

Київський національний університет імені Тараса Шевченка
Інститут міжнародних відносин

Негода Анна Вікторівна

МІЖНАРОДНА ЛОГІСТИКА у схемах

Навчальний посібник



Київ 2020

УДК 656.01

Н

*Рекомендовано до друку Вченою радою Інституту міжнародних відносин
Київського національного університету імені Тараса Шевченка
(Протокол від 22 жовтня 2019 року)*

Автор: Негода Анна Вікторівна

Рецензенти:

докт. екон. наук, проф. Ступницький О.І.
к.е.н. доц. Крикун В.А.

**185 – річчю Київського національного університету
імені Тараса Шевченка та 75-річчю Інституту міжнародних відносин
присвячується**

Н Міжнародна логістика у схемах: навчальний посібник / Негода А.В. – К.,
2020. – 209 с.

ЗМІСТ

ВСТУП	5
Частина I. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ЛОГІСТИКИ	
ТЕМА 1. ЛОГІСТИКА ЯК НАУКА ПРО УПРАВЛІННЯ МАТЕРІАЛЬНИМИ ПОТОКАМИ	7
1.1. Поняття та сутність логістики	8
1.2. Мета, завдання та функції логістики	14
1.3. Функції логістики	15
1.4. Джерела та напрями розвитку логістики	16
1.5. Види логістики	20
1.6. Методи, що використовуються в логістиці	21
Контрольні запитання	22
Тестові завдання	22
ТЕМА 2. АНАЛІЗ ПРОЦЕСУ СТАНДАРТИЗАЦІЇ ТЕРМІНОЛОГІЇ ЛОГІСТИКИ ЗА КОРДОНОМ	24
2.1. Професійні логістичні організації	25
2.2. Організації, що опосередковано пов'язані з логістикою	26
2.3. Електронні словники та глосарії термінів з логістики	27
ТЕМА 3. ХАРАКТЕРИСТИКА ЛОГІСТИЧНИХ ПОТОКІВ. ЛОГІСТИЧНІ ОПЕРАЦІЇ, СИСТЕМИ ТА ЛАНЦЮГИ	28
3.1. Сутність та характеристика логістичних потоків	29
3.2. Матеріальний потік: характеристика та види	30
3.3. Фінансовий потік та його характеристики	34
3.4. Інформаційний потік та його характеристики	36
3.5. Логістичні операції	38
3.6. Сутність та види логістичних систем	39
3.7. Логістичні ланцюги	47
Контрольні запитання	48
Тестові завдання	48
ТЕМА 4. ЛОГІСТИЧНІ КОНЦЕПЦІЇ	54
Контрольні запитання	56
ТЕМА 5. ФУНКЦІОНАЛЬНІ ВИДИ ЛОГІСТИКИ	57
5.1. Закупівельна логістика (логістика постачання)	58
5.2. Виробнича логістика	69
5.3. Складська логістика	72
5.4. Збутова (розподільча) логістика	76
Контрольні запитання	77
Тестові завдання	78

Частина II. МІЖНАРОДНА СТАТИСТИКА

ТЕМА 6. МІЖНАРОДНА ЛОГІСТИКА: КОНЦЕПЦІЇ ТА ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ	83
6.1. Сутність, роль і завдання міжнародної логістики	84
6.2. Структура міжнародної логістики як напряму міжнародного бізнесу	86
6.3. Глобальні логістичні системи	87
6.4. Міжнародні логістичні організації	91
6.5. Цифрові логістичні тренди	92
Контрольні запитання	94
ТЕМА 7. МІЖНАРОДНИЙ РИНОК ТРАНСПОРТНИХ ТА ЛОГІСТИЧНИХ ПОСЛУГ	95
7.1. Міжнародні перевезення: сутність та основні компоненти	96
7.2. Види транспорту та їх характерні ознаки	100
7.3. Маркетингові канали міжнародних перевезень	120
7.4. Аутсорсинг, інсорсинг, логістичні провайдери та мережеві структури	122
Контрольні запитання	135
ТЕМА 8. ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ	136
8.1. Правове регулювання міжнародних перевезень різними видами транспорту	137
8.2. Правила застосування Інкотермс	145
Контрольні запитання	153
Тестові завдання	153
ТЕМА 9. ТРАНСПОРТНІ ТАРИФИ, ДОКУМЕНТООБОРОТ ТА СТРАХУВАННЯ РИЗИКІВ ПРИ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ	156
9.1. Транспортні тарифи при міжнародних перевезеннях	157
9.2. Документооборот при міжнародних перевезеннях	162
9.3. Страхування ризиків при міжнародних перевезеннях	172
Контрольні запитання	176
ТЕМА 10. УКРАЇНА В МІЖНАРОДНИХ ЛОГІСТИЧНИХ ПРОЦЕСАХ	177
Контрольні запитання	180
ПРАКТИЧНІ ЗАДАЧІ, ПРИКЛАДИ РІШЕНЬ, ВАРІАНТИ ДЛЯ САМОСТІЙНОЇ РОБОТИ	181
ТЕРМІНОЛОГІЧНИЙ СЛОВНИК	195
ЛІТЕРАТУРА	201
ДОДАТКИ	203

ВСТУП

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

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

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

Задачі навчального посібника визначаються:

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

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

Частина I. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ЛОГІСТИКИ

ТЕМА 1. ЛОГІСТИКА ЯК НАУКА ПРО УПРАВЛІННЯ МАТЕРІАЛЬНИМИ ПОТОКАМИ

1.1. Поняття та сутність логістики

1.2. Мета, завдання та функції логістики

1.3. Передумови розвитку логістики

1.4. Етапи розвитку логістики

1.5. Види логістики

1.6. Методи, що використовуються в логістиці

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

Логістика в математиці
- прикладна математика у Древній Греції.

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

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



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

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



ЛОГІСТИКА

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

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

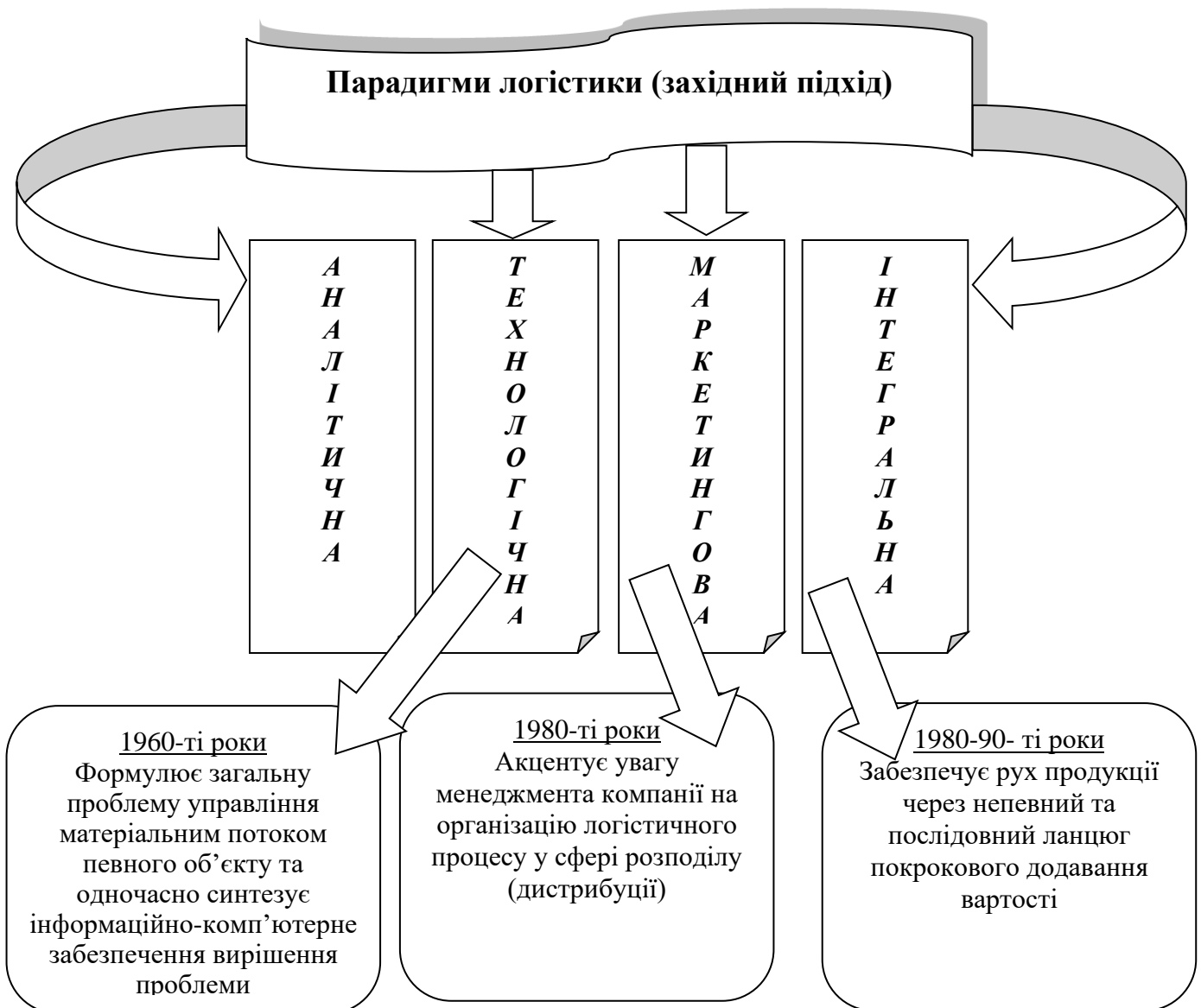
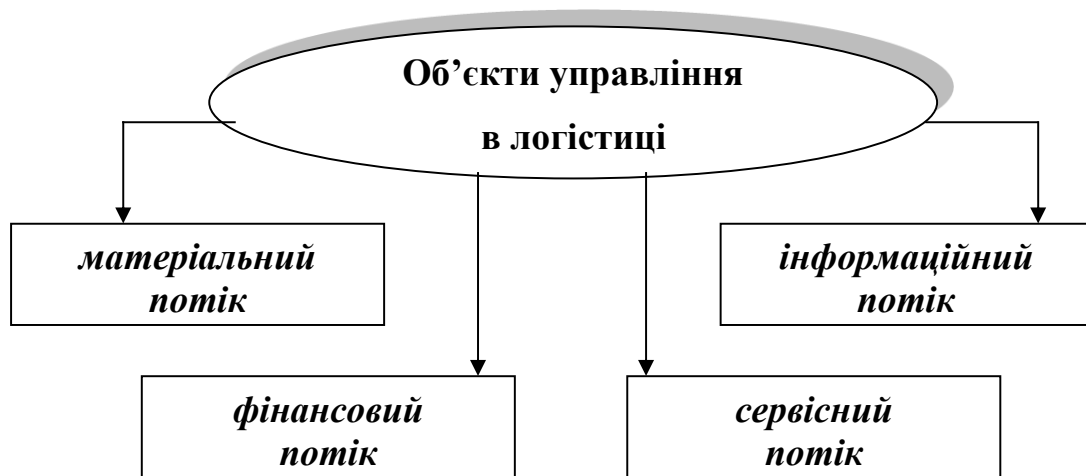
наука про планування, контроль і управління транспортуванням, складуванням та іншими матеріальними і нематеріальними операціями, здійснюваними у процесі доведення сировини і матеріалів до виробничого підприємства, внутрішньозаводської переробки сировини, матеріалів і напівфабрикатів, доведення готової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

мистецтво управління потоком матеріалів і продуктів від зовнішнього джерела до споживача

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

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

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



ЛОГІСТИЧНІ ПАРАДИГМИ

Аналітична парадигма

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

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

Створення достатньо складної економічно-математичної моделі.

Переваги та недоліки

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

Технологічна (інформаційна) парадигма

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

Теоретична основа: системний підхід

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

Переваги та недоліки

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

Приклади

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

Маркетингова парадигма

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

Наукова база: економічні та соціальні дисципліни
Математична основа: теорія ймовірностей, математична статистика.

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

Приклади

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

Інтегральна парадигма

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

Нові перспективи інтеграції між логіст. партнерами, нові організаційні відносини

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

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

Приклади

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

Логістичні концепції

Системна концепція

Системна концепція говорить про те, що всі компоненти логістики складають систему з єдиною метою, тому загальна оптимізація системи може допускати неоптимальне функціонування окремих компонентів.

Концепція загальних витрат

Концепція умовно-чистого прибутку після оподаткування

Мета логістичної системи: максимізація умовно-чистого прибутку

Концепція внутрішнього суперництва

Відбиває взаємодію логістичних компонентів і їхнє суперництво між собою. Так, розміщення складів біля споживачів зменшує кошти транспортування, але збільшує витрати на будівництво складів; або: зменшення обсягу запасів заощаджує кошти, але збільшує витрати на термінову доставку товару в разі необхідності.

Мета логістики

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

Завдання логістики**Глобальні**

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

Загальні

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

Часткові (локальні)

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

Приклад.

