2019/2018	2020/2019
Китай	108 314	104 722	94 681	-3,3	-9,6
США	110 441	112 798	72 411	2,1	-35,8
Німеччина	71 821	68 968	61 286	-4,0	-11,1
Індія	66 725	67 964	53 808	1,9	-20,8
Сінгапур	62 409	64 607	52 611	3,5	-18,6

Джерело: складено автором за [21]

Ринок експедирування вантажів складається з великої кількості гравців. Однак 20 найкращих гравців домінують на ринку, на них припадає понад 50% загального ринку. Провідними гравцями на ринку є DHL Global Forwarding, Kuehne + Nagel International AG, DB Schenker, DSV та Expeditors International. (табл.2.4)

Таблиця 2.4

**Найбільші компанії на ринку транспортно-експедиторських послуг
за валовим доходом у 2021 р.**

№	Провайдер	Країна	Валовий дохід, млн. дол. США	Морські перевезення (TEUs)	Перевезення повітряними видани транспорту (метричні тони)
1	DHL Supply Chain & Global Forwarding	Німеччина	28 453	2 862 000	1 667 000
2	Kuehne + Nagel	Швейцарія	25 787	4 529 000	1 433 000
3	DB Schenker	Німеччина	20 761	2 052 000	1 094 000

Продовження табл.2.4

№	Провайдер	Країна	Валовий дохід, млн. дол. США	Морські перевезення (TEUs)	Перевезення повітряними видани транспорту (метричні тони)
4	DSV Panalpina	Данія	18 269	2 204 902	1 272 405
5	Sinotrans	Китай	12 174	3 750 000	532,3

Джерело: складено автором за даними [22]

Останніми роками відбулися суттєві зміни у транспортному законодавстві низки країн (особливо США та країн ЄС), що позитивно позначилося на розвитку транспортних послуг у логістиці. Створено відносно широкий спектр правових та адміністративних актів, а також законів, спрямованих на скорочення впливу державного сектору на транспорт, покращення транспортних послуг, зниження цін та тарифів, послаблення транспортних бар'єрів та координацію роботи різноманітних видів транспорту.

Запущений у 2014 році, Індекс обмеження торгівлі послугами (STRI), Організації економічного співробітництва та розвитку (ОЕСР), який щорічно оновлюється, є унікальним, заснованим на фактах інструментом, який надає інформацію про правила, що впливають на торгівлю послугами в 22 секторах у всіх країнах-членах ОЕСР та інших. На ці країни та сектори припадає понад 80% світової торгівлі послугами. STRI є складовим індексом, що приймає значення від нуля до одиниці, при чому нуль означає відкритий ринок, а одиниця - ринок, повністю закритий для іноземних постачальників послуг.

Отже, відповідно до Додатку Р, який демонструє вищезазначений індекс в секторі вантажних перевезень за кранами світу, можна зробити висновок, що більш відкритим ринком для даних перевезень є Європейський регіон. В цьому регіоні середнє значення показника сягає 0,15, тоді як і Азіатсько-Тихоокеанському регіоні – 0,24.

Країнами з найнижчими обмеженнями щодо послуг вантажних перевезень в світі є переважно країни ЄС : Чехія, Нідерланди, Франція, Німеччина, Португалія, Латвія, Словаччина, Данія та Великобританія. Показник протягом трьох років в цих країнах залишався без змін. (Додаток С.1). Щодо сектору логістичного зберігання та складу, найбільш відкритими ринками є також країни ЄС , Корея, Японія та Великобританія. (Додаток С.2)

Країнами з найкращими регуляторними показниками в секторі транспортно-експедиторських послуг є Чехія, Нідерланди, Франція, Великобританія, Німеччина, Португалія, Литва, Словаччина. Серед регуляторних блоків, найменші обмеження щодо доступу іноземних компаній серед цих країн (наприклад, отримання ліцензії для надання транспортних послуг) спостерігаються в Нідерландах, Франції, Великобританії; найменші обмеження щодо переміщення фізичних осіб - Чехія, Португалія, Словаччина. Найбільша регуляторна прозорість в таких країнах як Німеччина, Словаччина та Великобританія.

Також необхідно зазначити що, у 2021 році частка країн ЄС у загальному експорті послуг України склала 35,4%, а у імпорті 52,1%. Серед країн ЄС основними партнерами України щодо експорту послуг були Німеччина, Велика Британія , Польща, Кіпр, Нідерланди – разом ці країни складають більше 50% експорту послуг України до ЄС. Щодо імпорту, то найбільшими країнами є Велика Британія, Німеччина, Ірландія, Кіпр та Польща.

Отже, виходячи з дослідження світового ринку транспортно-експедиційних послуг, можна зробити висновок про те, що ТОВ «ЛУКРО» необхідно зорієнтуватися в подальшому на ринки Європи. Також це підтверджується географічною близькістю цього регіону, режимом вільної торгівлі з ЄС, значними обсягами торгівлі з Україною та низькими обмеженнями щодо транспортно-експедиторської діяльності.

2.2. Дослідження ринку організації міжнародних перевезень

України

Транспортні послуги в сучасній економіці України відіграють провідну роль та мають міждержавне значення. У 2021 році частка експорту транспортних послуг від загального експорту послуг склала 35 %, тоді як частка імпорту – 23%. (Додаток У)

При цьому у 2020 році експорт даних послуг скоротився на 45%, а у 2021 році - на 13,5% і склав 4 316 470,3 тис. дол. За видами транспортування експорт розподілився таким чином: морським транспортом було надано 14,29% (616 849,0 тис. дол.) послуг, повітряним транспортом 24,22% (1 045 326,7 тис. дол.), залізничним транспортом 10,7% (461 832,7 тис. дол.), автомобільним – 9,57 % (413 266,7 тис. дол.). Найбільшу частку в експорті послуг складав трубопровідний транспорт – 30,66%. (рис. 2.4)

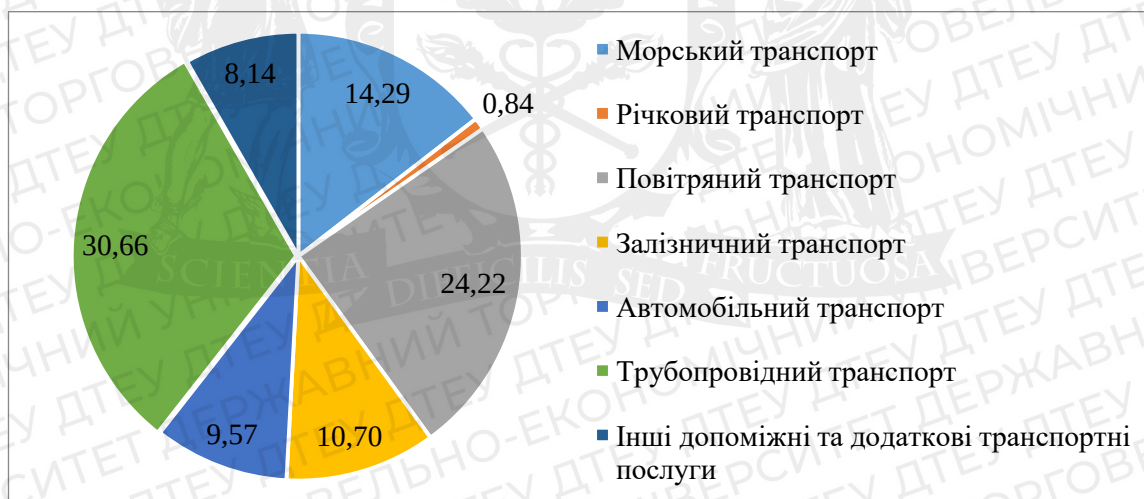


Рисунок 2.4 Структура експорту транспортних послуг України за видами транспорту 2021 р.,%

Джерело: складено автором за даними [27]

Імпорт транспортних послуг України у 2020 році зменшився на 32% і склав 1 061 043,8 тис. дол., при цьому у 2021 році збільшення склало 68% (1 777 636 тис. дол.). У структурі імпорту за видами транспорту переважає морський (33,62%), повітряний (31,88%) та залізничний (15,2%) та автомобільний (13,31%)

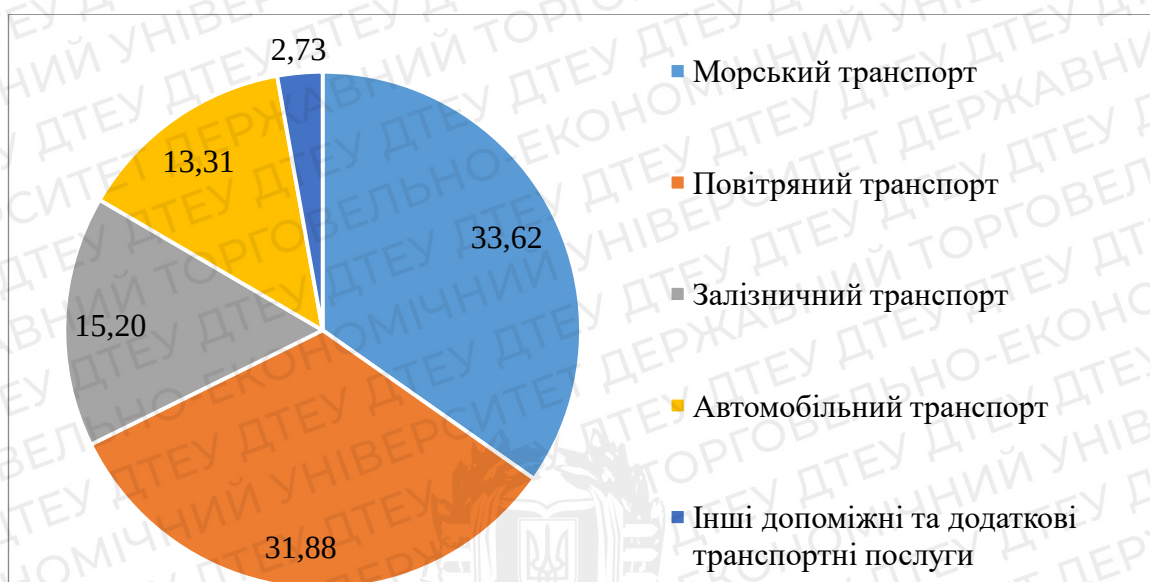


Рисунок 2.5 Структура імпорту транспортних послуг України 2021 р.,%

Джерело: складено автором за даними [27]

За даними Державної служби статистики України, транспортні підприємства у 2021 р. порівняно з 2020 р. збільшили обсяг вантажних перевезень на 3,3 % (до 619,9 млн. т.). В той же час автомобільні перевезення збільшилися на 16,2% (до 314,3 млн. т), залізничні — на 2,9% (до 222,6 млн. т), водні та трубопровідні скоротилися на 20,4 % (до 77,6 млн. т) та 5,4% (до 5,3 млн. т) відповідно. (рис.2.6)

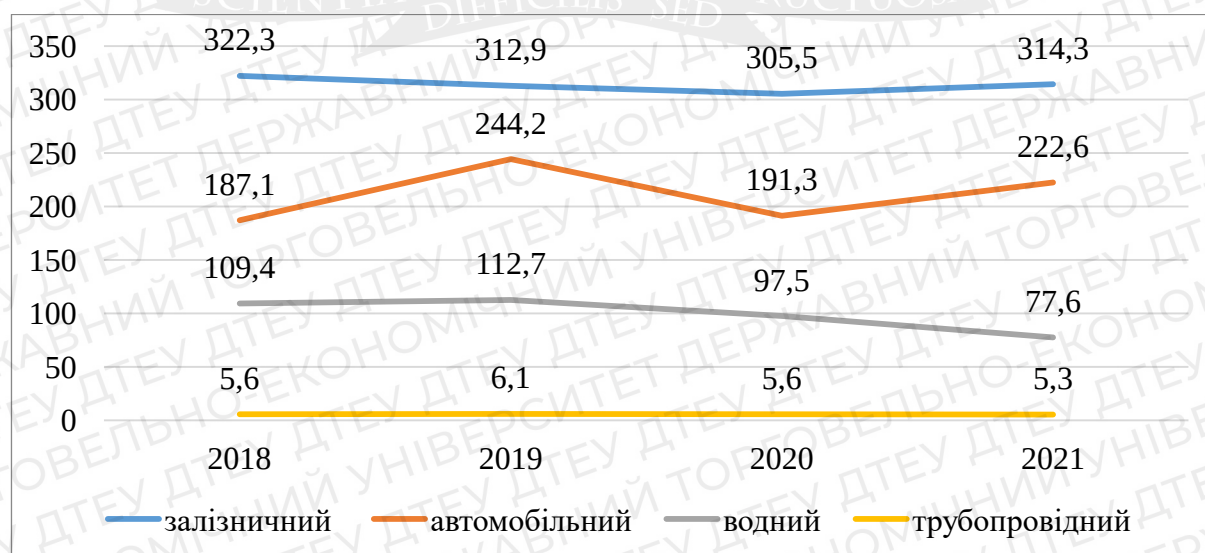


Рисунок 2.6 Перевезення вантажів України за видами транспорту у 2018-2021 рр., млн.тон

Джерело: Складено автором за даними: [28]

Щодо торгівлі послугами з вантажних перевезень у вартісному вираженні, то як видно на рисунку 2.7 – експорт послуг переважає імпорт у всі досліджуванні роки, але при цьому сальдо має тенденцію до зниження, що говорить про зниження темпів приросту експорту: у 2019 році експорт зріс на 0,5 %, тоді як імпорт на 16 %; при цьому у 2020 році як експорт так і імпорт продемонстрували зниження на 15% та 11% відповідно.

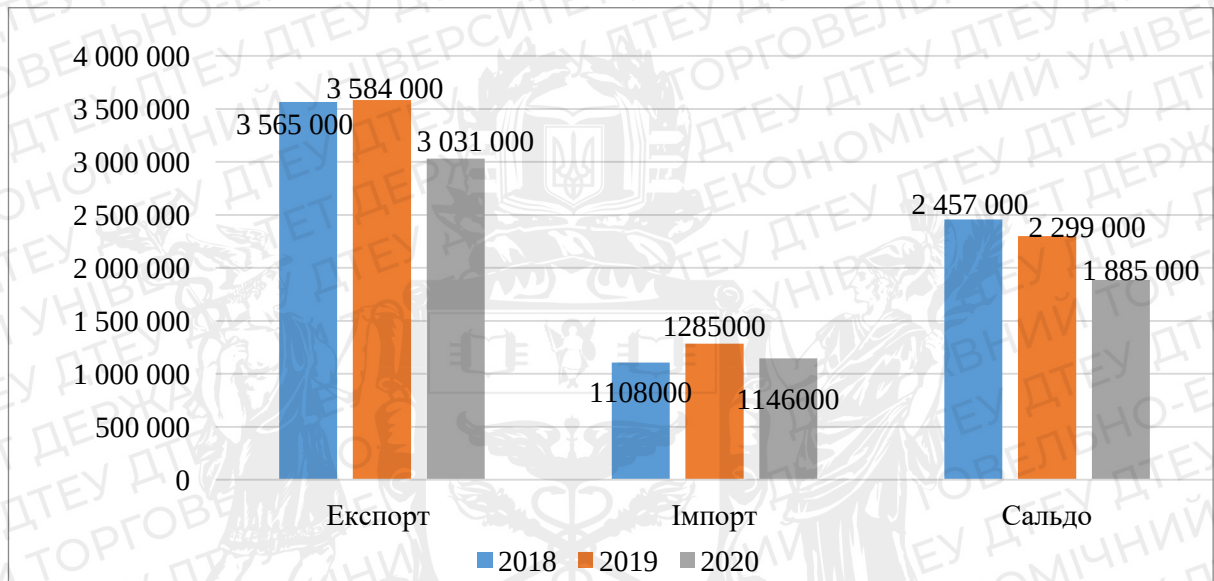


Рисунок 2.7 Послуги з перевезення вантажу в Україні 2018-2020

рр., тис. дол.

Джерело: складено автором за даними [29]

Сучасна українська транспортно-експедиторська система поки що знаходиться в початковій стадії розвитку: представлена невеликими компаніями, які не мають достатнього капіталу, не мають власних розподільних центрів та налагоджених розподільних ланцюгів постачання. Відставання національної транспортно-експедиторської системи зумовлено, зокрема, недостатньою комплексністю розвитку проектів транспортної інфраструктури та його технологічного забезпечення. І, як наслідок, значну частку транспортно-логістичних послуг на території України займають іноземні експедитори.

Так, частка іноземних експедиторів у зовнішньоторговельному обороті 5-7 років тому становила, в середньому, 18%. Сьогодні цей рівень піднявся

до 31-36%. Близько 200 досить великих експедиторських організацій є членами АМЕУ. [30]

Конкуренцію для ТОВ «ЛУКРО» на ринку України становить велика кількість сучасних логістичних компаній, які надають послуги з організації перевезень автомобільним, залізничним, повітряним та морським видами транспорту під час здійснення суб'єктами ЗЕД їх діяльності. Такими компаніями на вітчизняному ринку є ТОВ «Global Ocean Link», ТОВ «AP Logistics», ТОВ «ITERIS LLC», ТОВ «Olimp A.C.», Kuehne + Nagel, DSV Panalpina, CEVA Logistics, DHL, ТОВ «Black Sea Shipping Service Ltd».

Слід зазначити, що ринок транспортно-експедиторських послуг України характеризується доступністю та простотою входу та виходу з ринку. Для початку роботи не потрібно високого стартового капіталу для вкладень у основні фонди. Потрібні лише оборотні кошти для покриття витрат на оренду офісу, зарплату персоналу, оренду автомобілів тощо.

Значні зміни транспортно-логістична галузь України зазнала під час впровадження військового стану в країні 24 лютого 2022 р. До війни морськими портами України перевозилася значна частка зовнішньої торгівлі країни. Порти в Одесі, Миколаєві, Херсоні та Маріуполі сполучали українських підприємців зі світовим ринком. Через ці порти на експорт йшло 70% усіх вантажів з країни. Спочатку кардинальних змін зазнала авіагалузь, слідом – морські порти, тому країна переорієнтувалася на залізничне сполучення та автотранспорт, але це все одно не зможе компенсувати морські перевезення (наприклад, потяг з Китаю може перевезти 40 контейнерів, тоді як корабель – 4000. Також, існує проблема із коліями, які на Заході є вузькими, а в Україні – широкі, тож існує необхідність зміни колісної бази в Україні. [31]

Крім того, зараз існують такі тенденції транспортної логістики України (2022 р.)[32]:

- Нарощення імпорту з-за кордону (у березні та квітні переважав експорт), завдяки закону про спрощення митного оформлення та відміну мита.

