

Ministry of Education and Science of Ukraine
State University of Trade and Economics
Department of International Management

FINAL QUALIFYING PAPER

on the topic:

**“Ensuring transport services for enterprises of foreign economic activity in
the conditions of the COVID-19 pandemic”**

(based on the materials of ARDI DOGISTICS LLC, Kyiv)

4th year students, 5a group,
specialty 073 «Management»
specialization «Management
foreign economic activity»

Oleksandra Dmytrivna Rudchenko

(student's signature)

Scientific adviser
Candidate of Sciences (Economics),
Associate Professor of the
International Management
Department

Serova L.P.

(signature of the supervisor)

Manager of the educational program
Candidate of Sciences (Economics),
Associate Professor

Pyankova O.V.

(signature of the guarantor)

Kyiv 2022

State University of Trade and Economics

Faculty FITL International Management Department

Specialty Management

Specialization Management of foreign economic activity

Approved by

Head departments T. Melnik

“ ” 20

Task for the final qualifying work of the student

Rudchenko Oleksandra Dmytrivna

1. Topic of a final qualifying paper: “Ensuring transport services for enterprises of foreign economic activity in the conditions of the COVID-19 pandemic” (based on the materials of ARDI DOGISTICS LLC, Kyiv)

Approved by the order of SUTE from “ ” 20 №

2. Term of submitting by a student his/her terminated paper: 06.06.2022

3. Target installation and initial data to work

The object of final qualifying paper is the organizational and economic mechanism of management of foreign economic activity at the enterprise level.

The subject of final qualifying paper is the ways of development of the transport and logistics system of the enterprise.

The purpose of the final qualifying paper: to propose and show the economic effect of implementing the improvement of CRM system, as well as reducing the cost of transportation through the consolidation of goods.

4. Contents of a final qualifying paper (list of all chapters and subchapters)

INTRODUCTION6

SECTION 1. RESEARCH OF ACTIVITY OF ARDI LOGISTICS LLC.....8

1.1. General characteristics of “ARDI LOGISTICS” LLC8

1.2. Assessment of foreign economic activity and financial condition of “ARDI LOGISTICS” LLC12

SECTION 2. ANALYSIS OF THE MARKET OF INTERNATIONAL TRANSPORTATION ORGANIZATION of “ARDI LOGISTICS” LLC20

2.1. Identifying the main trends in the market of transport services in Ukraine and the world.....20

2.2. Study of the process of delivery of goods in international traffic27

SECTION 3. DEVELOPMENT OF MEASURES TO INCREASE THE EFFICIENCY OF INTERNATIONAL FREIGHT JSC “ARDI LOGISTICS”.....31

5. Time schedule of the final qualifying paper

№	Stages of the final paper	Terms of the final paper	
		plan	fact
1	2	3	4
2	Selection and approval of the topic	01.02.2022	01.02.2022
3	Approval of the content of the final paper	11.02.2022	11.02.2022
4	Collection of information	27.02.2022	27.02.2022
5	Writing and submitting for review the first chapter of the final paper	15.04.2022	15.04.2022
6	Writing and submitting for review the second chapter of the final paper	1.05.2022	1.05.2022
7	Writing and submitting for review the third chapter of the final paper	13.05.2022	13.05.2022
8	Check of the final paper	25.05.2022	25.05.2022
9	Completion of the final paper	3.06.2022	3.06.2022

6. Date of receiving the task: 11.02.2022

7. Scientific adviser of the paper Serova L.P.

8. Manager of educational program Pyankova O.V.

9. The task received by the student Rudchenko O.D.

10. Resume of the scientific adviser of a final qualifying paper

The final qualifying paper of Rudchenko O. is relevant and devoted to increasing the level of efficiency of transport operations of LLC "ARDI LOGISTIC". The final qualifying paper consists of content, introduction, main part (3 sections), conclusions and recommendations, references, and appendices. The content of the paragraphs fully corresponds to the titles of the parts and the topic of the final qualifying paper. The content and structure of the paper meet the requirements and current standards for obtaining a bachelor's degree.

The final qualifying paper is analyzed due to the theoretical and practical aspects of the improvement of transport operations of the enterprise. The final qualifying paper of Rudchenko O. is completed, meets the requirements, and is recommended for defense.

Scientific adviser of a final qualifying paper Serova L.

11. Resume about a final qualifying paper

A final qualifying paper of the student Rudchenko Oleksandra Dmytrivna can be admitted to defence in the Examination Board.

Manager of the educational program _____

Head of the Department Melnik T.M.

« _____ » 2022

SUMMARY

Rudchenko O.D. "Providing transport services to enterprises-subjects of foreign economic activity in the conditions of the COVID-19 pandemic (according to the materials of ARDI DOGISTICS LLC, Kyiv)".

Graduation thesis in the specialty "Management" specialization "Management of foreign economic activity". Kyiv National University of Trade and Economics, Kyiv, 2022.

The final qualifying work is devoted to the development of measures to improve the efficiency of international freight transport LLC "ARDI LOGISTIC", which includes: study of the enterprise-subject of foreign economic activity, analysis of the global freight market, implementation of CRM-freight management system, consolidation freight.

Key words: subject of foreign economic activity, freight transportation, management decision, organizational support, China.

АНОТАЦІЯ

Рудченко О.Д. «Забезпечення транспортного обслуговування підприємств-суб'єктів ЗЕД в умовах пандемії COVID-19 (за матеріалами ТОВ «АРДІ ДОГІСТИКС», м. Київ)».

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

Випускну кваліфікаційну роботу присвячено розробці заходів щодо підвищення ефективності міжнародних вантажних перевезень ТОВА «АРДІ ЛОГІСТИК», що передбачає: дослідження функціонування підприємства-суб'єкта ЗЕД, аналіз світового ринку вантажних перевезень, впровадження CRM-системи управління вантажними перевезеннями, консолідація вантажів як метод зменшення собівартості перевезення вантажів.

Ключові слова: суб'єкт ЗЕД, вантажні перевезення, управлінське рішення, організаційне забезпечення, Китай.

CONTENT

INTRODUCTION.....	6
SECTION 1. RESEARCH OF ACTIVITY OF ARDI LOGISTICS LLC.....	8
1.1. General characteristics of “ARDI LOGISTICS” LLC	8
1.2. Assessment of foreign economic activity and financial condition of “ARDI LOGISTICS” LLC	12
SECTION 2. ANALYSIS OF THE MARKET OF INTERNATIONAL TRANSPORTATION ORGANIZATION of “ARDI LOGISTICS” LLC.....	20
2.1. Identifying the main trends in the market of transport services in Ukraine and the world.....	20
2.2. Study of the process of delivery of goods in international traffic	27
SECTION 3. DEVELOPMENT OF MEASURES TO INCREASE THE EFFICIENCY OF INTERNATIONAL FREIGHT JSC “ARDI LOGISTICS”.....	31
3.1. Implementation of CRM-freight management system	31
3.2. Consolidation of cargo as a method of reducing the cost of transportation of goods.....	33
CONCLUSION	42
REFERENCES	44
APPLICATIONS	48

INTRODUCTION

Economic activity is associated with the movement of material flows: enterprises purchase raw materials, components, organize their delivery and storage to ensure the continuity of production, supply products to consumers. Transport and logistics operations for the delivery of goods have always played a significant role in international economic relations, and in the context of globalization of the world economy, the development of technology, logistics is becoming important. The combination of scientific and technical advances in the transport industry with the use of highly efficient equipment in industry has led to significant changes in supply chains. Acquisition of this direction of economic activity of mass character at the transcontinental and intercontinental levels in the XXI century has led to increasing the relevance of the international aspect of transport logistics as one of the important factors of globalization.

The purpose of the formation of transport service systems is the delivery of goods on time with minimal labor and material costs. Delivery of materials, raw materials, finished products in a timely manner has a positive effect on the functioning of the entire economic system and can significantly reduce stocks in warehouses of industrial and commercial enterprises.

The relevance of the topic is due to the fact that in terms of economic activity of enterprises and organizations, the cost and quality of transport services are reflected in the results of their financial activities. At the same time, the sphere of transport and forwarding services has become an independent sub-branch of operation of multimodal and intermodal connections. The main economic effect of the application of advanced delivery schemes is to save on packaging costs, increase the safety of goods, speed up delivery, save on loading and unloading costs, reduce operating costs for transportation.

The object of the final qualifying paper is the organizational and economic mechanism of management of foreign economic activity at the enterprise level. The

subject of the final qualifying paper is the ways of development of the transport and logistics system of the enterprise.

The purpose of the final qualifying paper: to propose and show the economic effect of implementing the improvement of CRM system, as well as reducing the cost of transportation through the consolidation of goods. According to the purpose the main tasks of work are:

- to investigate the activities of “ARDI LOGISTICS” LLC in the implementation of foreign economic activity;
- assess the production and economic activities and financial condition of LLC “ARDI LOGISTICS”;
- to analyze trends in the market of transport;
- to study of the process of delivery of goods in international traffic
- to develop measures to increase the efficiency of international freight transport

Research methodology: methods of observation (to collect initial information for analysis), analysis of financial indicators, analysis of efficiency and profitability of exports, analysis of the company's export obligations, statistical methods, analysis of existing risk management system, risk assessment analysis, expert survey methods (for risk identification and assessment), scenario modeling, graphical method (for graphical display of the obtained data).

The scientific novelty of the obtained results is the development of measures to optimize the organization of foreign economic activity of LLC “ARDI LOGISTICS” and their economic justification.

The practical significance of the obtained results of the final qualification work is that the proposed measures to optimize the organization of foreign economic activity can be used in the practical activities of LLC “ARDI LOGISTICS”.

Structure and scope of final qualifying work. The work consists of an introduction, three chapters, conclusions and suggestions, a list of sources used with 30 titles, 9 appendices. Materials of the work contain 6 figures and 10 tables. The total volume of the work is 72 pages, the main part - 47 pages.

SECTION 1. RESEARCH OF ACTIVITY OF ARDI LOGISTICS LLC

1.1. General characteristics of “ARDI LOGISTICS” LLC

“ARDI LOGISTICS” LLC is located in the city of Kyiv at 30/39 Shchekavytska Street, office 168. “ARDI LOGISTICS” specializes in sea, road and air transportation, as well as the delivery of groupage cargo and customs clearance. The company's mission: to provide customers with the highest quality and convenient service in the field of customs clearance and transport logistics. The company's specialists accompany customers throughout the delivery process, from paperwork to delivery to the warehouse [1].

“ARDI LOGISTICS” has been operating in the transport services market since 2017. The director of the enterprise is Tymoschuk Natalia Mykolayivna, the ultimate beneficial owners are Polyanychko Lyudmyla Oleksandrivna, Netsyuk Yevheniy Ihorovych. The company is a member of the Association of International Freight Forwarders of Ukraine (AMEU) [1].

Today the company provides the following range of transport services:

1. Sea container transportation is the most popular way of delivery of cargo and goods to Ukraine. This type of transportation is ideal when the cargo must be transported over long distances. The process of work in “ARDI LOGISTICS” is built in such a way as to optimize the time of registration of documents, customs clearance, as well as ground delivery of the container to the customer.

2. Road transport is the best way to deliver goods from Europe to Ukraine. Road freight is in demand for both large and small consignments, which occupy only a few cubic meters in volume. Standard transportation of goods is performed by conventional transport without the use of special equipment. Standard loads do not require the use of protective ammunition and equipment when loaded into the body of a truck or railway car. The company provides road transport both within the territory of Ukraine - 50%, and to European countries - 50%.

3. International air transportation with “ARDI LOGISTICS” allows you to quickly deliver any type of goods over long distances. Large companies use this

method of delivery when working with particularly valuable goods or products with short shelf life. Fragile or very valuable works of art, medicines, or goods that can be damaged by prolonged transportation are often used to deliver air travel services to remote destinations as needed.

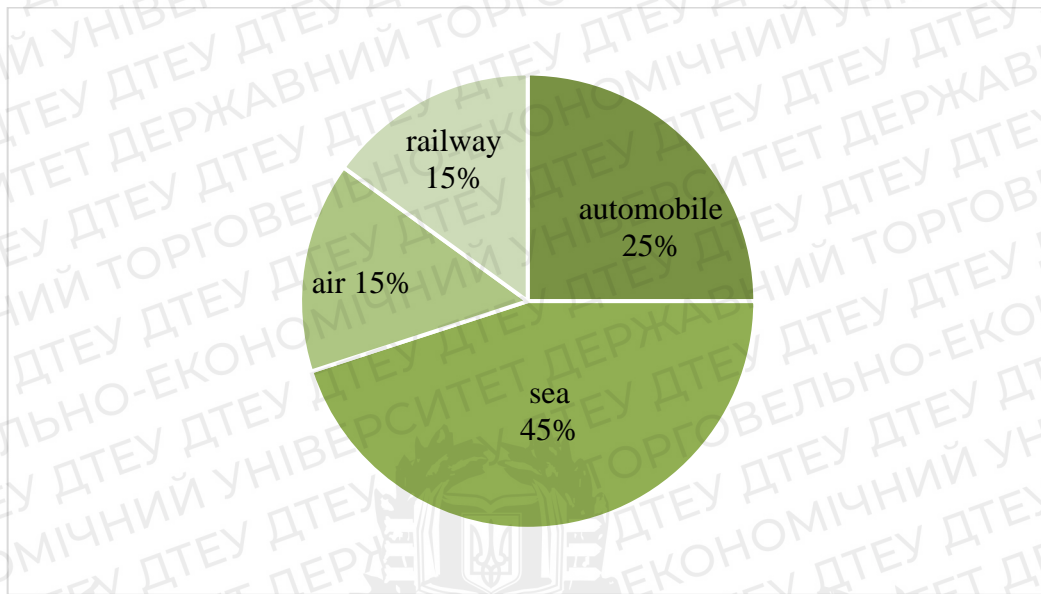
4. Transportation by rail is the most reliable, inexpensive and safe type of transportation. The company transports goods by rail in Ukraine, Europe and Asia. Rail transport is used to transport some heavy, dangerous and oversized cargo. Transportation by this mode of transport guarantees almost 100% safety of cargo.

5. Customs clearance in Ukraine is the process of obtaining all the necessary permits for the import or export of goods. The company prepares a complete package of documents for customs clearance of goods, provides advice on proper coding of goods, calculates customs duties, helps to obtain all necessary certificates and permits, provides a full range of services to accompany your cargo at customs [1].

The company is engaged in the transportation of all types of cargo, including dangerous goods, heavy and bulky. “ARDI LOGISTICS” LLC provides services that meet international quality standards and has the following advantages:

- focus on long-term cooperation with each client;
- personalized approach to each client;
- processing customer requests in the shortest possible time;
- selection of the optimal delivery option depending on the customer's requirements with the provision of a detailed price offer;
- a personal manager is assigned to serve each client;
- providing accurate and up-to-date information on all customer's cargoes in the process of transportation;
- strict compliance with the agreed delivery times;
- flexible payment system;
- discounts for regular customers of the company depending on the volume of transported goods [1].

Consider the scope of transport and forwarding services by mode of transport (as a percentage of total) for 2021 (Fig. 1.1).



**Fig. 1.1. Scope of transport and forwarding services
by type of transport for 2021**

Source: made by the author based on company's data

Analysis of the structure of traffic by each type of transport allows us to conclude that the largest share of cargo is transported by sea. The volume of traffic from 70 to 150 containers per month.

All shipping takes place according to the following scenario. Standard or groupage cargo is packed in sealed containers. The company's specialists prepare the necessary transport and customs documents. Then with the help of railway cars or container ships shipments are delivered to the port. There, the containers are inspected and loaded onto a vessel following a certain route. At the end of sea freight (arrival at the port of destination) everything happens in reverse order. Given the multi-stage delivery, it is very important to control the movement of goods on all sections of the road and during loading and unloading.

“ARDI LOGISTICS” employs the following specialists, namely:

- director,
- sales managers,
- logistics managers,
- accountants.

The team has 8 employees. The company's employees are young, energetic professionals who are passionate about their work.

The organizational structure of the enterprise is linear, its advantages are the establishment of clear and simple links between units, unity and clarity of orders, consistency of actions of executors, increasing the responsibility of the head for the results of the headed unit, efficiency in decision making. The linear type of organizational structure of management is characterized by linear forms of communication between management and, as a consequence, - the concentration of the whole set of management functions and the development of management actions in one management.

It should be noted that the company takes care of its employees, introducing a good system of motivation, providing a decent salary, arranging team building and more. One of the components of motivation is the material encouragement of workers in accordance with length of service. In addition, the company monitors the work of each employee, ensuring the quality and speed of processes.

The company does not have its own vehicles, which can be considered as its weak point given the high dependence on carriers. But “ARDI LOGISTICS” LLC cooperates with the largest carriers of Ukraine, such as Nova Poshta, JSC UkrPoshta, DELIVERY group of companies, In-Time, Meest Company, as well as well-known world express carriers: the German international express company DHL Freight Delivery, TNT Express International, FedEx, an American multinational logistics company.

Sea lines with which the logistics company cooperates in providing freight forwarding support for maritime transport: Hapag-Lloyd, Evergreen, Maersk, Salfmari, ZIM and Yang Ming. When providing air freight forwarding support, the company's carriers are such airlines as: Ukraine International Airlines, British Airways, LOT Polish Airlines, Lufthansa, Turkish Airlines and others.

Warehouse with a total area of 320 m² (according to the lease agreement) is used for handling, handling and storage of own goods. “ARDI LOGISTICS” takes an active part in the social life of its clients.

Namely:

- participation in industry exhibitions and forums;

- sending news about the latest trends in logistics services;
- filling the site with useful information, news and specialized literature;
- promotion of Ukrainian producers in foreign markets.