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

*системоу
творюча*

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

інтегруюча

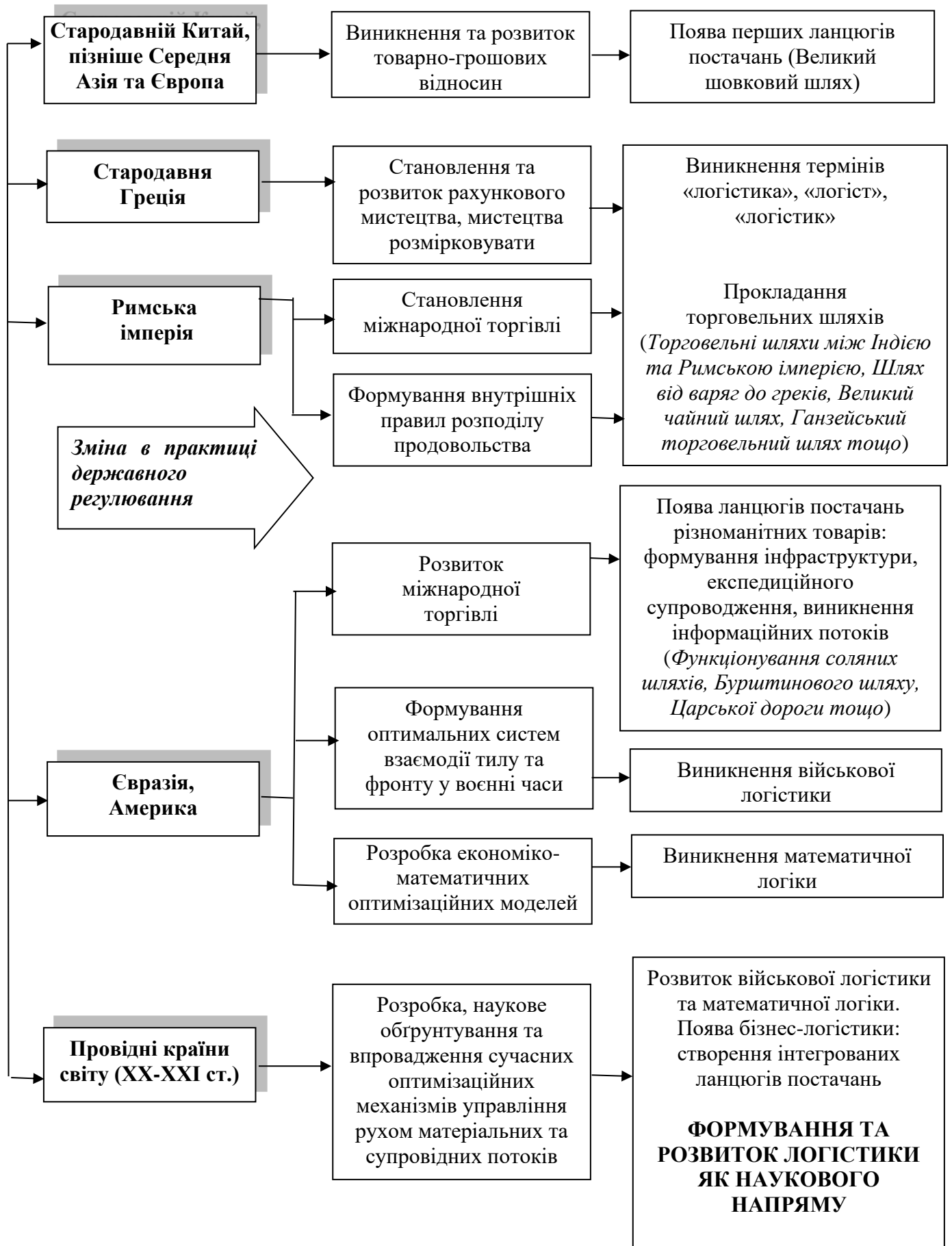
Логістика забезпечує синхронізацію процесів збуту, зберігання і доставки продукції з орієнтацією їх на ринок засобів виробництва і надання посередницьких послуг споживачам. Вона забезпечує узгодження інтересів логістичних посередників у логістичній системі. Логістика дозволяє здійснити перехід від часткових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

регулююча

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

результуюча

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



Передумови розвитку інтегрованої логістики

Мікропроцесорна комерціалізація

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

Революція в інформаційних технологіях

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

Широке розповсюдження новітніх систем управління якістю

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

Зростання кількості партнерів та стратегічних союз

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

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

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

Етапи розвитку сучасної логістики

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



Етапи розвитку логістики

Перший етап (60-ті роки)

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

Другий етап (80-ті роки)

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

Третій етап (Сучасність)

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

за
функціональною
приналежністю

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

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

за характером зон
управління

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

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

Правила логістики «логістичний мікс»

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

Економічні методи

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

Математичні методи

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

Евристичні методи

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

Економіко-математичні методи

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

Організаційно-економічні методи

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

Контрольні запитання.

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

Тестові завдання

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

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

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

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

3. Основним об'єктом вивчення логістики є:

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

4. Основоположником логістики прийнято вважати:

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

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

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

6. Не відповідає сучасній концепції логістики такий принцип:

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

7. Не входить у комплекс логістики:

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

ТЕМА 2. АНАЛІЗ ПРОЦЕСУ СТАНДАРТИЗАЦІЇ ТЕРМІНОЛОГІЇ ЛОГІСТИКИ ЗА КОРДОНОМ

2.1. Професійні логістичні організації

2.2. Організації, що опосередковано пов'язані з логістикою

2.3. Електронні словники та глосарії термінів з логістики

Групи організацій, що займаються проблемами розвитку логістики як науки

Професійні логістичні організації

Організації, що опосередковано пов'язані з логістикою

Електронні словники та глосарії термінів з логістики

2.1.

Професійні логістичні організації

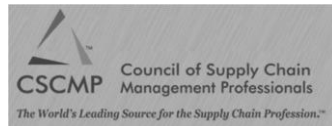
Європейська логістична асоціація (European Logistics Association – ELA)



www.elalog.org

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

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



<http://cscmp.org/>

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

Рада з ланцюгів постачань (The Supply-Chain Council)



<http://supply-chain.org>

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

2.2.

Організації, що опосередковано пов'язані з логістикою

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



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

Компанія Information Access.net, Inc.



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

Консорціум САМ-І (Consortium for Advanced Management, International)



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

*Професійні
словники та глосарії*

І.Казимірова та М.Григорак «Логістика: словник термінів»; Родников А.Н. Логистика: терминологический словарь; Основы логистики – Дудар Т.Г. – Короткий терминологічний словник.

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

Терминологічні словники Європейської логістичної асоціації (Terminology in logistics. Terms and Definitions), LINGVO Business Vocabulary (English source), словник із логістики Європейської логістичної асоціації (European Logistics Association – ELA), словник із логістики Ради з ланцюгів поставок SUPPLY CHAIN and LOGISTICS.TERMS and GLOSSARY, словник Inventory OpsDictionary.

*Словники та
глосарії
періодичних видань
з логістики*

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

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

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

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

Словник термінів «ВУСО»; Словник страхових термінів – Інтернет-офіс "AGENT"; Страховойсловарь – Експрес Страхування; Глосарій СтраховаякомпанияБрокбизнес; АСКА: Страховий словник.

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

3.1. Сутність та характеристика логістичних потоків

3.2. Матеріальний потік: характеристика та види

3.3. Фінансовий потік та його характеристики

3.4. Інформаційний потік та його характеристики

3.5. Логістичні операції

3.6. Сутність та види логістичних систем

3.7. Логістичні ланцюги

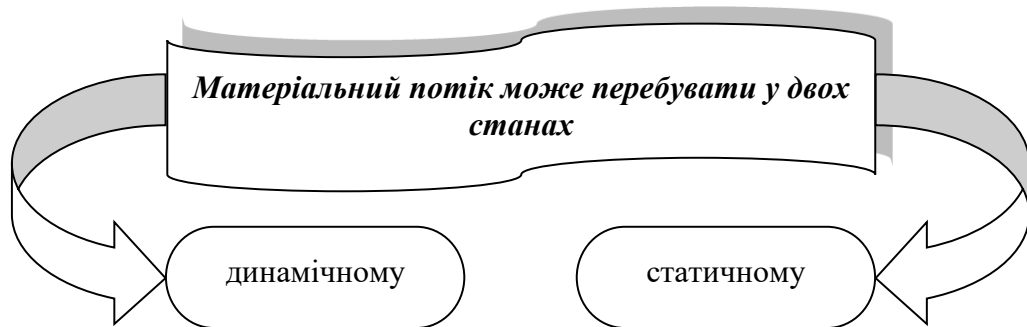
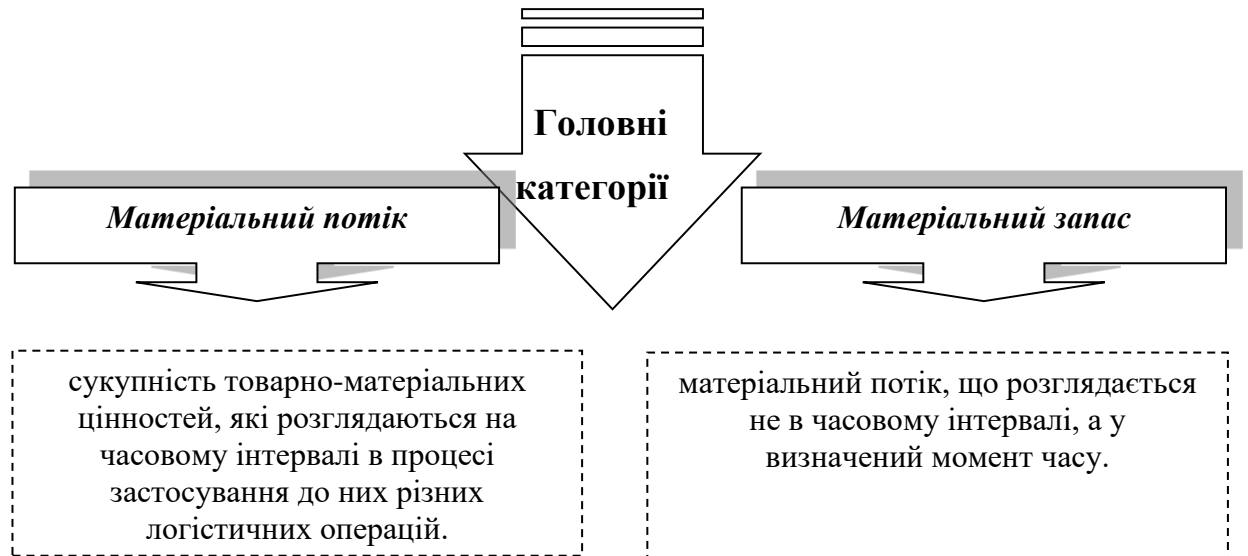
Логістичний потік – це сукупність об'єктів, яка сприймається як єдине ціле, що існує як процес на деякому тимчасовому інтервалі і вимірюється в абсолютних одиницях за певний період часу.

Основні параметри потоку

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

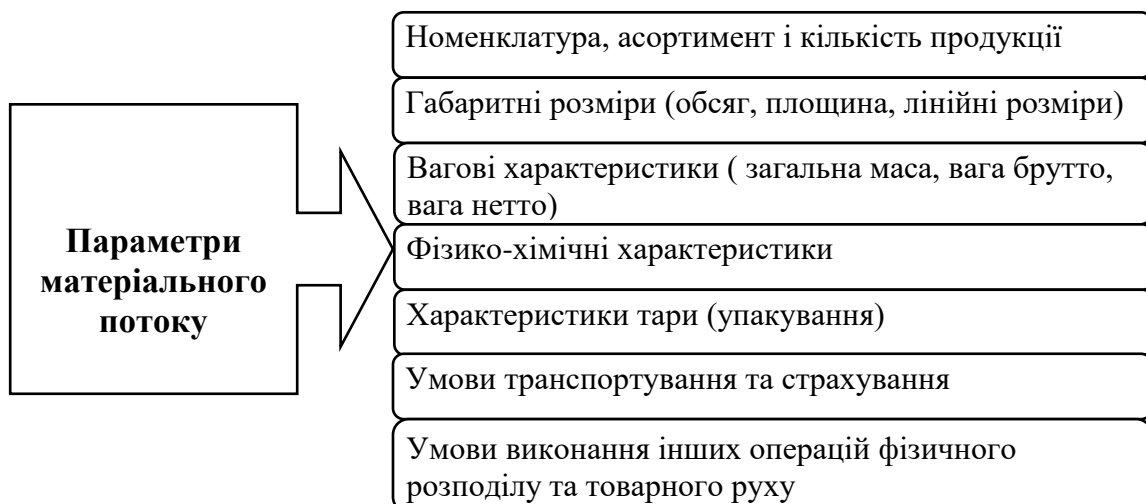
к

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



Форма існування матеріального потоку

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



Види матеріальних потоків

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

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

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

Вимоги до матеріального потоку:

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

Показники, що характеризують матеріальний потік

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

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

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

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

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

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

Характеристика потоків послуг

Видипотоків

Потоки послуг з логістичного обслуговування матеріального потоку

Потоки послуг в галузі сери послуг

Показники, що визначають якість послуг

- відчутність
- відповідальність
- надійність
- компетентність
- доступність
- безпечність
- коректність

SRL
ServiceResponse
Logistics

відмінність

CRL
Commodity
Response
Logistics

Прогнозування обсягу послуг.
Наймання персоналу.
Розклад роботи персоналу.
Рух інформації.
Управління потужностями сервісного устаткування.
Зберігання інформації.
Взаємодія з клієнтами.
Планування сервісної мережі комунікацій.
Контроль мереж і комунікацій.
Надання інформації про послуги.
Мережеве адміністрування.