Серед основних напрямків ввезення імпорту стануть порти Польщі, Болгарії та Румунії. Збільшенню експорту до ЄС має сприяти скасування у ЄС на один рік всіх мит та квот на експорт з України. [33]

- Збільшення вартості перевезень на 20 % через простой на кордоні та дефіцит пального (Додаток X.1, X.2)
- Зміна логістичного вектору в бік західної України, що створює там дефіцит складських приміщень, який може залишатися і після війни.
- Великі черги на прикордонних пунктах пропуску, (в Польщу – 5-7 днів).
Серед позитивних змін домовленість між президентами України та Польщі - підписання двосторонньої угоди щодо спільного прикордонно-митного контролю між країнами; скасування Польщею квот для українських перевізників.
- Дефіцит водіїв та автотранспорту. Лібералізація вантажних перевезень автотранспортом країнами ЄС завдяки без дозвільному проїзду. (Додаток Ф)
- Тенденція переходу ринку на повну або часткову передоплату за автомобільні перевезення. При чому низька ліквідність ринку призводить до затримки погашення рахунків, а існуючими обіговими коштами компанії погашають передоплату транспортування поточних вантажів.
- Контрактні ціни не є більше актуальними, через швидку зміну подій в країні.

Шляхом вирішення більшості проблем може стати напрямок в бік будівництва великих логістичних хабів на стиках залізничних колій, сухих портів та елеваторів. А також перенесення всіх митних формальностей на внутрішню митницю Європи, щоб значно пришвидшило перетин кордону українськими перевізниками. Необхідно зазначити, що роль автомобільних перевезень у торгівлі ЄС-Україна є достатньо великою. За даними Євростату, у 2018 році на автомобільні перевезення припадало 38% українського експорту та 81% імпорту з ЄС (в євро). [30]

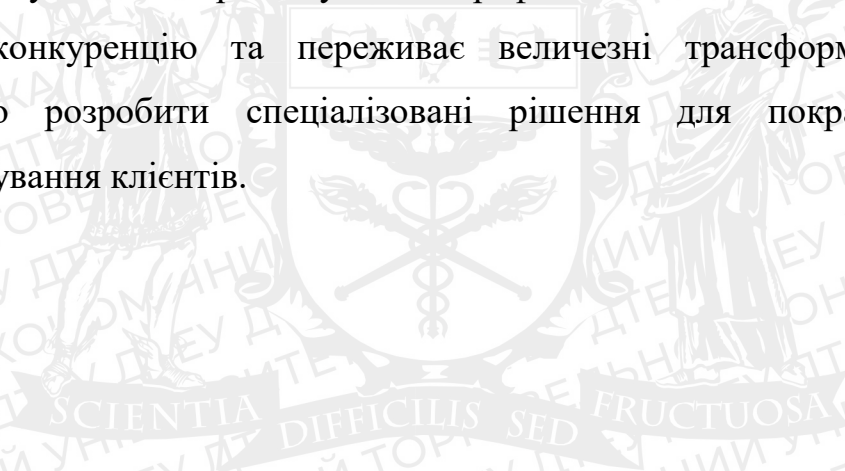
Для створення умов для ефективної зовнішньоекономічної діяльності ТОВ «ЛУКРО» необхідно вдосконалювати основні інструменти управління розвитком відповідно до нормативних правових актів, що діють на європейському ринку. При цьому на рівні компаній відбуваються важливі процеси, а саме: встановлення прямих ділових зв'язків між компаніями-партнерами європейських країн, розвиток коопераційних відносин між ними, створення спільних підприємств та об'єднання фінансово-промислових груп, розробка та впровадження спільних інвестиційних проектів та ін.

За результатами дослідження встановлено, що основними проблемами розвитку зовнішньоекономічної діяльності ТОВ «ЛУКРО» у напрямі європейського ринку є фактори зовнішнього та внутрішнього середовища. Крім комплексу загальних чинників, що впливають на всю систему міжнародних економічних відносин національних суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності, для досліджуваного підприємства такими факторами є:

- комплексний порядок митно-тарифного регулювання, отримання дозволів переміщення через митний кордон, перевезення, забезпечення охорони зберігання товарів; страхування відповідальності експедитора.
- низька ефективність експортно-імпортних операцій через різкі коливання та нестабільність національної валюти по відношенню до твердих валют, що означає значні збитки від такої діяльності;
- високі вимоги до організації виробничих процесів ЄС та використання інноваційних технологій, управління та контролю, що призводить до збільшення внутрішніх витрат підприємства;
- неефективний механізм державної підтримки
- несприятливий інвестиційний клімат країни та, як наслідок, недостатня інвестиційна привабливість вітчизняних підприємств - суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності.

Враховуючи все вищезазначене, необхідно зазначити, що у середньостроковій перспективі компанія має переорієнтуватися на автомобільні перевезення до ринку Європи (а саме були відокремлені такі країни як Німеччина, Нідерланди, Великобританія, Франція, Чехія, Словаччина), так як цей вид перевезень за часів війни є чи не єдиним робочим інструментом логістики та загалом універсальним ресурсом.

Оскільки ринок транспортно-експедиторських перевезень неухильно росте і є великі можливості, підприємству необхідно використовувати технології, стати більш цифровим та підвищити масштаби та ефективність своїх операцій. Для компаній важливо мати потужну мережу по всьому світу, диверсифікувати спектр послуг та географію їх надання. Оскільки галузь має високу конкуренцію та переживає величезні трансформації, компанії необхідно розробити спеціалізовані рішення для покращення якості обслуговування клієнтів.



РОЗДІЛ 3. РЕАЛІЗАЦІЯ УПРАВЛІНСЬКОГО РІШЕННЯ ЩОДО ОПТИМІЗАЦІЇ НАДАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ

3.1. Організаційне забезпечення здійснення міжнародних перевезень ТОВ «ЛУКРО»

Організація міжнародних перевезень має важливе значення як для підприємств ЗЕД, так і для економіки України в цілому. Процес організації експорту та імпорту є доволі складним та потребує досвіду роботи з окремим ринком. В ході проведеного аналізу виробничо-господарської діяльності підприємства та світового і вітчизняного ринків були визначені наступні вектори (ринки) розвитку компанії ТОВ «ЛУКРО»: Німеччина, Нідерланди, Великобританія, Франція, Чехія, Словаччина. Обґрунтування вибору ринку з-поміж шести країн наведено в таблиці 3.1.

Таблиця 3.1

Обґрунтування зовнішнього ринку для організації міжнародних перевезень ТОВ «ЛУКРО»

Фактори для визначення зовнішнього ринку	Німеччина	Нідерланди	Великобританія	Франція	Чехія	Словаччина
Індекс оцінки логістики (LPI 2018)	4,2 (1 місце)	4,02 (6 місце)	3,99 (9 місце)	3,84 (16 місце)	3,68 (22 місце)	3,03 (53 місце)
Індекс обмеження торгівлі послугами (SPRI 2021)	0,13	0,12	0,13	0,12	0,1	0,14
Ліберальна політика щодо торгівлі послугами	X	X	X	X	X	
Великий ринок із зростаючим попитом	X	X	X	X		
Провідний торговельний партнер України	X	X				
Найбільші експортери транспортних послуг	X	X		X		
Найбільші імпортери транспортних послуг	X	X	X	X		
Невелика географічна відстань					X	X
Політична стабільність	X	X	X			

Джерело: складено автором на основі даних [21; 23; 36]

Таким чином, найбільш перспективними ринками є Німеччина,

Нідерланди, Великобританія та Франція, але серед них необхідно виокремити Німеччину як найбільшого торговельного партнера України серед зазначених країн, а також країну з найвищим рівнем LPI (показник вказує на ефективність процедур митного оформлення, розвинуту інфраструктуру транспортної логістики, легкість та доступність організації міжнародних поставок).[37]

Задля утримання позицій на ринку обраної країни та втримання партнерів необхідно запропонувати ТОВ «ЛУКРО» нову послугу, на яку є наразі попит, а також збільшити ефективність організації міжнародних перевезень, покращити якість обслуговування клієнтів та оптимізувати витрати шляхом впровадження нових технологій. Отже, для вдосконалення діяльності компанії пропонується: 1) введення в асортимент нової послуги – міжнародну доставку збірних вантажів автомобільним транспортом з Європи в Україну технологією крос-докінгу; 2) оптимізація бізнес процесів шляхом впровадження сучасних цифрових технологій.

Послуга крос-докінг – це процес приймання та відвантаження товарів і вантажів через склад безпосередньо, без їх розміщення в зоні довготривалого зберігання. Крос-докінг - це сукупність логістичних операцій усередині ланцюжка поставок, за допомогою яких товари доставляються за мінімальний час.[37] Схема послуги представлена на рисунку 3.1.

Запропонована послуга передбачає:

- Високу швидкість обробки товарів;
- Зменшення терміну зберігання товарів на складі;
- Оптимізацію транспортної складової.
- Економію на оренді складських площ;
- Значне скорочення витрат, пов'язаних з оплатою праці складського персоналу, оскільки усувається велика петля, що пов'язана з розміщенням товару в зоні довготривалого зберігання: його прийомом, обробкою, зберіганням та подальшим відвантаженням;

- Поліпшення сервісного обслуговування, так як збільшується швидкість доставки товару, внаслідок чого велика задоволеність з боку клієнтів і споживачів.



Рисунок 3.1 Схема роботи послуги крос-докінгу

Джерело: побудовано автором

Сьогодні операція крос-докінгу стає все більш популярною (особливо на Західній Україні). Це насамперед пояснюється скороченням витрат на організацію складських операцій приблизно на 5-15% через відсутність зони зберігання. Крос-докінг також прискорює доставку товару кінцевому споживачеві, це особливо важливо при роботі з продукцією, що швидко псується або сезонною, крім того, що має бути реалізована в певний період або яка користується постійним попитом. Також послуга використовується коли є необхідність консолідувати дрібні партії від різних постачальників; під час проведення маркетингових акцій та рекламних заходів.

Послуга крос-докінгу від ТОВ «ЛУКРО» має включати :

- пошук складу для будь-якого типу вантажу та перевізників у пріоритетних для компанії країнах Європи;
- уточнення всіх тарифів, умов, допомога в підготуванні і документації для розміщення вантажу на складі;

- грамотний розрахунок площі для розміщення вантажів різних обсягів та типів;
- підбір ідеального розташування складу, з метою зниження витрат на транспортування;
- визначення оптимального способу зберігання вантажу;
- організацію ефективного управління складськими процесами;
- підбір оптимального маршруту перевезення.

Перевезення вантажів з Європи буде включати наступні етапи (рис.3.2):

- 1) Збір замовлень всередині Європи
- 2) Консолідацію на транзитному складі в Польщі (випуск CMR під кожне замовлення)
- 3) Доставку замовлень в Україну

Отже, правильна організація транспортно-складської логістики зможе допомогти підприємству зберегти тимчасові та фінансові ресурси своїх клієнтів.

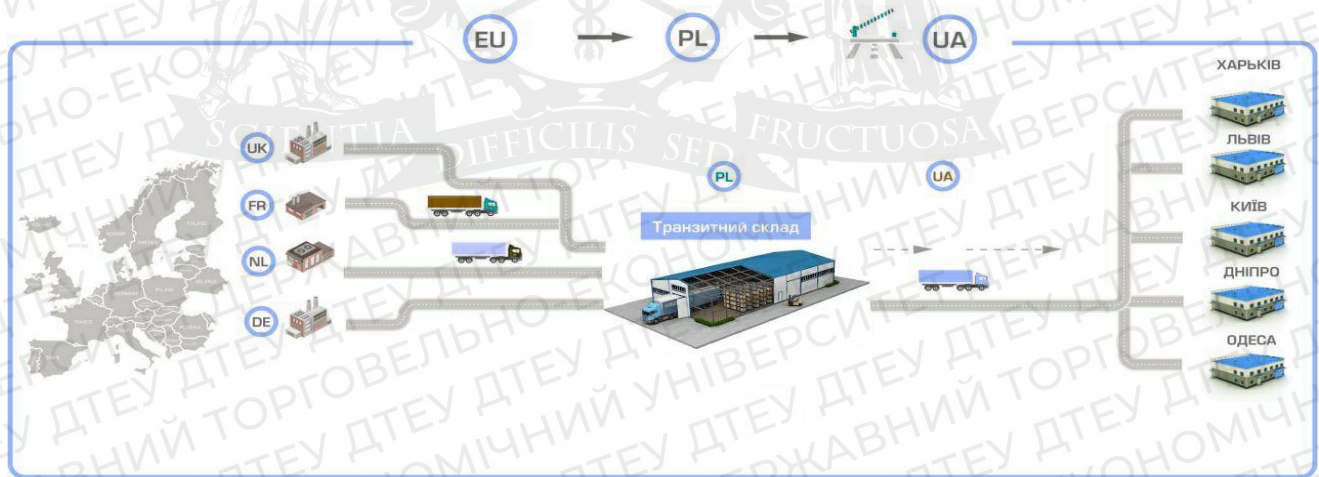


Рисунок 3.2 Модель роботи послуги крос-докінгу ТОВ «ЛУКРО»

Джерело: побудовано автором

Оскільки компанія ще не мала досвіду з послугою крос-докінгу, керівництво має виконати ряд задач для коректного впровадження даного виду послуг. Загалом на виконання проекту планується відвести 3 місяці на дослідження, підготовку та навчання персоналу. Для візуалізації задач

проекту за часом виконання та розподілу виконавців була складена діаграма Ганта.

Таблиця 3.2

Діаграма Ганта

Задача	Відповідальний	01.08.2022	08.08.2022	15.08.2022	22.08.2022	29.08.2022	05.09.2022	12.09.2022	19.09.2022	26.09.2022	03.10.2022	10.10.2022	17.10.2022	24.10.2022	31.10.2022
Дослідження тонкощів роботи крос-докінгу (в т.ч державне регулювання в обраних країнах)	Керівник відділу міжнародних перевезень та його менеджери														
Навчання працівників	HR - менеджер														
Вибір групи потенційних перевізників	Економічна служба														
Проведення тендеру	Комерційний директор														
Визначення пакету послуг	Економічна служба														
Запуск рекламної кампанії, зміна сайту	Маркетолог														
Пошук клієнтів по існуючій базі(інформування нових клієнтів шляхом телефонування або смс)	Менеджер по роботі з клієнтами														

Джерело: складено автором

Крім цього, для вибору оптимальних маршрутів, транспорту та перевізників ТОВ «ЛУКРО» необхідна комп'ютерна обробка вихідних даних (замовлення, розміри вантажу, автопарку), обсяги цих даних постійно зростають, що заважає ефективному прийняттю рішень і збільшує кількість помилок. Вирішити таку проблему на нашу думку буде можливо завдяки впровадженню технології блокчейн .

Блокчейн - це ланцюжок блоків, які містять інформацію. Система має цікаву властивість – інформацію неможливо змінити, видалити або підробити завдяки унікальним кодам. Висока надійність дозволяє бізнесу укладати смарт контракти. Вони зберігаються в блокчейні та можуть бути використані для автоматичного обміну грошима.

Переваги впровадження технології блокчейн у логістичну компанію:

- скорочення кількості помилок у документообігу;
- спрощення роботи (обміну даними);
- забезпечення прозорості та достовірності інформації про виробників (постачальників) товарів та процесу товароруку;
- мінімізація тривалості документообігу;
- формування єдиної інфраструктури управління товарними потоками;
- підвищення безпеки цінної інформації;
- систематизація основних інформаційних потоків на підприємстві;
- скорочення періоду логістичного циклу;
- можливість відстеження місцезнаходження вантажу, температуру, вологість та стан електроживлення в контейнерах в режимі реального часу;
- автоматичний контроль за виконанням умов договору і виключення розбіжностей трактування умов договору сторонами, що його уклали.

Блокчейн здатний вирішувати такі проблеми, як крадіжка вантажу, приховані збитки, суперечки про право власності на вантаж, а також проблему обробки величезної кількості паперових документів, які не дозволяють вантажовідправникам швидко відправляти товари та ін. Тобто блокчейн зможе зробити доставку більш прозорою, дешевою та безпечною. І деякі компанії вже впроваджують цю технологію у свою діяльність. До них можна віднести найбільші транснаціональні корпорації: виробник та постачальник програмного забезпечення «IBM» та Maersk, торгова мережа «Walmart», «Nestlé», «Unilever» (блокчейн Food Trust від IBM), транспортно-експедиційна компанія «UPS», «Amazon» та ін.