1.2. Assessment of foreign economic activity and financial condition of “ARDI LOGISTICS” LLC

Various sources of information are used for financial analysis, among which the main ones are standard forms of annual financial reporting, namely:

- balance of the enterprise (form № 1);
- report on financial results (form № 2).

We will analyze the dynamics of financial results of “ARDI LOGISTICS” LLC for 2019-2021 (Table 1.1).

Table 1.1

Dynamics of financial results of “ARDI LOGISTICS” LLC for 2019-2021, UAH thousand

(thousand UAH)

Indicator	2019	2020	2021	Absolute deviation, +/-		Relative deviation, %	
				2020 to 2019	2021 to 2020	2020 to 2019	2021 to 2020
Net income from sales of products (goods, works, services)	25860	24288,8	25397,2	-1571,2	1108,4	-6,1	4,6
Other operating income	300	1536,1	294,6	1236,1	-1241,5	412,0	-80,8
Other income	0	0	0	0	0	0,0	0,0
Total income	26160	25824,9	25691,8	-335,1	-133,1	-1,3	-0,5
Cost of goods sold (goods, works, services)	23875	22843,7	23 504	-1031,3	660,3	-4,3	2,9
Other operating costs	2100	6904,7	2035,3	4804,7	-4869,4	228,8	-70,5
Other costs	0	0	0	0	0	0,0	0,0
Total costs	25975	29748,4	25539,3	3773,4	-4209,1	14,5	-14,1
Financial result before tax	185	-3923,5	152,5	-4108,5	4076	-2220,8	-103,9
Income tax	0	0	0	0	0	0	

Source: made by the author based on company's data “ARDI LOGISTICS” [2]

In 2019, the total net income of “ARDI LOGISTICS” LLC amounted to UAH 25,860,000. In 2020 there was a decline of 6.1% compared to the previous year. In 2021, the total net income of “ARDI LOGISTICS” LLC increased by 4.6% compared to 2020, and at the end amounted to UAH 25,397.2 thousand. The increase in the volume of goods and services provided has a positive effect on the financial position of the enterprise, increases its market share. In 2020, the company's expenses increased by 14.5% due to a significant increase in operating expenses (an increase of 228.8%). This trend indicates the great impact of the COVID-19 pandemic.

In 2021, the increase in revenue exceeds the increase in production costs. This is a positive trend that indicates an effective cost management system. Obviously, the company is using available reserves to reduce costs.

In 2019, the amount of financial result from operating activities amounted to UAH 185 thousand. The positive value of the indicator indicates the effective core business of the company, which is able to generate profits. A negative value of the indicator means low efficiency of the operational process. In 2020, the financial result of “ARDI LOGISTICS” LLC from operating activities amounted to UAH 3,923.5 thousand, and in 2021 it increased to UAH 152.5 thousand. This is a positive phenomenon, which shows that the company operates efficiently and can generate profits for its investors.

Comprehensive analysis of production and economic activities involves the analysis of the balance sheet. A comparison of the balance sheet assets and liabilities in 2019 shows an increase in the balance sheet currency at the end of the year by UAH 700,000. or 11.2%. In the structure of assets there was a significant increase in non-current assets - by 864 thousand UAH. or 4 times. The amount of money also increased by UAH 360,000. or almost 5 times. The analysis of the structure of liabilities of the balance sheet showed a general decrease in accounts payable, but a significant increase in other current liabilities - by 1641.7 thousand UAH. Or 3 times. At the same time, at the end of the year there was an increase in profit by UAH 569.5

thousand. or 3.7 times. These results testify to the effective work of “ARDI LOGISTICS” LLC.

According to the results of the analysis of indicators at the beginning and end of 2020, the balance sheet currency increased by UAH 1,267.7. or 18%. Structural changes in the asset occurred due to the growth of non-current assets by UAH 164 thousand. or 14%. The amount of current assets increased by UAH 1,134.8 thousand. or 50% due to receivables for goods, works, services (541.6 thousand UAH or 34%) and calculations with the budget (72.5 thousand UAH or 2.3 times). In the liabilities of the balance sheet, the current accounts payable increased significantly by UAH 5,485.6. or 2.4 times. Unfavorable loss in the amount of UAH 2,872.7 thousand was an unfavorable result of activity in 2020.

If we compare the results of assets and liabilities of the balance sheet at the end and beginning of 2021, we can state a decrease in the balance sheet currency by 520.6 thousand UAH. or 6.7%. Analysis of the structure of assets and liabilities of the balance sheet showed that the asset has undergone structural changes. The main decrease was due to the reduction of non-current assets by UAH 163 thousand. or 12.5%. Current assets also decreased by UAH 191.7 thousand. or 5.8%, primarily due to a decrease in receivables and cash (for this period, cash decreased by 64 thousand UAH or 9%).

In the liabilities of the balance sheet favorable changes are an increase in profit to 394 thousand UAH. after significant losses incurred in 2020, as well as reducing the number of accounts payable by 3274 thousand UAH. On the positive side is the fact that the organization does without borrowed funds.

Given the above, in general it can be noted that the company's activities are within acceptable economic limits.

Liquidity analysis of the company's balance sheet plays an important role in characterizing its financial condition. Liquidity reflects a company's ability to settle its current liabilities with available working capital by rapidly converting it into cash. Liquidity is determined by a number of financial ratios:

1) absolute liquidity ratio, calculated as the ratio of the most liquid assets to the sum of the most urgent liabilities and short-term liabilities (the amount of accounts payable and short-term loans). The ratio shows how much of the current debt can be repaid in the near future before the balance sheet;

2) the coverage ratio or current liquidity is calculated as the ratio of all current assets (excluding prepaid expenses) to the amount of term liabilities (the amount of accounts payable and short-term loans). The ratio shows how current assets cover short-term liabilities;

3) 3) the quick liquidity ratio is calculated as the ratio of the difference between current assets and inventories of the enterprise to the amount of current liabilities. The ratio shows the company's ability to repay its short-term liabilities on time with the help of highly liquid [3].

Analysis of the solvency (financial stability) of the company characterizes the structure of sources of funding for enterprise resources, the degree of financial stability and independence of the company from external sources of financing. The solvency ratio (autonomy) is calculated as the ratio of equity to the balance sheet of the company and shows the share of equity in the total amount of funds advanced to its activities.

The group of indicators of financial stability includes the ratio of concentration of debt capital, which is calculated by dividing current and long-term liabilities of the company by the amount of assets. This indicator shows how much of the company's assets are financed by liabilities [4].

Based on the analysis (Table 1.2.), The following conclusions can be drawn. The absolute liquidity ratio during the analyzed period is much lower than the norm, it shows that only up to 10% of term liabilities the company can repay immediately. The current liquidity ratio below the norm indicates a problem of solvency, as current assets are not enough to meet current liabilities. The positive fact is that in 2019 and 2021 the value of the indicator was close to the normative value. To increase the value of current liquidity, it is necessary to work towards increasing the amount of current assets and reducing the amount of current liabilities. The quick

liquidity ratio is below the normative value only in 2020, and the value of the indicator in 2019 and 2021 shows the ability of the company to repay current (short-term) liabilities through current assets.

Table 1.2

**Analysis of liquidity and solvency indicators of “ARDI LOGISTICS”
LLC during 2019-2021, as of 31.12**

Indicator	Normative value of the indicator	2019	2020	2021	Absolute deviation	
					2020 to 2019	2021 to 2020
Absolute liquidity ratio	$\geq 0,2$	0,07	0,07	0,1	0	0,03
Current ratio	≥ 1	0,94	0,63	0,9	-0,31	0,27
Rapid liquidity ratio	$\geq 0,7$	0,94	0,63	0,9	-0,31	0,27
Coefficient of autonomy	$\geq 0,5$	0,11	-0,13	0,06	-0,24	0,19
Debt capital concentration ratio	0,4-0,6	0,89	1,3	1,17	0,41	-0,13

Source: made by the author based on company's data “ARDI LOGISTICS”

The value of the autonomy indicator is below the norm for three years, which means that the company is able to finance a small share of its assets from its own financial resources. This indicates a high level of risk and low sustainability of the company in the medium term. The value of the debt capital concentration ratio is higher than the normative value during the study period, which indicates a high level of financial risks.

With regard to foreign economic activity (FEA), in 2021 about 87% of revenues from the provision of transport services LLC “ARDI LOGISTICS” - is international transportation. 50% of road transport is carried out to European countries. The geographical structure of international air transport is presented in Fig. 1.2.

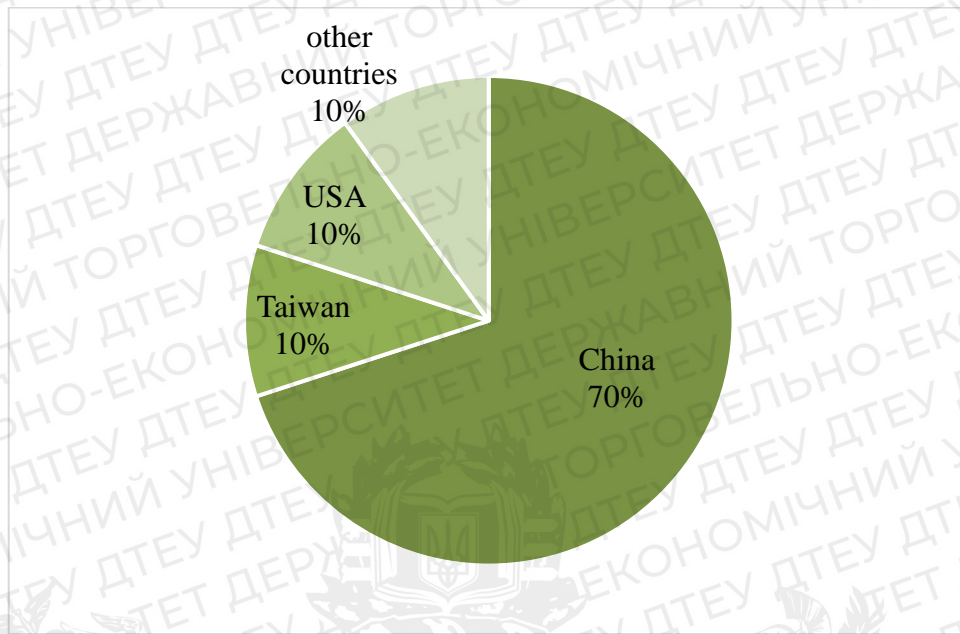


Fig. 1.2. Geographical structure of air transportation

Source: made by the author based on company's data "ARDI LOGISTICS"

Sea container shipments are carried out from China, the USA, Europe, Canada and a number of other countries. The most active destinations are Asian countries (90% of maritime traffic), which is presented in Fig. 1.3.

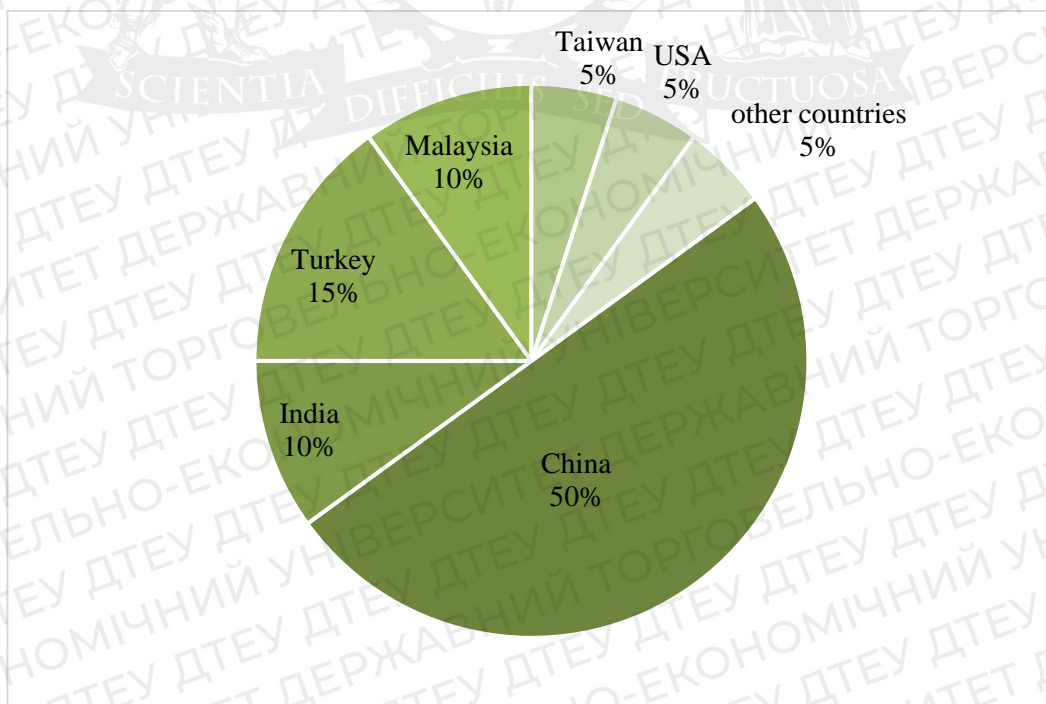


Fig. 1.3. Geographical structure of maritime transport

Source: made by the author based on company's data "ARDI LOGISTICS"

The company's clients are enterprises engaged in export-import operations. “ARDI LOGISTICS” LLC fulfills orders of Ukrainian exporters of such products as: wood products, lumber, grain and grain products, granite, labradorite, confectionery. The following goods are most often imported: household appliances and electronics, fabrics, clothing, footwear, cosmetics and household chemicals, agricultural products.

If we analyze the commodity structure of goods transported by the company, the number of tons and turnover are mostly finished products, machinery, equipment and facilities, which go mostly from Europe to Ukraine, and raw materials and construction materials, mainly exported from Ukraine, which corresponds to all-Ukrainian trends.

We will analyze the indicators of the company's foreign economic activity and the efficiency of providing international transportation services for the last three years.

Table 1.3

**Indicators of foreign economic activity of “ARDI LOGISTICS” LLC
for 2019-2021**

Indicator	2019	2020	2021	Absolute deviation		Relative deviation, %	
				2020 to 2019	2021 to 2020	2020 to 2019	2021 to 2020
Company's income from the provision of international transportation services, UAH thousand	21981	19431	22095,6	-2550	2664,6	-11,6	13,7
Cost of providing international transportation services, UAH thousand	19100	18275	20448,5	-825	2173,5	-4,3	11,9
Profit from the provision of international transportation services, thousand UAH	2881	1156	1647,1	-1725	491,1	-59,9	42,5
Share of international transportation services in the company's total revenue, %	0,84	0,75	0,86	-0,09	0,11	-10,5	14,3
Economic efficiency of international transportation services	1,15	1,06	1,08	-0,09	0,02	-7,6	1,6

Source: made by the author based on company's data “ARDI LOGISTICS”

The obtained results allow us to conclude that in 2020 all the analyzed indicators tended to decrease, which is due to a significant reduction in freight turnover of all transport enterprises due to quarantine restrictions. The company's revenue from international transportation services decreased by 11.6% compared to the previous year; profit from the provision of these services - by 59.9%; the share of such services in the company's total revenue - by 10.5%, and economic efficiency - by 7.6%.

The following year, the indicators of foreign economic activity increased: income from services - by 13.7%, profit - by 42.5%, the share of services in total income - by 14.3%, the economic efficiency of international transport services. This indicates an improvement in the company's performance as a whole.



SECTION 2. ANALYSIS OF THE MARKET OF ORGANIZATION OF INTERNATIONAL TRANSPORTATION “ARDI LOGISTICS” LLC

2.1. Identifying the main trends in the market of transport services in Ukraine and the world

The spread of COVID-19 in 2020 dealt a severe blow to the entire system of international movement of goods. The crisis resulting from the introduction of measures and restrictions to stop the spread of the pandemic, upset the balance of freight flows and suspended the work of most enterprises. The first restrictions concerned air and land transport. As a result, carriers reduced the number of transport units and flights, and some companies were forced to suspend operations indefinitely. This trend has led to a shortage of logistics services in the market and rising prices. The situation soon worsened. First, the state of the commodity market was characterized by a deficit (lack of products from foreign producers, due to their closure to quarantine). Secondly, the carriers were out of the competence of their activities.

Due to the forced introduction of preventive measures to prevent the spread of the virus, “Border Sanitary Control” was introduced in many countries, which immediately led to increased delivery times, as well as higher prices due to downtime at the border. Simplification of testing drivers for the virus has reduced the delivery cycle, which has stabilized prices for transport and logistics services. However, with the spread of the COVID-19 pandemic, no new routes have been formed, bypassing the “red” zones (countries).

Almost simultaneously with land transport logistics providers, aviation companies began to suffer significant losses due to the complexity of international traffic, which led to a decrease in freight traffic (some airlines have switched to charter). In this regard, transportation tariffs have increased (according to experts - twice or even three times, depending on the direction).

During the pandemic, rail became one of the key types of freight. Most medical and anti-epidemic goods departed by train; the rest were transported by sea.

Given that maritime logistics is less flexible and needs more time to restore functionality, port workers acted as quickly as possible, regulating the difficulties that arose.

Thus, the consequences of the COVID-19 pandemic, which affected international freight transport, were:

1. The decline in local and international freight traffic, which was caused by the isolation of countries, the closure of a large number of outlets, self-isolation, declining demand and purchasing power, rising dollar exchange rates, etc., was nothing to transport.

2. Lack of obvious and clear management decisions among the representatives of the logistics market. Due to the closure of borders and sanctions restrictions, the usual routes of movement of goods on a global scale have been destroyed.

3. The intensification of the struggle for each client provoked price dumping on the services of carriers, who tried to reduce the costs associated with vehicle downtime. This trend has forced small and some medium-sized enterprises to leave the market through the initiation of bankruptcy proceedings.