Прогнозування обсягу продажу товарів.
Постачання/закупівля.
Планування виробництва.
Внутрішнє транспортування.
Управління запасами.
Сканування товарів.
Формування замовлень.
Система дистрибуції.
Контроль дистрибуції.
Зовнішнє транспортування.
Логістичне адміністрування

Фінансовий потік та його характеристики

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

Основні характеристики

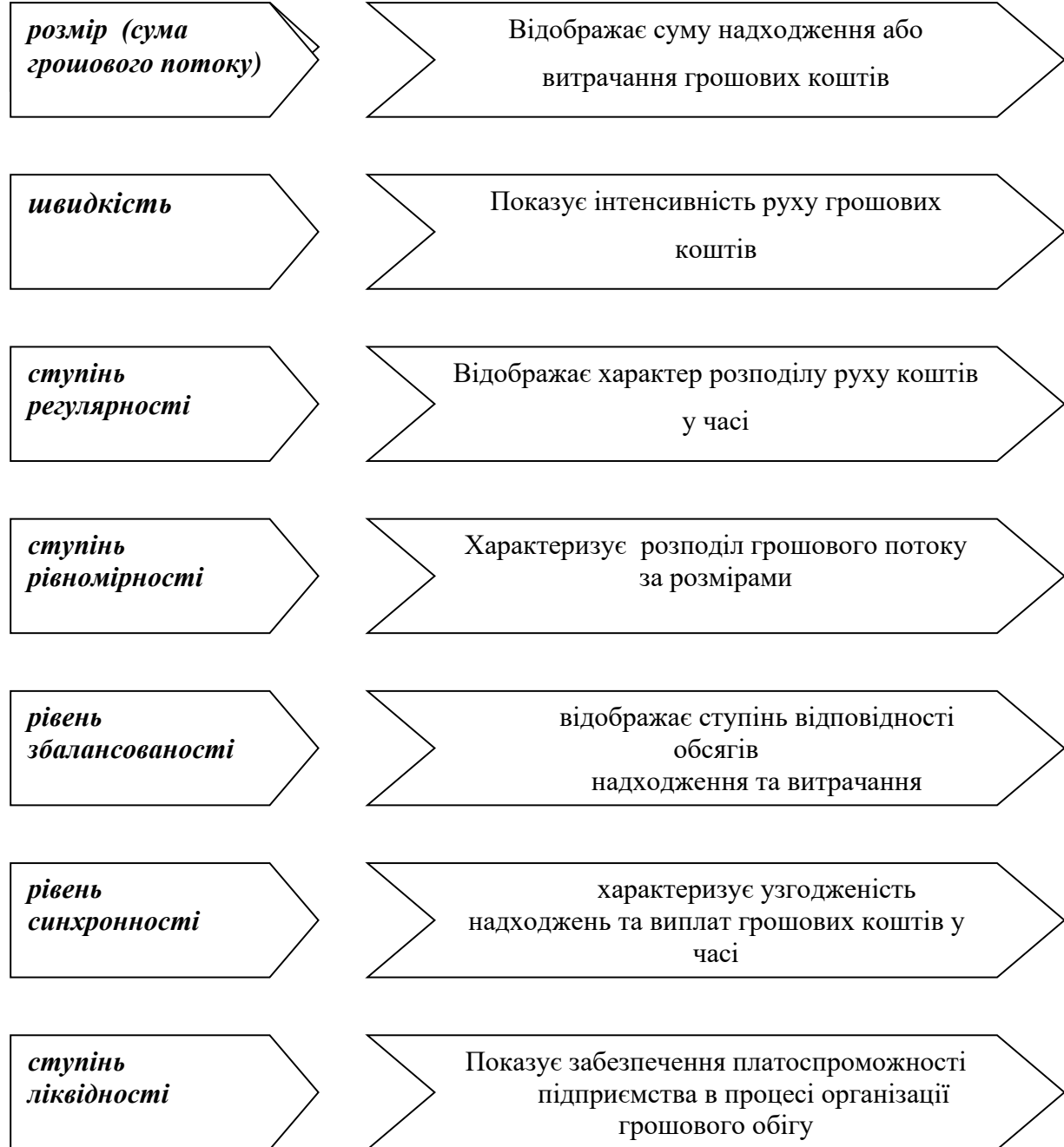
ОБСЯГ
ЧАС
НАПРЯМ

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

Класифікація фінансових потоків

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

Параметри фінансового потоку



3.4.

Інформаційний потік та його характеристики

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

вимірюється

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

Класифікація інформаційних потоків

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

Інформаційна логістика базується на міжнародних стандартах

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

Координатор процесу розробки та управління стандартами електронної логістики

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

Система GSI складається із чотирьох ключових напрямків:

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

Розробка стандартів ведеться за чотирма основними напрямками:

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

3.5.

Логістичні операції

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

Види операцій

За природою потоку

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

По відношенню до логіс.системи

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

За характером робіт

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

За переходом права власності

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

За спрямованістю

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

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

До основних логістичних функцій належать:

постачання

виробництво

збут

Сутність та види логістичних систем

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

Мета

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

Властивості, що притаманні логістичній системі

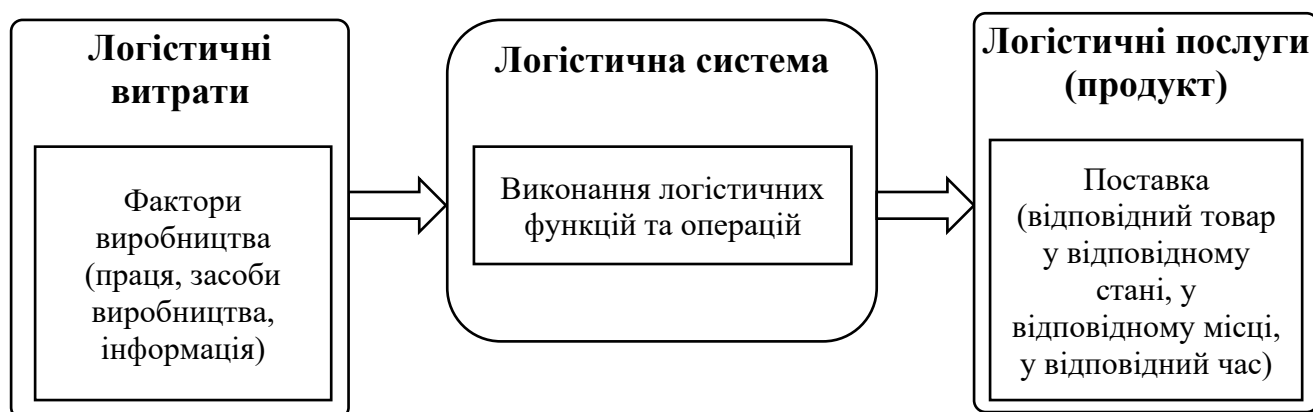
- складність
- ієрархічність
- цілісність
- унікальність, непередбачуваність і невизначеність поведінки
- рухливість
- адаптивність
- структурованість

Визначення логістичної системи

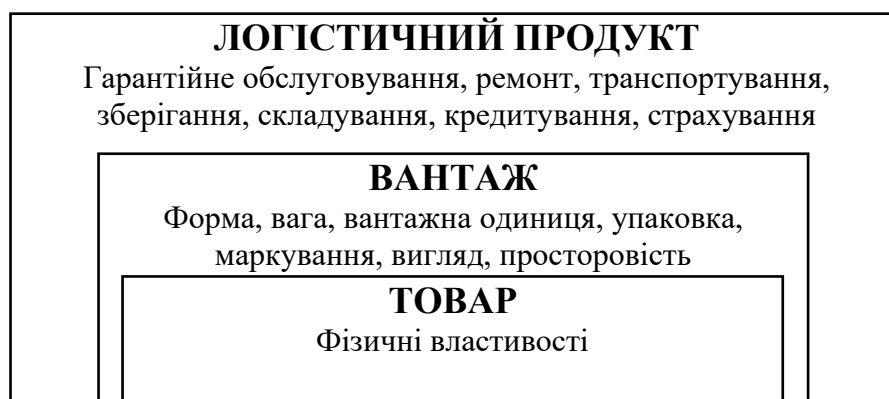
Автор	Визначення
Кальченко А.Г.	Організаційно-управлінський механізм координації, який дає змогу досягти ефекту завдяки чіткій злагодженості у діях спеціалістів різноманітних служб, що беруть участь в управлінні матеріальним потоком
Леншин І.А.	Спеціально організована інтеграція логістичних елементів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

Властивості економічних систем

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



Функціонування логістичної системи у загальному вигляді



Структура логістичного продукту

Типи логістичних систем за ознакою просторового обмеження

макрологістичні

мікрологістичні

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

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

Основні підсистеми

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

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

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

Побудова та впровадження ефективної логістичної системи підприємства передбачає наступну послідовність дій

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

Мета

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

Структура

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

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

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

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

Структура логістичної системи

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

Інфраструктура логістичних процесів

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

Логістичний менеджмент

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

Логістичні ланцюги

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

Логістичні системи (ЛС)

галузеві

ЛС різної галузевої належності

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

регіональні

ЛС різних просторово-територіальних рівнів

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

характеризуються

Територіальною (геопросторовою) організацією (ГО)

територіальні особливості схем взаємозв'язків суб'єктів логістичної діяльності

закономірності

- раціональність
- комплексність
- зональність

чинники,
що
пливають
на
територіальну
організацію
ЛС

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

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

Регіональні логістичні системи

мікрорівень

- бізнесова та геомаркетингова стратегія
- розміщення споживачів
- розміщення закладів споживання
- розміщення підприємств постачальників
- рівень розвитку та особливості розміщення транспортної інфраструктури

мезо- та макрорівень

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

мегарівень

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

метарівень

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

Засади і принципи геопросторової організації логістичних систем

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

Логістичний канал

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

Логістичний ланцюг

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

складається з
логістичних
ланок

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

Логістичні мережі

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

Контрольні питання.

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

Тестові завдання

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

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

2. Не відповідають поняттю «матеріальний потік»:

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

3. Матеріальний потік:

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

4. Інформаційний потік, який відповідає матеріальному:

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

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

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

6. Матеріальний потік може вимірюватися у таких одиницях:

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

7. Матеріальні потоки можуть протікати:

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

8. По відношенню до логістичної системи виділяють матеріальні потоки:

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

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

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

10. Разові постачання матеріальних ресурсів складають:

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

11. Системні матеріальні потоки визначаються як сума:

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

12. Логістичні операції — це:

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

13. Двосторонні логістичні операції:

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

14. До логістичних операцій належить:

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

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

- а) напрямок господарської діяльності, який полягає в управлінні матеріальними потоками в сферах виробництва і обігу;
б) множина елементів, які перебувають у відношеннях і зв'язках один з одним і

утворюють певну цілісність, єдність;

в) сукупність різних видів діяльності для отримання необхідної кількості вантажу в потрібному місці, в потрібний час, з мінімальними витратами;

г) укрупнена група логістичних операцій, спрямованих на реалізацію цілей логістичної системи.

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

а) сукупність циркулюючих у логістичній системі повідомлень, необхідних для управління і контролю за логістичними операціями;

б) сукупність циркулюючих у зовнішньому середовищі повідомлень, необхідних для управління і контролю за логістичними операціями;

в) сукупність циркулюючих між логістичною системою і зовнішнім середовищем повідомлень, необхідних для управління і контролю за логістичними операціями;

г) сукупність циркулюючих у логістичній системі, між логістичною системою і зовнішнім середовищем повідомлень, необхідних для управління і контролю за логістичними операціями.

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

а) горизонтальні та вертикальні;

б) зовнішні та внутрішні;

в) вхідні та вихідні;

г) директивні, нормативно-довідкові, обліково-аналітичні, допоміжні.

3. Випереджаючий щодо матеріального потоку інформаційний потік у зустрічному напрямку:

а) містить відомості про замовлення;

б) є попереднім повідомленням про майбутнє прибуття вантажів;

в) несе інформацію про кількісні та якісні параметри матеріального потоку;

г) містить інформацію про результати приймання вантажу за кількістю і якістю.