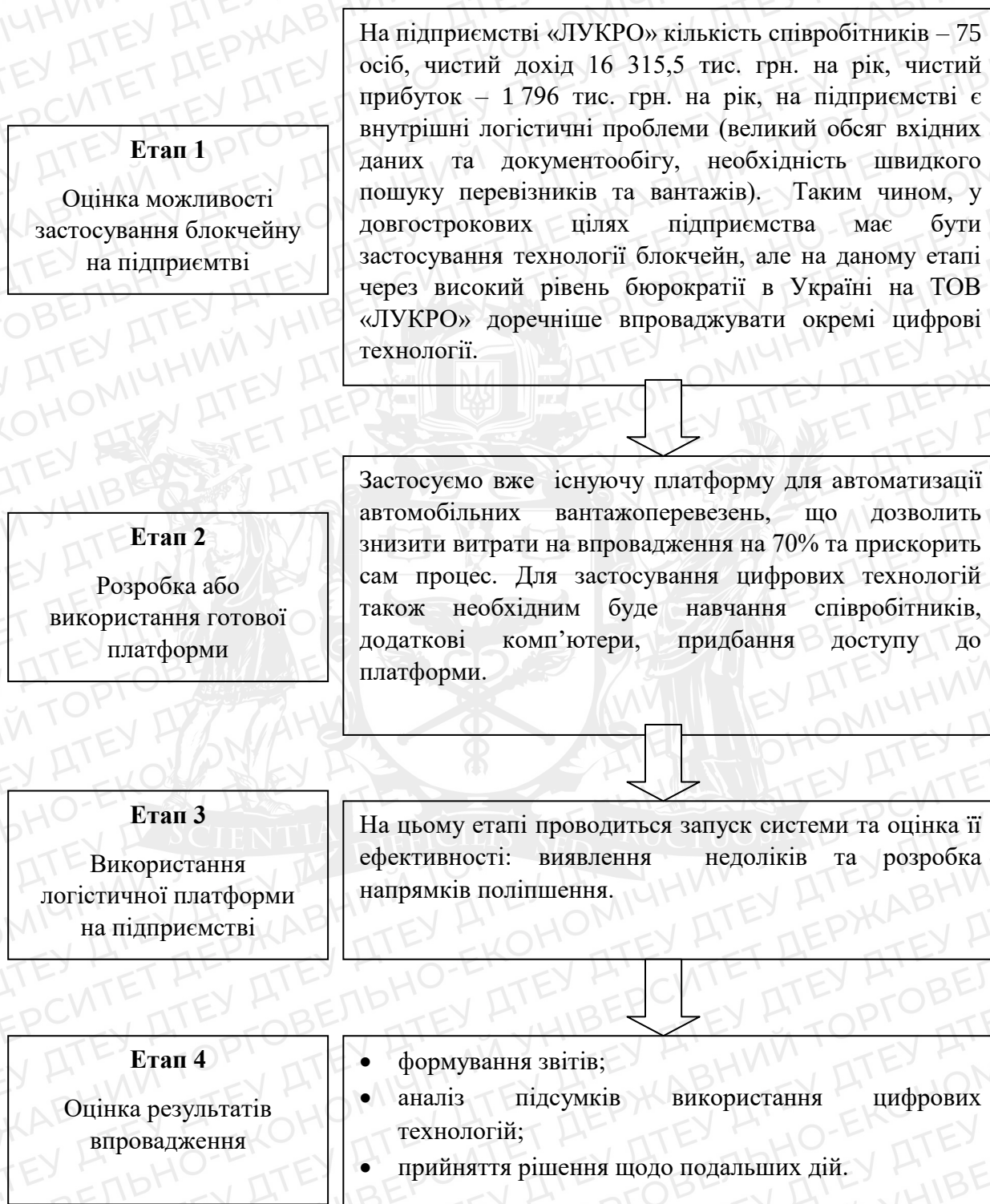


Рис.3.3 Етапи впровадження цифрових технологій на підприємство «ЛУКРО»

Отже, було визначено, що перш ніж підприємству «ЛУКРО» користуватись блокчейн-технологією, необхідно спочатку оцифрувати усі дані компанії. На досліджуваному підприємстві виникає потреба щодо зміни

застарілих та традиційних форм спілкування між вантажовідправниками та перевізниками та зміни способу обробки даних. Робота з великою кількістю даних та інформації, комунікація з замовниками має відбуватися за допомогою цифрових платформ. Тому було прийнято рішення щодо впровадження на підприємстві готової цифрової платформи - Trans.eu.

Trans.eu.Ukraine - компанія, що впроваджує цифрові рішення для транспортно-логістичної галузі. Платформа Trans.eu – це єдиний інструмент для перевізників, вантажовідправників та експедиторів, що спрощує оформлення заявок, моніторинг вантажу, управління замовленнями; перевагами платформи також є безпека, автоматичний вибір перевізників та експедиторів, і найголовніше, зниження транспортних витрат та оптимізація витрат компанії. [38]

Платформа являє собою одну з найбільш популярних європейських транспортно-логістичних платформ, яка включає окрім біржі, ще й ряд IT-рішень, таких як [39]:

- TransExchange є біржею, на якій кожний день розміщується більше 650 000 пропозицій вільних вантажів та транспортних засобів, демонструються реальні оцінки та відгуки компаній, а також є можливість створювати власні внутрішні біржі обраного кола партнерів.
- TransMessenger – бізнес комунікатор, що допомагає миттєво спілкуватись та заключати транзакції між учасниками.
- TransCash – відділ, що регулює фінансові заборгованості, понад 90% справ вирішуються позитивно.
- TransMaps – автотранспортна карта з відображеними квадратами, яка синхронізуючись з біржею пропозицій автоматично будує маршрут та має функцію пошуку вантажів по маршруту - є зручним для пошуку збірних вантажів.
- TransOrders – миттєве створення заявок на основі заключної транзакції.

- TransTracking – надання можливості партнеру-замовнику послуг спостерігати за місцезнаходження автомобілів на Trans карті.
- Goodloading — інструмент, що надає можливість визначити ефективне розміщення вантажі в кузові. Необхідно лише зазначити розмір і кількість вантажу і програма автоматично підбере його найвигідніше розміщення.
- TransConnect – дозволяє повністю синхронізувати CRM-систему компанії користувача з платформою Trans.eu, що автоматизує процес розміщення та оновлення пропозицій, дозволяє миттєво формувати звіти та статистику пропозицій та має функцію пошуку вантажів по маршруту - зручно для пошуку збірних вантажів.

На платформі наразі працюють близько 25 000 перевізників, 9000 експедиторів та 6 000 вантажовідправників. Для підприємств, які ще не користувались Trans.eu надається 7 днів безкоштовного повного доступу для прийняття рішення по подальшому використанню. Основні виділені переваги користування платформою наведені на рисунку 3.4

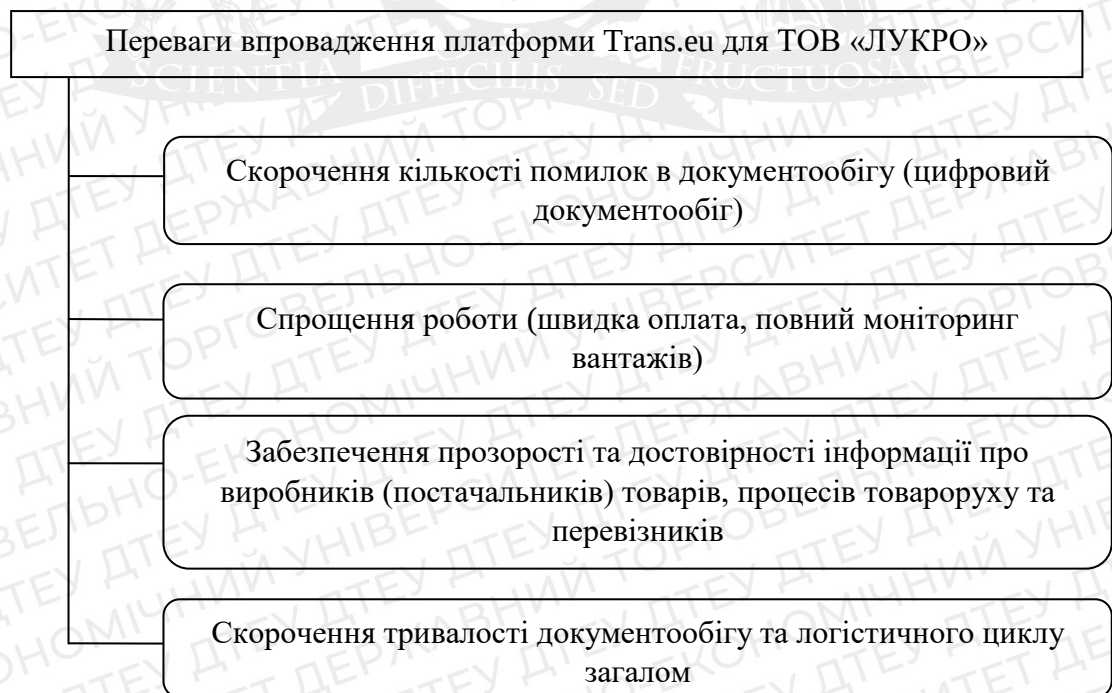


Рисунок 3.4 Переваги впровадження цифрової платформи Trans.eu на ТОВ «ЛУКРО»

Джерело: складено автором на основі даних [38]

Таким чином, запропоновані заходи по розширенню асортименту послуг міжнародних автомобільних вантажних перевезень, шляхом впровадження послуги з перевезення збірних вантажів – крос-докінгу на ТОВ «ЛУКРО», позитивно вплинуть на розширення клієнтської бази. Це підтверджується зростаючим попитом на міжнародні автомобільні перевезення збірних вантажів з та в Європу (особливо під час воєнного стану), що дозволяє скоротити час та витрати на транспортування. В той же час використання цифрових технологій платформи Trans.eu зможе значно спростити процес організації міжнародних перевезень, а також зменшити операційні витрати завдяки цифровому документообігу.

3.2. Прогнозна оцінка результативності організації перевезень ТОВ «ЛУКРО»

Для впровадження цифрової платформи Trans.eu на ТОВ «ЛУКРО» знадобиться приблизно 140 тис. грн. (табл. 3.3) Дуже важливим є навчання працівників, що має відбуватися в декілька етапів; необхідно також провести семінар через декілька тижнів після впровадження, для того щоб надати відповіді на запитання щодо користування програмою. Навчання зможе покращити реалізацію цифрових рішень, якість та заощадити час.

Таблиця 3.3

Орієнтовні фінансові потреби ТОВ "ЛУКРО" для впровадження цифрових технологій платформи Trans.eu

№	Стаття витрат	Вартість, грн.
1	Офіційні документи	20 000
2	Бізнес план	60 000
3	Плата за користування платформою (за рік)	29 829
4	Навчання персоналу	30 000
	Всього	139 829

Джерело: складено автором за даними [40; 41]

Задля оцінки результативності впровадження послуги крос-докінгу були пораховані орієнтовні обсяги доходів та витрат від продажів. (Табл.3.4) Прогноз даного обсягу продажів був складений з урахуванням факторів сезонності та митниці (враховуючи, що автомобільні вантажні перевезення залежить від погодних умов та стану доріг, попит взимку буде мінімальний, восени та влітку – максимальний); дослідження перевезень компанії протягом року та взяттям середніх величин. Ціна перевезення була визначена по розрахунку середньої ціни перевізників. При цьому ціни на перевезення не можуть бути сталими через типи вантажів, тоннажу, змін цін на паливо тощо. Прогноз цін та обсягів перевезень не може точним і через воєнне становище в Україні.

Таблиця 3.4

Орієнтовний план доходів і витрат з надання нової послуги крос-докінгу ТОВ «ЛУКРО» Берлін -Київ

Показники	1 рік (поквартально)				2 рік	3 рік
	1	2	3	4		
Очікуваний об'єм продажів,шт	26	55	72	64	291	337
Ціна перевезення (Берлін – Київ : відстань – 1352 км, вантаж - 20 т, 86 м3) , грн	39 467	44 653	48 051	46 216	40 917	47 581
Дохід від продажів транспортних послуг ,грн	1026142	2455915	3459672	2957824	11906847	16034797
Винагорода за експедиційні послуги (націнка 15%), грн	153921,3	368387,3	518950,8	443673,6	1786027,1	2405219,6
ПДВ, грн	30784,26	73677,45	103790,2	88734,72	357205,41	481043,91
Собівартість, грн:	175 300	175 300	175 300	175 300	701 200	1 227 100
витрати на оплату праці	150 000	150 000	150 000	150 000	600 000	1 050 000
витрати на соціальні заходи	25 300	25 300	25 300	25 300	101 200	177 100
Витрати на рекламу, грн	50 000	15 000	15 000	15 000	40 000	40 000
Фінансовий результат до оподаткування, грн	-102 163	104 410	224 861	164 639	687 622	657 076
Податок на прибуток, грн		18793,76	40474,92	29635	123771,9	118273,62
Чистий прибуток, грн		85 616	184 386	135 004	563 850	538 802

Джерело: складено автором

Таким чином, за результатами пропозиції можемо зробити висновок про позитивну економічну оцінку від впровадження послуги, яка стане прибутковою через один квартал року. Також задля ефективної організації перевезення працівникам компанії необхідно вміти правильно оцінити та обрати перевізника. Нами були запропоновані наступні критерії для оцінки перевізників зазначені в таблиці 3.5, що вказує на те, що більш вигідним перевізником є компанія «Неоліт».

Таблиця 3.5

Критерій	Транс-Атлас	Неоліт
Вартість перевезення (Берлін-Київ), грн	57 284	38 400
Час доставки, год	15 ч	16ч
Наявність CMR-страхування	+	+
Наявність необхідної документації	+	+
Оцінка відгуків	Позитивні	Позитивні
Досвід роботи	10 років	13 років
Кількість авто в наявності, шт	250	500
Відповідність транспорту стандартам Євро-4, Євро-5	+	+

Джерело: складено автором за даними [42; 43]

Для надання послуг крос-докінгу з клієнтами укладається договір транспортного-експедирування.(Додаток Ц)

За цим договором ТОВ «ЛУКРО» зобов'язується організувати виконання послуги за винагороду та за рахунок клієнта. Це означає, що між перевізником та власником вантажу (клієнтом) компанія виступає як посередник, який професійно організує сам транспортний процес.

Необхідно зауважити, що законодавством не передбачено придбання ліцензії на надання транспортно-експедиторських послуг, за винятком випадків, коли експедитор надає самостійно транспортні послуги, що

підлягають ліцензуванню. Крім цього, обов'язковим для експедитора є страхування відповідальності.

За належне виконання договору транспортної експедиції замовник зобов'язаний сплатити експедитору винагороду, яка підлягає сплаті окремо від відшкодування витрат експедитора (витрати на роботу інших осіб, залучених до виконання договору, обов'язкові платежі, що сплачуються під час виконання договору). Такі витрати мають бути документально підтверджені.

Також закон вимагає низку істотних умов договору надання транспортно-експедиторських послуг [17]:

1. реквізити договірних сторін;
2. вид експедиторських послуг;
3. вид та найменування вантажу;
4. права, обов'язки договірних сторін;
5. відповідальність сторін, зокрема у разі форс-мажору;
6. розмір винагороди експедитора;
7. порядок оплати;
8. місце відправлення та призначення вантажу;
9. порядок погодження маршруту, вид транспорту, інструкції замовника;
10. термін виконання договору;
11. а також будь-які умови, за яких має бути досягнуто згоди на вимогу хоча б однієї зі сторін.

До пункту про відповідальність сторін слід підходити дуже уважно під час укладання договору. Форс-мажорні обставини є звичайними та потребують документального підтвердження Торгово-Промислової Палати. У разі якщо такі обставини триватимуть більше трьох місяців сторони в праві відмовитися від зобов'язань за договором. Узагальнюючий перелік вимог до договорів наведений на рисунку 3.5.

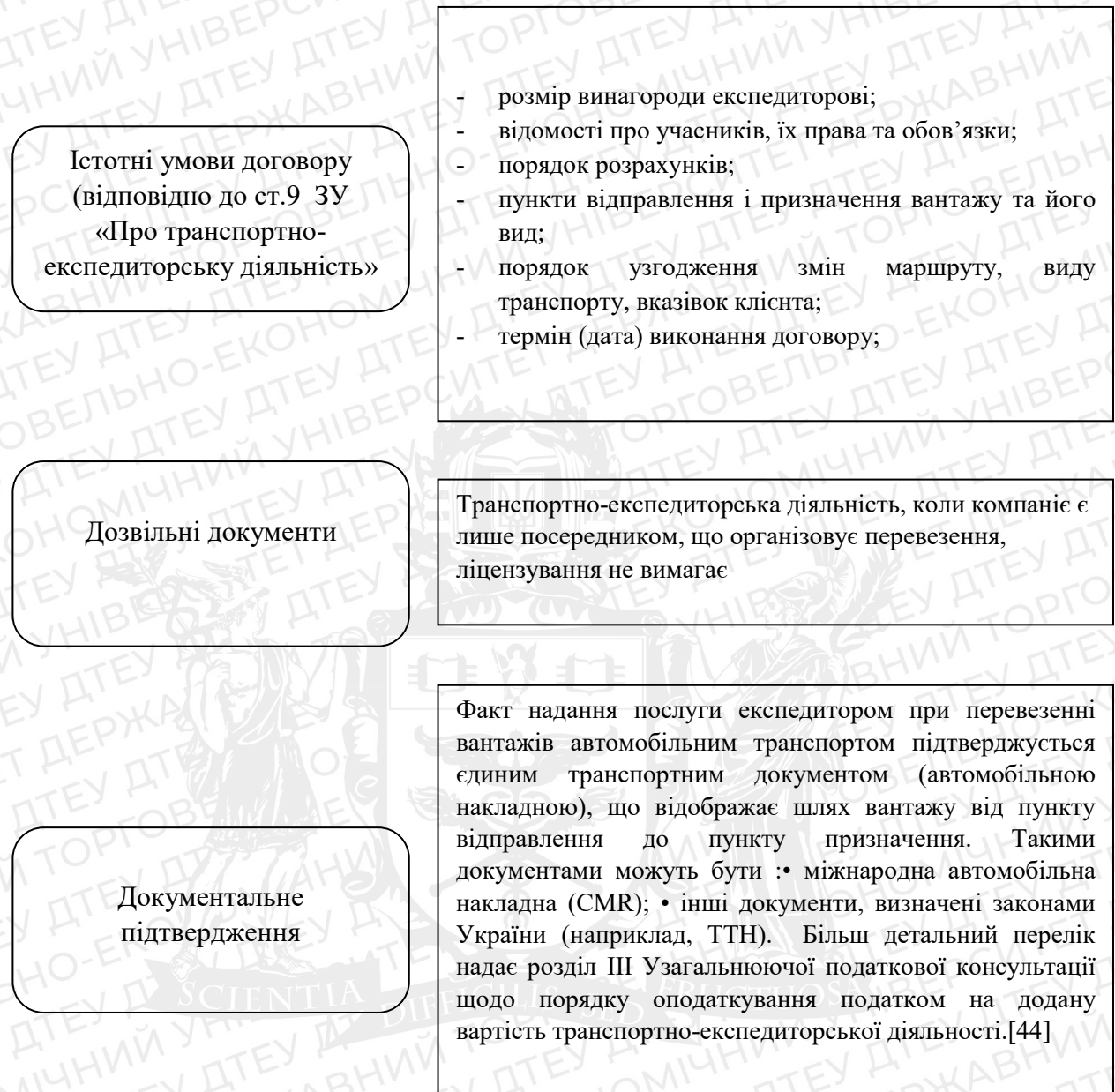


Рисунок 3.5 Перелік основних вимог до договорів міжнародного транспортного експедирування

Якщо говорити про ризики для діяльності ТОВ «ЛУКРО», їх можна поділити на такі групи:

- з боку клієнта (не виконання зобов'язань клієнтом; некоректне оформлення товаросупровідної документації відправником; неналежне пакування вантажу, несвоєчасна сплата послуг експедитора);
- з боку перевізника (втрата або пошкодження вантажу, несвоєчасна доставка, відсутність страхування відповідальності перевізника, неналежна комунікація з перевізником). Ця група ризиків є основною для підприємства,

- з боку держави (форс-мажорні обставини, низький рівень транспортної інфраструктури, зміна курсу валют, зростання цін на паливо, сповільнення переходів через кордон).