4. Association of enterprises in order to strengthen the market position and develop new strategies. There has been an integration of enterprises at different levels, providing innovative products and services aimed at improving results for both business and customers.

5. Adaptation of carriers in conditions of uncertainty (pandemic COVID19), aimed at optimizing and digitalizing logistics companies. IT platforms for tariff exchange were created in a short time, thanks to which it became possible to organize freight transportation even with the help of mobile devices.

The experience of 2020 forces business leaders to focus on generating various management decisions that help to overcome such situations and create a financial cushion. In this regard, governments have developed measures to improve the situation in the logistics sector. For example, the EU has introduced a reduced tax rate for logistics companies, as well as giving them the option of not paying rent during the crisis and terminating or suspending contracts due to force majeure [5].

In Ukraine, as in many other countries around the world, quarantine has eroded consumer sentiment, almost halting several industries - retail, hotel and restaurant business, air transportation. As a result of the quarantine, Ukrainian companies froze investments and production chains. The amount of budget revenues decreased. Due to the coronavirus pandemic and the introduction of quarantine measures, the fall in Ukrainian GDP according to the Ministry of Economic Development, Trade and Agriculture in the first half of 2020 was 6.5% compared to the same period in 2019, and in the second quarter fell 11%, less than expected earlier - the forecast was 14% [6].

Sectors where quarantine restrictions were previously lifted and which are related to consumer demand have recovered quickly, primarily in retail and services. The situation was worse with industry and investment demand. The recovery of industry was slower than retail. It is very uneven - the impact of quarantine was more painful for some industries than for others. Most sectors experienced the strongest decline in April and recovered only slightly in May 2020.

Strict quarantine in Ukraine has affected mainly passenger traffic. As for the freight segment, rail and road transport are expected to lose some of their cargo in April 2020 in the midst of quarantine, and recovery has been slow. The volume of traffic at the end of 2020 was expected to decrease significantly. Thus, international traffic was projected to decline by 30-40% due to quarantine restrictions and falling industrial production. Domestic traffic was expected to fall by 15-20% of total freight traffic. According to the results of the year, the total decline in freight traffic was forecast at about 10-15% [7].

According to the State Statistics Service, in 2020 transport companies transported 600 million tons of cargo, which is 11.2% less than in 2019. The freight turnover of that year amounted to 290.3 billion t/km, or 85.7% of the volume of 2019 (Table 2.1). As for the railway, according to the service, the results are as follows:

- freight transportation - 305 million tons (-2.4%);
- freight turnover - 175 billion tons / km (-3.4%).

Table 2.1

**Freight transportation by types of transport by enterprises of Ukraine
in 2020**

	Freight turnover		Freight transported	
	million tkm	% until 2019	million tons	% until 2019
Transport:	290342,6	85,7	600,0	88,8
railway	175587,2	96,6	305,5	97,6
automobile	42296,7	86,5	191,3	78,3
sea	2866,0	84,6	5,6	91,7
pipeline	69281,8	66,3	67,5	86,5
air	310,9	105,2	0,1	93,3

Source: [7]

In general, the railway showed the best results: a decrease in the volume of transported goods is 2.4%. While road transport showed the largest decline - up to 191.3 million tons (-21.7%), although it remained in second place in terms of traffic. The least freight was transported by water and air, with declines of 8.3% and 6.7%, respectively [8]. Let's analyze the dynamics of freight turnover of transport enterprises, which is shown in table 2.2 and in Fig. 2.1.

Table 2.2

**Dynamics of cargo turnover of transport enterprises of Ukraine during
2019-2020**

	2019	2020
January	102,8	79,3
February	102,1	84
March	102	85,1
April	103,4	81,8
May	104,2	80,1
June	103,4	80,4
July	102,7	81,1
August	101,9	82,9
September	101,9	83,4
October	102,2	84,1
November	102,4	84,9
December	102,1	85,7

Source: [8]

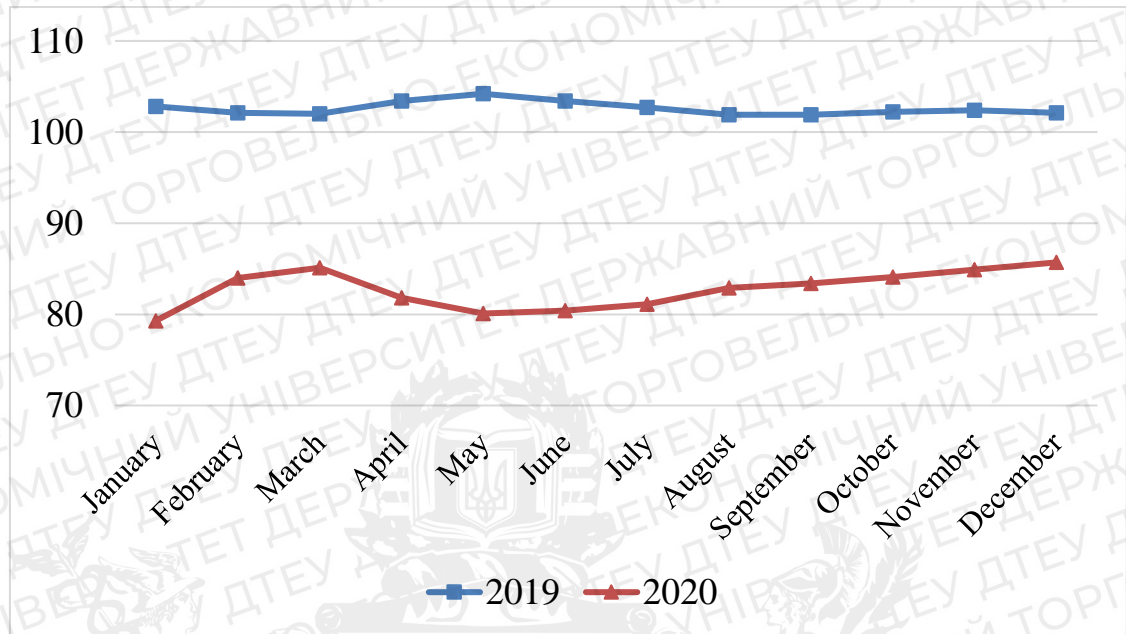


Fig. 2.1. Dynamics of cargo turnover of transport enterprises of Ukraine during 2019-2020

Source: [8]

It can be concluded that the largest decline in freight turnover occurred in January 2020 - a relative deviation of 79.3%, and the best result of transport companies showed in December - 85.7%.

Almost 40% of all products exported by Ukraine are transported to EU countries. Most often, goods of plant origin (cereals, fruits, vegetables, seeds), ores, forestry and fishery products, food, construction materials, rolled metal, chemical products are transported. In 2020, Ukraine exported more than \$ 18 billion worth of goods to these countries. Traditionally, the most important way of transporting goods in this direction is transportation by rail. In 2020, 29 million tons of cargo were transported by this mode of transport. According to the Border Guard Service of Ukraine, there are 14 railway checkpoints on the border with EU countries [9].

At the same time, it is worth noting the factors that hinder the development of the industry and the growth of exports to the EU by this mode of transport: weak progress in harmonization and approximation to key EU legislation, critical

deterioration of railway infrastructure and rolling stock, unresolved private transport track width systems [10].

In second place in terms of freight traffic was road transport. It transports about a third of cargo in Ukraine, international traffic accounts for 5% of all road transport [8].

The following factors that hinder the development of the industry and the growth of exports to the EU by road should be identified:

- lack of permits for international road haulage in the main transit countries of the EU (increased downtime of trucks, significant loss of income of Ukrainian carriers, outflow of drivers, etc.);
- weak progress towards approximation to key EU legislation;
- unsatisfactory condition of border infrastructure and road checkpoints;
- significant waiting time in queues when crossing the border with the EU;
- Insufficient level of cooperation in the implementation of the mechanism of joint border and customs control and the development of joint road checkpoints with neighboring EU countries;
- long time of customs clearance (customs clearance / customs clearance) due to delays in the work of border and customs services, complex mechanisms for customs and weighing procedures, etc.;
- Insufficient number of allowed days for Ukrainian drivers to stay in the EU under the visa-free regime [11].

Export-import operations account for 29% of all freight transport by river and more than 50% - by sea [9]. Factors hindering the development of the international maritime transport sector and the growth of exports to the EU include:

- crisis situation of the maritime freight sector due to the unsatisfactory condition of the Ukrainian fleet, which consists mainly of small gross seagoing vessels, most of which are over 30 years old;
- underfunding of the infrastructure of Ukrainian seaports, lagging behind the level of technological and technical equipment of ports, high port fees, insufficient level of service quality;

- low efficiency of public services, including customs and border service, significant time of registration of the vessel for sea access and cargo handling, insufficient level of functioning of electronic systems of registration of cargo and vessels and technologies of interaction with regulatory authorities;
- Inefficient regulatory environment and weak judicial protection in Ukraine, which leads to a reduction in the number of vessels providing services under the Ukrainian flag [9].

Using the Trade Map database [11], the cost of exports and imports of freight services by Ukrainian transport companies during 2018-2020 was analyzed. In 2019, there was an increase in export and import services provided by all modes of transport. Whereas in 2020, due to the COVID19 pandemic, the total cost of transport services for all modes of transport decreased. The only exceptions were air freight, the cost of which has not changed.

According to the results of 2021, freight turnover in all modes of transport in Ukraine has not changed, showing a slight decrease of 0.3%. The freight turnover of road transport in 2021 showed an increase of 10.5% compared to the previous year. The volume of transported goods by all modes of transport in 2021 amounted to 619.9 million tons, which is 3.3% more than last year.

The volume of goods transported by road increased by 16.2%. A total of 222.6 million tons of cargo was transported by this mode of transport, which is 16.2% more than in the previous year. Railway freight turnover increased by 2.7%. Last year, 314.3 million tons were transported by this mode of transport, which is 2.9% more than in 2020. Freight turnover of water transport also increased by 2.4% last year. 5.3 million tons of cargo were transported by this mode of transport, which is 4.8% less than in 2020. Freight turnover of air transport increased by 9.5%. 0.1 million tons were transported by this mode of transport, which is 7.3% less than in 2020 [12].

2.2. Study of the process of delivery of goods in international traffic

In the process of international economic relations, transport provides the movement of goods, passengers and luggage, which is the subject of international transport operations. The process of delivery of goods in international trade includes:

- 1) transportation of goods within the exporting country to the border point or port of the country;
- 2) transportation of goods from the border point (port) of the importing country to the point of its consumption within the country;
- 3) transit (through third countries) or maritime transport, if the exporting country and the importing country do not have a common border [13].

Transport operations are considered international if they are related to transit or transportation by sea.

International messages can be direct (without transshipment), mixed (using two or more modes of transport), direct mixed (using different modes of transport, but on the same transport documents).

International transport services include not only direct activities that include transportation, but also a number of related operations (delivery of goods to the nearest cargo terminal-port, railway junction, etc.; loading, reloading, unloading of transported goods or luggage; temporary storage at intermediate points, re-registration documents, and sometimes insurance) [14].

The company-owner of the cargo and the companies-carriers, which conclude a contract of carriage, take part in the international transport process. In addition to cargo owners, stevedoring companies (freight terminal operators) with which a service agreement is concluded and freight forwarding companies take part in transport operations.

The modern transport network and the structure of transport have developed in the process of world economic development and the international division of labor, they, in turn, have a very strong influence on these processes. Road, sea, rail and air are the four ways to import and export cargo.

Air transport provides numerous benefits for international trade depending on customer requirements. The advantages of using air transport include:

- 1) the highest speed of transportation of goods over long distances;
- 2) provides a high level of safety for sensitive objects;
- 3) used for a wide range of goods.

However, there are the following risks:

- 1) high cost of transportation;
- 2) flights may be delayed or canceled due to high dependence on weather conditions;
- 3) restrictions on the dimensions of the cargo;
- 4) additional transport may be required for transportation from the airport to the final destination.

Carrying out cargo transportation by air is regulated by the Air Code of Ukraine. Cargo transportation is carried out on the basis of concluding contracts. Under the contract, the carrier undertakes to deliver the goods to the destination and deliver them to the consignee, and the consignee undertakes to pay for air transportation. In the case of charter air transportation, an agreement on aircraft charter is concluded, according to which the charterer provides the charterer with one or more aircraft, or part of the aircraft for cargo transportation, for payment.

If the company needs to transport large volumes, but there is no need for fast delivery, the goods can be transported by sea. Most of the world's cargo is transported by sea. Bulk cargo, such as petroleum products, liquefied gas and chemical products, is most often transported. Containers are most often transported by ships. Container vessels have pushed universal vessels out of the market because any load from needles to cars can be placed in a standard 20- or 40-foot container. At the same time, the processing time of such vessels has been reduced tenfold, thanks to the unification of the transport system around the world for container transportation.

The benefits of maritime transport include:

- 1) the ability to transport bulky goods at low cost;

- 2) use of natural means of communication;
- 3) unlimited capacity of sea routes;
- 4) freight containers can also be used for further transportation by road or rail.

However, there are also risks to maritime transport:

- 1) delivery by sea may be slower than by other means of transportation;
- 2) routes and schedules are usually inflexible;
- 3) tracking the progress of transportation of goods is difficult to track;
- 4) large investments in port facilities;
- 5) additional transport may be required for transportation from the port to the destination.

Carrying out cargo transportation by water transport is regulated by the Maritime Navigation Code, the Charter of Inland Water Transport, as well as special rules of transportation.

International road transport is one of the most efficient and cost-effective modes of transport of goods and passengers in close connections and in comparison, with other modes of transport.

The advantages of road transport:

- 1) high mobility and maneuverability;
- 2) high speed;
- 3) universality;
- 4) the ability to plan the transportation and tracking of the location of goods;
- 5) safe and private delivery.

The risks of transporting goods by road include:

- 1) long distances on land can take longer;
- 2) there may be delays and breakdowns during the route;
- 3) there is a risk of damage to goods, especially over long distances;
- 4) relatively low occupancy;
- 5) high level of transportation costs.

Rail transport is a cost-effective and cost-effective way to move goods. It has the following advantages:

- 1) a wide railway network throughout Europe;
- 2) low cost of transportation;
- 3) independence from weather conditions;
- 4) relatively high speed of transportation;
- 5) environmentally friendly method compared to other transport systems.

The risks of rail transport include:

- 1) limited transportation directly to the enterprise;
- 2) the complexity of delivery to remote regions;
- 3) significant investments in infrastructure;
- 4) for transportation from the railway point to the final can need additional transport.

The organization of cargo transportation by rail is regulated by the Law of Ukraine “On Railway Transport”. It determines the economic, organizational and legal principles of railway transport. The provisions of this law also determine the role and place of the railway in the economic and social sphere of the country.

As you can see, each of the modes of transport has its own advantages and disadvantages. When choosing a mode of transport should pay attention to the time of delivery, load capacity, calculate the risks caused by weather conditions and should take into account the regularity of deliveries.

However, the more vehicles the company owns or can attract, the more flexible its logistics system, and the more likely to meet consumer needs, delivery on time, delivery on door-to-door technology, etc. In this way, it expands the range of actions of carriers, in addition, there is now a growing demand for carriers that provide multimodal transport, i.e., those where the transportation of goods is under one contract, but performed by at least two modes of transport.

SECTION 3. DEVELOPMENT OF MEASURES TO INCREASE THE EFFICIENCY OF INTERNATIONAL FREIGHT JSC “ARDI LOGISTICS”

3.1. Implementation of CRM-freight management system

One of the ways to improve the customer service system is the introduction of CRM-systems aimed at building relationships with customers through the understanding of their individual needs. CRM-system allows not just to automate customer interaction and sales process, but to organize the work in such a way as to obtain maximum results.

The main purpose of the CRM-system is to form a single information environment, within which the main business processes of the company will be performed and their unity will be ensured. The use of such a system can significantly speed up the flow of information and make it reliable, which in turn increases the efficiency of responses to requests, the speed of turnover and reduces costs.

Today, the software market offers a variety of modern CRM systems for transport organizations, the most common of which are Ortec, 4Logist, Bitrix 24, Terrasoft, XRM® Delivery and others.

The key factors in choosing a system include: maximum compliance with the solution of all tasks; professional industry solution for transport and logistics companies; simple and easy to use interface; high speed of implementation; project budget acceptable to the enterprise. Given these factors, the author proposed the introduction of CRM-system XRM® Delivery, which provides the ability to autonomously perform logistics, warehousing and financial operations with the subsequent transfer of data to the system.

The system includes a full set of functions for performing warehousing operations with the ability to work offline; templates for constructing traffic routes, calculating the traffic schedule and tracking cargo; automatic calculation of the cost of transportation, setting discounts, managing customer loyalty. Its use allows you to systematize the process of receiving and processing cargo, track its movement, identify problems with cargo [15].

The main stages of implementation of the information system include:

- express survey of the company and existing business processes,
- system project development,
- software installation,
- user training,
- approbation and final debugging of the system,
- commissioning.

Visually, this project is presented using a Gantt chart, which allows you to track the sequence and duration of operations in the project (Fig. 3.1).