18. Інформаційний потік вимірюється:

а) кількістю обробленої інформації; б) кількістю переданої інформації;

в) кількістю обробленої і переданої інформації;

г) кількістю обробленої і переданої інформації за одиницю часу.

19. До принципів організації логістичної інформації не належать:

а) повнота і придатність інформації для користувача; б) точність;

в) своєчасність; г) вільний формат даних

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

а) інформаційна логістика;

б) логістичний інформаційний потік;

в) логістична інформаційна система;

г) інформаційна технологія.

21. Функціональна підсистема логістичної інформаційної системи:

а) складається із сукупності розв'язуваних задач, згрупованих за ознакою спільності мети;

б) є сукупністю технічних засобів, які забезпечують переробку і передачу інформаційних потоків;

в) містить у собі різні довідники, класифікатори, кодифікатори, засоби формалізованого опису даних;

г) все перераховане вірно.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

29. Адаптивність логістичної системи — це:

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

30. Межі логістичної системи визначаються:

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

31. Залежно від виду логістичних ланцюгів виділяють логістичні системи:

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

32. Макрологістична система:

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

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

- а) велику залізничну станцію;
- б) пов'язаних договорами постачальника, покупця і транспортну організацію;
- в) взаємопов'язаних учасників ланцюга, які забезпечують просування матеріального потоку в межах металургійного комбінату;
- г) великий аеропорт

34. Серед названих систем, які забезпечують просування матеріального потоку, мікрологістичною можна вважати:

- а) сукупність станцій залізниці, яка з'єднує два міста;
- б) пов'язаних договорами постачальника, покупця і транспортну організацію;
- в) взаємопов'язаних учасників ланцюга, які забезпечують просування на український ринок імпортного товару;
- г) великий морський порт.

35. Ешелонованою логістичною системою є система, в якій:

- а) матеріальний потік доводиться до споживача без участі посередників, на основі прямих господарських зв'язків;
- б) на шляху матеріального потоку є хоча б один посередник;
- в) доведення матеріального потоку до споживача продукції здійснюється як прямими зв'язками, так і через посередників;
- г) логістичні операції здійснюються тільки з інформаційним потоком.

36. Логістичний ланцюг, який складається з постачальника і споживача характерний для логістичної системи:

- а) із прямими зв'язками; б) зі зворотними зв'язками; в) ешелонованої; г) гнучкої.

37. Керівництво підприємства «Сіріус» прийняло рішення реалізувати свою продукцію через конкретного посередника — торгову фірму «Антей». Дане рішення можна охарактеризувати як формування:

- а) логістичного каналу; б) логістичного ланцюга;
- в) логістичної мережі; г) логістичної операції.

Таблиця відповідей.

	<i>а</i>	<i>б</i>	<i>в</i>	<i>г</i>		<i>а</i>	<i>б</i>	<i>в</i>	<i>г</i>		<i>а</i>	<i>б</i>	<i>в</i>	<i>г</i>
1.					2.					3.				
4.					5.					6.				
7.					8.					9.				
10.					11.					12.				
13.					14.					15.				
16.					17.					18.				
19.					20.					21.				
22.					23.					24.				
25.					26.					27.				
28.					29.					30.				
31.					32.					33.				
34.					35.					36.				
37.					38.					39.				

ТЕМА 4. ЛОГІСТИЧНІ КОНЦЕПЦІЇ

Види:

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

MRP

(Material Requirements Planning)

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

DRP

(Distribution Requirements Planning)

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

JUST – IN-TIME

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

КАНБАН

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

MRP II

(Material Resource Planning)

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

DRP II

(Distribution Resource Planning)

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

QUICK RESPONSE

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

LEAN PRODUCTION

Сутність – поєднання наступних компонентів:

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

CONTINUOUS REPLENISHMENT

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

AUTOMATIC REPLENISHMENT

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

RULES BASED REORDER (ROP)

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

CALS

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

ЗЕЛЕНА ЛОГІСТИКА

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

ГЕОЛОГІСТИКА

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

Контрольні запитання.

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

ТЕМА 5. Функціональні види логістики

5.1. Закупівельна логістика (логістика постачання)

5.2. Виробнича логістика

5.3. Складська логістика

5.4. Збутова (розподільча) логістика

5.1.

Закупівельна логістика (логістика постачання)

це управління матеріальними потоками в процесі забезпечення підприємства матеріальними ресурсами

мета

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

Процес управління матеріальними потоками в закупівельній логістиці складається з:

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

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

Типові логістичні активності в управлінні закупівлями

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

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

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

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

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

Основний критерій

максимізація прибутку

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

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

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

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



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

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

Складська форма постачання

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

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

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

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

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



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

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

**Техніко-економічного обґрунтування вибору
форми постачання**

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

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

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

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

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

Вибір постачальника

**пошук
потенційних
постачальників**

Методи:

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

**аналіз
потенційних
постачальників**

**оцінка
результатів
роботи з
постачальниками**

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

Критерії оцінки і відбору:

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

ABC-аналіз

Розрізняють три групи постачальників.

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

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

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

**розвиток
постачальника**

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

Методи закупівель

Оптові закупки

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

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

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

Регулярні закупки дрібним партіями

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

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

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

Закупівлі товарів по мірі необхідності

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

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

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

**Оптимальний
(економічний) розмір
замовлення**

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

Економічний розмір замовлення (economic order quantity EOQ) визначається за формулою, отриманою Ф.У. Харрісом [44]. Однак у теорії управління запасами вона більш відома як формула Уілсона:

Транспортні тарифи та обсяг вантажоперевезень

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

де

C_0 – витрати виконання замовлення, грн.;

C_i – закупівельна ціна одиниці товару, грн.;

S – річний обсяг продажів, од.;

U – частка витрат зберігання в ціні одиниці товару.

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

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

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

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

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

Вплив транспортних витрат на економічний розмір замовлення

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

Розрахунки показують, що другий варіант є більш привабливим.

Знижки з ціни залежно від обсягу закупівель

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

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

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

Система знижок, які надає постачальник

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

Розрахунок сумарних річних витрат для різних обсягів замовлень

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

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

Умови застосування моделі Уїлсона:

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

Ситуації, що вимагають корегування моделі Уїлсона:

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

Обмеження для моделі Уїлсона:

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

Виробнича логістика (внутрішньовиробнича)

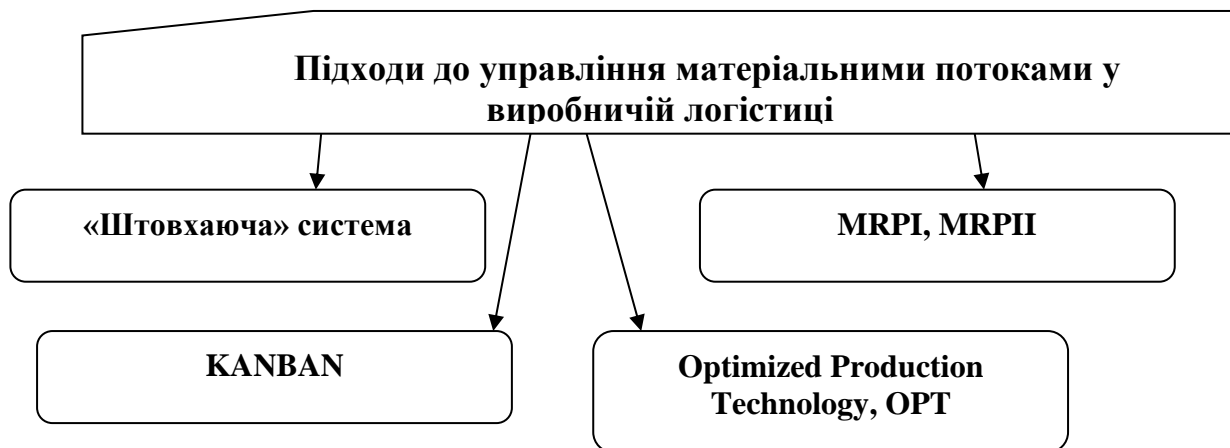
Управління матеріальним потоком, що проходить на своєму шляху від первинного джерела сировини до кінцевого споживача проходить ряд виробничих ланок.

мета

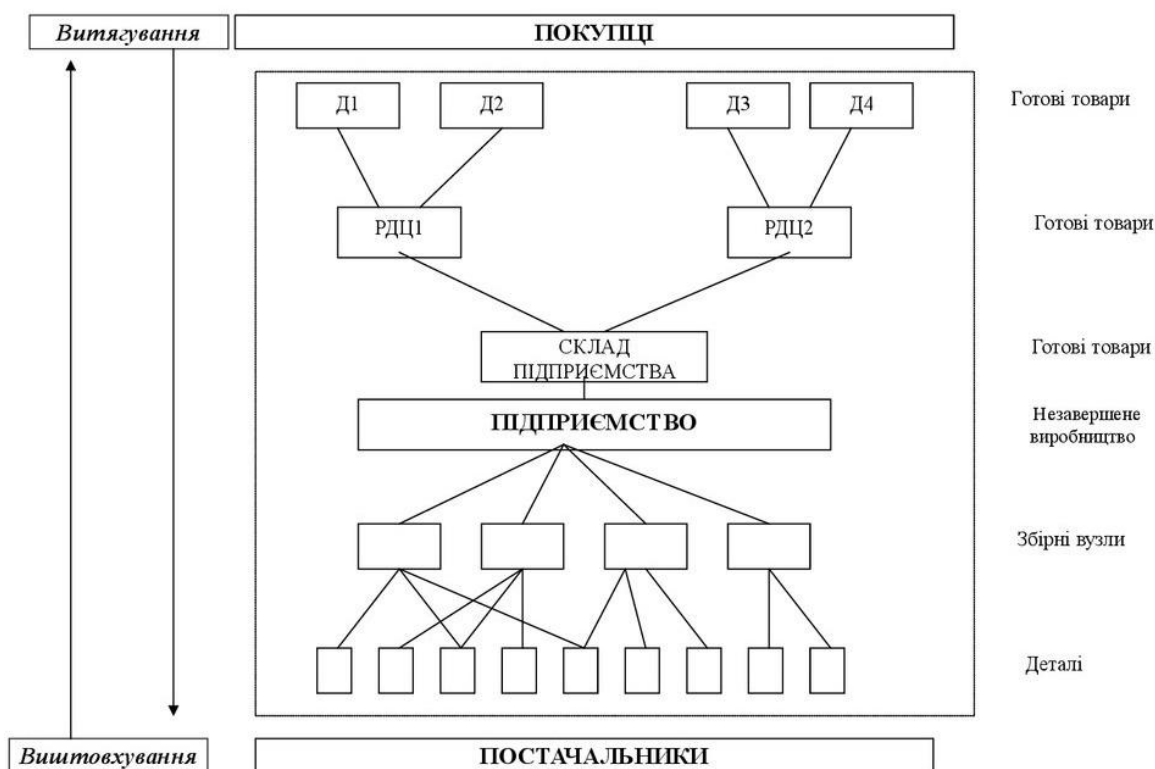
оптимізація матеріальних потоків всередині підприємств, які створюють матеріальні блага або надають матеріальні послуги

Порівняльний аналіз традиційної та логістичної концепції організації виробництва

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



ВИШТОВХУВАЛЬНІ ТА ВИТЯГУВАЛЬНІ ЛОГІСТИЧНІ СИСТЕМИ



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

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

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

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

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

мета

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

завдання

мікрорівень:

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

макрорівень:

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

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

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

Сукупність каналів розподілу називається **розподільчою мережею**.