Загалом, запропоновані заходи дозволять залучити більше клієнтів; знизити ризики компанії за рахунок автоматичного ретельного відбору перевізників та вантажовідправників; покращити показники якості надання послуг, а також підвищити конкурентоспроможність ТОВ «ЛУКРО» на вітчизняному ринку.

ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ

Товариство з обмеженою відповідальністю «ЛУКРО» з 2013 року працює на ринку транспортно-експедиторських послуг, із спеціалізацією в морських контейнерних перевезеннях. За 9 років діяльності компанія стала одним із лідерів на своєму ринку та пропонує широкий спектр високоякісних послуг : перевезення усіма видами транспорту, митно-брокерські послуги, перевезення негабаритних вантажів, послуги з еспедирування.

Аналіз виробничих та фінансових показників компанії показав їх позитивну динаміку за останні три роки. Компанія є ліквідною, платоспроможною та фінансового незалежною, ризик банкрутства є досить низьким. Тобто можна зробити висновок, що ТОВ «ЛУКРО» є прибутковою компанією, яка успішно здійснює свою діяльність, має стабільне економічне становище та має можливість залучення більше довгострокових позикових коштів для оптимізації та модернізації діяльності .

Аналіз транспортно-експедиторської діяльності показав покращення якості надання послуг компанією – своєчасність доставки вантажів збільшилася за 6 %. За допомогою SWOT-аналізу були виокремлені фактори внутрішнього і зовнішнього середовища підприємства. Таким чином, для усунення існуючих проблем компанії з використанням можливостей та сильних сторін необхідно прийняти дії щодо залучення інвестицій в сучасні інновації транспортної логістики задля збільшення результативності роботи та отримання більшого прибутку.

Світовий ринок експедирування вантажів динамічно розвивається – у 2021 році його розмір досяг 169 млрд. євро. Основним детермінантом розвитку ринку є зростання обсягів світової торгівлі, а також розвиток електронної комерції, цифровізація та розвиток робототехніки. У 2020 році імпорт транспортних послуг переважав експорт на 166 123 млн. дол., та складав 995 929 млн. дол., тоді як експорт - 829 806 млн. дол. Провідними регіонами експортерами та імпортерами цих послуг є Європа та Азія. При

цьому найбільш швидкозростаючим ринком експедирування вантажів у 2021 році став Азіатсько-Тихоокеанський регіон.

Серед країн найбільшими експортерами є Китай, США, Німеччина, Сінгапур, Франція, імпортерами – Китай, США, Німеччина, Індія, Сінгапур. Слід зазначити, що 50% ринку експедирування займають ключові світові компанії - DHL Global Forwarding (Німеччина), Kuehne + Nagel International AG (Швейцарія), DB Schenker (Німеччина), DSV (Данія) та Expeditors International (Китай). При тому, якщо говорити про регулювання та обмеження діяльності на ринку транспортно-експедиторських послуг, більш легалізованим для України є ринок Європи, який також має зручне географічне розташування по відношенню до нашої країни.

Аналіз ринку України показав, що зовнішня торгівля транспортними послугами у 2021 році зменшилася, при тому експорт знизився на 13.5% та склав 4 316 470,3 тис. дол. та імпорт збільшився на 68% (1 777 636 тис. дол.). Щодо видів транспорту, у експорті переважав морський, залізничний та автомобільний транспорт, в імпорті - повітряний, морський та залізничний. На ринку вантажних перевезень експорт послуг переважає імпорт: у 2020 році експорт склав 2 457 000 тис. дол; імпорт - 2 299 000 тис. дол.

З початку війни в Україні спостерігаються такі тенденції на досліджуваному ринку: нарощення імпорту з-за кордону; збільшення вартості перевезень на 20%; дефіцит пального, водіїв та автотранспорту; значні черги на прикордонних пунктах пропуску; переорєнтація на західну Україну- дефіцит складських приміщень; зміна вектору в бік автомобільного транспорту через блокування портів.

Таким чином, було прийнято рішення про те, що найближчим часом ТОВ «ЛУКРО» має спрямувати свою діяльність в бік ринку Європи, при чому доцільним є використання автомобільного транспорту, як найбільш універсального та доречного виду транспорту за часів воєнного стану в Україні.

Зважаючи на всі отримані факти було запропоновано розширити асортимент послуг міжнародних автомобільних перевезень послугою з перевезень збірних вантажів – крос-докінгом, що дозволить суб'єктам ЗЕД скоротити витрати на перевезення вантажів на 5-10% . Задля оптимізації та спрощення організації автомобільних перевезень за цією технологією ТОВ «ЛУКРО» необхідно впровадити цифрову платформу Trans.eu . Це дозволить скоротити кількість помилок в документообігу, його тривалість; забезпечити прозорість та достовірність інформації про клієнтів та перевізників.



СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Офіційний сайт компанії «ЛУКРО». [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://lukrold.com/>
2. Сайт перевірки юридичних осіб YouControl[Електронний ресурс] – Режим доступу: https://youcontrol.com.ua/contractor/?mode=all_years&id=6657698&tb=financial-analytics
3. Национальный морской рейтинг — 2020: Экспедитор года [Електронний ресурс]. – 2021. – Режим доступу до ресурсу: <https://ports.ua/ekspeditor-goda-2020/>.
4. Офіційний сайт світової організації незалежних експедиторів WCAworld. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://www.wcaworld.com/Home/>
5. Офіційний сайт компанії MAERSK [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу
6. Офіційний сайт компанії MSC [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <https://www.maersk.com/>
7. Офіційний сайт компанії CMA [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <https://www.cma-cgm.com/>
8. Офіційний сайт компанії ZIM [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <https://www.zim.com/ru>
9. Офіційний сайт компанії COSCO [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <https://lines.coscoshipping.com/>
10. Офіційний сайт компанії Akkon [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <https://www.akkonlines.com/>
11. Кобилецький В. Р., Коефіцієнт фінансової стійкості / В. Р. Кобилецький // Онлайн-журнал «FinancialAnalysisonline» [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://www.finalon.com/slovnik-ekonomichnikh-pokaznikov/349-koefitsient-finansovoji-stijnosti>
12. Українська класифікація товарів ЗЕД [Електронний ресурс] // НТФ «Інтес» – Режим доступу до ресурсу: <https://qdpro.com.ua/uk/uktzed>.
13. Податковий кодекс України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2755-17#Text>
14. Митний кодекс України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4495-17#Text>
15. Закон України «Про зовнішньоекономічну діяльність». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/959-12#Text>
16. Закон України «Про валюту та валютні цінності». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2473-19#Text>
17. Закон України «Про транспортно-експедиторську діяльність». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1955-15#Text>

18. Size of the freight forwarding market worldwide from 2010 to 2025 [Електронний ресурс] // Statista. – 2021. – Режим доступу до ресурсу: <https://www.statista.com/statistics/1066803/freight-forwarding-market-size-worldwide/>.
19. FREIGHT FORWARDING MARKET - GROWTH, TRENDS, COVID-19 IMPACT, AND FORECASTS (2022 - 2027) [Електронний ресурс] // Mordor Intelligence. – 2021. – Режим доступу до ресурсу: <https://www.mordorintelligence.com/industry-reports/freight-forwarding-market#:~:text=The%20freight%20forwarding%20market%20is%20expected%20to%20register%20a%20CAGR,the%20growth%20of%20the%20market..>
20. UNCTAD Statistics – 2021. – Режим доступу до ресурсу: <https://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx>
21. Trade map. – 2021. – Режим доступу до ресурсу : https://www.trademap.org/Country_SelService_TS.aspx?nvpm=1%7c%7c%7c%7c%7c%7c%7cS03%7c1%7c3%7c1%7c2%7c2%7c1%7c2%7c1%7c1%7c1
22. A&A's Top 25 Global Freight Forwarders List [Електронний ресурс] // Armstrong&Associates – 2021 – Режим доступу до ресурсу: <https://www.3plogistics.com/3pl-market-info-resources/3pl-market-information/aas-top-25-global-freight-forwarders-list/>
23. Індекс обмеження торгівлі послугами [Електронний ресурс] // OECD – 2021. – Режим доступу до ресурсу: <https://www.compareyourcountry.org/service-trade-restrictions/en/0//map1/>
24. Індекс обмеження торгівлі послугами, сектор: вантажні перевезення [Електронний ресурс] // OECD – 2021. – Режим доступу до ресурсу: <https://www.compareyourcountry.org/service-trade-restrictions/en/0/543/datatable/>
25. Індекс обмеження торгівлі послугами, сектор: логістичне зберігання та склад [Електронний ресурс] // OECD – 2021. – Режим доступу до ресурсу: <https://www.compareyourcountry.org/service-trade-restrictions/en/0/542/datatable/2019-2021> \
26. Індекс обмеження торгівлі послугами сектору транспортного експедирування [Електронний ресурс] // OECD – 2021. – Режим доступу до ресурсу: https://issuu.com/oecd.publishing/docs/oecd_stri_policy_trends_up_to_2022
27. Державна служба статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>
28. “Європейський зелений курс” та залізниця: як зробити ринок вантажних перевезень України більш “зеленим” [Електронний ресурс] // Ukraine Rail Monitoring – 2022 – Режим доступу до ресурсу: <https://urm.media/evropejskij-zelenij-kurs-ta-zalizniczya-yak-zrobiti-rinok-vantazhnih-perevezen-ukrayini-bilsh-zelenim/>

- 61
29. Freight transport [Електронний ресурс] // Trade Map – 2021. – Режим доступу до ресурсу:
https://www.trademap.org/Country_SelServiceCountry_TS.aspx?nvpm=1%7c804%7c%7c%7c%7c%7cS03006%7c2%7c3%7c1%7c2%7c2%7c1%7c2%7c1%7c1%7c1

30. UKRAINE FREIGHT AND LOGISTICS MARKET - GROWTH, TRENDS, COVID-19 IMPACT, AND FORECASTS (2022 - 2027) [Електронний ресурс] // Mordor Intelligence. – 2021. – Режим доступу до ресурсу:
<https://www.mordorintelligence.com/industry-reports/ukraine-freight-and-logistics-market>

31. З моря – на колеса і колії: яких змін зазнала логістика, основні проблеми та шляхи їх вирішення [Електронний ресурс] // ZAMMLER – 2022. – Режим доступу до ресурсу:
<https://www.zammler.com.ua/news/z-morya-na-kolesa-i-koliyi-yakyh-zmin-zaznala-logistyka-osnovni-problemy-ta-shlyahy-yih-vyrishennya/>

32. Упродовж останнього тижня вартість перевезень збільшилася на 20% [Електронний ресурс] // ZAMMLER – 2022. – Режим доступу до ресурсу:
<https://www.zammler.com.ua/news/uprodovzh-ostannogo-tyzhnya-vartist-perevezen-zbilshylasya-na-20/>

33. ЄС скасував на рік всі мита і квоти на експорт з України [Електронний ресурс] // Українська правда – 2022. – Режим доступу до ресурсу:
<https://www.epravda.com.ua/news/2022/05/24/687396/>

34. Офіційний сайт Асоціації міжнародних автомобільних перевізників України – 2022. – Режим доступу до ресурсу:
<http://www.asmap.org.ua/index1.php?id=68260&langid=1>

35. Ціни на перевезення вантажів - міжнародні напрями [Електронний ресурс] // Della – 2022. – Режим доступу до ресурсу:
<https://della.ua/price/>

36. INTERNATIONAL LPI : Global Rankings 2018 [Електронний ресурс] // World Bank – 2018. – Режим доступу до ресурсу:
<https://lpi.worldbank.org/international/global>

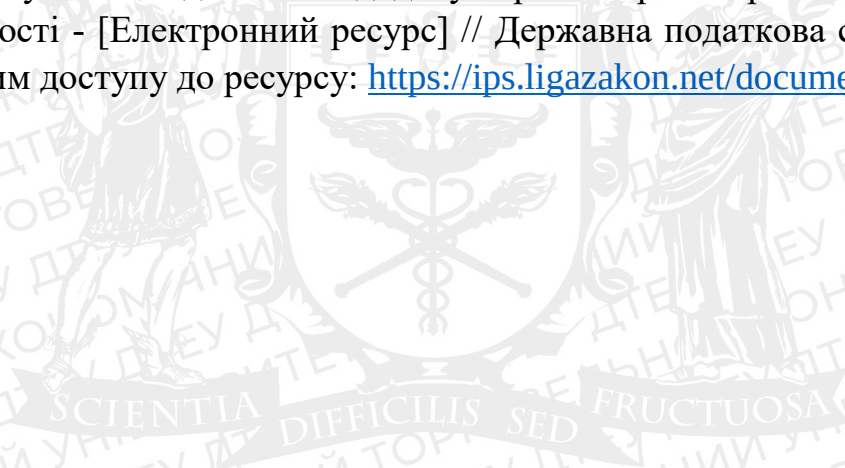
37. Мягков А. Складська логістика та крос-докінг – 15% економії [Електронний ресурс] / Андрій Мягков // AgroPolit. – 2016. – Режим доступу до ресурсу:
<https://agropolit.com/spetsproekty/151-skladska-logistika-ta-kros-doking---15-ekonomiyi>.

38. Офіційний сайт логістичної платформи Trans.eu [Електронний ресурс] – 2022. – Режим доступу до ресурсу:
https://www.trans.eu/ua/dlia-ekspedytora/#about_trans

39. Вантажні автомобільні транспортні біржі в Україні [Електронний ресурс] // Logistics in Ukraine – 2017. – Режим доступу до ресурсу:
<https://logistics-ukraine.com/2017/09/18/%D0%B2%D0%B0%D0%BD%D1%82%D0%B0%D0%B6%D0%BD%D1%96->

[%D0%B0%D0%B2%D1%82%D0%BE%D0%BC%D0%BE%D0%B1%D1%96%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D1%96-%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%BD%D1%96-%D0%B1/](https://www.trans.eu/ua/tsinnyk/)

- 40.Цінник на послуги платформи Trans.eu [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <https://www.trans.eu/ua/tsinnyk/>
- 41.Ціни і пакети на розробку бізнес-плану [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <https://garantovano.com/ua/biznes-planuvannya/zamovity-biznes-plan/>
- 42.Офіційний сайт компанії " Транс-Атлас" [Електронне джерело]- Режим доступу до ресурсу : <https://trans-atlas.com.ua/#orders>
- 43.Офіційний сайт компанії "Неоліт" [Електронне джерело]- Режим доступу до ресурсу : <https://neolit.ua/ua>
- 44.Про затвердження узагальнюючої податкової консультації щодо порядку оподаткування податком на додану вартість транспортно-експедиторської діяльності - [Електронний ресурс] // Державна податкова служба України – Режим доступу до ресурсу: <https://ips.ligazakon.net/document/DPA1376>



ДОДАТКИ

Додаток А

Рейтинг найбільших експедиторських компаній, що експедирували контейнерні вантажі в морських портах України у 2020 році.

№	Компанія	Кількість контейнерів у штуках
1	«ГлобалОушенЛинк»	29 788
2	«Итерис»	23 019
3	«ЛУКРО»	13 478
4	«КТЛ Україна»	12 378
5	«МТА СервисЛтд»	12 160
6	«Транс Фаворит»	12 155
7	«Формаг»	11 677
8	«ТГЛ Україна»	11 565
9	«ЛаманШиппінг»	11 443
10	«Арена Марин»	11 282

Джерело: складено автором за даними [3]

Додаток Б

БАЛАНС (Звіт про фінансовий стан)

на 31 грудня 2020 р.

Форма № 1-м		Код за ДКУД		1801006
Актив	Код	На початок року, тис.грн.	На кінець року, тис.грн.	
1	2	3	4	
I. Необоротні активи				
Незавершені капітальні інвестиції	1005	-	-	
Основні засоби	1010	4400,8	3384,2	
первісна вартість	1011	5346,9	5481,7	
знос	1012	946,1	2097,5	
Довгострокові біологічні активи	1020	-	-	
Довгострокові фінансові інвестиції	1030	-	-	
Інші необоротні активи	1090	-	-	
Усього за розділом I	1095	4420,1	3394,8	
II. Оборотні активи				
Запаси	1100	4,7	20,1	
у тому числі готова продукція	1103	-	-	
Поточні біологічні активи	1110	-	-	
Дебіторська заборгованість за товари, роботи, послуги	1125	6735,4	9110,7	
Дебіторська заборгованість за розрахунками з бюджетом	1135	3,1	25,7	
у тому числі з податку на прибуток	1136	-	-	
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	3254,7	4593,7	
Поточні фінансові інвестиції	1160	0	-	
Гроші та їх еквіваленти	1165	7093,2	5130,7	
Витрати майбутніх періодів	1170	99,8	114	
Інші оборотні активи	1190	489,8	267	
Усього за розділом II	1195	17680,7	19261,9	
III. Необоротні активи, утримувані для продажу, та групи вибуття				
Фінансово-майновий стан	1200	-	-	
Пасив				
I. Власний капітал				
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	300	300	
Додатковий капітал	1410	-	-	
Резервний капітал	1415	-	-	
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	5267,9	7063,9	
Неоплачений капітал	1425	0	-	
Усього за розділом I	1495	5567,9	7363,9	
II. Довгострокові зобов'язання, цільове фінансування та забезпечення				
	1595	1673,4	1057,5	

III. Поточні зобов'язання	Код	На початок року, тис.грн.	На кінець року, тис.грн.
Короткострокові кредити банків	1600	-	-
Поточна кредиторська заборгованість за:			
довгостроковими зобов'язаннями	1610	547,9	560,7
товари, роботи, послуги	1615	14143,8	13164,1
розрахунками з бюджетом	1620	164,2	507,3
розрахунками зі страхування	1625	-	-
розрахунками з оплати праці	1630	-	-
Доходи майбутніх періодів	1665	-	-
Інші поточні зобов'язання	1690	3,6	3,2
Усього за розділом III	1695	14859,5	14235,3
IV. Зобов'язання, пов'язані з необоротними активами, утримуваними для продажу, та групами вибуття	1700	-	-
Фінансово-майновий стан	1900	22100,8	22656,7

Джерело: складено автором за даними ТОВ «ЛУКРО»

Додаток В

Звіт про фінансові результати (Звіт про сукупний дохід)
за 2020 рік

Форма № 2-м		Код за ДКУД		1801007
Стаття	Код	За поточний рік, тис.грн.	За попередній рік, тис.грн.	
1	2	3	4	
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000	16315.5	7627.4	
Інші операційні доходи	2120	1142.8	2675.3	
Інші доходи	2240	242.7	241.8	
Разом доходи	2280	17 701	10544.5	
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050	-	-	
Інші операційні витрати	2180	11677.7	8611.7	
Інші витрати	2270	3833.1	341	
Разом витрати	2285	15510.8	8952.7	
Фінансовий результат до оподаткування	2290	2190.2	1591.8	
Податок на прибуток	2300	394.2	286.5	
Чистий прибуток (збиток)	2350	1 796	1305.3	

Джерело: складено автором за даними ТОВ «ЛУКРО»

Додаток Д

БАЛАНС (Звіт про фінансовий стан)

на 31 грудня 2019 р.