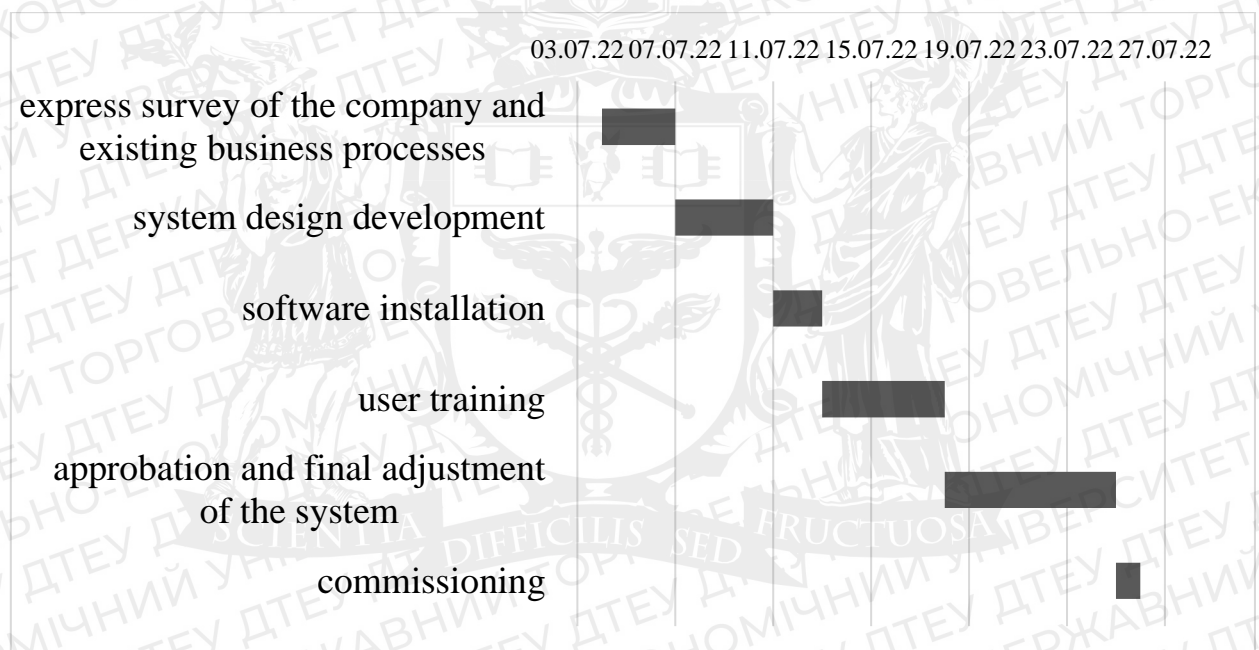


Fig. 3.1. Gantt chart for the implementation of CRM-system at LLC “ARDI LOGISTICS”

Source: made by the author based on company's data

It is extremely difficult to assess the economic effects of implementing a CRM system in monetary terms. The most common method of assessing the economic effect is to calculate the difference between the revenues received from the implementation of the system and the costs of ensuring its operation. One of the options for assessing the implementation of CRM-system is the calculation of ROI (financial ratio, which illustrates the level of profitability or loss of business), which indicates the ratio of average profit to investment, and increase profits from the

introduction of CRM-technologies. This ratio allows you to estimate the return on investment in the acquisition and implementation of CRM-system.

The ROI calculation formula is as follows:

$$\text{ROI} = \frac{P_{\text{CRM}} - P}{Z * 100\%} \quad (3.1)$$

where P_{CRM} - the profit received by the enterprise during the implementation of CRM;

P - profit received without the introduction of CRM;

Z - project implementation costs.

It is advisable to calculate the costs using the TCO (total cost of ownership), which determines the total cost of ownership of the system, which includes all costs for the implementation and maintenance of CRM-system before the system replacement period. According to statistics, the full package costs at least \$ 500 (UAH 14,500) per month and additionally costs for installation, setup and maintenance. The total cost depends on the options and modules included in the package, which the company needs to achieve current business goals.

When determining the income from the implementation of CRM-system must take into account the implementation of software designed to automate the tasks of customer relationship management, according to various sources, allows:

- reduce administrative costs by 10-20%;
- increase sales by 10-30% per year per manager;
- increase the number of concluded agreements by 5-15%.

The payback period of CRM-systems averages about one year [16].

3.2. Consolidation of cargo as a method of reducing the cost of transportation of goods

Since cargo delivery schemes are the main tools used in the transport process, they mainly affect the cost of transportation, profits and, consequently,

competitiveness. Transportation by air has a high cost, so one way to reduce the cost of transportation is to consolidate cargo in the country of departure and departure as one cargo. The economic benefit is that air fares are determined by the total weight of the cargo, which reduces the cost of transportation for each cargo.

Consolidation of goods is a stage of their accumulation and sorting in the warehouse of the carrier and directly the formation of batches of disparate goods, which will be sent on one vehicle in one direction. The greater the paid weight of the cargo, the lower the cost of transportation per 1 kg.

We calculate the cost of delivery of four cargoes from China separately from each other, as well as the cost of sending consolidated cargo.

We have the following initial data for calculating the cost of transportation.

Route 1. Terms of delivery Incoterms: FCA Guangzhou - Kyiv. Nature of cargo: medical equipment, general cargo. Cargo parameters: 1 pallet 1.1 m * 1.1 m * 1.7 m, gross weight 480 kg.

Route 2. Terms of delivery Incoterms: FCA Guangzhou - Kyiv. Nature of cargo: cosmetics, general cargo. Cargo parameters: 2 boxes, parameters of one box 36 cm * 26 cm * 60 cm, cargo weight 60 kg.

Route 3. Terms of delivery Incoterms: FCA Guangzhou - Kyiv. Nature of cargo: spare parts for household appliances, general cargo. Cargo parameters: 3 pallets, parameters of one pallet: 1,2m * 0,8m * 1,2m, cargo weight 350 kg.

Route 4. Terms of delivery Incoterms: EXW Gaunzhou - Kyiv. Nature of cargo: veterinary equipment, general cargo. Cargo parameters: 1 pallet, pallet parameters 1.2 m * 0.8 m * 1.4 m, cargo weight 250 kg.

Since for any delivery option (both separately and for consolidation) the cost of B1 (local costs in China) will be the same for the same cargo, we can ignore these costs. To compare the economic efficiency of the chosen route scheme, we will start the calculations from the second stage - freight.

The cost of transportation by sites includes a certain number of separately paid operations, such as direct transportation, loading and unloading, supply and cleaning of vehicles, etc. The cost of all operations should be taken into account.

The calculation of transport costs for the delivery of goods in general can be done by the formula:

$$B_{\text{zar}} = B_1 + B_2 + \dots + B_i = \sum_i^n B_n \quad (3.2)$$

where B_n - costs incurred at all stages of transportation, \$

In this case, all costs can be divided into several main stages (Table 3.1).

Based on these data, you can calculate the cost of transportation depending on the chosen scheme of delivery.

Table. 3.1

Distribution of costs of “ARDI LOGISTICS” LLC” by stages of transportation in general

№	The name of the stage	Costs that are included in the stage
1.	Local costs in the country of departure	<ul style="list-style-type: none"> - marking, preparation of necessary documents for transportation cargo delivery to the airport - export registration of cargo - terminal fees at the airport of departure - cargo handling at the airport of departure (handling) - storage of cargo on STZ - remuneration of the local agent (agency)
2.	Aviation freight	<ul style="list-style-type: none"> - the cost of air freight to the destination airport
3.1.	Local costs of the country of arrival (arrival airport is in the destination country)	<ul style="list-style-type: none"> - terminal fees at the airport - service at the airport of arrival (handling) - storage at the airport of arrival - auto delivery to the end point
3.2.	Local costs of the country of arrival (the airport of arrival is NOT in the country of destination)	<ul style="list-style-type: none"> - terminal fees at the airport of arrival - cargo handling at the airport (handling) - storage - opening of the transit declaration (T1) - remuneration of the local agent - auto delivery to the end point

Source: made by the author based on company's data

Using the data given in table. 3.1, and formula (3.2) will make a formula for local costs in China:

$$B_1 = B_{\text{doc}} + B_{\text{del}} + B_c + B_{\text{term}} + B_{\text{handl}} + B_{\text{st}} + B_{\text{ag}}, \quad (3.4)$$

where B_{doc} - the cost of marking, preparation of the necessary documents for transportation, \$;

B_{del} - the cost of delivery to the airport of departure, \$;

B_{c} - the cost of customs clearance of goods, \$;

B_{term} - the cost of terminal dues at the airport of departure, \$;

B_{handl} - cargo handling costs at the airport of departure (handling), \$;

B_{st} - cargo storage costs, \$;

B_{ag} - the cost of remuneration of the local agent (agency), \$.

Formula for finding the cost of the second stage of transportation:

$$B_2 = B_{\text{fr}}, \quad (3.5)$$

where B_{fr} - the cost of air freight to the airport of arrival, \$.

Freight costs, B_{fr} are according to the formula:

$$B_{\text{fr}} = P_{\text{pay}} * W, \quad (3.6)$$

where P_{pay} - paid weight, kg;

W - tariff for aviation freight, \$.

Volumetric weight is a conditional value that is intended to help the carrier estimate the cost of shipping. Volumetric weight shows how much space will take up space during transportation. This value helps to compare materials with different densities.

According to the rules approved by the International Air Transport Association (IATA), the paid weight is the maximum of two indicators:

$$P_{\text{pay}} = \max (P_{\text{ph}} \text{ або } P_{\text{v}}), \quad (3.7)$$

where P_{ph} - physical weight, kg;

P_{v} - volume weight, kg.

Volumetric weight P_v is by the formula:

$$P_v = V * k, \quad (3.8)$$

where V is the volume of cargo, m^3 ;

$$k = 167 \frac{kg}{m^3}.$$

Local costs in Ukraine according to the direct scheme are according to the formula:

$$B_{3n} = B_{term} + B_{handl} + B_{st} + B_{del}, \quad (3.9)$$

where B_{term} - the cost of terminal dues at the airport of arrival, \$;

B_{handl} - cargo handling costs at the airport of arrival (handling), \$;

B_{st} - the cost of storing cargo in a warehouse at the airport of arrival, \$;

B_{del} - the cost of delivery to the final destination, \$.

We calculate the cost of transportation of each cargo separately, as well as the cost of transportation in the consolidation of these goods.

To calculate the cost of freight, in addition to the known paid weight, we need tariffs. To compare all options, we need to find the cost of each of the proposed options, and then compare them in order to obtain the most favorable tariff.

The cost of aviation freight is listed in table. 3.2.

Table 3.2

The cost of air freight Guangzhou - Borispol, \$

Departure airport - the destination airport	Airline	Paid weight, kg						Transit time, days
		0	+45	+100	+300	+500	+1000	
Guangzhou International Airport (CAN) - Boryspil International Airport (KBP)	MAY	3,72	3,61	3,51	3,32	3,21	3,13	3-4
	Aero Caribbean	3,54	3,43	3,33	3,23	2,95	2,65	5-7
	Turkish Airlines	3,45	3,24	2,91	2,78	2,65	2,59	3-5
	Japan Air Commuter	3,62	3,55	3,44	3,12	2,97	2,72	5-7
	LOT Polish Airlines	3,54	3,55	3,12	2,82	2,7	2,44	3-5

Source: made by the author based on company's data

In the table. 3.3 the cost of local costs in Ukraine.

Table 3.3

The cost of local costs of LLC “ARDI LOGISTICS” in Ukraine

The name of the cost	Cost without VAT
Terminal fees at Boryspil airport, B_{term}	0.4 UAH / kg or 45 UAH / batch
Expenses for forwarding services at Boryspil airport, B_{handl}	600 UAH
Storage costs at Boryspil airport, B_{st}	3 days are free, then 0.35 UAH / kg per day
The cost of road delivery of Boryspil airport to Kyiv, B_{del}	1200 UAH

Source: made by the author based on company's data

The calculation of the cost of air transportation on individual routes is carried out taking into account the most favorable tariff for the transportation of the relevant paid weight of cargo. For each route it is the tariff of Turkish Airlines with a transit time of 3-5 days (Table 3.2). Local costs in China for each route are \$ 70. To calculate local costs in Ukraine, we will assume that the cargo will be picked up from Boryspil airport in less than 3 days, so we will not take into account the cost of storage. The total cost of transportation of goods was calculated according to formula 3.2.

Table 3.4

The cost of air transportation for individual routes LLC “ARDI LOGISTICS”, 2022

	Route 1	Route 2	Route 3	Route 4
Gross weight, kg	480	60	350	250
Volume weight, kg	$2,057*167=344$	$0,112*167=20$	$3,456*167=577$	$1,344*167=224$
Weight paid, kg	480	60	577	250
Local costs in China, \$	70	70	70	70
Freight costs, \$	$480*2,48=1335$	$60*3,24=195$	$577*2,65=1529$	$250*2,91=728$
Local costs in Ukraine, UAH	$0,4*480+600+$ $+1200=1992$	$0,4*60+600+$ $+1200=1824$	$0,4*577+600+$ $+1200=2031$	$0,4*250+600+$ $+1200=1900$
Total cost, \$	$1335+1992/29=$ $=1403$	$195+1824/29=$ $=258$	$1529+2031/29=$ $=1599$	$728+1900/29=$ $=794$

Source: made by the author based on company's data

We calculate the cost of transportation of all cargo in the consolidation in the agent's warehouse and shipment as one shipment:

Total paid weight:

$$\text{Pay1} + \text{Pay2} + \text{Pay3} + \text{Pay4} = 480 + 60 + 577 + 250 = 1367 \text{ kg}$$

Using the table. 3.2 we will choose the most favorable tariff for transportation; this is the tariff of LOT Polish Airlines with a transit time of 3-5 days. Freight costs are $2.44 * 1367 = \$ 3335$.

To calculate local costs in Ukraine, we will assume that the cargo will be picked up from Boryspil airport in less than 3 days, so we will not take into account the cost of storage. Since we will have 4 points of unloading, the cost of delivery of consolidated cars will be 1600 UAH. The total local costs in Ukraine are UAH 2,747.

Thus, the cost of delivery is $3335 + 2747/29 = 3429 \$$.

The total amount of cargo transportation by individual flights is:

$$1403 + 258 + 1599 + 794 = \$ 4054$$

Comparing the total cost of transporting goods on individual flights and using the method of consolidation, we can see that shipping in consolidation costs less by \$ 625, which reduces the cost of each cargo.

Analyzing the results obtained, we can say that the proposed scheme has an economic effect that is directly proportional to the weight paid. Thus, the greater the consolidation made for shipments, the lower the overall fare.

However, since airline tariffs are dynamic in relation to other tariffs, we cannot recommend exactly from which paid weight the proposed cargo delivery scheme should be used. It is only possible to propose to adopt this scheme as one that can help increase the competitiveness of "ARDI LOGISTIC" LLC by reducing the cost of transportation. The method of cargo consolidation is profitable from an economic point of view, but still has certain disadvantages:

- a sufficient number of clients in one direction is required;
- dates of readiness of cargoes should coincide, differently there will be a delay in departures of the consolidated cargo;

- it is impossible to use this method for urgent cargo, which requires a minimum transit time.

We calculate the forecast of the effectiveness of the implementation of the proposed measures (Tabl.3.5). The forecast indicators were calculated on the basis of the extrapolation method (forecast data were agreed with the representatives of “ARDI LOGISTICS” LLC).

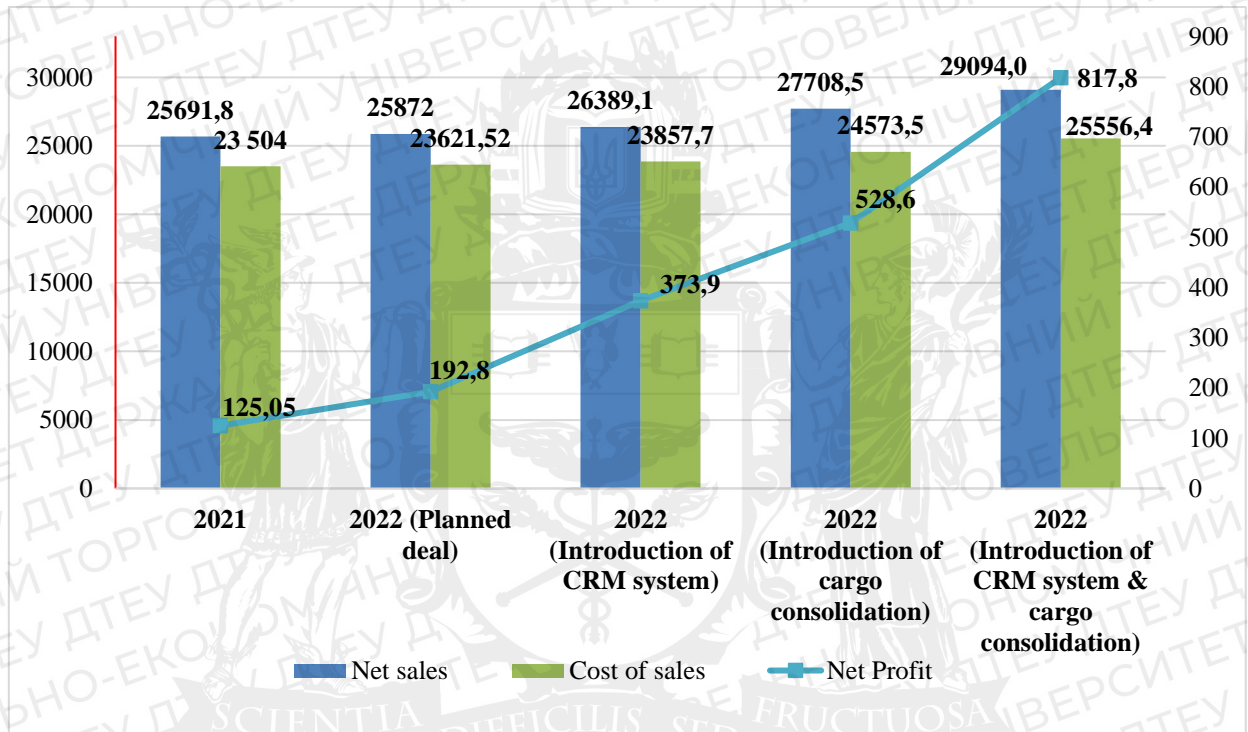


Fig. 3.1. Planning the result of the implementation of measures to improve the import operation of LLC “ARDI LOGISTICS”, 2022

Source: built by the author based on the application

The obtained results indicate that the implementation of the CRM system will lead to an increase in net profit by UAH 181,000, profitability - by 0.7%. Implementation of measures to implement cargo consolidation will increase net profit by UAH 335,700 and increase profitability by 1.2%. If the company implements all the proposed measures, it will increase net profit by UAH 624,900 and profitability by 2.1%.