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

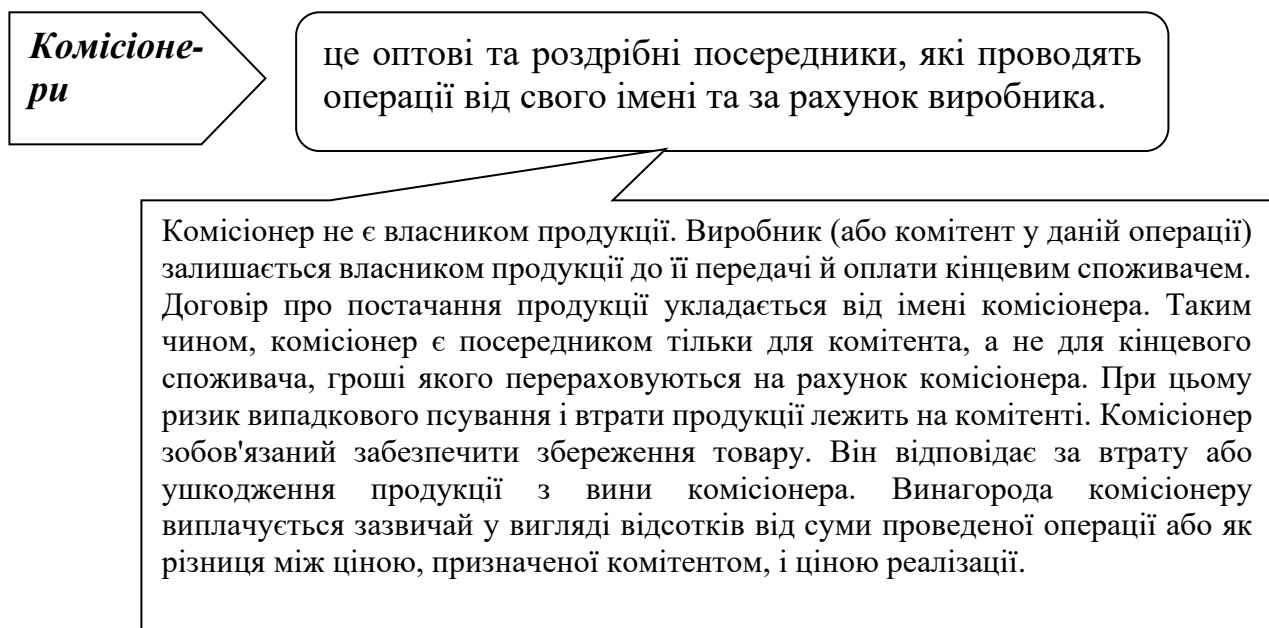
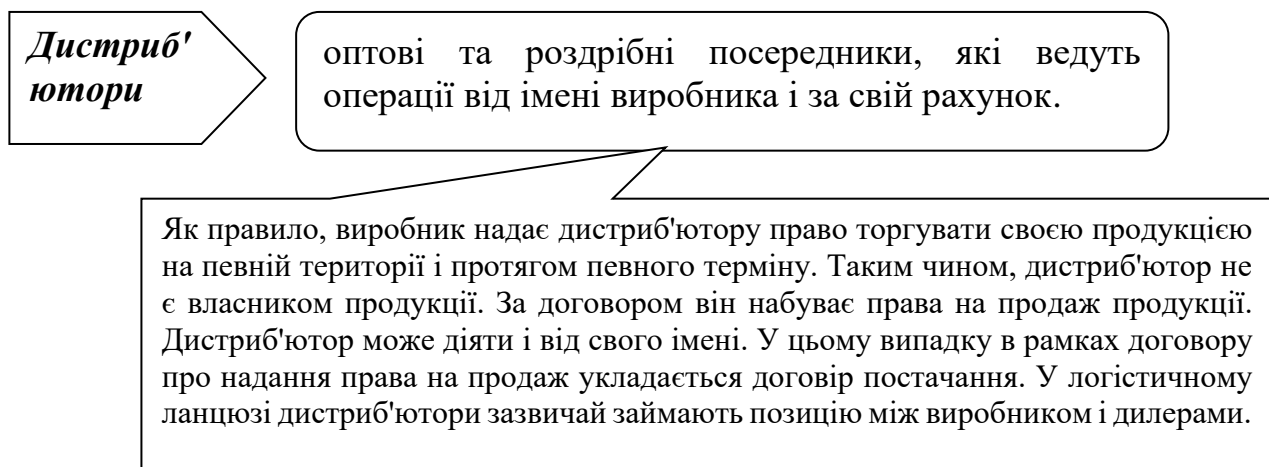
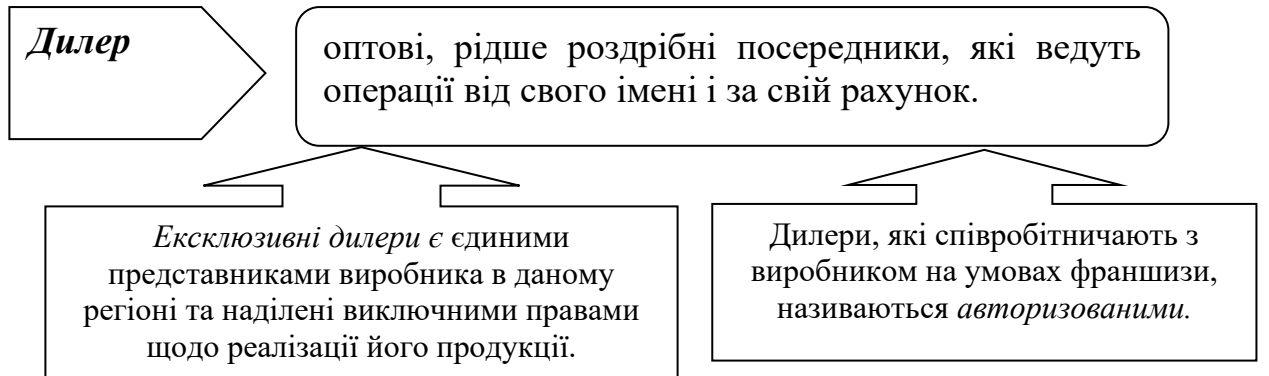
Рівень розподілу логістичного потоку — це будь-який посередник — учасник логістичної системи, який виконує розподільчі функції, трансформуючи матеріальні потоки в процесі їх переміщення до кінцевого пункту призначення.

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

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

Типи торгових посередників у каналах розподілу

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



Агенти

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

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

Брокери

посередники під час укладання угод, які зводять контрагентів

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

Тип системи розподілу

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

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

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

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

Стратегії розташування розподільчих складів

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

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

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

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

Контрольні запитання

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

Тестові завдання

1. Закупівельна логістика — це управління матеріальними потоками:

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

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

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

3. До критеріїв формування системи закупівельної логістики належать:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

16. Характерною рисою традиційної концепції організації виробництва є:

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

17. Традиційна концепція організації виробництва найбільш прийнятна для умов:

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

18. Не відповідає поняттю «штовхаюча система»:

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

19. Не відповідає поняттю «тягнуча система»:

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

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

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

21. Не належить до тягнучих мікрологістичних систем:

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

22. Є штовхаючою мікрологістичною системою:

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

23. Мікрологістична система MRP ґрунтується на концепції:

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

24. Входом системи MRPI є:

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

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

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

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

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

27. Мікрологістична система KANBAN ґрунтується на концепції:

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

28. Система KANBAN перше була реалізована корпорацією:

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

29. KANBAN у перекладі означає:

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

30. Основою інформаційної системи KANBAN є:

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

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

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

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

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

33. Сутність концепції «худе виробництво» полягає в:

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

34. Розподільча логістика — це управління матеріальними потоками:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

41. Комісіонер належить до посередників типу:

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

Таблиця відповідей.

	<i>а</i>	<i>б</i>	<i>в</i>	<i>г</i>		<i>а</i>	<i>б</i>	<i>в</i>	<i>г</i>		<i>а</i>	<i>б</i>	<i>в</i>	<i>г</i>
1.					2.					3.				
4.					5.					6.				
7.					8.					9.				
10.					11.					12.				
13.					14.					15.				
16.					17.					18.				
19.					20.					21.				
22.					23.					24.				
25.					26.					27.				
28.					29.					30.				
31.					32.					33.				
34.					35.					36.				
37.					38.					39.				
40.					41.									

ТЕМА 6. Міжнародна логістика: концепції та тенденції розвитку

- 6.1. Сутність, роль і завдання міжнародної логістики*
- 6.2. Структура міжнародної логістики як напрямку міжнародного бізнесу*
- 6.3. Глобальні логістичні системи*
- 6.4. Міжнародні логістичні організації*
- 6.5. Цифрові логістичні тренди*

Сутність, роль і завдання міжнародної логістики**Міжнародні логістичні системи можуть створюватися**

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

Завдання міжнародної логістики

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



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

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

Міжнародне транспортування товарів

Міжнародні запаси товарів

Аутсорсинг

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

Міжнародне пакування товарів

- логістичний цикл
- рівень сервісу
- запаси як стратегічний інструмент

Міжнародне зберігання товарів

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

Американська система

Основа: взаємозв'язок «ресурси-виробництво».

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

Переваги:

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

Недоліки:

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

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

Європейська система

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

Переваги:

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

Недолік:

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

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

Японська система

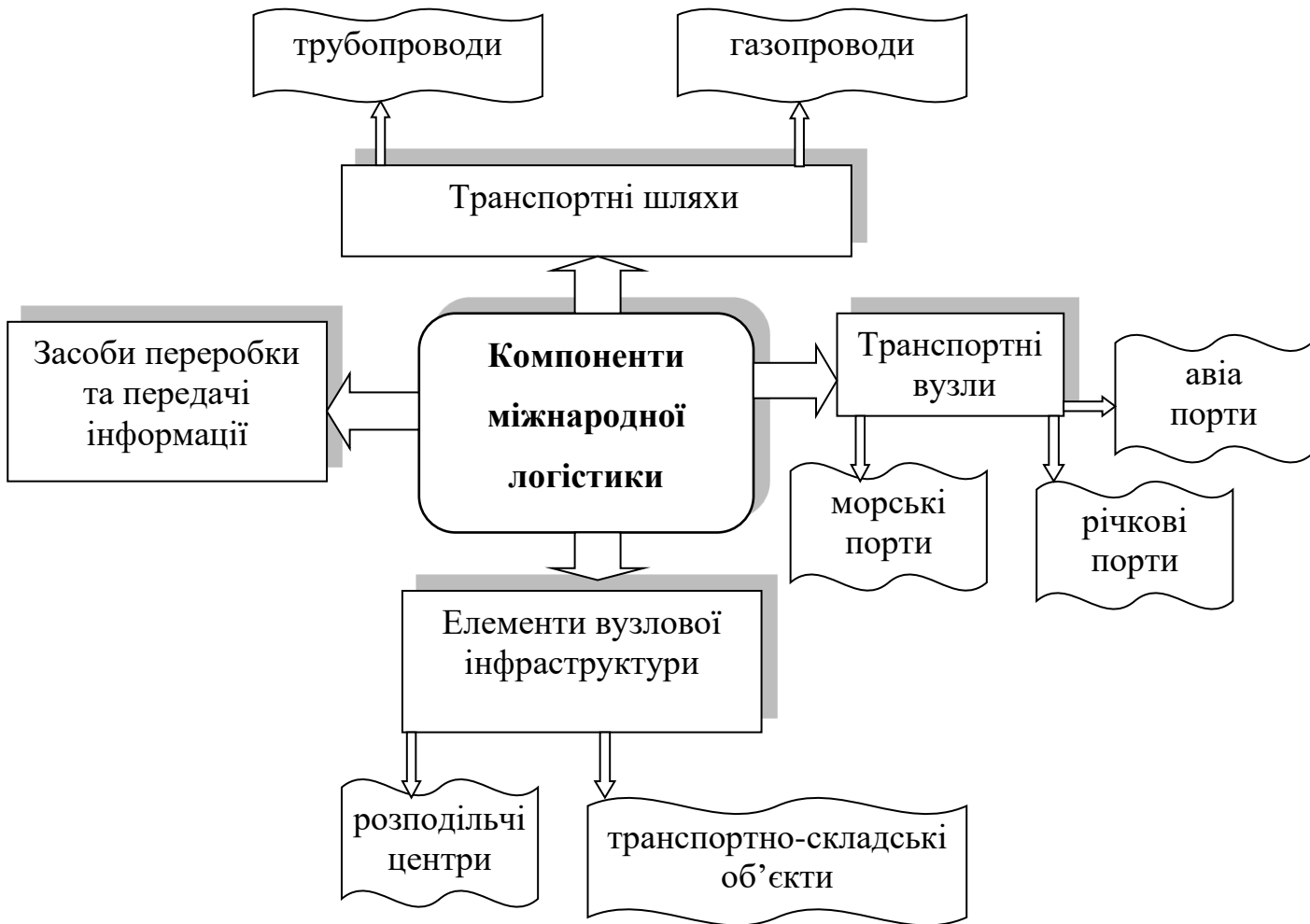
Основа: замовлення. Ні виробник, ні продавець не з'ясовують думку кінцевого споживача про товар. Отже, відсутній взаємозв'язок "виробник - продавець". Кінцевий споживач сам з'являється у продавця, і замовлення на товар виходить від нього. У цьому випадку продавець повинен задовольнити запити покупця,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