Форма № 1-м		Код за ДКУД		1801006
Актив	Код	На початок року, тис.грн.	На кінець року, тис.грн.	
1	2	3	4	
I. Необоротні активи				
Незавершені капітальні інвестиції	1005	-	-	
Основні засоби	1010	291,3	4400.8	
первісна вартість	1011	493	5346.9	
знос	1012	201,7	946.1	
Довгострокові біологічні активи	1020	-	-	
Довгострокові фінансові інвестиції	1030	-	-	
Інші необоротні активи	1090	-	-	
Усього за розділом I	1095	291,3	4420.1	
II. Оборотні активи				
Запаси	1100	9,6	4.7	
у тому числі готова продукція	1103	-	-	
Поточні біологічні активи	1110	-	-	
Дебіторська заборгованість за товари, роботи, послуги	1125	3 460	6735.4	
Дебіторська заборгованість за розрахунками з бюджетом	1135	-	3.1	
у тому числі з податку на прибуток	1136	-	-	
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	3 583,7	3254.7	
Поточні фінансові інвестиції	1160	-	0	
Гроші та їх еквіваленти	1165	1 571,20	7093.2	
Витрати майбутніх періодів	1170	0	99.8	
Інші оборотні активи	1190	185,7	489.8	
Усього за розділом II	1195	8 810,2	17680.7	
III. Необоротні активи, утримувані для продажу, та групи вибуття				
Фінансово-майновий стан	1200	-	-	
у тому числі фінансові активи	1300	9101,5	22100.8	
Пасив				
I. Власний капітал				
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	300	300	
Додатковий капітал	1410	-	-	
Резервний капітал	1415	-	-	
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	4 195,7	5267.9	
Неоплачений капітал	1425	-	0	

Усього за розділом I	1495	4 495,7	5567.9
II. Довгострокові зобов'язання, цільове фінансування та забезпечення	1595	0	1673.4
III. Поточні зобов'язання	Код	На початок року, тис.грн.	На кінець року, тис.грн.
Короткострокові кредити банків	1600	-	-
Поточна кредиторська заборгованість за:			
довгостроковими зобов'язаннями	1610	-	547.9
товари, роботи, послуги	1615	4 215,70	14143.8
розрахунками з бюджетом	1620	48,3	164.2
розрахунками зі страхування	1625	-	-
розрахунками з оплати праці	1630	-	-
Доходи майбутніх періодів	1665	-	-
Інші поточні зобов'язання	1690	341,8	3.6
Усього за розділом III	1695	4 605,80	14859.5
IV. Зобов'язання, пов'язані з необоротними активами, утримуваними для продажу, та групами вибуття	1700	-	-
Фінансово-майновий стан	1900	9 101,50	22100.8

Джерело: складено автором за даними ТОВ «ЛУКРО»

Додаток Е

Звіт про фінансові результати (Звіт про сукупний дохід)
за 2019 рік

Форма № 2-м		Код за ДКУД		1801007
Стаття	Код	За поточний рік, тис.грн.	За попередній рік, тис.грн.	
1	2	3	4	
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000	7627.4	5 584,30	
Інші операційні доходи	2120	2675.3	426,5	
Інші доходи	2240	241.8	-	
Разом доходи	2280	10544.5	6 010,8	
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050	-	-	
Інші операційні витрати	2180	8611.7	556,2	
Інші витрати	2270	341	3 994,1	
Разом витрати	2285	8952.7	4 550,3	
Фінансовий результат до оподаткування	2290	1591.8	1 460,5	
Податок на прибуток	2300	286.5	262,9	
Чистий прибуток (збиток)	2350	1305.3	1 197,6	

Джерело: складено автором за даними ТОВ «ЛУКРО»

БАЛАНС (Звіт про фінансовий стан)

на 31 грудня 2018 р.

Форма № 1-м		Код за ДКУД		1801006
Актив	Код	На початок року, тис.грн.	На кінець року, тис.грн.	
1	2	3	4	
I. Необоротні активи				
Незавершені капітальні інвестиції	1005	0	-	
Основні засоби	1010	337	291,3	
первісна вартість	1011	435	493	
знос	1012	98	201,7	
Довгострокові біологічні активи	1020	0	-	
Довгострокові фінансові інвестиції	1030	0	-	
Інші необоротні активи	1090	0	-	
Усього за розділом I	1095	337	291,3	
II. Оборотні активи				
Запаси	1100	17,2	9,6	
у тому числі готова продукція	1103	0	-	
Поточні біологічні активи	1110	0	-	
Дебіторська заборгованість за товари, роботи, послуги	1125	3 587	3 460	
Дебіторська заборгованість за розрахунками з бюджетом	1135	-	-	
у тому числі з податку на прибуток	1136	-	-	
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	2 135,10	3 583,7	
Поточні фінансові інвестиції	1160	-	-	
Гроші та їх еквіваленти	1165	706,5	1 571,20	
Витрати майбутніх періодів	1170	7,4	0	
Інші оборотні активи	1190	0	185,7	
Усього за розділом II	1195	6 453,2	8 810,2	
III. Необоротні активи, утримувані для продажу, та групи вибуття				
Фінансово-майновий стан	1300	6 790,2	9101,5	
Пасив				
I. Власний капітал				
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	300	300	
Додатковий капітал	1410	0	-	
Резервний капітал	1415	0	-	

Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	3015,2	4 195,7
Неоплачений капітал	1425	0	-
Усього за розділом I	1495	3 315,2	4 495,7
II. Довгострокові зобов'язання, цільове фінансування та забезпечення	1595	83,4	0
III. Поточні зобов'язання	Код	На початок року, тис.грн.	На кінець року, тис.грн.
Короткострокові кредити банків	1600	-	-
Поточна кредиторська заборгованість за:			
довгостроковими зобов'язаннями	1610	-	-
товари, роботи, послуги	1615	3 259,40	4 215,70
розрахунками з бюджетом	1620	132,2	48,3
розрахунками зі страхування	1625	0	-
розрахунками з оплати праці	1630	0	-
Доходи майбутніх періодів	1665	0	-
Інші поточні зобов'язання	1690	0	341,8
Усього за розділом III	1695	3 391,60	4 605,80
IV. Зобов'язання, пов'язані з необоротними активами, утримуваними для продажу, та групами вибуття	1700	0	-
Фінансово-майновий стан	1900	6790,2	9 101,50

Джерело: складено автором за даними ТОВ «ЛУКРО»

Додаток И

Звіт про фінансові результати (Звіт про сукупний дохід)
за 2018 рік

Форма № 2-м		Код за ДКУД		1801007	
Стаття	Код	За поточний рік, тис.грн.	За попередній рік, тис.грн.		
1	2	3	4		
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000	5 584,30	5 776,3		
Інші операційні доходи	2120	426,5	6 248,9		
Інші доходи	2240	-	-		
Разом доходи	2280	6 010,8	12 025,2		
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050	-	-		
Інші операційні витрати	2180	556,2	6 331,7		
Інші витрати	2270	3 994,1	2 468,0		
Разом витрати	2285	4 550,3	8 799,7		
Фінансовий результат до оподаткування	2290	1 460,5	3 225,5		
Податок на прибуток	2300	262,9	580,6		
Чистий прибуток (збиток)	2350	1 197,6	2 644,9		

Джерело: складено автором за даними ТОВ «ЛУКРО»

Додаток К

Динаміка структури балансу ТОВ "ЛУКРО" за 2018-2020 роки, %

Актив	Код	2018	2019	2020	Абсолютне відхилення	
					2019	2020
I. Необоротні активи						
Незавершені капітальні інвестиції	1005	0	0	0	0,0	0,0
Основні засоби	1010	3,2	19,9	14,9	16,7	-5,0
первісна вартість	1011	5,4	24,2	24,2	18,8	0,0
знос	1012	2,2	4,3	9,3	2,1	5,0
Довгострокові біологічні активи	1020	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Довгострокові фінансові інвестиції	1030	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Інші необоротні активи	1090	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Усього за розділом I	1095	3,2	20	15	16,8	-5,0
II. Оборотні активи	Код					
Запаси	1100	0,11	0,02	0,09	-0,1	0,1
у тому числі готова продукція	1103	0	0	0	0,0	0,0
Поточні біологічні активи	1110	0	0	0	0,0	0,0
Дебіторська заборгованість за товари, роботи, послуги	1125	38	30	40	-7,5	9,7
Дебіторська заборгованість за розрахунками з бюджетом	1135	0,00	0,01	0,11	0,0	0,1
у тому числі з податку на прибуток	1136	0	0	0	0,0	0,0
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	39	15	20	-24,6	5,5
Поточні фінансові інвестиції	1160	0	0	0	0,0	0,0
Гроші та їх еквіваленти	1165	17	32	23	14,8	-9,4
Витрати майбутніх періодів	1170	0,0	0,45	0,50	0,5	0,1
Інші оборотні активи	1190	2,0	2,2	1,2	0,2	-1,0
Усього за розділом II	1195	96,8	80,0	85,0	-16,8	5,0
III. Необоротні активи, утримувані для продажу, та групи вибуття	1200	0	0	0	0,0	0,0
Фінансово-майновий стан	1300	100,0	100,0	100,0	0,0	0,0
Пасив	Код	2018	2019	2020		
I. Власний капітал						
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	3	1	1	-1,9	0,0
Додатковий капітал	1410	0	0	0	0,0	0,0
Резервний капітал	1415	0	0	0	0,0	0,0
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	46	24	31	-22,3	7,3
Неоплачений капітал	1425				0,0	0,0
Усього за розділом I	1495	49	25	33	-24,2	7,3

II.Довгострокові зобов'язання, цільове фінансування та забезпечення	1595	0,0	7,6	4,7	7,6	-2,9
III.Поточні зобов'язання						
Короткострокові кредити банків	1600	0	0	0	0,0	0,0
Поточна кредиторська заборгованість за:					0,0	0,0
довгостроковими зобов'язаннями	1610	0,0	2,48	2,47	2,5	0,0
товари, роботи, послуги	1615	46,3	64,0	58,1	17,7	-5,9
розрахунками з бюджетом	1620	0,5	0,7	2,2	0,2	1,5
розрахунками зі страхування	1625	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
розрахунками з оплати праці	1630	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Доходи майбутніх періодів	1665	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Інші поточні зобов'язання	1690	3,8	0,02	0,01	-3,7	0,0
Усього за розділом III	1695	50,6	67,2	62,8	16,6	-4,4
IV. Зобов'язання, пов'язані з необоротними активами, утримуваними для продажу, та групами вибуття	1700	0	0	0	0,0	0,0
Фінансово-майновий стан	1900	100,00	100,00	100,00	0,0	0,0

Джерело: складено автором за даними ТОВ «ЛУКРО»

Додаток Л

Визначення характеристик показників ліквідності, ділової активності та рентабельності компанії

Показник	Характеристика	Формула	Нормативне значення
Показники ліквідності			
Коефіцієнт загальної (поточної) ліквідності	Визначення загальної платоспроможності підприємства. Характеризує можливість компанії погашати свої поточні зобов'язання строком до 1 року за рахунок оборотних активів. Показник дозволяє зрозуміти, чи є у фірми ресурси, які можна використати для погашення короткострокових вимог кредиторів.	Оборотні активи / Поточні зобов'язання	1,0-3,0
Коефіцієнт швидкої ліквідності	Є більш точним, порівняно з коефіцієнтом поточної ліквідності. Це індикатор короткострокової ліквідності, що показує здатність компанії покривати короткострокові зобов'язання високоліквідними активами.	(Сума оборотних активів - Сума запасів) / Поточні зобов'язання	0,5-1 і вище
Коефіцієнт абсолютної ліквідності	Найжорсткіший показник ліквідності, який демонструє яка частина короткострокових зобов'язань може бути погашена негайно (лише за рахунок грошових коштів та їх еквівалентів).	Грошові кошти та їх еквіваленти / Поточні зобов'язання	0,2-0,35
Показники рентабельності			
Рентабельність активів	Показник прибутковості, який відображає, яка частка чистого прибутку припадає на 1 грн. активів. Показує як ефективно використовуються активи компанії для генерації прибутку.	Чистий прибуток (або чистий збиток) / середньорічна сума активів	Зростання
Рентабельність оборотних активів	Показник прибутковості, який відображає генерацію прибутку оборотними активами компанії. Чим більше значення, тим краще використовуються оборотні активи компанії.	Чистий прибуток (або чистий збиток) / середньорічна сума оборотних активів	Зростання
Рентабельність власного капіталу	Індикатор прибутковості, що визначає, як ефективно використовується власний капітал, тобто скільки прибутку генерується на кожну гривню залучених власних коштів.	Чистий прибуток (або чистий збиток) / середній	Зростання

	Показник дає розуміння наскільки прибутковою є компанія для власників та інвесторів.	обсяг власного капіталу	
Показники ділової активності			
Оборотність загальних активів	Показник ділової активності, що дозволяє виміряти ефективність використання активів компанії. Значення показника показує, скільки товарів і послуг було продано за досліджуваний період на кожну гривню використаних активів.	Чистий дохід/ середньорічна сума активів.	Зростання
Оборотність дебіторської заборгованості	Індикатор ділової активності, що вказує на ефективність управління заборгованістю клієнтів та інших дебіторів. Він показує скільки разів протягом року дебітори погасили свої зобов'язання.	Чистий дохід /Середня за період сума дебіторської заборгованості.	Зростання
Показники фінансової стійкості			
Коефіцієнт автономії	Показник, що характеризує частину власного капіталу компанії у всій сумі коштів, інвестованих у її діяльність. Тобто він показує, яку частку активів компанія здатна профінансувати за рахунок власних фінансових ресурсів.	Власний капітал / Сума пасивів	0,3-0,7
Коефіцієнт фінансової стійкості	Індикатор, який показує здатність компанії бути платоспроможною в довгостроковій перспективі. Його значення демонструє яка частка активів компанії фінансується за рахунок капіталу, залученого на довгостроковій основі.	(Власний капітал + Довгострокові кредити і позики) / Валюта балансу	0,7-0,9

Складено автором на основі даних [2; 11]

Дані для аналізу якості транспортно-експедиційних послуг ТОВ "ЛУКРО"

Показники	2019	2020	2021
Виконані заявки, шт.	903	759	881
Отримані заявки, шт.	1876	1542	1729
Заявки виконані точно в строк , шт.	841	693	853
Кількість вантажів, шт.	1105	981	1017
Кількість вантажів, в яких виявлено нестачу вантажу, шт.	1	0	0
Кількість вантажів, в яких виявлено псування вантажу, шт.	0	1	0
Скарги, отримані від клієнтів, шт.	1	1	0
Вантажі, доставлені "від дверей до дверей" з страховими, митними, сюрвеєрськими та іншими наданими послугами	712	648	751
Заявки, виконані зі змінами в процесі доставки вантажів, шт.	88	71	82
Середній час на обробку заявки від клієнта CIF, FOB, год.	13	10	6,5
Нормативний час приймання, підготовки та моніторингу заявки CIF, FOB, год.	12	10	8
Середній час на обробку заявки від клієнта , EXW, DAP, год.	31,5	29	17
Нормативний час приймання, підготовки та моніторингу заявки , EXW, DAP, год.	24	24	24

Джерело: складено автором за даними ТОВ «ЛУКРО»

Додаток Н

Товарна структура організації імпорту суб'єктів ЗЕД ТОВ«ЛУКРО» у 2021р.