Table 3.5

The cost of air transportation for individual routes LLC “ARDI LOGISTICS”, 2022

№	Indicators	Years							
		2021	2022 (Planned deal)	2022 (Introduction of CRM system)		2022 (Introduction of cargo consolidation)		2022 (Introduction of CRM system & cargo consolidation)	
				forecast	Absolute deviation	forecast	Absolute deviation	forecast	Absolute deviation
1.	Net sales	25691,8	25872	26389,1	517,4	27708,5	1836,9	29094,0	3222,3
2.	Cost of sales	23 504	23621,52	23857,7	236,2	24573,5	951,9	25556,4	1934,9
3.	Gross margin	2 188	2 250	2 531	281,2	3 135	884,9	3 538	1287,4
4.	Administrative costs, sales costs, other operating expenses (overhead expenses)	2035,3	2014,9	2075,4	60,4	2490,5	475,5	2540,3	525,3
5.	Financial result before taxation (export), EBIT (earnings before interest and taxes), EBITDA (amortization and depreciation)	152	235	456	220,8	645	409,4	997	762,1
6.	NET financial result (export)	125,05	192,8	373,9	181,0	528,6	335,7	817,8	624,9
7.	Effect								
7.1.	Profit	152	235	456	220,8	645	409,4	997	762,1
7.2.	Net Profit	125,05	192,8	373,9	181,0	528,6	335,7	817,8	624,9
8.	Effectiveness								
8.1.	Profitability of sales, %	0,49	0,75	1,42	0,7	1,91	1,2	2,81	2,1
8.2.	Profitability of costs of sales, %	0,53	0,82	1,57	0,8	2,15	1,3	3,20	2,4
8.3.	Profitability of total costs, %	0,49	0,75	1,44	0,7	1,95	1,2	2,91	2,2

Source: made by the author based on company's data

CONCLUSION

The subject of the research in the thesis were the ways of development of the transport and logistics system of “ARDI LOGISTICS” LLC, which specializes in sea, road and air transportation, as well as delivery of groupage cargo and customs clearance. The company's specialists accompany customers throughout the delivery process, from paperwork to delivery to the warehouse. The company provides services that meet international quality standards.

The company's mission: to provide customers with the highest quality and convenient service in the field of customs clearance and transport logistics.

Analysis of the dynamics of financial results showed that in 2019 the total net income of “ARDI LOGISTICS” LLC amounted to UAH 25,860,000. In 2020, there was a decline of 6.1% compared to the previous year. In 2021, the total net income of “ARDI LOGISTICS” LLC increased by 4.6% compared to 2020, and at the end amounted to UAH 25,397.2 thousand. The increase in the volume of goods and services provided has a positive effect on the financial position of the enterprise, increases its market share. In 2020, the company's expenses increased by 14.5% due to a significant increase in operating expenses (an increase of 228.8%). This trend indicates the great impact of the COVID-19 pandemic.

In 2021, the increase in revenue exceeds the increase in production costs. This is a positive trend that indicates an effective cost management system. Obviously, the company is using available reserves to reduce costs.

An analysis of the company's solvency was conducted. The value of the autonomy indicator is below the norm for three years, which means that the company is able to finance a small share of its assets from its own financial resources. This indicates a high level of risk and low sustainability of the company in the medium term. The value of the debt capital concentration ratio is higher than the normative value during the study period, which indicates a high level of financial risks.

Using the Trade Map database, the cost of exports and imports of freight services by Ukrainian transport companies during 2018-2020 was analyzed. In 2019,

there was an increase in export and import services provided by all modes of transport. Whereas in 2020, due to the COVID19 pandemic, the total cost of transport services for all modes of transport decreased.

It was proposed to improve the customer service system of “ARDI LOGISTICS” LLC by implementing a CRM system, which can significantly speed up the flow of information and make it reliable, which in turn increases the efficiency of response to requests, speed of turnover and reduces costs.

Transportation by air has a high cost, so one way to reduce the cost of transportation is to consolidate cargo in the country of departure and departure as one cargo. The economic benefit is that air fares are determined by the total weight of the cargo, which reduces the cost of transportation for each cargo. Comparing the total cost of transporting goods on individual flights and using the method of consolidation, we can see that shipping in consolidation costs less by \$ 625, which reduces the cost of each cargo.

Analyzing the results obtained, we can say that the proposed scheme has an economic effect that is directly proportional to the weight paid.

The obtained results indicate that the implementation of the CRM system will lead to an increase in net profit by UAH 181,000, profitability - by 0.7%. Implementation of measures to implement cargo consolidation will increase net profit by UAH 335,700 and increase profitability by 1.2%. If the company implements all the proposed measures, it will increase net profit by UAH 624,900 and profitability by 2.1%.

REFERENCES

1. ARDI LOGISTICS офіційний сайт..URL: <https://ardilogistics.com/uk> (дата звернення 15.03.2022).
2. АРДІ ЛОГІСТИКС URL: <https://youcontrol.com.ua/contractor/?year=2020&id=25876319&tb=financial-statements> (дата звернення 15.03.2022).
3. Польова Т.В., Кравцова Ю.В. Аналіз ліквідності балансу підприємства на прикладі ПРАТ «Бондарівське». Ефективна економіка. 2018. № 10. URL: http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/10_2018/35.pdf (дата звернення 20.03.2022).
4. Петрова В. Ф. Конспект лекцій з дисципліни «Фінансовий аналіз» (для студентів заочної форми навчання освітньо-кваліфікаційного рівня спеціаліст та слухачів другої вищої освіти спеціальності 7.03050901 – Облік і аудит) / В. Ф. Петрова; Харків. нац. ун-т міськ. госп-ва ім. О. М. Бекетова. – Харків : ХНУМГ ім. О. М. Бекетова, 2017. – 138 с. URL: <https://core.ac.uk/download/pdf/83144349.pdf> (дата звернення 10.04.2022).
5. Кобиліух О.Я., Гірна О.Б., Гаєва Л.І. Ключові аспекти транспортної логістики в умовах пандемії Covid-19. Вчені записки ТНУ імені В. І. Вернадського. Серія: Економіка і управління. Том 31 (70). № 4, 2020, с. 117-122. URL: http://www.econ.vernadskyjournals.in.ua/journals/2020/31_70_4/31_70_4_1/23.pdf (дата звернення 10.04.2022).
6. Українська економіка впала за півроку на 6,5%. У другому кварталі - на 11% URL: <https://www.epravda.com.ua/news/2020/08/6/663774/> (дата звернення 15.04.2022).
7. Вплив COVID-19 та карантинних обмежень на економіку України Кабінетне дослідження. URL: <https://cutt.ly/QDVhrDp> (дата звернення 10.04.2022).
8. Обсяги вантажоперевезень в Україні знизилися на 11,2%. URL: <https://www.railinsider.com.ua/obsyagy-vantazhoperevezen-v-ukrayini-znyzylyl-na-112/> (дата звернення 17.04.2022).

9. Як українські товари потрапляють до ЄС: проблеми та перспективи транспорту. URL: <https://centreua.org/onovlennya-ugodi-pro-asotsiatsiyu-z-yes/yak-ukrayinski-tovari-potraplyayut-do-yes-problemi-ta-perspektivi-transportu/> (дата звернення 17.04.2022).
10. Світлана Таран, Павло Яворський, Юлія Павицька, Інна Омельченко, Марина Бучко Аналіз торгівлі послугами між Україною та ЄС в рамках ПВЗВТ. URL: <https://kse.ua/wp-content/uploads/2021/11/Final-DCFTA-services-2021-11-11.pdf> (дата звернення 17.04.2022).
11. Trade Map. URL: <https://www.trademap.org/Index.aspx> (дата звернення 20.04.2022).
12. У Держстаті підбили підсумки роботи транспорту у 2021 році. <https://mintrans.news/dorogi/u-derzhstati-pidbili-pidsumki-roboti-transportu-u-2021-rotsi>
13. Закон України «Про зовнішньоекономічну діяльність» від 16.04.1991 № 959-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/959-12#Text>
14. Закон України «Про транзит вантажів» від 20.10.1999 № 1172-XIV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1172-14#Text>
15. Галузеві XRM® рішення. URL: <https://crm.ua/xrm-delivery>
16. Впровадження CRM-системи: роль CRM-технологій у підвищенні ефективності бізнесу. URL: <https://tqm.com.ua/ua/likbez/crm-systemy/rol-vprovadzhennia-crm>
17. Господарський кодекс України: Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2003, № 18, № 19-20, № 21-22, ст.144. Режим доступу до джерела: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15>.
18. Митний кодекс України; Закон України «Про транспортно-експедиторську діяльність» від 01.07.2004 № 1955-IV/. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1955-15#Text>
19. Закон України «Про транспорт» від 10.11.1994 № 232/94-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80#Text>

20. Державна служба статистики України. URL:
<http://www.ukrstat.gov.ua/>
21. Теоретичні аспекти вдосконалення логістики транспортного забезпечення [Електронний ресурс] / Т. Г. Гапчак // Вінницький національний аграрний університет — Режим доступу до джерела:
<http://repository.vsau.org/getfile/4209.pdf>
22. Михайличенко К. М. Відновлення транзитного потенціалу як чинник підвищення конкурентоспроможності України / К. Михайличенко // Стратегічні пріоритети. — 2015. — № 4.
23. Маркіна І.А. Методологічні питання ефективності управління //
24. Чорток, Ю.В. Особливості транспортної логістики у міжнародному контексті / Ю.В.Чорток, І.М. Москаленко // Сучасний рух науки: тези доп. ІХ міжнародної науково-практичної інтернет-конференції, 2-3 грудня 2019 р. – Дніпро, 2019.
25. How To Improve Your Logistics Management. URL:
<https://logisticstitans.com/blog/how-to-improve-your-logistics-management/>
26. Чорток Ю.В. Конкурентні переваги підприємств у сучасних умовах / Ю. В. Чорток, І.В. Федоришин // Сучасний рух науки: тези доп. ІV міжнародної науково-практичної інтернет-конференції, 6-7 грудня 2018 р. – Дніпро, 2018.
<http://www.wayscience.com/wp-content/uploads/2018/12/Zbirnik-tezdopovidey-IV-mizhnarodnoyi-naukovo-praktichnoyi-internet-konferentsiyi.pdf>
27. The Logistics Performance Effect in International Trade. URL:
<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2092521217300688>
28. Global Economic Effects of COVID-19. URL:
<https://sgp.fas.org/crs/row/R46270.pdf>
29. Маселко Т. Є. Проблеми управління транспортно-логістичними системами України та перспективи розвитку в контексті європейської інтеграції / Т. Є. Маселко, С. Г. Шевченко. – Режим доступу :
http://www.nbuu.gov.ua/portal/chem_biol/nvnlts/17_2/301_Maselko_17_2.pdf

30. The role of transportation in logistics chain. URL:
https://www.researchgate.net/publication/281230908_The_role_of_transportation_in_logistics_chain



APPLICATIONS

Application A

**Financial and property status of the small business entity LLC "ARDI
LOGISTICS" for 2019**

Актив	2019		
Необоротні активи	Код	На початок року, тис.грн.	На кінець року, тис.грн.
Незавершені капітальні інвестиції	1005	152	0
Основні засоби	1010	133,5	1149
первісна вартість	1011	140,5	1153,7
знос	1012	7	4,7
Довгострокові біологічні активи	1020	0	0
Довгострокові фінансові інвестиції	1030	0	0
Інші необоротні активи	1090	0	0
Усього	1095	285	1149
Оборотні активи	Код	На початок року, тис.грн.	На кінець року, тис.грн.
Запаси	1100	0	0
у тому числі готова продукція	1103	0	0
Поточні біологічні активи	1110	0	0
Дебіторська заборгованість за товари, роботи, послуги	1125	2080	1584
Дебіторська заборгованість за розрахунками з бюджетом	1135	17	54,3
у тому числі з податку на прибуток	1136	12	0
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	1544,6	1423,7
Поточні фінансові інвестиції	1160	0	0

Гроші та їх еквіваленти	1165	92,4	452
Витрати майбутніх періодів	1170	0	0
Інші оборотні активи	1190	2210	2266,9
Усього	1195	5944	5780,9
Необоротні активи, утримувані для продажу, та групи вибуття	1200	0	0
Фінансово-майновий стан	1300	6229	6929,9
Пасив			
Власний капітал	Код	На початок року, тис.грн.	На кінець року, тис.грн.
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	300	300
Додатковий капітал	1410	0	0
Резервний капітал	1415	0	0
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	210	779,5
Неоплачений капітал	1425	300	300
Усього	1495	210	779,5
Довгострокові зобов'язання, цільове фінансування та забезпечення	1595	0	0
Поточні зобов'язання	Код	На початок року, тис.грн.	На кінець року, тис.грн.
Короткострокові кредити банків	1600	330,5	0
Поточна кредиторська заборгованість за:			
довгостроковими зобов'язаннями	1610	0	0
товари, роботи, послуги	1615	3900	3571,7
розрахунками з бюджетом	1620	1100	245,6
розрахунками зі страхування	1625	0	6,6
розрахунками з оплати праці	1630	0	4,8
Доходи майбутніх періодів	1665	8,5	0

Інші поточні зобов'язання	1690	680	2321,7
Усього	1695	5688,5	6150,4
Зобов'язання, пов'язані з необоротними активами, утримуваними для продажу, та групами вибуття	1700	0	0
Фінансово-майновий стан	1900	6229	6929,9



**Financial and property status of the small business entity LLC "ARDI
LOGISTICS" for 2020**

Актив			
Необоротні активи	Код	На початок року, тис.грн.	На кінець року, тис.грн.
Незавершені капітальні інвестиції	1005	0	-
Основні засоби	1010	1149	1313
первісна вартість	1011	1153,7	1358,9
знос	1012	4,7	45,9
Довгострокові біологічні активи	1020	0	-
Довгострокові фінансові інвестиції	1030	0	-
Інші необоротні активи	1090	0	-
Усього	1095	1149	1313
Оборотні активи	Код	На початок року, тис.грн.	На кінець року, тис.грн.
Запаси	1100	0	19,4
у тому числі готова продукція	1103	0	-
Поточні біологічні активи	1110	0	-
Дебіторська заборгованість за товари, роботи, послуги	1125	1584	2125,6
Дебіторська заборгованість за розрахунками з бюджетом	1135	54,3	126,8
у тому числі з податку на прибуток	1136	0	104,5
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	1423,7	455,1
Поточні фінансові інвестиції	1160	0	0
Гроші та їх еквіваленти	1165	452	756

Витрати майбутніх періодів	1170	0	-
Інші оборотні активи	1190	2266.9	3401.7
Усього	1195	5780.9	6884.6
Необоротні активи, утримувані для продажу, та групи вибуття	1200	0	-
Фінансово-майновий стан	1300	6929.9	8197.6
Пасив			
Власний капітал	Код	На початок року, тис.грн.	На кінець року, тис.грн.
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	300	300
Додатковий капітал	1410	0	-
Резервний капітал	1415	0	-
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	779.5	-2872.7
Неоплачений капітал	1425	300	23
Усього	1495	779.5	-2595.7
Довгострокові зобов'язання, цільове фінансування та забезпечення	1595	0	-
Поточні зобов'язання	Код	На початок року, тис.грн.	На кінець року, тис.грн.
Короткострокові кредити банків	1600	0	-
Поточна кредиторська заборгованість за:			
довгостроковими зобов'язаннями	1610	0	-
товари, роботи, послуги	1615	3571.7	7502.5
розрахунками з бюджетом	1620	245.6	1801.8
розрахунками зі страхування	1625	6.6	10
розрахунками з оплати праці	1630	4.8	0
Доходи майбутніх періодів	1665	0	-

Інші поточні зобов'язання	1690	2321.7	1 479
Усього	1695	6150.4	10793.3
Зобов'язання, пов'язані з необоротними активами, утримуваними для продажу, та групами вибуття	1700	0	-
Фінансово-майновий стан	1900	6929.9	8197.6



**Financial and property status of the small business entity LLC "ARDI
LOGISTICS" for 2021**

Актив			
Необоротні активи	Код	На початок року, тис.грн.	На кінець року, тис.грн.
Незавершені капітальні інвестиції	1005	0	0
Основні засоби	1010	1313	1150
первісна вартість	1011	1358,9	1157
знос	1012	45,9	7
Довгострокові біологічні активи	1020	0	0
Довгострокові фінансові інвестиції	1030	0	0
Інші необоротні активи	1090	0	0
Усього	1095	1313	1150
SCIENTIA DIFFICILIS SED FRUCTUOSA			
Оборотні активи	Код	На початок року, тис.грн.	На кінець року, тис.грн.
Запаси	1100	19,4	0
у тому числі готова продукція	1103	0	0
Поточні біологічні активи	1110	0	0
Дебіторська заборгованість за товари, роботи, послуги	1125	2125,6	2080
Дебіторська заборгованість за розрахунками з бюджетом	1135	126,8	0
у тому числі з податку на прибуток	1136	104,5	0
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	455,1	445,7
Поточні фінансові інвестиції	1160	0	0
Гроші та їх еквіваленти	1165	756	792

Витрати майбутніх періодів	1170	0	0
Інші оборотні активи	1190	3401,7	3209,3
Усього	1195	6884,6	6527
Необоротні активи, утримувані для продажу, та групи вибуття	1200	0	0
Фінансово-майновий стан	1300	8197,6	7677
Пасив			
Власний капітал	Код	На початок року, тис.грн.	На кінець року, тис.грн.
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	300	300
Додатковий капітал	1410	0	0
Резервний капітал	1415	0	0
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	-2872,7	394
Неоплачений капітал	1425	23	300
Усього	1495	-2595,7	394
Довгострокові зобов'язання, цільове фінансування та забезпечення	1595	0	0
Поточні зобов'язання	Код	На початок року, тис.грн.	На кінець року, тис.грн.
Короткострокові кредити банків	1600	0	0
Поточна кредиторська заборгованість за:			
довгостроковими зобов'язаннями	1610	0	0
товари, роботи, послуги	1615	7502,5	4960
розрахунками з бюджетом	1620	1801,8	1080
розрахунками зі страхування	1625	10	0
розрахунками з оплати праці	1630	0	0
Доходи майбутніх періодів	1665	0	8
Інші поточні зобов'язання	1690	1479	1235

Усього	1695	10793,3	7283
Зобов'язання, пов'язані з необоротними активами, утримуваними для продажу, та групами вибуття	1700	0	0
Фінансово-майновий стан	1900	8197,6	7677



**ДОГОВІР №
ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИТОРСЬКОГО
ОБСЛУГОВУВАННЯ**

м. Київ,

« ____ » _____ 2020 р.