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

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

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

Компоненти інфраструктури міжнародної логістики



LPI індекс
Індекс ефективності
логістики

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

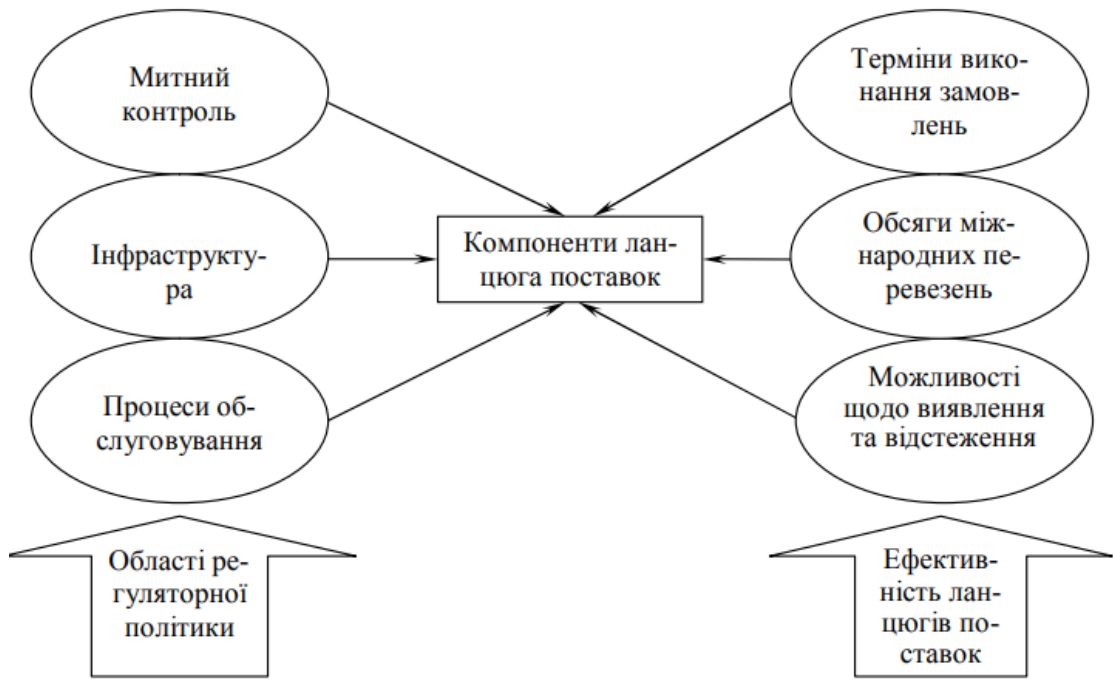
складові

Це середньозважена оцінка по шести ключовим параметрам:

- ефективність процесу оформлення (швидкість, простота і передбачуваність формальностей) органами прикордонного контролю, включаючи митницю;
- якість торгової і транспортної інфраструктури (наприклад, порти, залізниці, дороги, інформаційні технології);
- легкість організації поставок за конкурентоспроможними цінами;
- компетентність і якість логістичних послуг (наприклад, транспортних операторів, митних брокерів);
- здатність прокладати маршрути і відстежувати вантажі;
- своєчасність відвантаження в напрямку призначення в запланований або очікуваний час доставки.

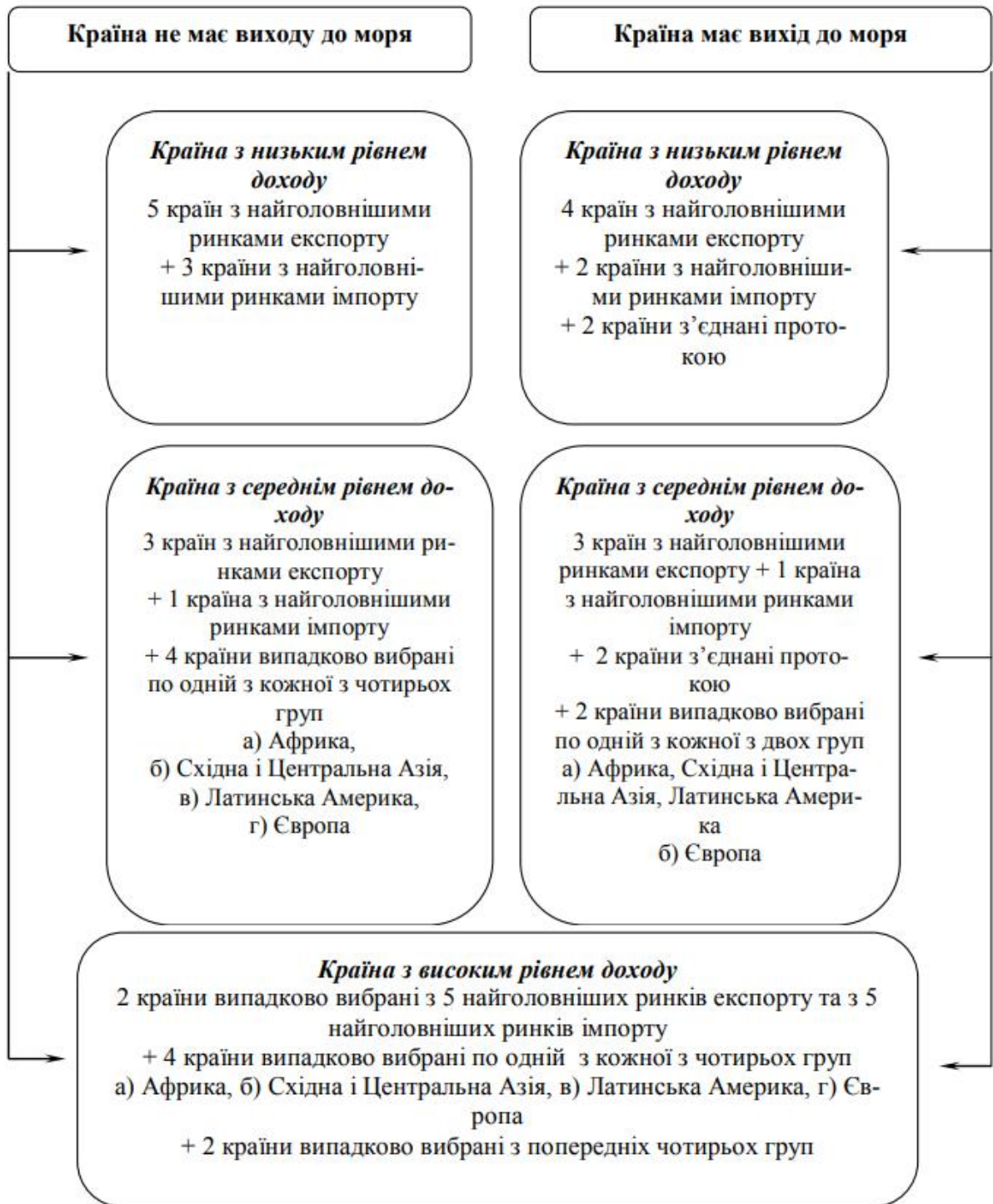
$$LPI = \frac{C1 + C2 + C3 + C4 + C5 + C6}{N_i}$$

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



Показники, за якими здійснюється оцінка логістичної ефективності

Механізм відбору країн для здійснення оцінки ефективності логістики



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

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

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

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

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

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

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

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

6.5.

Цифрові логістичні тренди

Big data

Аналітичні платформи ланцюгів постачань

Інтернет речей (IoT – Internet of Things)

Сервісні інтеграційні платформи (Integration platform as a service – iPaaS)

Штучний інтелект (Artificial Intelligence – AI)

Машинне навчання

Інтеграція ланцюгів постачань

Blockchain

Контрольні запитання.

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

ТЕМА 7. Міжнародний ринок транспортних та логістичних послуг

7.1. Міжнародні перевезення: сутність та основні компоненти

7.2. Види транспорту та їх характерні ознаки

7.3. Правове регулювання міжнародних перевезень

Розподіл обсягів перевезень

(за ЮНКТАД):

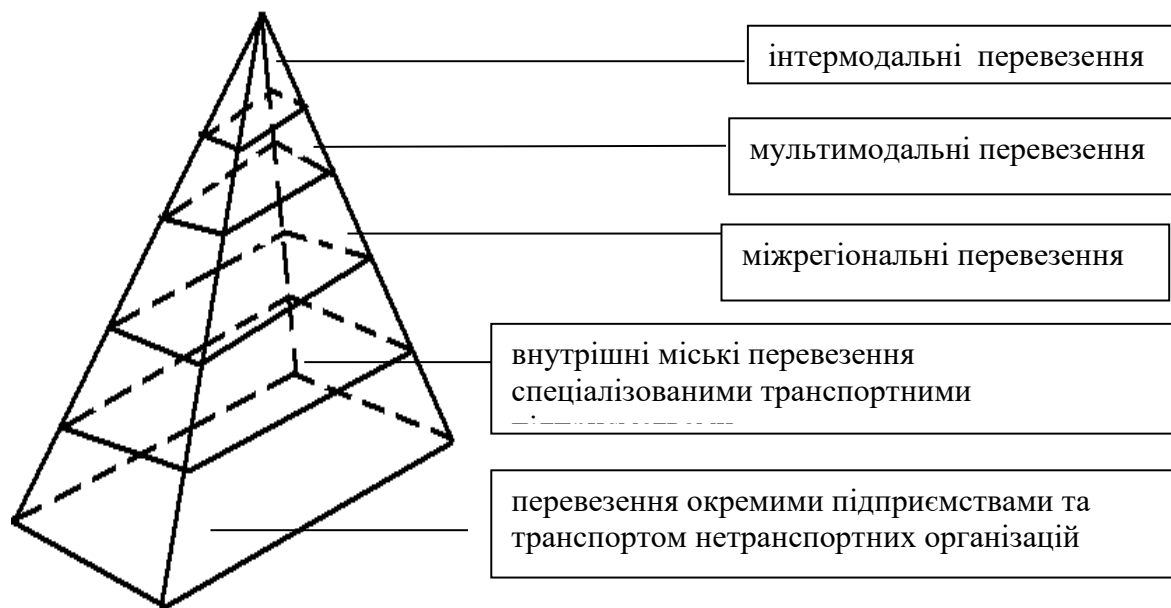
40 % - країна-імпортер

40 % - країна-експортер

20 % - посередники

Транспортні витрати складають від до 15 % загальних витрат на виконання міжнародних замовлень.**Компоненти міжнародних перевезень***Інфраструктура**Наявні види транспорту**Вибір більш ефективного виду транспорту**Визначення базових умов поставки*

Ієрархічна структура перевезень



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

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

**Парцельні
перевезення**

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

**Інтермодальні
перевезення
(США)**

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

**LTL -
перевезення**

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

**TL -
перевезення**

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

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

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

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

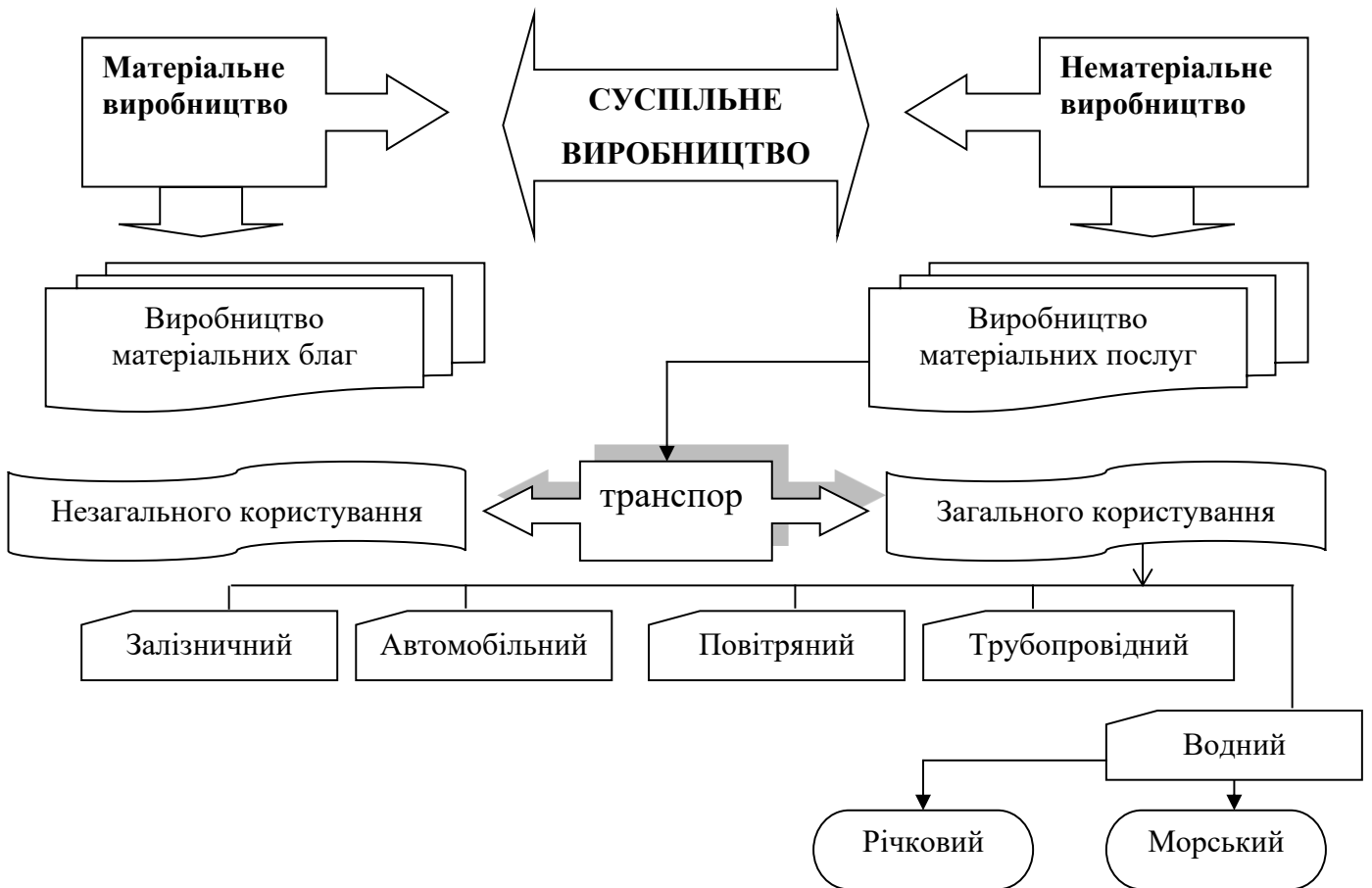
* Згідно дослідженню Anderson Consulting

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

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

7.2.