УКТЗЕД	Опис	Обсяг імпорту у 2021 р.	
		Абсолютне значення, тис. грн	Частка
0803	Банани, включаючи плантайни, свіжі або сушені	5395,8	56%
0805	Цитрусові, свіжі або сушені	867,2	9%
8703	Автомобілі легкові та інші моторні транспортні засоби, призначені головним чином для перевезення людей, включаючи вантажопасажирські автомобілі-фургони та гоночні автомобілі	481,8	5%
1202	Арахіс, несмажений або не приготовлений іншим способом, лущений або нелущений, подрібнений або неподрібнений	269,8	2,80%
2519	Карбонат магнію природний (магнезит); магнезія плавлена; магнезія випалена (спечена) із вмістом або без вмісту невеликої кількості інших оксидів, доданих перед спіканням; інші оксиди магнію, з домішками або без домішок	260,2	2,70%
2833	Сульфати; галуни; пероксосульфати (персульфати)	231,2	2,40%
8539	Електричні лампи розжарення або газорозрядні, включаючи лампи герметичні спрямованого світла, ультрафіолетові або інфрачервоні лампи; дугові лампи	202,3	2,10%
3903	Полімери стиролу у первинних формах	173,4	1,80%
	Інші	1753,6	18,20%

Складено автором за даними підприємства та [12]

Додаток П.1

**Географічна структура організації імпорту суб'єктів ЗЕД ТОВ "ЛУКРО"
2019-2021 рр., тис. грн.**

Країна	2019	2020	2021	Темп приросту, %	
				2020/2019	2021/2020
Еквадор	1691,5	3184,2	4547,9	88,2	42,8
Туреччина	759,1	1098,6	1503,1	44,7	36,8
США	417,2	569,4	645,6	36,5	13,4
ЄС	382,6	434,8	491,4	13,6	13,0
Єгипет	234,9	199,7	462,5	-15,0	131,6
Китай	81,5	173,9	240,9	113,4	38,5
Швейцарія	80,5	151,4	231,2	88,1	52,7
Колумбія	74,1	129,5	202,3	74,8	56,2
Інші	137,8	1633,3	1310,4	1085,3	-19,8

Джерело: складено автором на основі даних ТОВ «ЛУКРО»

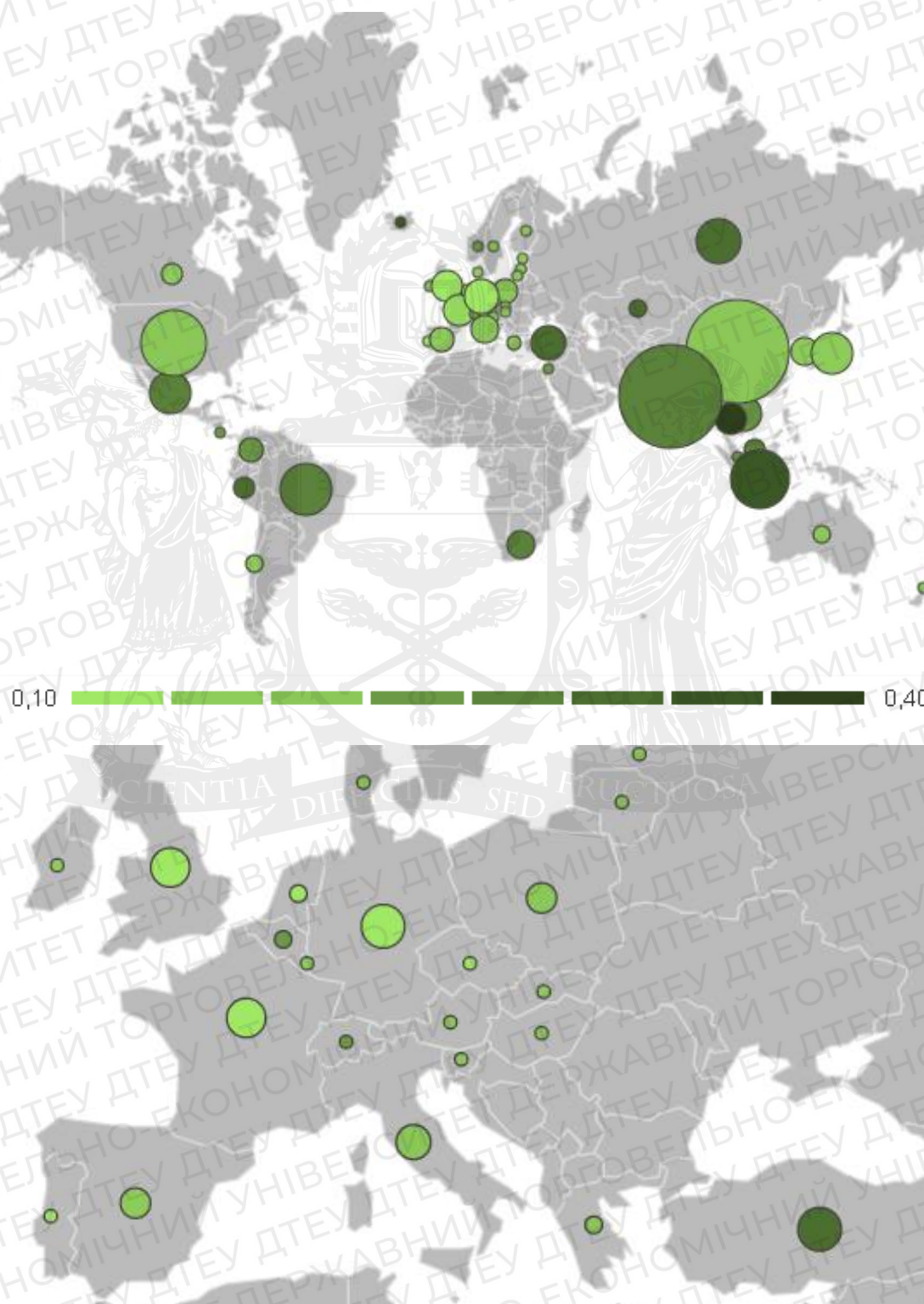
Додаток П.2

**Географічна структура організації експорту суб'єктів ЗЕД ТОВ
"ЛУКРО" 2019-2021 рр., тис. грн..**

Країна	2019	2020	2021	Темп приросту, %	
				2020/2019	2021/2020
Великобританія	684,7	1346,2	2082,4	96,6	54,7
Польща	652,1	1083,5	1499,3	66,2	38,4
Нідерланди	453,9	498,4	999,5	9,8	100,5
Латвія	410,2	501,7	749,7	22,3	49,4
Литва	122,1	576,9	641,4	372,5	11,2
Іспанія	109,6	458,4	516,4	318,2	12,7
Німеччина	83,5	332,7	424,8	298,4	27,7
Італія	52,7	421,5	433,1	699,8	2,8
Інші	115,3	1202,5	982,9	942,9	-18,3

Джерело: складено автором на основі даних ТОВ «ЛУКРО»

Індекс обмеження торгівлі послугами: сектор вантажних перевезень 2021 р.,
за країнами світу



Джерело: побудовано автором за даними [23]

Додаток С.1

Країни з найнижчим індексом обмеження торгівлі послугами в світі, сектор вантажних перевезень 2021 р.

Країни	2019	2020	2021
Чеська Республіка	0.1	0.1	0.1
Нідерланди	0.12	0.12	0.12
Франція	0.12	0.12	0.12
Об'єднане Королівство	0.14	0.14	0.13
Німеччина	0.13	0.13	0.13
Португалія	0.13	0.13	0.13
Латвія	0.13	0.13	0.13
Словацька Республіка	0.14	0.14	0.14
Данія	0.14	0.14	0.14

Джерело: побудовано автором за даними [24]

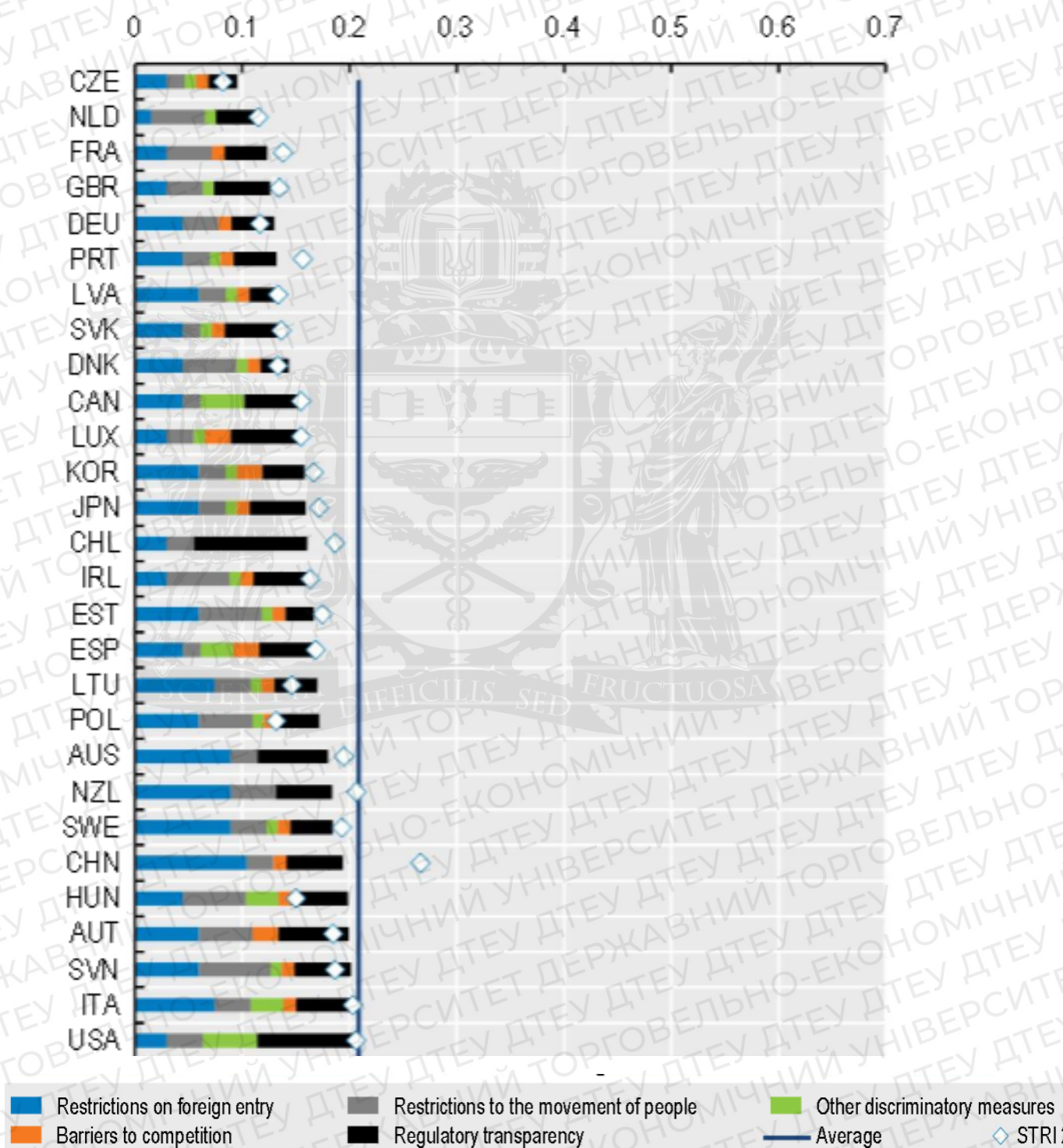
Додаток С.2

Країни з найнижчим індексом обмеження торгівлі послугами в світі, сектор логістичне зберігання та склад 2021 р.

Країна	2019	2020	2021
Чехія	0.1	0.1	0.1
Корея	0.1	0.1	0.1
Японія	0.13	0.13	0.13
Португалія	0.13	0.13	0.13
Латвія	0.14	0.14	0.14
Нідерланди	0.15	0.15	0.15
Естонія	0.15	0.15	0.15
Литва	0.15	0.15	0.15
Німеччина	0.15	0.15	0.15
Словацька Республіка	0.15	0.15	0.15
Об'єднане Королівство	0.17	0.17	0.15

Джерело: побудовано автором за даними [25]

Індекс обмеження торгівлі послугами сектору транспортного-експедирування
2021 р., за країнами



Джерело: побудовано автором за даними [26]

Додаток У

Динаміка зовнішньої торгівлі транспортними послугами України за видами,
тис. дол. США

Найменування послуги згідно із КЗЕП	2019	2020	2021	Темпи приросту, %	
Експорт				2020/2019	2021/2020
Усього	15628855,9	11521174,0	12432514,6	-26,28	7,91
Транспортні послуги	9109918,8	4988433,7	4316470,3	-45,24	-13,47
у тому числі					
Послуги морського транспорту	595914,5	605952,9	616849,0	1,68	1,80
Послуги річкового транспорту		25759,1	36422,8		41,40
Послуги повітряного транспорту	1419720,8	802191,7	1045326,7	-43,50	30,31
Послуги залізничного транспорту	501656,6	405158,3	461832,7	-19,24	13,99
Послуги автомобільного транспорту	338836,2	339839,3	413266,7	0,30	21,61
Послуги трубопровідного транспорту	5904248,9	2443157,2	1323229,0	-58,62	-45,84
Інші допоміжні та додаткові транспортні послуги	260006,3	320123,2	351412,0	23,12	9,77
Імпорт					
Усього	6942150,2	5712542,0	7780456,3	-17,71	36,20
Транспортні послуги	1559143,8	1061043,8	1777636,0	-31,95	67,54
у тому числі					
Послуги морського транспорту	273781,9	309925,4	597658,4	13,20	92,84
Послуги річкового транспорту	531,9				
Послуги повітряного транспорту	757823,3	319904,2	566777,9	-57,79	77,17
Послуги залізничного транспорту	262715,5	197393,3	270178,2	-24,86	36,87
Послуги автомобільного транспорту	156984,1	176500,4	236641,8	12,43	34,07
Послуги трубопровідного транспорту	59702,0				
Інші допоміжні та додаткові транспортні послуги	29019,9	27625,2	48494,1	-4,81	75,54

Джерело: складено автором за даними [27]

Додаток Ф

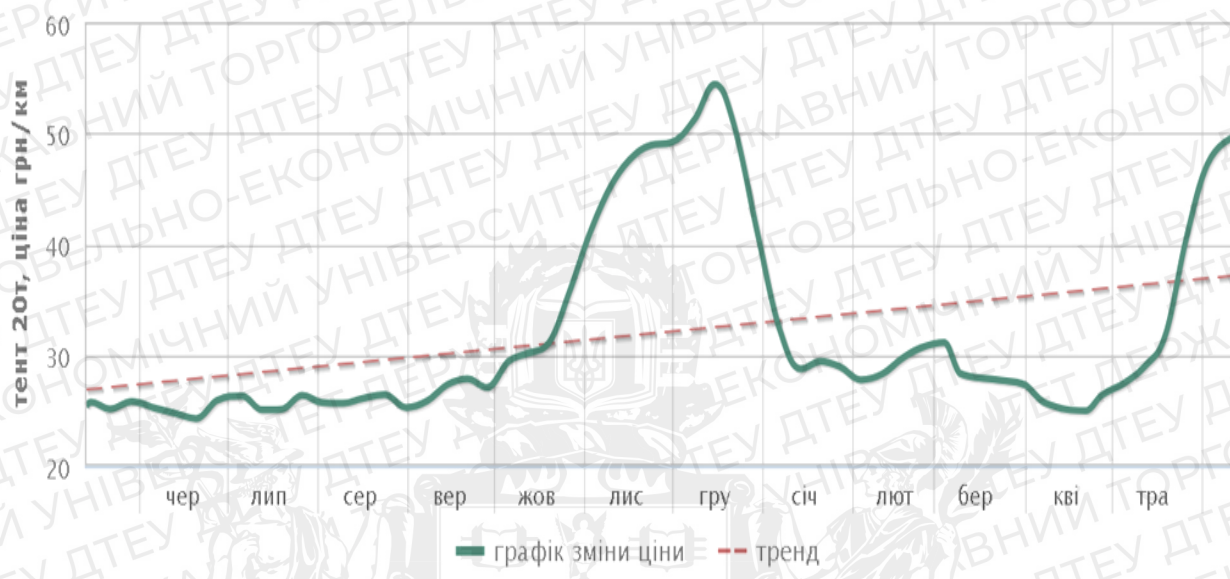
Лібералізація перевезень з іноземними державами на 2022 р

Країна	Вид вантажу	Вид перевезень	Термін звільнення
Австрія	Комерційні та гуманітарні	Двосторонні та транзитні	на період дії військового стану
Болгарія	Комерційні та гуманітарні	Двосторонні та транзитні	на період дії військового стану
Греція	Комерційні та гуманітарні	Двосторонні та транзитні	до 30 червня 2022р.
Грузія	Комерційні та гуманітарні	Двосторонні та транзитні	на період дії військового стану
Данія	Комерційні та гуманітарні	Двосторонні та транзитні	До кінця року!
Естонія	Комерційні та гуманітарні	Двосторонні та транзитні	До кінця року!
Італія	Комерційні та гуманітарні	Двосторонні та транзитні	до 30 червня 2022р.
Латвія	Комерційні та гуманітарні	Двосторонні та транзитні	на період дії військового стану
Литва	Комерційні та гуманітарні	Двосторонні та транзитні	на період дії військового стану
Молдова	Комерційні , гуманітарні та пасажирські	Транзитом до України	
Німеччина	Комерційні та гуманітарні	Двосторонні та транзитні	до 30 червня 2022р.
Нідерланди	гуманітарні		
Польща	Гуманітарні Перевезення палива		
Румунія	Комерційні та гуманітарні	Двосторонні та транзитні	До 1 липня 2022р.
Словаччина	Комерційні та гуманітарні	Транзитні двосторонні та транзитні (для гуманітарних вантажів)	На період дії військового стану
Словенія	гуманітарні		
Туреччина	Комерційні , гуманітарні та пасажирські	Двосторонні, транзитні, порожні	До кінця поточного року
Угорщина	Комерційні , гуманітарні та пасажирські	Двосторонні та транзитні	до 30 червня 2022р.
Франція	гуманітарні	У т.ч. транзит	
Чехія	гуманітарні		

Джерело: складено автором за [34]

Додаток X.1

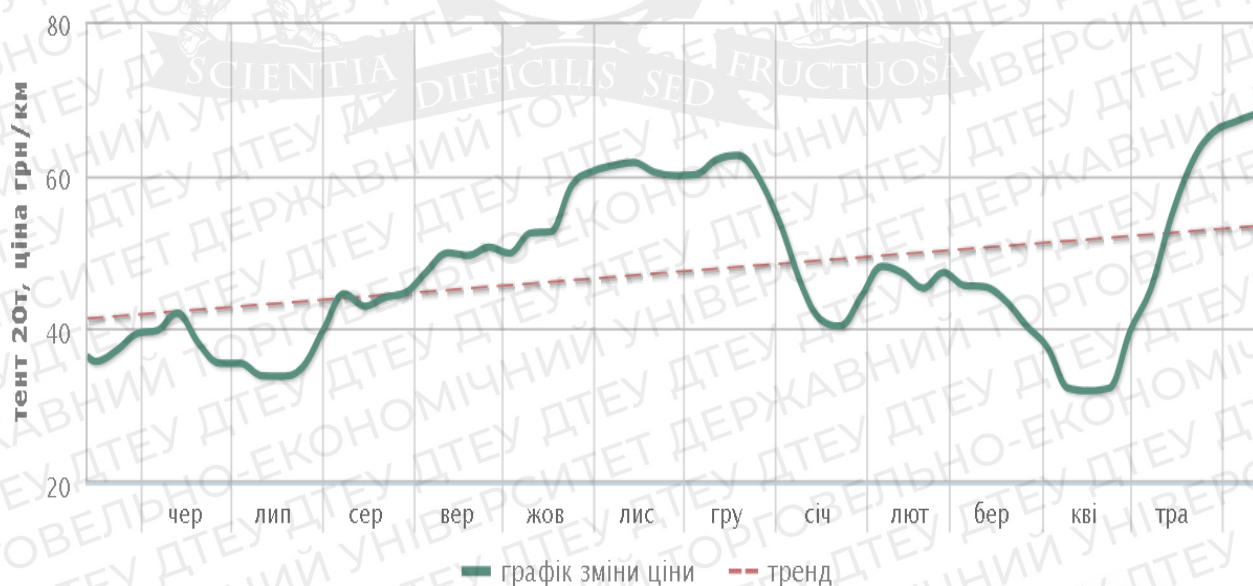
Статистика цін на автомобільні вантажні перевезення за маршрутом
Німеччина — Україна за 2022 рік, тент 20 тонн, грн /км



Джерело: складено на основі даних [35]

Додаток X.2

Статистика цін на автомобільні вантажні перевезення за маршрутом
Польща-Україна за 2022 рік, тент 20 тонн, грн /км



Джерело: складено на основі даних [35]

Додаток Ц

ДОГОВІР ТРАНСПОРТНОГО ЕКСПЕДИРУВАННЯ № 326

м. Одеса

« » 2022 р.