ТОВ «АРДІ ЛОГІСТІКС», юридична особа, належним чином зареєстрована за законодавством України, іменована надалі «**Експедитор**», в особі **директора Тимошук Наталії Миколаївни**, що діє на підставі **Статуту**, з однієї сторони та

ТОВ «.....», юридична особа, належним чином зареєстрована за законодавством України, іменована надалі «**Клієнт**», в особі _____, що діє на підставі _____, з іншої сторони, разом в подальшому іменовані «**Сторони**», уклали цей Договір транспортно-експедиторського обслуговування (далі - Договір) про таке:

1. ПРЕДМЕТ ДОГОВОРУ

1.1. Клієнт доручає, а Експедитор зобов'язується організувати за рахунок Клієнта транспортно-експедиторське обслуговування (ТЕО), перевезення експортно-імпортних і транзитних вантажів по території України і в міжнародному сполученні, а також надання інших транспортно-експедиторських послуг Клієнтові за погодженням Сторін.

1.2. Умови перевезення, вид і найменування вантажу, вид транспорту, розмір плати Експедиторові, пункти відправлення та призначення, а також інші умови пов'язані з виконанням цього Договору, встановлюються за угодою Сторін і оформляються Заявками, по формі погодженій Сторонами в додатку №1 до цього Договору.

1.3. Під кожне конкретне перевезення Клієнт надає експедиторові заявку, в якій оговорюється найменування і кількість вантажу, маршрут перевезення (порт навантаження, порт вивантаження, місце доставки вантажу), плановану дату надання вантажу відправником, тип транспортного засобу, дані про вантажовідправника і вантажоодержувача і іншу необхідну інформацію, що стосується організації ТЕО. Заявка подається за 5 робочих днів до початку навантаження і готовності вантажу до перевезення. На підставі такої заявки Клієнта, Сторони протягом 2 (двох) робочих днів складають і підписують відповідний Додаток до цього Договору, по формі, погодженій Сторонами в додатку №1 до цього Договору.

2. ПРАВА ТА ОBOB'ЯЗКИ ЕКСПЕДИТОРА

2.1. Відповідно до цього Договору Експедитор зобов'язується:

2.1.1. За плату та за рахунок Клієнта організувати перевезення його вантажів на умовах, узгоджених сторонами, а також надавати інші послуги Клієнтові за погодженням сторін. При необхідності для виконання своїх зобов'язань за договором, укладати від свого імені та за рахунок Клієнта договори з транспортними організаціями, контейнерними та авіа лініями, автомобільними перевізниками, складами зберігання, терміналами, та ін. організаціями. Документом що підтверджує наявність і зміст такого договору з транспортними організаціями, являється транспортний документ (накладна) – коносамент (В/Л), автомобільна транспортна накладна (CMR, ТТН), авіанакладна (AWB).

2.1.2. Представляти інтереси Клієнта у взаєминах з перевізниками, портами, аеропортами, державними органами та ін. організаціями у зв'язку з перевезенням, перевалкою, ТЕО вантажів Клієнта.

2.1.3. У розумні терміни надавати Клієнтові інформацію про виконання цього договору, та пересилати документацію, пов'язану з перевезенням.

2.1.4. У випадку зміни узгоджених сторонами тарифів на перевезення, Експедитор зобов'язаний сповістити про це Клієнта до початку навантаження.

2.1.5. Оформляти за письмовим дорученням і письмовими інструкціями Клієнта необхідну товаросупровідну документацію.

2.1.6. На підставі письмової Заявки Клієнта, підготувати відповідний Додаток до цього Договору та передати його на підпис Клієнтові, не пізніше, ніж за 2 (дві) доби до початку надання послуг.

2.2. Відповідно до цього Договору Експедитор має право:

2.2.1. Укладати від свого імені договори та інші угоди з транспортними, експедиторськими та ін. організаціями для виконання своїх зобов'язань за цим договором.

- 2.2.2. Проводити розрахунки з портами, транспортними, експедиторськими та ін. організаціями для виконання своїх зобов'язань за цим договором.
- 2.2.3. За дорученням та за рахунок Клієнта страхувати вантажі Клієнта.
- 2.2.4. Отримувати від Клієнта в розумні терміни інформацію, необхідну для виконання своїх зобов'язань за цим договором. Експедитор може не приступати до виконання обов'язків за цим договором до отримання від Клієнта всіх необхідних документів та іншої інформації щодо властивостей вантажу, умов його перевезення, а також іншої інформації, необхідної для виконання експедитором своїх обов'язків. При цьому всі витрати, пов'язані із зберіганням вантажу, простоем контейнера та/або транспортного засобу та інші супутні витрати несе Клієнт.
- 2.2.5. Доручити виконання цього договору третій особі.
- 2.2.6. Надавати Клієнту усі види транспортно-експедиторських послуг, як передбачених, так і не передбачених ст. 8 Закону України «Про транспортно-експедиторську діяльність».
- 2.2.7. Відступати від вказівок Клієнта, якщо дотримання його інструкцій загрожує нанесенням шкоди вантажу, безпеці людей і навколишньому середовищу. Експедитор зобов'язаний попередньо отримати згоду Клієнта на таке відступлення. У разі, якщо немає можливості попередньо повідомити про це Клієнту або якщо відповідь на такий запит не отримано Експедитором у належний за наявними обставинами строк, Експедитор має право діяти на свій розсуд, повідомивши Клієнта про свої дії, як тільки таке повідомлення стане можливим.
- 2.2.8. На відшкодування додаткових витрат, до яких неможливо застосувати умови пункту 2.1., що виникли у Експедитора при виконанні цього договору, якщо такі витрати здійснювалися в інтересах Клієнта.
- 2.2.9. Інші права, передбачені законодавством.

3. ПРАВА ТА ОБОВ'ЯЗКИ КЛІЄНТА.

3.1. Відповідно до цього Договору Клієнт зобов'язується:

- 3.1.1. Своєчасно надати Експедитору повну, точну і достовірну інформацію щодо найменування, кількості, якості та інших характеристик вантажу, його властивостей, умов його перевезення, іншу інформацію, необхідну для виконання Експедитором своїх обов'язків за цим договором, а також документи, що стосуються вантажу, необхідні для здійснення митного, санітарного та інших видів державного контролю і нагляду, забезпечення безпечних умов перевезення вантажу.
- Отримання інформації та документів, наданих Клієнтом, фіксується документально. При наданні інформації, документів за допомогою кур'єрської пошти датою отримання інформації, документів вважається дата, зазначена у відповідних документах, що свідчать про одержання пошти Експедитором. При наданні інформації, документів особисто Клієнтом, сторони складають відповідний документ (опис), що свідчить про факт і дату прийому документів Експедитором. При наданні інформації за допомогою засобів факсимільного зв'язку, датою отримання вважається дата, зазначена в технічній рядку факсимільного апарату, відображена на факсимільній копії документа. При наданні інформації за допомогою засобів електронного зв'язку (електронна пошта), датою отримання вважається дата, зазначена в повідомленні про прочитання відповідного листа.
- 3.1.2. Передати Експедитору необхідні документи для представлення інтересів Клієнта при виконанні цього договору, а також всі супровідні документи на вантаж, що необхідні для оформлення товарно-транспортних документів та митного оформлення вантажу.
- 3.1.3. Забезпечити самостійно та/або через вантажовідправника упаковку та маркування вантажу, які відповідають стандартам для транспортування авто/авіа/морським транспортом та забезпечать збереження вантажу протягом всього періоду перевезення, обробки, перевантаження, зберігання, тощо.
- 3.1.4. Здійснити розташування та кріплення вантажу в контейнері/транспортному засобі таким чином, щоб уникнути зміщення, пошкодження вантажу та/або його упаковки, пошкодження контейнера та/або транспортного засобу, вантажопідйомних засобів, судна, будь – якого іншого майна третіх осіб.
- 3.1.5. Надати Експедитору або, за погодженням з ним, іншим особам документи на відвантаження імпорتنих вантажів з порту не пізніше, ніж за 4 дні до прибуття судна, доручення на організацію робіт (при транспортуванні морським транспортом).
- 3.1.6. Своєчасно давати Експедитору доручення та інструкції незалежно від способу передачі (поштою, телеграфом або телефаксом) із зазначенням всіх необхідних відомостей для виконання цього договору. Документи, що не мають всіх необхідних реквізитів та додатків (ввізні, вивізні і транзитні дозволи, ветеринарні, санітарні та карантинні сертифікати, вантажні декларації і сертифікати, розмірні креслення на негабаритні, великовагові і довгомірні вантажі тощо), що забезпечують можливість митного оформлення та підготовку вантажів до відправлення/приймання, а також можливість оформлення провізних та розрахункових документів, вважаються не доставленими, про що Експедитор негайно інформує Клієнта.

3.1.7. Надавати Експедитору всю необхідну інформацію про характер і властивості вантажу, а також інструкції з обробки, перевалки та перевезення вантажів, а в разі перевезення небезпечних вантажів – вказувати їх класифікації за МОПОГ, або вантажів, транспортування яких має особливості.

3.1.8. Своєчасно оплачувати послуги Експедитора за тарифами, встановленими за згодою Сторін.

3.1.9. Видати Експедитору довіреність, якщо вона необхідна для виконання його обов'язків.

3.1.10. Підготувати Заявку з урахуванням положень п. 1.3. Затверджувати і підписувати Додаток до цього Договору, який відповідає кожній заявці, не пізніше, ніж за добу до початку надання послуг.

3.1.11. Протягом 2 (двох) робочих днів здійснити митне оформлення / очистку та завантаження/розвантаження вантажу в/із транспортного засобу, які обліковуються з дати доставки порожнього/завантаженого транспортного засобу в пункт митного оформлення/розвантаження вантажу, зазначений Клієнтом в заявці. Дата доставки порожнього/завантаженого транспортного засобу в пункт митного оформлення/розвантаження вантажу вважається першим календарним днем при умові прибуття транспортного засобу до 12.00 годин поточного дня.

3.2. Відповідно до цього Договору Клієнт має право:

3.2.1. визначати маршрут прямування вантажу та вид транспорту;

3.2.2. на будь-якій стадії виконання договору вимагати від Експедитора надання інформації про хід перевезення вантажу;

3.2.3. змінювати маршрут доставки вантажу, кінцевого вантажоодержувача та вид транспорту, письмово погодивши це з Експедитором, з відшкодуванням витрат на зміну маршруту. Клієнт не може вимагати реалізації цього права, якщо таке виконання викличе збитки Експедитора.

4. ВАЛЮТА ДОГОВОРУ, ВАЛЮТА ПЛАТЕЖІВ ТА ПОРЯДОК РОЗРАХУНКІВ.

4.1. Валютою цього договору і валютою платежів по ньому є національна валюта України – гривня. Усі розрахунки здійснюються в безготівковій формі, шляхом перерахування грошових коштів на банківський рахунок, за реквізитами вказаними у цьому Договорі.

4.2. Порядок проведення розрахунків між Клієнтом та Експедитором:

4.2.1. Перелік послуг, що надаються, їх вартість, розмір плати Експедитора, встановлюються за згодою Сторін, що оформляється Заявками до цього Договору.

4.2.2. Експедитор погоджує перелік послуг з Клієнтом, оплата яких здійснюється за наявності письмового (факс, електронна пошта) підтвердження Клієнтом вартості даних послуг, тобто за наявності підписаної Сторонами Заявки до цього Договору на виконання кожного перевезення. Додаткові витрати, пов'язані з будь – якими перевітками вантажу контролюючими, наглядовими та правоохоронними органами держави, оплачуються Клієнтом самостійно та/або узгоджуються для оплати з Клієнтом та оплачуються Експедитором, з обов'язковою наступною компенсацією Клієнтом на підставі пред'явлення підтверджуючих такі витрати документів.

4.2.3. За організацію ТЕО, згідно цього Договору, Клієнт оплачує наступні платежі, у такому порядку:

а) погоджені платежі, що підлягають сплаті за організацію ТЕО з перевезення вантажу морським транспортом (фрахт) і супутні витрати, пов'язані з таким перевезенням (навантаження та/або розвантаження вантажу, агентський збір і т.д.), протягом 3 (трьох) банківських днів з дати виставлення рахунку Експедитором, якщо інше не узгоджено Сторонами у відповідній заявці, за наявності вантажу в порту призначення і документів, що підтверджують доставку вантажу, але до виходу контейнерів з порту. Під документами, що підтверджують доставку вантажу, розуміються митні документи, а саме копія сервісного коносаменту з печаткою митниці, яка фіксує дату вивантаження вантажу з борту судна в порту призначення.

б) погоджені платежі, що підлягають сплаті за організацію ТЕО з перевезення вантажу автомобільним та/або залізничним транспортом (при наземній доставці вантажу), проводяться протягом 3 (трьох) банківських днів з дати виставлення рахунку Експедитором, якщо інше не узгоджено Сторонами у відповідній заявці .

в) платежі за внутрішньо портове зберігання вантажу, зберігання на складі розформування вантажів, використання інфраструктури порту, відповідно до тарифів, офіційно встановлених морським торговим портом та/або контейнерними операторами, що офіційно здійснюють свою діяльність на території зазначених портів, проводяться протягом 3 (трьох) банківських днів з дати виставлення рахунку Експедитором, якщо інше не узгоджено Сторонами у відповідній Заявці.

г) платежі, які належать як плата Експедитору, проводяться протягом 3 (трьох) банківських днів з дати виставлення рахунку Експедитором, якщо інше не узгоджено Сторонами у відповідній заявці.

д) платежі, належні Експедитору в якості компенсації за оплату здійснених ним додаткових витрат (послуг третіх осіб), які були фактично здійснені Експедитором з метою виконання доручення Клієнта, проводяться

протягом 3 (трьох) банківських днів з дати виставлення рахунку Експедитором, якщо інше не узгоджено Сторонами у відповідній заявці.

4.3. Клієнт оплачує за користування контейнерним та іншим обладнанням (демередж/demurrage), відповідно до умов, що встановлені судноплавною лінією, власністю якої таке обладнання являється, збір за зважування на вагах загального зважування, збір за організацію догляду у спеціально обладнаній санітарно-доглядовій зоні, за вантажні операції при митному огляді, сплачує штрафні санкції за рішеннями контролюючих, наглядових та правоохоронних органів. Підписуючи цей договір, Сторони визнають обов'язковість зазначених умов у відносинах Сторін. Оплата вказаних платежів здійснюється Клієнтом протягом 3 (трьох) банківських днів з дати виставлення рахунку Експедитором, якщо інше не узгоджено Сторонами у відповідній Заявці.

4.4. У разі необґрунтованої відмови Клієнта від узгодження та оплати послуг, в т.ч. додаткових витрат, Експедитор вправі відмовитися від виконання доручення на будь-який його стадії або затримати передачу вантажу Клієнта.

4.5. Експедитор після надання послуг (виконання відповідної заявки) складає акт виконаних робіт і надає його Клієнту. Клієнт протягом 5 (п'яти) днів з моменту отримання Акту виконаних робіт повинен підписати його, завірити печаткою і відправити Експедитору, або надати протягом п'яти робочих днів мотивовану відмову. Після закінчення зазначеного терміну Акт виконаних робіт вважається прийнятим, підписаним сторонами і підлягає оплаті без заперечень.

4.6. Зобов'язання Клієнта стосовно здійснення всіх платежів в адресу Експедитора, а також стосовно оплати в узгодженому розмірі плати Експедитору, вважаються виконаними з моменту зарахування грошових коштів за зазначеними видами платежів на рахунок Експедитора.

4.7. Експедитор має право притримання по відношенню до всіх вантажів Клієнта, до проведення всіх взаєморозрахунків. Таке право Експедитора полягає в праві притримувати вантаж або документи на вантаж, до моменту оплати послуг Експедитора та відшкодування, здійснених ним в інтересах Клієнта витрат. При затримці вантажу Експедитор має право на свій розсуд зберігати такий вантаж в контейнері або транспортному засобі, або розмістити вантаж в складі чи будь-якому іншому місці. В такому випадку Клієнт несе витрати пов'язані з розвантаженням, завантаженням, зберіганням, простоем контейнерного обладнання або транспортних засобів, повторною подачею контейнерів та транспортних засобів під завантаження.