Види транспорту та їх характерні ознаки



Оцінка різних видів транспорту (тах бал – 1)

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

Залізничні перевезення

За видами сполучення

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

За кількістю вантажу за однією накладною

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

В залежності від швидкості доставки

- вантажні
- пасажирські
- швидкісні

Морські перевезення

За видами перевезень

- сухогрузні
- наливні
- пасажирські

За видами плавання

- голий каботаж
- малий/великий каботаж
- закордонне плавання

За видами сполучень

- міжпортове
- пряме водне
- пряме змішане

За формою організації

- лінійне плавання
- рейсове плавання

Автомобільні перевезення

За галузевою ознакою

Перевезення вантажів промисловості, будівництва, сільського господарства, торгівлі, комунального господарства,

За територіальною ознакою

Міські, приміські, внутрішньорайонні, міжрайонні, міжміські та міжнародні перевезення.

За способом виконання

- місцеві
- прямого сполучення
- змішаного сполучення (комбіновані)

За часом освоєння

- постійні
- сезонні
- тимчасові перевезення

За організаційною ознакою

- централізовані
- децентралізовані

Вантажні авіаперевезення

Чартерні рейси

- разовий чартер
- тайм чартер
- чартерний ланцюжок

Авіарейси за розкладом

Рейси, що виконуються згідно з опублікованим розкладом за договірними авіалініями. Здійснюються спеціальними вантажними авіалініями. Регулюються міжурядовими угодами про повітряне сполучення і комерційними угодами між авіакомпаніями, які експлуатують договірні авіалінії.

Комплексні авіарейси партій певного товару

Спеціалізуються на перевезенні певних вантажів.

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

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

Види судоходства

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

Основні форми угод щодо морських перевезень

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

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

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

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

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

Основні види міжнародних морських перевізників

перевізники в складі міжнародних лінійних конвенцій

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

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

незалежні перевізники

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

судна "дикого плавання"

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

Контейнерні перевезення

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

Фрахтовий індекс ShanghaiContainerized FreightIndex (SCFI)

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

Індекс Baltic Dry Index (BDI)

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

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

Контейнерний індекс EurasianRailAllianceIndex (ERAIX)

Світовий індекс контейнерних перевезень WorldContainerIndex (WCI)

**Індекс
ContainerShipTimeCharter
AssessmentIndex
(ConTex. New ConTex)**



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

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

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

**Індекс
NingboContainerizedFreight
Index (NCFI)**

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

TEU - від англ. Twenty-foot equivalent unit

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

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



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

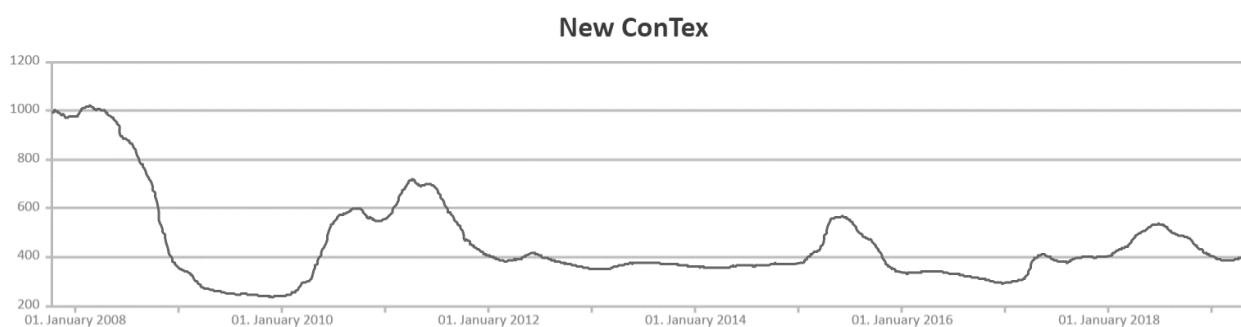
Контейнерово з EmmaMærsk перевозить до 11 тисяч TEU



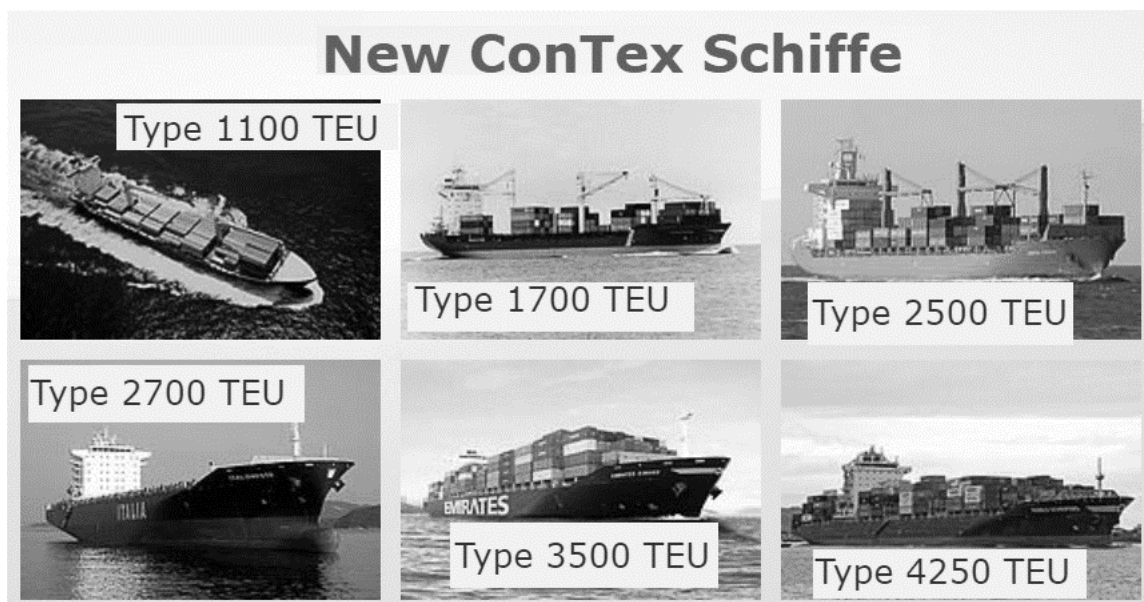
**Динаміка контейнерних тайм-чартерних ставок в 1-му кварталі
2019 року за оцінками гамбурських брокерів ConTex, USD/сут.**

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

Джерело: <https://www.vhbs.de/>



Джерело: <https://www.vhbs.de/>



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

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

Джерело: BMTI

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

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

Джерело: VHSS

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

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

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

Джерело: SSE

Середні значення індекса SCFI по кварталах 2017-2019 рр.

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

Джерело: SSE

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

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

Джерело: SSE

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

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

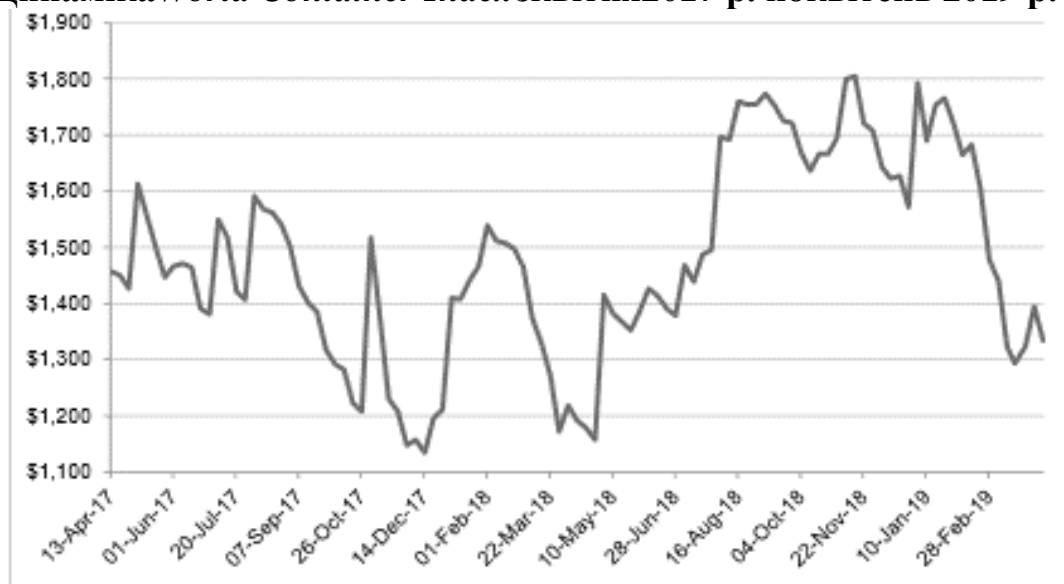
Джерело: SSE

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

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

Джерело: NBSE

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



Джерело: Drewry

Динаміка продажів підтриманого контейнерного тоннажу в 2012-2019 рр.

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

Джерело: ALLIEDShippingResearch

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

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

* – Vesselvalue.com Джерело: Intermodal, SeaSure

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

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

Джерело: Intermodal, Advanced, Allied

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

Порт / країна	Контейнерообіг 1 кв. 2018 р., тис. TEU	Контейнерообіг 1 кв. 2019 р., тис. TEU	Зміна (+) (-), 2019/2018, %
Термінали COSCO Ship. Ports	22600,0	23790,0	+5,0
Зокрема в Пірес (Греція)	945,0	1250,0	+24,4
Шанхай (КНР)	9740,0	10410,0	+6,9
Сінгапур	8860,0	8900,0	+0,5
Гонконг (КНР)	4890,0	4410,0	-9,8
Роттердам (Нідерланди)	3500,0	3700,0	+5,7
Лос-Анджелес (США)	2110,0	2210,0	+4,7
Лонг-Біч (США)	1890,0	1810,0	-4,2
Окленд (США)	587,4	612,2	+4,2
Порти РФ, зокрема Балтійський басейн, Далекосхідний басейн, Азово-Чорноморський басейн	1200,0	1290,0	+7,5
Балтійський басейн	577,6	645,3	+11,7
Далекосхідний басейн	357,6	401,0	+12,1
Азово-Чорноморський басейн	227,8	210,0	-7,8
Великий порт С.-Петербургу	503,8	564,6	+12,1
Хаміна, Котка (Фінляндія)	176,9	172,8	-2,3
Рига (Латвія)	114,1	122,9	+7,7
Порти України	193,6	223,5	+15,4
МТП "Південний"	17,4	52,1	три рази
МТП "Одеса"	146,4	140,7	-4,1
МРП "Чорноморськ"	31,6	30,8	-2,7