Товариство з обмеженою відповідальністю «ЛУКРО», яке сплачує податок на прибуток на загальних підставах, іменоване надалі «ЕКСПЕДИТОР», в особі генерального директора Ткачіка Станіслава Валерійовича, який діє на підставі Статуту, з одного боку, і

« », іменоване в надалі «КЛІЄНТ», в особі _____, який діє на підставі _____, з іншого боку, разом іменовані «Сторони», а кожна окремо - «Сторона», уклали цей Договір транспортно експедирування (надалі – Договір) про наступне:

1. ПРЕДМЕТ ДОГОВОРУ

1.1. Відповідно до цього Договору, Експедитор зобов'язується по дорученню за плату і за рахунок Клієнта від свого імені, прийняти на себе зобов'язання по організації перевезення і експедируванню вантажів Замовника, шляхом залучення транспортного засобу у третьої особи (далі Перевізник), що здійснює безпосередньо перевезення вантажів по території України, а також країн ближнього і дальнього зарубіжжя. Експедитор надає Клієнтові транспортно-експедиторські послуги відповідно до Закону України № 1955-iv від 01.07.2004/ р. «Про транспортно-експедиторську діяльність», Європейською угодою про режим праці та відпочинку водіїв (AETR), Конвенцією про міжнародне дорожнє перевезення вантажів (CMR), Цивільним і Господарським кодексами України, чинним законодавством України.

1.2. Найменування вантажів і умови перевезення вантажів вказуються в Заявці Клієнта на перевезення вантажів

1.3. Експедитор має право надавати послуги Клієнту тільки після отримання підписаної заявки на перевезення вантажів від Клієнта, а також плати за послуги, якщо інше не передбачено заявкою на перевезення.

1.4. Кількість і вид вантажу, вантажовідправники, вантажоодержувачі, графік подання транспорту, ціни, а також інші необхідні умови вказуються в Заявках на кожне окреме перевезення

1.5. Заявка на перевезення вантажу автомобільним транспортом має містити наступну інформацію: вид послуги (посилання на відповідний підпункт п. 1.4 цього договору), що надається, маршрут прямування, інформацію про вантажовідправника і вантажоодержувача, найменування і характер вантажу з вказівкою його особливостей (небезпека, габарити, вага та ін.); спосіб завантаження, пункт перетину вантажем державного кордону України, пункт митного оформлення вантажу (найменування митного органу і його місцезнаходження), тип рухомого складу, дату завантаження і вивантаження, місце завантаження/вивантаження, а також іншу інформацію, вказану в Додатку № 1 до цього договору, який є невід'ємною частиною договору.

2. ПРАВА І ОБОВ'ЯЗКИ СТОРІН

2.1. Права Експедитора:

2.1.1. Укладати договори і угоди з перевізниками, портами, складами, експедиторськими і іншими організаціями, які є резидентами або нерезидентами України, для виконання своїх обов'язків за даним договором.

2.1.2. Представляти інтереси Клієнта у взаємовідносинах з перевізниками, і іншими організаціями.

2.1.3. Залучати до виконання своїх обов'язків за Договором інші організації і осіб.

2.1.4. Отримувати від Клієнта доручення, заявку для надання транспортно-експедиторських послуг (далі: " заявка"), документи і іншу інформацію, необхідну для виконання своїх обов'язків за Договором. У разі не надання Клієнтом вищевказаних документів і іншої необхідної інформації, Експедитор має право відкласти виконання своїх обов'язків за Договором до надання документів і інформації в повному обсязі.

2.1.5. Вибирати або змінювати вид транспорту, маршрут перевезення, порядок перевезення вантажу, а також порядок виконання транспортно-експедиторських послуг, діючи в інтересах Клієнта.

2.1.6. Відступати від вказівок Клієнта, якщо цього вимагають інтереси Клієнта.

2.1.7. Отримувати від Клієнта відшкодування погоджених з ним додаткових витрат, які виникли у Експедитора при виконанні Договору та додатків до нього.

2.1.8. Затримувати вантаж, що знаходиться в його володінні, до моменту оплати послуг Експедитора і відшкодування витрат, здійснених ним на користь Клієнта, або до моменту іншого забезпечення виконання Клієнтом його зобов'язань в частині оплати послуг Експедитора і відшкодування вказаних витрат. При затримці вантажу Експедитор може на свій розсуд зберігати затриманий вантаж в контейнері/транспортному засобі або розмістити вантаж на складі або в іншому безпечному місці. При цьому всі витрати, пов'язані з вивантаженням, розміщенням, зберіганням вантажу, використанням/простоем контейнерного обладнання/транспортних засобів, а також витрати, пов'язані з повторною подачею під завантаження контейнера/транспортного засобу, завантаженням, розміщенням і кріпленням вантажу в контейнері/транспортному засобі відшкодовуються Експедиторові Клієнтом.

2.1.9. Отримувати від Клієнта плату за свої послуги, а також відшкодування узгоджених з Клієнтом витрат, зборів, штрафів та інших платежів, понесених у зв'язку з наданням послуг за даним Договором, в інтересах Клієнта.

2.1.10. При затримці Клієнтом оплати послуг та додаткових витрат Експедитора, останній може затримати видачу вантажу і, на свій розсуд, зберігати затриманий вантаж в контейнері/транспортному засобі або розмістити вантаж на складі / іншому безпечному місці. При цьому, всі витрати, пов'язані з вивантаженням, розміщенням, зберіганням вантажу, простоем контейнерного обладнання/транспортного засобу, а також витрати, пов'язані з повторною подачею

під завантаження контейнеру/транспортного засобу, завантаженням, розміщенням і кріпленням вантажу в контейнері/транспортному засобі відшкодовуються Експедиторові Клієнтом.

2.1.11. Надавати інші Платні послуги відповідно до заявок та за рахунок Клієнта.

2.1.12. В разі виявлення невиконаних зобов'язань з боку Клієнта або компаній, де засновниками є одні і ті ж особи, пов'язані з Клієнтом, Експедитор залишає за собою право затримати вантаж за даним договором до виконання зобов'язань по всіх юридичних особах, які можуть бути пов'язані із Клієнтом, при цьому не несучи відповідальності за невчасне виконання умов цього договору. В разі не проведення розрахунку по всіх невиконаних зобов'язаннях з боку юридичних осіб пов'язаних з Клієнтом протягом 14 днів з моменту повідомлення про затримання вантажу, Експедитор має право розпоряджатися вантажем на свій розсуд не несучи жодної відповідальності перед Клієнтом або третіми особами

2.2. Обов'язки Експедитора:

2.2.1. Здійснити підбір перевізників і укласти від свого імені договори на перевезення вантажів для виконання заявок Клієнта. Якщо інформації, що міститься в заявці, недостатньо для належного виконання Експедитором цього договору, Експедитор зобов'язаний негайно у письмовій формі запросити у Клієнта інформацію, яка бракує, а Клієнт зобов'язаний надати цю інформацію невідкладно, але не пізніше 1 (одного) робочого дня з дня отримання письмового запиту Експедитора.

2.2.2. Забезпечити своєчасне подання в пункти завантаження технічно справні транспортні засоби, що придатні для перевезення вантажу, відповідають вимогам діючих санітарних і інших норм, встановлених в країнах через які прямує вантаж, і що забезпечують як фізичне, так і якісне збереження пред'явленого до перевезення вантажу; забезпечити належне виконання (у тому числі візуальний контроль) завантаження, розміщення, кріплення, транспортування, розвантаження вантажу і т. п.

2.2.3. Забезпечити подання під завантаження у вказаний Клієнтом пункт технічно справного і належним чином обладнаного транспортного засобу в погоджені сторонами в Заявці строки.

2.2.4 Експедитор зобов'язується відстежувати хід виконання перевезення і на вимогу Клієнта інформувати останнього про прибуття вантажу в пункт призначення.

2.2.5 Проінструктувати водіїв про правила перевезення заявленого вантажу, нормах завантаження автомобілів і про вимоги до перевізної документації.

2.2.6 Забезпечити силами водія транспортного засобу контроль процесу завантаження / розвантаження, включаючи перевірку правильності оформлення товаротранспортних документів на предмет відповідності кількості, якості упаковки, відповідності маркування і ваги брутто вантажу.

2.2.7 Оплачувати за рахунок Клієнта дорожні, екологічні, в'їзні і інші збори з проставлення в ТТН / CMR відповідної печатки, пов'язані зі здійсненням доставки вантажу Вантажоодержувачу. Вартість вказаних зборів включена у вартість перевезення, обумовлену в Заявці, якщо в Заявці не передбачено інше.

2.2.8 Вимагати документального оформлення в разі вилучення митними службами будь-якої кількості вантажу у вигляді запису в накладній, завірених печаткою митниці, або у вигляді акту на вилучення і негайно інформувати про це Клієнта.

2.2.9 Організувати доставку ввіреного Клієнтом вантажу у вказаний пункт призначення і здачу його уповноваженій особі в цілісності та в строки, вказані в Заявці.

2.2.10 Негайно інформувати Клієнта про всі проблеми і затримки, що виникають в процесі здійснення завантаження, транспортування, розвантаження і проходження митних формальностей.

2.2.11. Отримувати від Клієнта плату за свої послуги, а також відшкодування погоджених з Клієнтом витрат, зборів, штрафів і інших платежів, понесених у зв'язку з наданням послуг на умовах цього Договору та додатків до нього, в інтересах Клієнта.

2.2.12. При затримці вантажу відповідно до п. 2.1.10. та п. 2.1.8., письмово повідомляти про це Клієнта протягом 1 доби з моменту затримки вантажу з вказівкою підстави затримки і місця зберігання вантажу.

2.3. Права Клієнта:

2.3.1. Визначити маршрут прямування вантажу і вид транспорту.

2.3.2. Вимагати від Експедитора надання інформації про хід перевезення вантажу.

2.3.3. Давати вказівки Експедиторові, якщо вони не суперечать документам, наданим Клієнтом Експедиторові, і чинному законодавству.

2.3.4. Змінювати маршрут доставки вантажу і кінцевого вантажоодержувача, своєчасно повідомивши про це Експедитора, з відшкодуванням останньому витрат на такі зміни.

2.4. Обов'язки Клієнта:

2.4.1. Видати Експедиторові доручення, якщо воно є необхідним для виконання обов'язків у відповідності до умов даного договору та додатків до нього.

2.4.2. Надати Експедиторові оригінал, факсимільну або електронну копію заявки на надання транспортно-експедиторських послуг не пізніше, ніж за 5 (п'ять) робочих днів до заявленої дати готовності вантажу до відвантаження/прийому, з вказівкою повного переліку транспортно-експедиторських послуг, які Клієнт замовляє Експедиторові. Заявка повинна містити наступні дані: маршрут перевезення, характеристики вантажу (найменування, код ТН ВЭД України (УКТ ЗЕД), загальна вага нетто, загальна вага брутто), вид і спосіб пакування, кількість вантажних місць, розміри і вага одного вантажного місця, найменування вантажовідправника, вантажоодержувача та їх адреси, ПІБ

відповідального за відвантаження/прийом вантажу представника вантажовідправника/вантажодержувача і засіб зв'язку з ним, місце, дата і час завантаження/доставки вантажу, інструкцію по оформленню товарно-транспортної документації. Перелік даних, які повинні міститись в заявці, не є вичерпним і може бути доповнений Експедитором на його розсуд. Заявка може бути направлена Експедиторові з використанням факсимільного і електронного зв'язку, при цьому вона має силу оригіналу до моменту отримання оригіналів. У випадку якщо Сторони домовилися, що заявка повинна надаватися в оригіналі, Клієнт самостійно і за свій рахунок до початку надання послуг Експедитором зобов'язаний надати Експедиторові оригінал цієї заявки.

Заявка вважається належним чином поданою Клієнтом з використанням засобів електронного зв'язку при отриманні її Експедитором з електронних адрес Клієнта з доменом: "...@.....".

Заявка вважається прийнятою Експедитором при отриманні Клієнтом підтвердження про її прийняття з електронних адрес Експедитора з доменом: "...@lukroltd.com".

2.4.3. Забезпечити підготовку вантажу і надати його до перевезення в строк, вказаний в Заявці, забезпечити завантаження / розвантаження, декларування і митну обробку (якщо потрібно) транспортного засобу впродовж погодженого терміну завантаження / розвантаження, вказаного в Заявці.

2.4.4. Забезпечити належне оформлення товаро-транспортних накладних, митних і інших документів, необхідних для безперешкодного виконання перевезення, аж до здачі вантажу вантажодержувачеві.

2.4.5. Забезпечити оплату послуг Експедитора, а також відшкодувати витрати, штрафи та інші платежі, понесені Експедитором в інтересах Клієнта. Також, Клієнт зобов'язується здійснити оплату всіх зборів, податків і митних платежів (якщо такі передбачені), пов'язаних з отриманням / відправкою вантажу.

2.4.6. Зробити своєчасний повний розрахунок за виконані транспортні послуги, включаючи штрафні санкції, якщо такі мали місце.

2.4.7. Гарантувати, що завантаження автотранспорту проводитиметься в пакуванні, що відповідає українським і міжнародним (якщо необхідно) вимогам по перевезенню вантажу, вказаного в Заявці.

2.4.8. Забезпечити безперешкодний проїзд автомобіля по під'їзних шляхах безпосередньо до місця завантаження / розвантаження і виписати у разі потреби пропуск на право проїзду автомобіля до місця завантаження / розвантаження.

2.4.9. Клієнт або вантажовідправник за дорученням Клієнта забезпечує розміщення і кріплення вантажу (згідно з рекомендаціями водія), що виключає перевищення максимально допустимих вагових параметрів (вага, навантаження на вісь згідно з вимогами, встановленими дорожніми контрольними службами країн відправлення, транзиту і прибуття вантажу), що виключає його ушкодження в ході транспортування.

2.4.10. Зобов'язується забезпечити представникам Експедитора умови безпеки автотранспортних засобів, у разі їх простою з вини Клієнта (вантажовідправника/ вантажоотримувача) на місці завантаження / розвантаження і під час навантажувальних / розвантажувальних робіт.

2.4.11. Використовувати наданий транспорт тільки для цілей, вказаних в Заявці.

2.4.12. У разі виявлення невідповідності фактичної ваги вантажу вказаному Клієнтом в заявці, наданих документах/інформації, у зв'язку з чим було завдано шкоди транспортним засобам, вантажопідйомним пристроям, судну, будь-якому іншому майну третіх осіб, їх життю і здоров'ю, довкіллю, або контролюючими органами були застосовані штрафні санкції і інші стягнення до Експедитора у зв'язку з цим, Клієнт відшкодовує заподіяний збиток і компенсує витрати Експедитора в повному обсязі, а також сплачує штраф у розмірі 100 (сто) євро.

2.4.13. У разі виявлення невідповідності фактичного вантажу (по найменуванню, кількості, якості, вазі, коду товарної номенклатури, іншим характеристикам) вказаних Клієнтом в заявці (наданих документах/інформації), і накладенні у зв'язку з цим штрафних санкцій і інших стягнень з боку митних і інших офіційних органів (правоохоронних, контролюючих, наглядових органів) на Експедитора, перевізника/його агента та/або залучених Експедитором для виконання своїх обов'язків за Договором третіх осіб, Клієнт відшкодовує накладені штрафні санкції і інші стягнення в повному обсязі, а також сплачує штраф у розмірі 100 (сто) євро.

2.4.14. Протягом 5 днів після отримання Акту виконаних робіт підписати його і один екземпляр відправити Експедиторові. У разі не підписання Акту або не відправлення його у зазначений термін, послуги вважаються виконаними в повному обсязі і належним чином.

2.4.15. Оплатити послуги Експедитора, а також відшкодувати витрати, штрафи і інші платежі, понесені Експедитором в інтересах Клієнта.

3. ПОРЯДОК РОЗРАХУНКІВ

3.1. Послуги Експедитора, а також витрати, збори і інші платежі, здійснені Експедитором в інтересах Клієнта і пов'язані з виконанням цього Договору та додатків до нього, оплачуються Клієнтом на умовах 100 % передплати (якщо інше не обумовлено в заявці Клієнта, прийнятій до виконання Експедитором), на підставі виставленого Експедитором рахунку в строк, передбачений п.3.2. цього Договору. У разі виникнення у Експедитора додаткових витрат, оплати штрафів і проведення інших платежів в інтересах Клієнта, пов'язаних з виконанням цього Договору, Експедитор виставляє Клієнтові додатковий рахунок, що підлягає оплаті Клієнтом в строк, передбачений п.3.2. цього Договору. Рахунки, виставлені на Клієнта в іноземній валюті, сплачуються Клієнтом в гривневому еквіваленті за середньозваженими курсом продажу валюти на міжбанківському валютному ринку на день виставлення рахунку.

3.2. Клієнт сплачує рахунки Експедитора впродовж 3 (трьох) банківських днів з дня їх виставлення, на поточний банківський рахунок Експедитора. Рахунок вважається прийнятим Клієнтом, якщо Експедитор направляє Клієнтові

рахунок з використанням засобів факсимільного і/або електронного зв'язку. Рахунок вважається сплаченим при зарахуванні грошових коштів на поточний рахунок Експедитора.

3.2.1. Акт вважається прийнятим, а послуга виконана в повному обсязі і належним чином у випадку підписання Акту, а також не підписання або не повернення його Клієнтом Експедитору протягом 5 (п'яти) днів з моменту його отримання та не виставлення претензій або зауважень до останнього. Претензії, подані з порушенням цього терміну, розгляду і задоволенню не підлягають.