За умови невиконання Клієнтом своїх зобов'язань понад 30 календарних днів з моменту звернення Експедитора з відповідною вимогою, Експедитор набуває права розпорядження вантажем, в тому числі реалізувати утриманий вантаж за ринковою ціною та компенсувати свої витрати, утримати суму своєї винагороди та сплатити винагороду залученим підрядним організаціям з суми отриманих від реалізації вантажу коштів. За умови залишку коштів після сплати та утримання всіх належних платежів, такий залишок Експедитор перераховує на поточний рахунок Клієнта.

4.8. Плата Експедитору: платою Експедитору вважаються кошти, сплачені Клієнтом Експедитору за належне виконання договору транспортного експедирування. У плату експедитору не включаються його витрати на оплату послуг (робіт) інших осіб, залучених до виконання даного договору, на оплату зборів (обов'язкових платежів), що сплачуються при виконанні даного договору. Розмір плати Експедитора узгоджується Сторонами у Додатках до цього Договору.

4.9. За домовленістю Сторін та на підставі відповідних додатків до цього Договору, Експедитор за дорученням, в інтересах та за рахунок Клієнта може укласти договір морського перевезення вантажу з морським перевізником, на підставі якого Експедитор здійснює внутрішньо портове експедирування. При цьому, Експедитор зобов'язується перевести грошові кошти Клієнта морському перевізнику, за надані ним послуги пов'язані з морським перевезенням вантажу. Експедитор виступає виключно як посередник, тобто, транзитом переводить грошові кошти Клієнта, що належать перевізнику за послуги, надані морським перевізником. Сума, сплачена за морське перевезення вантажу, є транзитною і перераховується морському перевізнику, який безпосередньо виконує перевезення на підставі договору морського перевезення (коносамент) з Клієнтом. Відповідальність за виконання морського перевезення перед Клієнтом несе морський перевізник згідно з умовами коносамента.

4.10. Експедитор оплачує перевезення та інші послуги третіх осіб на користь, з коштів, за рахунок і за дорученням Клієнта (вантажодержувачів, вантажовідправників та інших осіб). Кошти, що надходять на рахунок Експедитора від Клієнта, не переходять у його власність і не є виручкою, а вважаються транзитними для подальшої оплати перевезення та інших послуг третіх осіб (портів, перевізників, брокерів, експедиторських організацій тощо). У власності Експедитора залишається виключно експедиторська винагорода, розмір якої підлягає оподаткуванню у порядку, визначеному законодавством. Дана умова договору не вимагає додаткового підтвердження документами Перевізника або інших осіб.

4.11. Експедитор підтверджує, що є платником податку на прибуток підприємств на загальних підставах, передбачених чинним податковим законодавством. Статус платника податків Клієнта вказується в п.10.2. цього Договору. Про зміну свого податкового статусу сторони повинні повідомити один одного протягом 10 календарних днів.

4.12. Банківські та витрати по розрахунково-касовому обслуговуванню в обслуговуючому банку несе Сторона, що здійснює платіж.

4.13. Всі ціни, тарифи, штрафи, компенсаційні та інші виплати, зазначені в цьому договорі та/або додатках (заявках) до нього в еквіваленті в доларах США, сплачуються у гривнях за офіційним курсом продажу МБВР на дату виставлення рахунку на оплату. Інформаційні дані щодо еквівалента долара США по відношенню до гривні зазначені на інтернет порталі: <http://mezhsbank.org.ua>. У випадку зниження вартості гривні за курсом обміну до долара США від дати виставлення рахунку на оплату до дати здійснення платежу на 3% за даними МБВР, Сторони зобов'язані здійснити коригування суми оплати рахунку на відповідну суму різниці. Експедитор надає Клієнту на суму різниці додатковий рахунок, який підлягає сплаті протягом 3 (трьох) днів з моменту його виставлення Експедитором.

4.14. Оплата послуг та додаткових витрат здійснюється Клієнтом без врахування взаємних претензій в повній сумі виставлених рахунків у відповідності з умовами даного Договору.

4.15. Сума цього договору визначається як сума всіх платежів, здійснених в його рамках у відповідності до Додатків (заявок)/додаткових угод/доповнень до цього договору та на підставі відповідних документів (рахунки/акти тощо).

5. ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ СТОРІН.

5.1. Сторони несуть взаємну відповідальність за невиконання або неналежне виконання зобов'язань за цим договором відповідно до чинного законодавства України.

5.1.1. У разі заподіяння шкоди з вини однієї зі сторін, винна сторона зобов'язана відшкодувати збитки та виплатити штрафні санкції, передбачені законодавством України і цим договором. Виплата штрафних санкцій не звільняє сторони від виконання своїх зобов'язань за цим договором.

5.1.2. Відповідальність за втрату, пошкодження або несвоєчасне повернення контейнерного або іншого устаткування несе Сторона, з вини якої допущені такі порушення.

5.1.3. Сторона, яка залучила третю особу до виконання своїх зобов'язань за цим договором, несе перед іншою стороною відповідальність за невиконання або неналежне виконання зобов'язань цією третьою особою.

5.1.4. Відповідальність за вантаж під час морського перевезення несе морський перевізник, відповідно до умов зазначених в коносаменті, правилах та нормативних документах діючого законодавства України.

5.2. Відповідальність Експедитора:

5.2.1. Експедитор несе відповідальність відповідно до норм діючого міжнародного та національного законодавства України.

5.2.2. Відповідальність Експедитора визначається з урахуванням положень документів (коносаментів, CMR), що підтверджують наявність і зміст договорів укладених Експедитором в інтересах та за рахунок Клієнта. При неналежному виконанні перевізником своїх зобов'язань за договорами, укладеними Експедитором в інтересах та за рахунок Клієнта сторони по цьому договору спільно пред'являють претензії до перевізників за неналежне виконання зобов'язань за такими договорами. При цьому, відповідальність за наземне транспортування по території України автомобільним і залізничним транспортом, застосовується з урахуванням нормативно-правових актів, що регламентують даний вид перевезень.

5.2.3. Експедитор не несе відповідальності за кількість і якість вантажу в т.ч., внутрішньотарну нестачу, пошкодження вмісту вантажних місць в контейнері або автомобілі, пошкодження упаковки, який було доставлено з непошкодженими пломбами відправника. Вантаж вважається прийнятим Клієнтом з моменту підписання відповідного товаросупровідного документа (CMR, ТТН).

5.2.4. Матеріальний збиток, заподіяний Клієнтові з доведеної вини Експедитора або третьої особи, залученої для автомобільного перевезення, відшкодовується з урахуванням інвойсів на вантаж, що перевозиться в контейнері.

5.3. Відповідальність Клієнта:

5.3.1. Клієнт відповідає за збитки, що виникли у Експедитора в результаті надання йому Клієнтом невірної, несвоєчасної або неповної інформації щодо властивостей вантажу та правил його перевезення, а також неточної супровідної товарно-транспортної документації.

5.3.2. Клієнт відшкодовує всі витрати, фактично понесені Експедитором з виконання його доручення, включаючи витрати понесені залученими субпідрядниками/морськими перевізниками, іншими третіми особами. Дана умова діє і у разі анулювання доручення (заявки), не пред'явлення вантажу, відмови Клієнта від отримання вантажу або відмови вантажоодержувача від отримання вантажу, який прибув від Клієнта, здійснення витрат по поверненню вантажу вантажовідправнику/Клієнту або утилізації/знищення вантажу, простою транспортних засобів з вини Клієнта (вантажовідправника/вантажодержувача), включаючи штрафи пред'явлені транспортними та іншими організаціями, третіми зацікавленими особами, які зазнали втрат в результаті такого порушення, та сплачує відповідну винагороду за вже надані послуги.

Клієнт за вчинені порушення, крім вищезазначених витрат за умовами даного пункту Договору, додатково сплачує на користь Експедитора штраф в розмірі еквівалентному 100 доларів США.

5.3.3. Клієнт несе відповідальність за простій транспорту, залученого Експедитором для перевезення. Умови обчислення строків простою та розмірів штрафу за простій вказуються та погоджуються Сторонами в додатках (заявках) до цього договору, які є його невід'ємною частиною.

5.3.4. У випадку прострочення Клієнтом здійснення платежу за надані Експедитором послуги, Клієнт сплачує пеню у розмірі подвійної облікової ставки НБУ від суми, що підлягає до сплати, за кожен день такого прострочення, а за прострочення понад 30 (тридцять) днів, Клієнт сплачує додатково штраф у розмірі 20 (двадцяти) відсотків від простроченої суми оплати.

5.3.5. У період перебування контейнерного обладнання під контролем Клієнта, Клієнт несе відповідальність за втрату контейнерного обладнання та його пошкодження. Контейнер вважається загубленим, якщо він не повернений у порт протягом 30 днів з дня його вивезення. У разі такої втрати або пошкодження контейнерного обладнання Клієнт зобов'язується виплатити Експедитору вартість контейнерів у розмірі еквівалентному 5000 (п'ять тисяч) доларів США за 20-футовий DRY контейнер, 7000 (сім тисяч) доларів США за 40-футовий DRY контейнер. Суму компенсації Клієнт зобов'язується сплатити протягом 5 (п'яти) днів від дня отримання відповідної вимоги Експедитора.

5.3.6. У випадку неналежного виконання Клієнтом, залученими ним третіми особами (контрагентами, субпідрядниками, тощо) обов'язків, передбачених п. 3.1.3. та п. 3.1.4. Договору, що призвело до необхідності перевантаження вантажу, його переупакування, повторного розміщення та кріплення, Клієнт відшкодовує Експедитору здійснені витрати в повному обсязі. За умови спричинення в зв'язку з таким порушенням шкоди контейнерному обладнанню, транспортним засобам, вантажопідйомним засобам, судну, будь – якому іншому майну третіх осіб, їх життю та здоров'ю, навколишньому середовищу, Клієнт відшкодовує спричинену шкоду в повному обсязі.

5.3.7. У випадку встановлення невідповідності фактичного вантажу (за назвою, по кількості, якості, вазі, коду товарної номенклатури, інших характеристикам) вказаному Клієнтом в замовленні, наданих документах/інформації і накладення на Експедитора/перевізника/ інших залучених третіх осіб в зв'язку з цим штрафних санкцій контролюючими та правоохоронними органами, Клієнт компенсує Експедитору суму застосованих штрафних санкцій в повному розмірі.

5.3.8. За умови здійснення доставки вантажів Клієнта залізничним транспортом, тарифи за перевезення та простій залізничного транспорту на станціях призначення, очікування на підходах до них, затримки в зв'язку з митним оформленням, пошкодженням залізничних платформ, тощо, оплачуються Клієнтом відповідно до тарифів перевізника та власника рухомого складу.

6. ФОРС-МАЖОР

6.1. Сторони звільняються від відповідальності за повне або часткове невиконання своїх зобов'язань за цим Договором, якщо таке невиконання стало наслідком обставин непереборної сили (форс-мажорних обставин), які включають, але не обмежуються такими причинами, як повені, землетруси, шторми, урагани, ожеледь, снігопади, сповзання ґрунту, цунамі й інші стихійні явища природи; пожежі, вибухи, епідемії й інші стихійні лиха; страйки, саботаж, аварії на транспорті, безпосередній або опосередкований вплив атомного вибуху, радіації або радіоактивного зараження; локаут або інші непередбачені зупинки на підприємствах Сторін; оголошена чи неоголошена війна, у тому числі і громадянська, революції, масові заворушення, повстання, піратство, конфіскації, реквізиції, арешт або знищення вантажів на вимогу військової або цивільної влади; зміна законодавства, законні чи незаконні обмеження, розпорядження або заборони органів державної влади або управління та їх структурних підрозділів, що носять заборонний характер, а також інші непередбачені обставини, які знаходяться поза контролем Сторін, подолати які розумними методами неможливо, які безпосередньо вплинули на можливість виконання цього Договору.

6.2. Виникнення обставин зазначених у п. 6.1. не є підставою для відмови в оплаті за послуги, виконані до виникнення цих обставин.

6.3. Сторона, для якої виникла неможливість виконання зобов'язань за цим Договором у зв'язку з обставинами, зазначеними у п. 6.1, зобов'язана протягом 10 (десяти) днів проінформувати іншу Сторону про початок та тривалість цих обставин, і протягом 30 (тридцяти) днів з моменту їх настання надати другій стороні офіційне підтвердження про наявність таких обставин, видане компетентним органом.

6.4. Якщо зазначені у п. 6.1 обставини продовжують діяти більше 90 (дев'яноста) днів, будь-яка із Сторін може запропонувати іншій Стороні внести відповідні зміни до Договору або розірвати його. У разі розірвання Договору жодна зі Сторін не має права вимагати від іншої Сторони відшкодування будь-яких збитків.

7. ВРЕГУЛЮВАННЯ СПОРІВ.

7.1. У разі виникнення спорів та розбіжностей за цим Договором або у зв'язку з ним, Сторони вживатимуть усіх заходів до їх вирішення шляхом переговорів.

7.2. Якщо Сторони не дійдуть згоди, то спори передаються на розгляд до суду, відповідно до правил підвідомчості та підсудності справ згідно чинного законодавства України.

8. КОНФІДЕНЦІЙНІСТЬ

8.1. Вся інформація, що надається Сторонами одна одній, у зв'язку із здійсненням цього договору, вважається конфіденційною. Сторони не допускають її розголошення третім сторонам, крім випадків, коли цього вимагає виконання цього договору.

8.2. У всіх інших випадках таке розголошення допускається з письмового дозволу іншої Сторони.

9. ТЕРМІН ДІЇ ДОГОВОРУ ТА ІНШІ УМОВИ

9.1. Цей Договір має на увазі повне розуміння Сторонами його предмета, термінології українською мовою й скасовує всі усні та письмові домовленості між Сторонами, що передують цьому Договору.

9.2. Недійсність одної або кількох умов (частин) цього Договору не тягне за собою недійсність його інших умов (частин).

9.3. Всі зміни, додатки і доповнення до цього Договору дійсні у разі, якщо вони вчинені у письмовій формі та підписані повноважними представниками обох Сторін. Всі зміни, доповнення та додатки до цього Договору є його невід'ємними частинами.

9.4. Всі повідомлення, додатки і доповнення до даного договору є дійсними, у разі, якщо вони вчинені у письмовій формі та підписані повноважними представниками обох Сторін. Документи передані за допомогою факсимільного та електронного зв'язку мають юридичну силу за умови погодження їх з іншою Стороною (підписання повноважною особою з проставленням відтиску печатки (штампу) за наявності) до заміни їх на оригінальні примірники. Отримання інформації та документів, наданих Сторонами один одному, фіксується документально. При наданні інформації, документів за допомогою кур'єрської пошти/державної поштової служби, датою отримання інформації, документів вважається дата, визначена за датою відправлення з додаванням нормативного часу поштового обігу для відповідних територій, встановленого кур'єрською службою/державною поштовою службою. При наданні інформації за допомогою засобів факсимільного зв'язку, датою отримання вважається дата, зазначена в технічному рядку факсимільного апарату, відображена на факсимільній копії документа. При наданні інформації за допомогою засобів електронного зв'язку (електронна пошта), датою отримання вважається дата, зазначена в повідомленні про прочитання відповідного листа.

9.5. Термін дії договору встановлюється з моменту його підписання уповноваженими представниками Сторін та скріплення печатками Сторін і до «31» грудня 2021 року. При відсутності пропозицій про розірвання цього договору за 20 днів до терміну припинення його дії, такий договір вважається продовженим на кожний наступний календарний рік.

9.6. Клієнт або Експедитор має право відмовитися від цього договору, попередивши про це письмово іншу сторону за 30 календарних днів. Цей договір може бути розірваний сторонами тільки після завершення всіх взаєморозрахунків, пов'язаних з його виконанням.

9.7. У випадку організації перевезення на більш вигідних умовах, чим обумовлено в додатках до Договору, Експедитор залишає за собою право признавати додаткову вигоду від здійсненої угоди своїм доходом, який включає податок на додану вартість 20%, і право на який Експедитор отримує після остаточного розрахунку з усіма учасниками процесу надання послуг за даним Договором.

9.8. Підписуючи цей Договір Сторони надають згоду на обробку їх персональних даних в базах ПД, володільцями/розпорядниками яких вони є, з метою забезпечення реалізації цивільно-правових, податкових відносин та відносин у сфері бухгалтерського та податкового обліку, та посвідчують, що належним чином повідомлені про включення їх персональних даних до баз персональних даних, володільцями яких є Сторони, та про їх права, передбачені ст. 8 Закону України «Про захист персональних даних».

Сторони зобов'язуються забезпечити захист персональних даних, які передаються в рамках цього Договору та надавати доступ до них третім особам та/або органам державної влади та місцевого самоврядування відповідно до законодавства та у межах наданої згоди. Сторони гарантують, що персональні дані працівників та/або представників відповідної Сторони зібрані та передані за згодою зазначених осіб, та такі особи повідомлені про вищезазначену мету обробки їх ПД іншою Стороною, та що Сторона, якій передаються такі ПД, звільнена від обов'язку повідомляти таких осіб про включення їх персональних даних до відповідної бази.

9.9. Цей договір включає в себе як даний документ, так і всі інші документи (акти виконаних робіт, рахунки-фактури, заявки Клієнта та інші), на підставі яких визначається перелік послуг, які надаються Експедитором, їх ціна та інші умови договору.

9.10. Термін виконання договору включає в себе терміни виконання всіх доручень і заявок Клієнта. Однак Клієнт може подати додаткові заявки та доручення на перевезення і ТЕО вантажу.

9.11. Сторони згодні і підтверджують це своїми підписами, що відсутність в даному договорі тих або інших умов, визначених законодавством в якості істотних, не впливає на силу і юридичну силу даного договору, оскільки даний договір (генеральна угода) укладається для систематичного і довгострокового надання послуг Експедитора. Істотні умови додатково узгоджуються сторонами в заявках, додатках, актах виконаних робіт, рахунках-фактурах та інших документах, які є невід'ємною частиною цього Договору.