3.3. Розмір плати встановлюється за діючими ринковими розцінками на аналогічні послуги і може змінюватись у більшу або меншу сторони відповідно до зміни кон'юнктури ринку транспортно-експедиторських послуг. Основою для сплати є рахунки-фактури, отримані факсимільними або електронними повідомленнями. Сума фрахту включає усі суми податків, що підлягають оплаті в країні Експедитора згідно з чинним законодавством України.

3.4. За прострочення оплати рахунку Експедитора Клієнт оплачує Експедиторові пеню за кожен календарний день прострочення платежу грошові кошти в розмірі п'ять відсотків від суми несплаченого рахунку.

3.5. Грошові кошти, які перераховуються за договором, не є власністю Експедитора, за винятком належної йому експедиторської винагороди, і призначені для розрахунків з учасниками транспортного процесу і для компенсації витрат і витрат експедитору у зв'язку з виконанням цього договору.

4. ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ СТОРІН

4.1. Загальні положення:

4.1.1. Сторони несуть взаємну відповідальність за невиконання або неналежне виконання обов'язків за даним договором згідно з чинним законодавством України.

4.1.2. У разі спричинення збитку одній стороні з вини іншої сторони, винна сторона зобов'язана відшкодувати такий збиток іншій стороні в повному обсязі, відповідно до чинного законодавства України.

4.1.3. Сторони не несуть відповідальність за повне або часткове невиконання своїх обов'язків за Договором у рамках розділу 5 цього Договору. При цьому, обставини, вказані в розділі 5 цього Договору, не є підставою для невиконання Сторонами своїх фінансових зобов'язань.

4.1.4. Термін знаходження навантажених контейнерів в Одеському і/або Черноморському, і/або Південному портах не повинен перевищувати одного місяця для швидкокопсуваних вантажів і трьох місяців для інших вантажів. Після закінчення зазначеного терміну вантаж може бути визнаний уповноваженими органами безхазайним або переданий портом в комісію з питань вилучення і реалізації вантажів, що знаходяться в морських торгових портах понад встановлені терміни, якщо інше не передбачено чинним законодавством України.

4.1.5. Сторони зобов'язуються своєчасно передавати/пересилати одна одній усі необхідні і належним чином оформлені документи, супроводжуючі господарську операцію. Експедитор зобов'язується в терміни, передбачені Податковим кодексом України, правильно оформити і зареєструвати в Єдиному реєстрі податкових накладних податкові накладні на всю суму сплачуваного Клієнтом ПДВ. У разі зміни вартості послуг Сторони зобов'язуються в терміни, встановлені Податковим кодексом, реєструвати в Єдиному реєстрі податкових накладних розрахунки коригувань податкових зобов'язань і податкового кредиту. Податкові втрати, які Сторона понесе внаслідок невиконання або неналежного виконання однієї із сторін цього обов'язку, вважаються збитками і підлягають компенсації іншою стороною в порядку, встановленому чинним законодавством для відшкодування збитку.

4.1.7. Сторони прийшли згоди, що встановлений Господарським кодексом України шестимісячний термін нарахування штрафних санкцій на відносини сторін не застосовується і пеня може нараховуватись впродовж одного року з моменту виникнення в сторони права на її нарахування.

4.2. Відповідальність Експедитора :

4.2.1. Експедитор несе відповідальність за втрату, псування або пошкодження вантажу, що виникли з його вини або винними діями залучених ним автоперевізників за умови належного виконання Клієнтом своїх обов'язків, передбачених цим Договором, в розмірі, що не перевищує 8,33 СПЗ за один кілограм недостачі брутто ваги вантажу. Під терміном СПЗ розуміється одиниця "спеціальних прав запозичення" (чи СДР від англ. Special Drawing Rights, SDR, XDR), яка відповідає визначенню Міжнародного Валютного Фонду (МВФ). Вартість в одиницях СПЗ національної валюти обчислюється відповідно до методу визначення вартості, який використовується МВФ на відповідну дату.

4.2.2. Експедитор не несе відповідальність за псування, втрату, пошкодження вантажу і/або його упаковки та інші збитки Клієнта, викликані несвоєчасним отриманням від клієнта заявки, інформації документів на вантаж, а також у разі відсутності в них повної, точної і достовірної інформації про найменування, кількість, якість інших характеристик вантажу, його особливості і властивості, умови його обробки, перевалки, зберігання і перевезення.

4.2.3. У разі невиконання або неналежного виконання клієнтом своїх обов'язків, передбачених цим Договором, Експедитор не несе відповідальність за втрату, псування і пошкодження вантажу і/або його упаковки.

4.2.4. Експедитор не несе відповідальності за кількість і/або якість вантажу і/або його упаковки, доставленого в місце доставки вантажу за наявності неушкоджених пломб, якими був опломбований вантаж і/або транспортний засіб/і або контейнер на місці завантаження/митного оформлення вантажу.

4.2.5. У разі втрати або uszkodження вантажу Експедитор несе відповідальність в розмірі та в порядку, що встановлений п. 4.2.1. даного договору.

4.2.6. Експедитор звільняється від відшкодування збитків, заподіяних Клієнтові у випадку :

- знищення або знешкодження (якщо того зажадають обставини) небезпечних вантажів у разі, якщо Клієнт не інформував Експедитора про властивості такого вантажу і про необхідні заходи безпеки, які слід прийняти;
- збитки і втрати стали наслідком дій (бездіяльності) Клієнта, вантажовідправників і/або вантажоодержувачів;
- збитки виникли із-за прихованих недоліків вантажу, його особливої природи і фізико-хімічних властивостей, перепадів температур, недоліків і/або неміцності упаковки, невідповідності упаковки правилам і нормам, внаслідок прихованих недоліків, які не можна виявити при прояві розумної обачливості;
- якщо збитки виникли внаслідок арешту вантажу владою, введенням карантинних обмежень і інших дій представників органів державної влади.

Експедитор не несе відповідальність за:

- якість і відповідність прийнятого до перевезення вантажу документам, що засвідчують його асортимент, тип, марку і тому подібне, що є невідмітною особливістю вантажу і може бути визначене виключно шляхом експертизи або аналізу, або сертифікату якості/відповідності;
- внутрішарну недостачу вмісту вантажних місць, прийнятих і переданих в справній тарі;
- збитки, що виникли внаслідок зберігання на відкритому повітрі, якщо таке зберігання було погоджено з Клієнтом або передбачено звичайним характером перевезення;
- недотримання терміну доставки вантажу, викликане недбалістю вантажовідправника/ вантажоотримувача і/або Клієнта, або недотриманням Клієнтом, його представниками та іншими особами, які виступають від його імені умов Договору.

4.3. Відповідальність Клієнта :

4.3.1. Клієнт несе відповідальність за збитки і витрати, понесені Експедитором у зв'язку з невиконанням або неналежним виконанням Клієнтом своїх обов'язків, передбачених цим Договором.

4.3.2. Клієнт відшкодовує усі витрати, фактично понесені Експедитором по виконанню його доручення у разі анулювання заявки/доручення, і/або не пред'явлення вантажу до перевезення.

4.3.3. У разі відмови Клієнта від вантажу, що прибув в його адресу, або відмови вантажоодержувача від того, що прибув в його адресу від Клієнта вантажу, Клієнт оплачує усі фактичні витрати, понесені Експедитором, та залученими третіми особами, а також штраф у розмірі 100 (сто) євро.

4.3.4. У випадку якщо Клієнт або вантажоодержувач впродовж 14 (чотирнадцяти днів) з моменту прибуття вантажу до пункту вказаному в заявці не приймає вантаж, що прибув в його адресу, Експедитор має право продати вантаж, і за рахунок виручених коштів погасити усі фактичні витрати, понесені Експедитором/його субпідрядниками, вартість простою транспортних засобів, а також витрати на знищення/відчуження/утилізацію вантажу. За умови погашення всіх витрат, залишок суми від реалізації вантажу за вирахуванням вартості відповідних послуг та оплати інших платежів Експедитора перераховує Клієнтові або вантажоодержувачеві на його поточний рахунок.

4.3.5. За кожну повну і неповну добу наднормативного простою, Клієнт виплачує Експедитору штраф за кожен автопоїзд в розмірі:

- а) при перевезенні по країнам СНД (нормативний простій: 48 годин на вантаження - митне оформлення і 48 годин на розвантаження - митне очищення, якщо інше не обумовлене в Заявці) - 100 (сто) євро;
- б) при перевезенні в/з інших країн (нормативний простій: 24 години на завантаження (розвантаження) - митне оформлення (очищення) на території інших країн і 48 годин на навантаження (розвантаження) - митне оформлення (очищення) на території країн СНД, якщо інше не обумовлене в заявці) - 100 (сто) євро;
- в) при перевезенні по території України (без митних пломб) (нормативний простій: 8 годин на завантаження / розвантаження) - 50 (п'ятдесят) євро.

У разі прибуття автомобіля на місце завантаження або митного очищення (вивантаження) за 36 годин до вихідних і святкових днів (за 8 годин при міжміських перевезеннях), ці вихідні і святкові дні підлягають оплаті як дні наднормативного простою.

4.3.6. Клієнт несе відповідальність за всі збитки Експедитора, заподіяні йому внаслідок непередставлення необхідних документів, неточності або недостатності відомостей, вказаних в заявці, ТТН/CMR і інших документах необхідних для здійснення перевезення.

4.3.7. У разі, якщо рейс відмінюється, Клієнт оплачує Експедитору неустойку в розмірі 100 (сто) євро, а також фактичний простій транспортного засобу в розмірах, вказаних в п. 4.3.5. і витрати на подання і повернення транспортного засобу з розрахунку 0,5 євро на території країн СНД (в т.ч. при міжміських перевезеннях) і 1,0 євро на території інших країн за 1 км.

4.3.8. У разі зміни Клієнтом в ході виконання перевезення по погодженому маршруту місця завантаження / вивантаження або митного оформлення / очищення, додатковий пробіг автомобіля, якщо такий мав місце, оплачується Клієнтом з розрахунку 0,75 євро на території країн СНД (в т.ч. при міжміських перевезеннях) і 1,5 євро на території інших країн за 1 км.

4.3.9. У разі перевищення нормативних навантажень на транспортні засоби (загальна вага автопоїзда, навантажень на вісь), штрафні санкції оплачуються Клієнтом, після надання Експедитором відповідних рахунків і квитанцій.

4.3.10. У разі вимушеного простою автомобіля (після закінчення 24 годин з моменту митного оформлення) на митному переході із-за неправильного оформлення або відсутності яких-небудь супровідних документів, Клієнт виплачує Експедиторові штраф за кожну повну і неповну добу вимушеного простою з розрахунку 100 (сто) євро.

У разі прибуття автомобіля на пограничний митний перехід не менше чим за 12 годин до вихідних і святкових днів і вимушеного простою на митному переході із-за неправильного оформлення або відсутності яких-небудь супровідних документів, то ці вихідні і святкові дні підлягають оплаті Клієнтом як дні вимушеного простою.

4.3.11. Клієнь несе повну відповідальність за переказ грошових коштів згідно з рахунком Експедитора, за коректність вказаних реквізитів : номер розрахункового рахунку, призначення платежу, найменування одержувача, або ін. помилково перераховані засоби є власністю відправника коштів і не визнаються оплатою рахунку.

4.3.12. За прострочення виконання своїх фінансових зобов'язань по оплаті суми боргу понад 15 календарних днів, Клієнт додатково оплачує Експедитору одноразово штраф у розмірі 25% від суми заборгованості.

4.3.13. У разі накладення на Експедитора при виконанні договору для Клієнта штрафних санкцій від правоохоронних, контролюючих, фіскальних або інших органів, вони повинні бути компенсовані Клієнтом Експедитору в повному обсязі впродовж 10 календарних днів з моменту отримання такої вимоги від Експедитора.

4.3.14. У разі не повернення Клієнтом підписаних актів виконаних робіт в порядку, передбаченому п. 2.4.15 договору, Клієнт оплачує штраф у розмірі 10% від вартості наданих послуг.

4.3.15. Оплата Клієнтом штрафів, передбачених умовами цього договору, здійснюється впродовж 10 днів з моменту отримання рахунків.

4.3.16. Порушення умов п. 4.3.15. договору тягне за собою накладення штрафу у розмірі 10% від основної суми боргу, до якої були застосовані штрафні санкції.

4.3.17. Сплата Сторонами штрафних санкцій не звільняє їх від виконання основного зобов'язання.

5. ФОРС-МАЖОР

5.1. Сторони звільняються від відповідальності за цим Договором на час дії випадку, обставин непереборної сили, форс-мажорних обставин в розумінні п.2 ст.14-1 Закону України «Про торгово-промислові палати в Україні», які включають, але не обмежуються наступними:

- Війна, вторгнення, заколот, народне повстання, локаут, блокада, захоплення (узурпація) влади, введення військової влади або воєнного стану або надзвичайного стану, терористичними актами;
- Протизаконні дії або бездіяльності державних органів та / або органів місцевого самоврядування;
- Вплив ядерної енергії в будь-якій формі, іонізуючої радіації, електромагнітних полів або електромагнітної взаємодії;
- Радіоактивне, хімічне, біологічне або токсичне забруднення або зараження, застосуванням вибухових речовин;
- Непереборної сили та / або надзвичайного і невідворотного стихійного лиха (повінь, бурі, бурани, урагани, смерчі, торнадо, тайфуни, цунамі, шторми, землетруси, селеві потоки, снігові лавини, виверження вулканів, зсуви, обвали, виходи ґрунтових вод, паводок і т.п.);

5.2. Якщо зазначені вище обставини будуть тривати більше 3-х місяців, то кожна зі Сторін має право відмовитися від подальшого виконання зобов'язань за цим Договором. У цьому випадку, інша Сторона не матиме права на відшкодування можливих збитків, які виникли в період існування таких обставин.

5.3. Сторона, на виконання зобов'язань якої вплинули перераховані вище обставини, повинна негайно, але не пізніше 5-ти днів, сповістити іншу Сторону, як про початок, так і про припинення даних обставин.

5.4. Достатнім підтвердження дії таких обставин є висновок Торгово-промислової палати України, регіональної торгово-промислової палати, або іншого компетентного державного органу.

6. ПРЕТЕНЗІЇ І СПОРИ

6.1. Претензії, що виникають при виконанні цього Договору, повинні бути пред'явлені протягом 2 (двох) місяців з дня настання події, яка стала підставою для їх пред'явлення. Датою пред'явлення претензії вважається дата позначки поштового відомства про вручення листа адресату, або інше документальне підтвердження отримання (вручення) адресатом (адресату) претензії.

6.2. Кожен випадок збитку, за який інша сторона вимагає відшкодування, повинен бути документально обґрунтований розрахунком і підтверджуючими документами.

6.3. Сторона, яка отримала претензію, зобов'язана розглянути її і відповісти по суті не пізніше 30 (тридцяти) днів з дати отримання.

6.4. Сторони повинні вжити всіх заходів щодо врегулювання суперечок і розбіжностей, що виникають при виконанні цього Договору, шляхом переговорів. Якщо згоди не буде досягнуто, суперечки і розбіжності вирішуються у відповідному Господарському суді.

7. КОНФІДЕНЦІЙНІСТЬ

7.1. Вся надана Сторонами за цим Договором одна інформація повинна розглядатись як конфіденційна. Сторони повинні вживати всіх необхідних заходів проти розголошення її третім особам і організаціям.

7.2. Зазначена інформація може доводитися до відома третіх осіб лише у випадках притягнення їх до діяльності, що вимагає знання такої інформації і тільки в обсязі, необхідному для виконання відповідних цілей і завдань.

8. ІНШІ УМОВИ

8.1. Цей Договір набирає чинності з дати його підписання і діє до 31.09.2022 р. Якщо жодна зі сторін за 30 (тридцять) днів до закінчення терміну Договору не повідомить письмово іншу сторону про розірвання Договору, термін його дії буде автоматично продовжуватися на кожний наступний календарний рік. Якщо не можна достовірно встановити термін підписання цього Договору, останній вважається чинним з дати зазначеної в договорі.

8.2. Договір може бути розірваний за ініціативою однієї зі сторін з повідомленням про це іншої сторони за 30 (тридцять) календарних днів, або за взаємною згодою сторін.

8.3. Всі зміни, додатки та доповнення до даного Договору є його невід'ємною частиною і дійсні в разі, якщо вони вчинені в письмовій формі, підписані представниками обох Сторін та завірені печатками Сторін.

8.4. Сторони розуміють та визнають, що документи, в тому числі, але не виключно Договір, додатки до нього, Заявки, відправлені факсом або електронною поштою, мають повну юридичну силу до моменту обміну оригіналами, породжують права та обов'язки для Сторін, можуть бути подані до судових інстанцій в якості належних доказів і не можуть спростовуватися стороною, від імені якої вони були відправлені.

8.5. Обидві Сторони визнають і запевняють, що всі умови і положення цього Договору були прийняті Сторонами до уваги і знайшли своє відображення у визначенні підстав для укладення цього Договору та при прийнятті рішення про підписання цього Договору. На підтвердження того, що зміст цього Договору Сторонами прочитаний, відображає їх наміри, містить всі істотні і суттєві умови, про які Сторони хотіли досягти згоди. Сторони укладають цей Договір, на підтвердження чого підписують його особисто або уповноважують своїх повноважних представників поставити підписи під цим Договором, скріплюють його печатками Сторін з боку юридичних осіб за станом на дату і в місці, вказаному вище.

8.6. Сторони дійшли згоди, що Експедитор має право підписувати рахунки та акти виконаних робіт за допомогою факсиміле підпису:

Оригінальний підпис Експедитора:

9. ЮРИДИЧНА АДРЕСА ТА РЕКВІЗИТИ СТОРІН:

ЕКСПЕДИТОР

КЛІЄНТ

**Товариство з обмеженою відповідальністю
«ЛУКРО»**

Місцезнаходження: Україна, 65096, Одеська обл.,
місто Одеса, вул.Вільямса академіка, будинок 59,
корпус А/5, приміщення 1

Телефон: 0487737610

e-mail welcome@lukroltd.com

код ЄДРПОУ 38573891; ПІН 407532815535

витяг платника ПДВ № 1615534502330

IBAN UA35380805000000026001531134

в АТ «Райффайзен Банк Аваль» м. Київ

МФО 38080

Генеральний директор

ТОВ «ЛУКРО»

С.В Ткачків