9.12. Цей Договір складено у двох оригінальних примірниках, які мають однакову юридичну силу, по одному для кожної із Сторін.

10. АДРЕСИ, РЕКВІЗИТИ І ПІДПИСИ СТОРІН

10.1. Експедитор:

ТОВ «АРДІ ЛОГІСТІКС»

02081, м. Київ, вул. Дніпровська Набережна, буд. 17

Для листування 04071, м. Київ, вул. Щекавицька, 30/39, оф.168

Код за ЄДРПОУ 41321132

ПІН 413211326596

р/р UA303006140000026002500296116 в ПАТ «КРЕДІ АГРІКОЛЬ БАНК»

МФО 300614

INVOICE

№....

SHIPPER

Company Name: «...»

Address: ...

City/Postal Code: ...

Country: ...

Tel. /Fax: ...

CONSIGNEE

Company Name: "ARDI LOGISTICS"

Address: 30/39 Shchekavytska Street, office 168

City/Postal Code: 02100, Kyiv

Country: Ukraine

Tel. Fax: +380997518561

Currency of invoice: USD**Date of invoice: ...**

Full description of goods	Country of origin	Quantity, pcs	Unit value, USD/pcs	Sub Total Value in USD
Polished rice
Total				...



Gross weight:	...
Net weight:	...

Terms of delivery: ...

I declare that this shipment does not contain prohibited items and the above information is true and correct to the best of my knowledge.

I am notified that the shipment is subject to customs clearance, possible customs taxes and VAT in the destination country.

CMR

1 Отправитель (наименование, адрес, страна) Absender (Name, Anschrift, Land)		Международная товарно-транспортная накладная Internationaler Frachtbrief 				
2 Получатель (наименование, адрес, страна) Empfänger (Name, Anschrift, Land)		16 Перевозчик (наименование, адрес, страна) Frachtführer (Name, Anschrift, Land)				
3 Место разгрузки груза Auslieferungsort des Gutes Место / Ort Страна/Land		17 Последующий перевозчик (наименование, адрес, страна) Nachfolgende Frachtführer (Name, Anschrift, Land)				
4 Место и дата погрузки груза Ort und Tag der Übernahme des Gutes Место / Ort Страна/Land Дата/Datum		18 Особенности и замечания перевозчика Vorbehalte und Bemerkungen der Frachtführer				
5 Прилагаемые документы Beigefügte Dokumente						
6 Эмбли и номера Kennzeichen und Nummern	7 Количество мест Anzahl der Packstücke	8 Вид упаковки Art der Verpackung	9 Наименование груза Bezeichnung des Gutes	10 Статист. № Statistik-Nr.	11 Вес брутто, кг Bruttogewicht, kg	12 Объем, м³ Umfang in m³
						
13 Указания отправителя (газификация и прочая обработка) Anweisungen des Absenders (Zust. und sonstige amtliche Behandlung)		19 Подпись отплате: Zu zahlen vom:		Отправитель Absender	Валюта Währung	Получатель Empfänger
Класс Klasse		Цифра Ziffer		Буква Buchstabe		Допуск Abzug
Объявленная стоимость груза Angabe des Wertes des Gutes		Подпись и штамп перевозчика Unterschrift und Stempel des Frachtführers		Подпись и штамп получателя Unterschrift und Stempel des Empfängers		
14 Возврат Rückstellung		15 Условия оплаты Frachtzahlungsbedingungen		20 Особые соглашения и условия Besondere Vereinbarungen		
21 Составлена в Ausfertigt in		22 Прибытие под погрузку Ankunft für Einladung		23 Путевой лист № _____ от ____ . ____ . 20____		24 Груз получен Gut empfangen
Дата Datum		час Uhr		мин. Min.		Дата Datum
Подпись и штамп отправителя Unterschrift und Stempel des Absenders		Подпись и штамп перевозчика Unterschrift und Stempel des Frachtführers		Подпись и штамп получателя Unterschrift und Stempel des Empfängers		
25 Регистр. номер/Авт. Кенzeichen Targu/Kiz		26 Тара/Киз Targu/Kiz		27 Тариф 1 за 1 км.		Тарифное расстояние % за испол. платно / в / грн.
Полуприцеп/Анхänger		Полуприцеп/Анхänger		Полная оплата		Сумма
28 Тарифное расстояние, км		Сумма		Тарифный вес, т		Тариф за 1 т
Сумма		Подвозки		Скидки		Прочие доплаты
29 Тариф II		К оплате		Отчисление		Оплачено заказчиком
К оплате		Валюта		Код платежника		

Die mit fest gedrucktem Text angelegten Buchstaben müssen vom Frachtführer ausgefüllt werden.
 Die mit fest gedrucktem Text angelegten Buchstaben müssen vom Frachtführer ausgefüllt werden.
 Die mit fest gedrucktem Text angelegten Buchstaben müssen vom Frachtführer ausgefüllt werden.

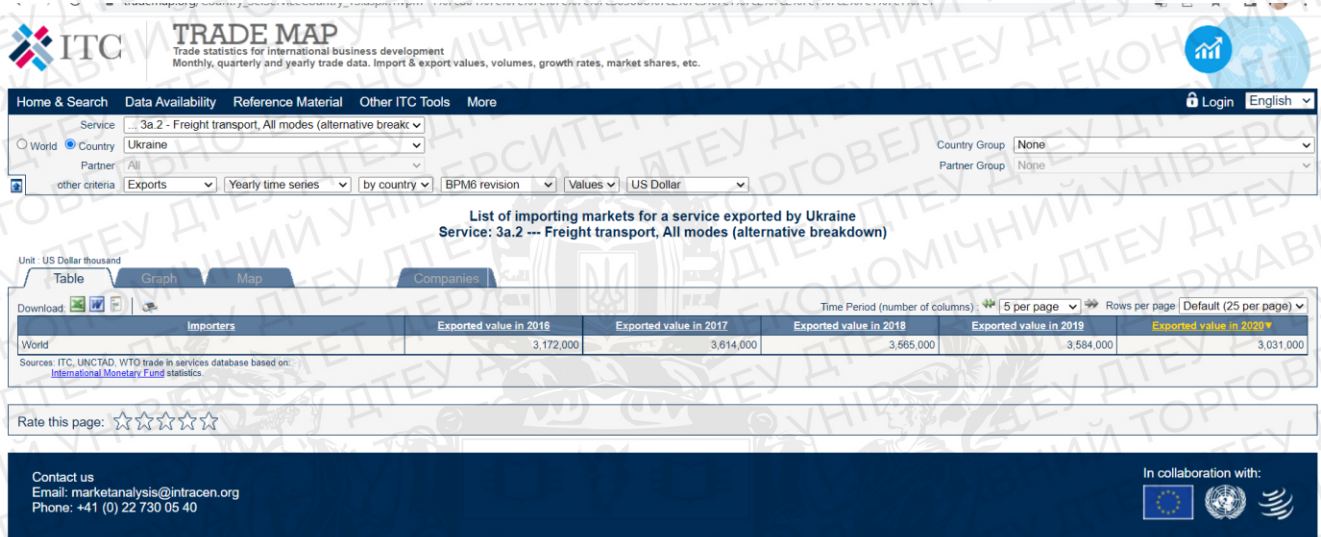
Die mit fest gedrucktem Text angelegten Buchstaben müssen vom Frachtführer ausgefüllt werden.
 Die mit fest gedrucktem Text angelegten Buchstaben müssen vom Frachtführer ausgefüllt werden.

Form MD-2

УКРАЇНА		(Форма МД-2)		1 ДЕКЛАРАЦІЯ		А МИТНИЙ ОРГАН ВІДПРАВЛЕННЯ ЕКСПОРТУ/ПРИЗНАЧЕННЯ							
1 6	Примірник для країни відправлення/експорту	2 Відправник/Експортер №		3 Форми		4 Віда. спец.							
		8 Одержувач №		5 Всього т-ів		6 Всього місць		7 Довідковий номер					
		9 Особа, відповідальна за фінансове врегулювання №		10 Країна перш. призн./ост.від.		11 Торг. країна/ Країна виробн.		12 Відомості про вартість		13 ЄСП			
		14 Декларант/Представник №		15 Країна відправлення/експорту		16 Країна походження		17 Код країни признач.					
		18 Ідентифікація і країна реєстрації трансп. засобу при відправленні/прибутті		19 Конт.		20 Умови поставки		21 Ідентифікація і країна реєстрації активного транспортного засобу на кордоні		22 Валюта та загальна сума за рахунком	23 Курс валюти	24 Характер угоди	
		25 Вид транспорту на кордоні		26 Вид транспорту в межах країни		27 Місце навантаження/розвантаження		28 Фінансові та банківські відомості					
		29 Митний орган виїзду/в'їзду		30 Місцезнаходження товарів		32 Товар №		33 Код товару		34 Код країни походж.	35 Вага брутто (кг)	36 Преференц.	
		31 Вантажні місця та опис товарів		Маркування та кількість - Номери контейнерів - Кількість та розпізнавальні особливості		37 П Р О Ц Е Д У Р А		38 Вага нетто (кг)		39 Квота			
		44 Додаткова інформація/ Подані документи/ Сертифікати і дозволи				40 Загальна декларація/Попередній документ		41 Додаткові одиниці виміру		42 Ціна товару	43 Код МВВ	45 Коригування	46 Статистична вартість
		47 Нарахування платежів		Вид	Основа нарахування	Ставка	Сума	СП	48 Відстрочення платежів		49 Реквізити складу		
		Усього:						В ПОДРОБИЦІ РОЗРАХУНКІВ					
50 Принципал №:				Підпис:		С МИТНИЙ ОРГАН ВІДПРАВЛЕННЯ							
51 Передбачуваний митний органи (і країна) транзиту		представлений Місце і дата:											
52 Гарантія не діє для				Код		53 Митний орган (і країна) призначення							
D/U ВІДМІТКИ МИТНОГО ОРГАНУ ВІДПРАВЛЕННЯ/ПРИЗНАЧЕННЯ				Печатка:		54 Місце і дата:							
Результат:						Підпис і прізвище декларанта/представника:							
Накладення пломби:		Номер:											
Тип:													
Строк доставки (дата):													
Підпис:													

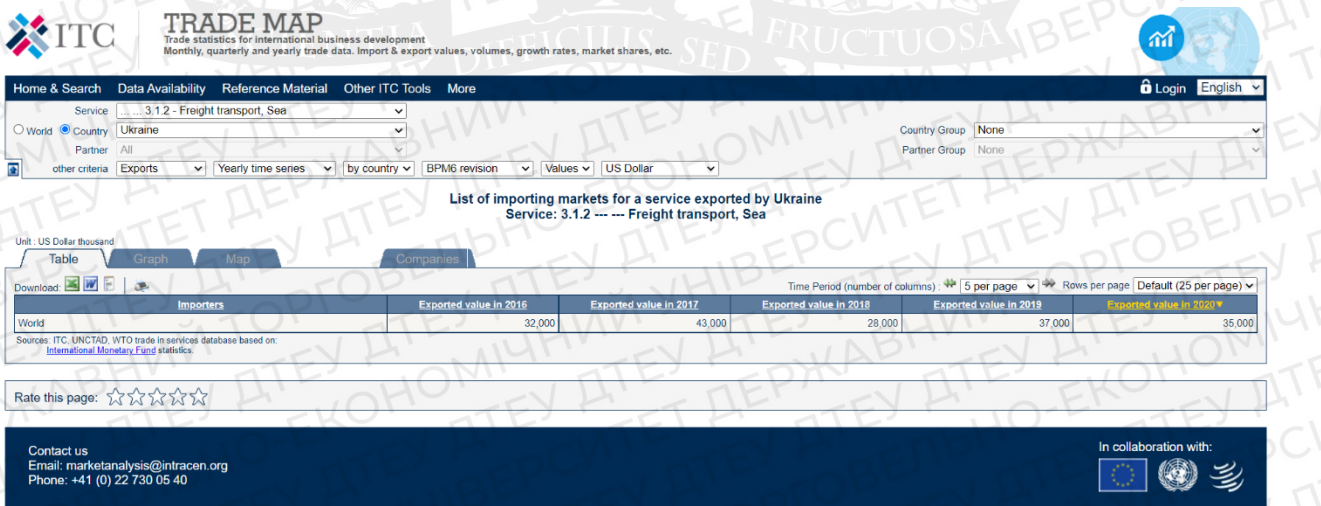
List of importing markets for a service exported by Ukraine

Service: 3a.2 --- Freight transport, All modes (alternative breakdown)



List of importing markets for a service exported by Ukraine

Service: 3.1.2 ---- -- Freight transport, Sea



List of importing markets for a service exported by Ukraine

Service: 3.2.2 ----- Freight transport, Air

ITC TRADE MAP
Trade statistics for international business development
Monthly, quarterly and yearly trade data. Import & export values, volumes, growth rates, market shares, etc.

Home & Search Data Availability Reference Material Other ITC Tools More Login English

Service: 3.2.2 - Freight transport, Air
Country: Ukraine
Partner: All
other criteria: Exports Yearly time series by country BPM6 revision Values US Dollar
Country Group: None
Partner Group: None

List of importing markets for a service exported by Ukraine
Service: 3.2.2 ---- Freight transport, Air

Unit: US Dollar thousand

Table Graph Map Companies

Download

	Importers	Exported value in 2016	Exported value in 2017	Exported value in 2018	Exported value in 2019	Exported value in 2020*
World		147,000	220,000	251,000	262,000	307,000

Sources: ITC, UNCTAD, WTO trade in services database based on: International Monetary Fund statistics.

Rate this page: ☆☆☆☆☆

Contact us
Email: marketanalysis@intracen.org
Phone: +41 (0) 22 730 05 40

In collaboration with:
European Union United Nations World Trade Organization

Copyright © 1999-2019 International Trade Centre. All rights reserved.

List of supplying markets for a service imported by Ukraine

Service 3.2.2 ---- Freight transport

ITC TRADE MAP
Trade statistics for international business development
Monthly, quarterly and yearly trade data. Import & export values, volumes, growth rates, market shares, etc.

Home & Search Data Availability Reference Material Other ITC Tools More Login English

Service: 3.2.2 - Freight transport, Air
Country: Ukraine
Partner: All
other criteria: Imports Yearly time series by country BPM6 revision Values US Dollar
Country Group: None
Partner Group: None

List of supplying markets for a service imported by Ukraine
Service: 3.2.2 ---- Freight transport, Air

Unit: US Dollar thousand

Table Graph Map Companies

Download

	Exporters	Imported value in 2016	Imported value in 2017	Imported value in 2018	Imported value in 2019	Imported value in 2020
World		96,000	91,000	77,000	86,000	86,000

Sources: ITC, UNCTAD, WTO trade in services database based on: International Monetary Fund statistics.

Rate this page: ☆☆☆☆☆

Contact us
Email: marketanalysis@intracen.org
Phone: +41 (0) 22 730 05 40

In collaboration with:
European Union United Nations World Trade Organization

Copyright © 1999-2019 International Trade Centre. All rights reserved.

List of supplying markets for a service imported by Ukraine

Service: 3a.2 --- Freight transport, All modes (alternative breakdown)

ITC TRADE MAP
Trade statistics for international business development
Monthly, quarterly and yearly trade data. Import & export values, volumes, growth rates, market shares, etc.

Home & Search Data Availability Reference Material Other ITC Tools More Login English

Service: 3a.2 - Freight transport, All modes (alternative break)
Country: Ukraine
Partner: All
other criteria: Imports Yearly time series by country BPM6 revision Values US Dollar
Country Group: None
Partner Group: None

List of supplying markets for a service imported by Ukraine
Service: 3a.2 --- Freight transport, All modes (alternative breakdown)

Unit: US Dollar thousand

Table Graph Map Companies

Download

	Exporters	Imported value in 2016	Imported value in 2017	Imported value in 2018	Imported value in 2019	Imported value in 2020*
World		1,004,000	1,019,000	1,108,000	1,285,000	1,145,000

Sources: ITC, UNCTAD, WTO trade in services database based on: International Monetary Fund statistics.

Rate this page: ☆☆☆☆☆

Contact us
Email: marketanalysis@intracen.org
Phone: +41 (0) 22 730 05 40

In collaboration with:
European Union United Nations World Trade Organization

Copyright © 1999-2019 International Trade Centre. All rights reserved.

List of supplying markets for a service imported by Ukraine

Service: 3.1.2 --- ---- Freight transport, Sea

ITC **TRADE MAP**
Trade statistics for international business development
Monthly, quarterly and yearly trade data, Import & export values, volumes, growth rates, market shares, etc.

Home & Search Data Availability Reference Material Other ITC Tools More Login English

Service: 3.1.2 - Freight transport, Sea
Country: Ukraine
Partner: All
Country Group: None
Partner Group: None
other criteria: Imports Yearly time series by country BPM6 revision Values US Dollar

List of supplying markets for a service imported by Ukraine
Service: 3.1.2 --- ---- Freight transport, Sea

Unit: US Dollar thousand

Table Graph Map Companies

Download Time Period (number of columns) 5 per page Rows per page Default (25 per page)

Exporters	Imported value in 2016	Imported value in 2017	Imported value in 2018	Imported value in 2019	Imported value in 2020*
World	348,000	347,000	477,000	690,000	645,000

Sources: ITC, UNCTAD, WTO trade in services database based on International Monetary Fund statistics

Rate this page: ☆☆☆☆☆

Contact us
Email: marketanalysis@intracen.org
Phone: +41 (0) 22 730 05 40

In collaboration with:


Copyright © 1999-2019 International Trade Centre. All rights reserved.