Джерело: морська періодика

Динаміка заці контейнеровозів на скрап в 2013-2019 рр

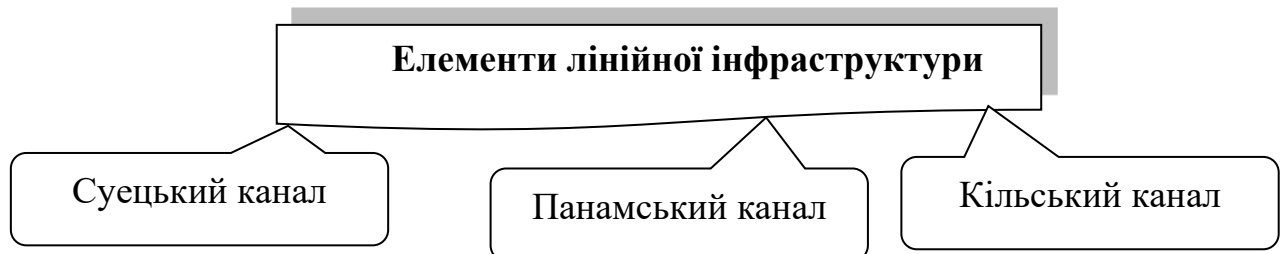
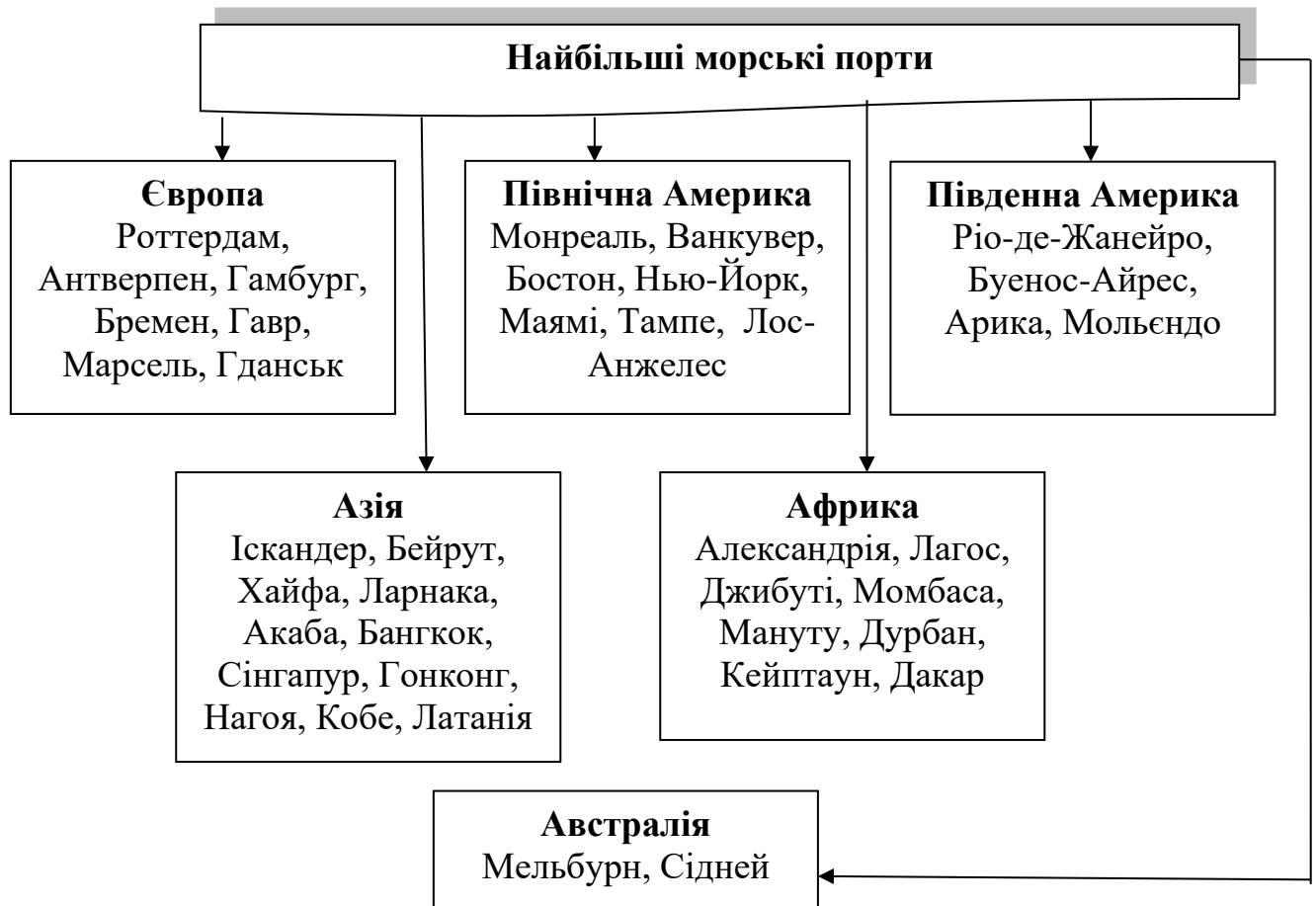
Роки	Кількість судов, ед.	Суммарний дедвейт, т	Середній віраст, лет
2013	204	6771002	22,17
2014	162	5433080	22,07
2015	92	2821898	22,17
2016	195	9000684	18,61
2017	141	5363568	21,24
2018	59	1447991	23,92
2019	42	1333085	21,79

Джерело: ALLIED

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

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

*-включаючи OOCL.



Альянси компаній з морських перевезень

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

Альянс 2М

Утворений двома лініями – лідерами ринку, датською MaerskLine та швейцарською MSC.

Сумарна контейнеромісткість флоту складає більше 6 млн TEU, а це приблизно 29,5% глобальної контейнеромісткості.

OceanAlliance

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

THE Alliance

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

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

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

Головні водні магістралі Європи

Рейн

Швейцарія, Ліхтенштейн, Австрія, Німеччина, Франція, Нідерланди

Дунай

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

Міжнародні транспортні коридори

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

Європейські транспортні коридори

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

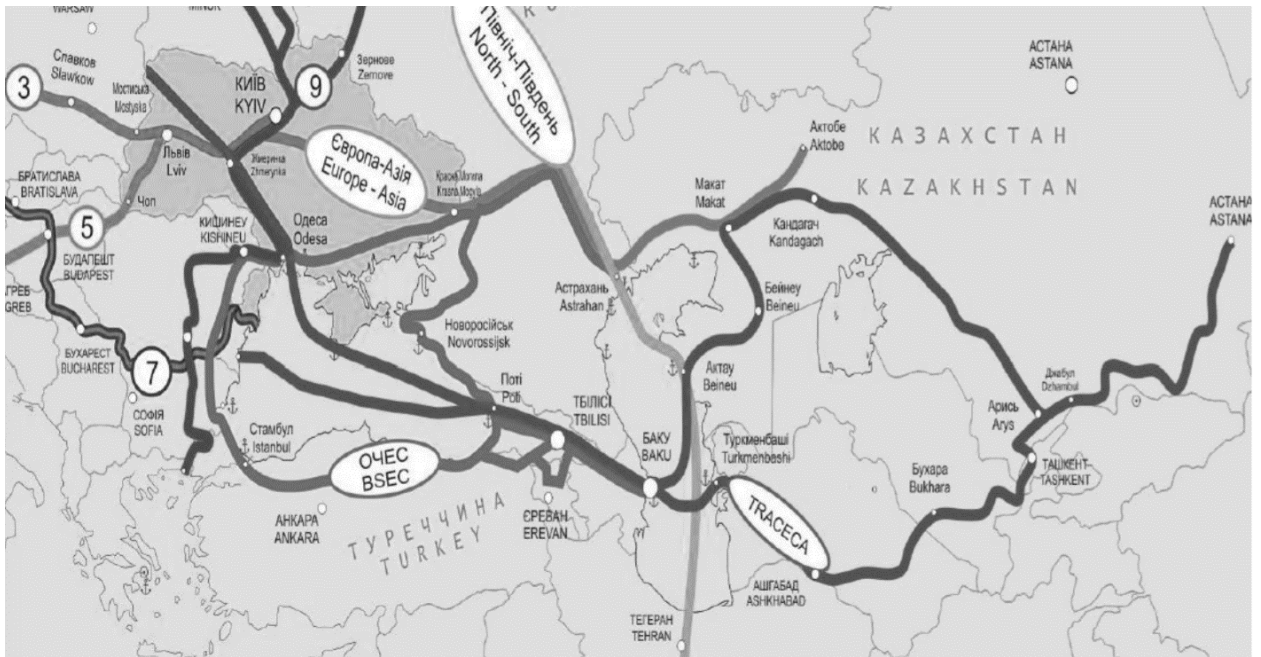
- **Коридор № 1.** Гельсінкі – Таллінн – Рига – Каунас і Клайпеда – Варшава і Гданськ
- **Коридор № 2.** Берлін – Познань – Варшава – Берестя – Мінськ – Смоленськ – Москва – Нижній Новгород
- **Коридор № 3.** Берлін – Аахен – Кельн – Дрезден – Вроцлав – Катовіце – Краків – Львів – Київ
- **Коридор №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

Коридори

№ 3, № 5, № 7, № 9

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

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



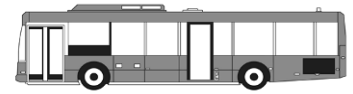
НАЦІОНАЛЬНА СТРАТЕГІЯ "DRIVE UKRAINE 2030"

АЕРОПОРТИ



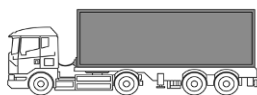
- 50 працюючих аеропортів
- 350 напрямків з України
- 1 година – середній час, щоб доїхати до аеропорту з будь-якої точки країни
- 50% населення, яке літає

ГРОМАДСЬКИЙ ТРАНСПОРТ



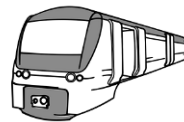
- Без маршруток. Весь громадський транспорт електричний
- Єдиний квиток для всіх видів транспорту
- Від 50% частка електрокарів у продажу автомобілів
- 5 з 11 гілок Hyperloop в Україні

ДОРОГИ



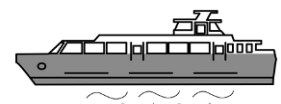
- 10 годин – середній час перетину України з Півдня на Північ і з Заходу на Схід
- 0 – дитяча смертність на автошляхах
- Міжнародні автобани: з Одеси аж до Греції

ЗАЛІЗНИЦЯ

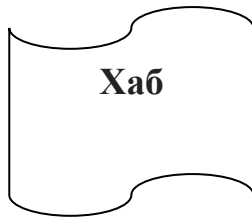


- Конкуренція. Рейки - державні, потяги - приватні
- 100% нових вагонів та локомотивів
- 150 км/год – середня швидкість залізниці

МОРСЬКЕ СПОЛУЧЕННЯ

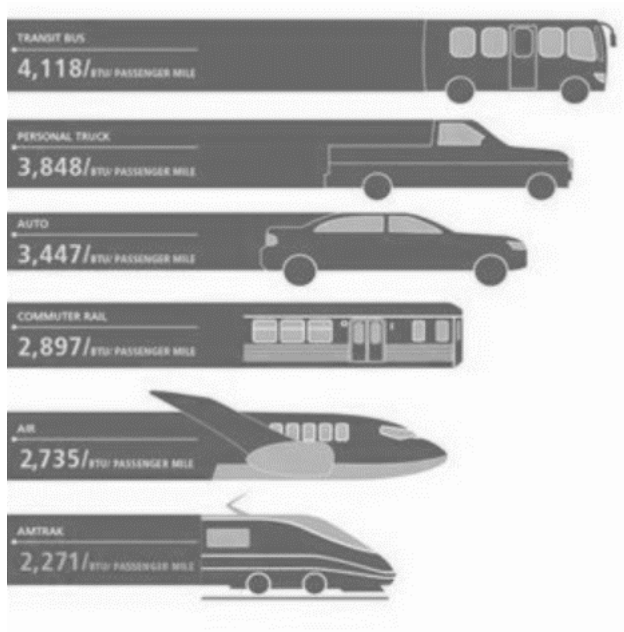


- Морське «єдине вікно» в усіх українських портах
- 30% вантажів обслуговують українські порти
- Українські порти у рейтингу ТОП-100 найбільших портів світу



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

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



*Міжнародні
експедиторські
агентства*

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

*Перевізники
загального
користування, що
не володіють
тоннажем*

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

*Митні
брокери*

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


*Компанії з
управління
експортом*

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

*Зовнішньо-
торговельні
компанії*

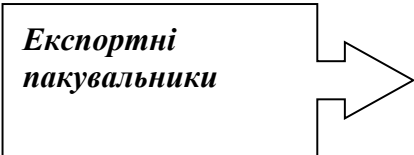
ЗТК є самостійним господарюючим органом, що володіє статусом юридичної особи та здійснює свою діяльність на основі господарського розрахунку. ЗТК відповідають за своїми зобов'язаннями тим майном, на яке, згідно з чинним законодавством, може бути звернено стягнення.

*Асоціації
вантажо-
перевізників*



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

*Експортні
пакувальники*



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

7.4.

Аутсорсинг, інсорсинг, провайдери та мережеві структури

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

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



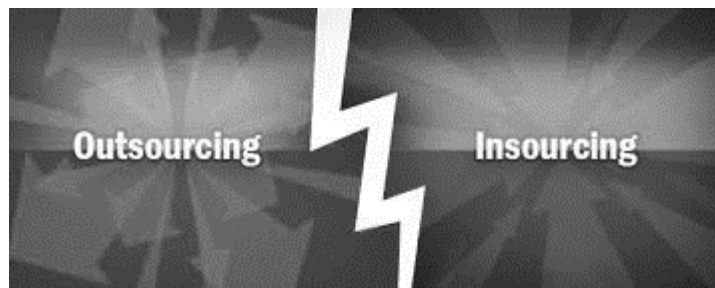
Інсорсинг - створення власних автономних структурних одиниць (компаній), що надають спеціалізовані послуги, як підрозділам підприємства, так і зовнішнім контрагентам. Зазвичай відбирають стандартні, загальні для кількох підрозділів оперативні процеси і доручають виконувати їх автономному центру спільного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

Застосовують для процесів, пов'язаних з:

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

Інсорсинг відбувається по двох причинах:

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



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

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



1PL (FIRST PARTY LOGISTIC) — АВТОНОМНА ЛОГІСТИКА

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

2PL (SECOND PARTY LOGISTIC) — ТРАДИЦІЙНА ЛОГІСТИКА

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

3PL (THIRD PARTY LOGISTIC) — КОМПЛЕКСНИЙ ЛОГІСТИЧНИЙ АУТСОРСИНГ

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

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

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

4PL (FOURTH PARTY LOGISTIC) — ІНТЕГРОВАНІЙ ЛОГІСТИЧНИЙ АУТСОРСИНГ

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

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

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

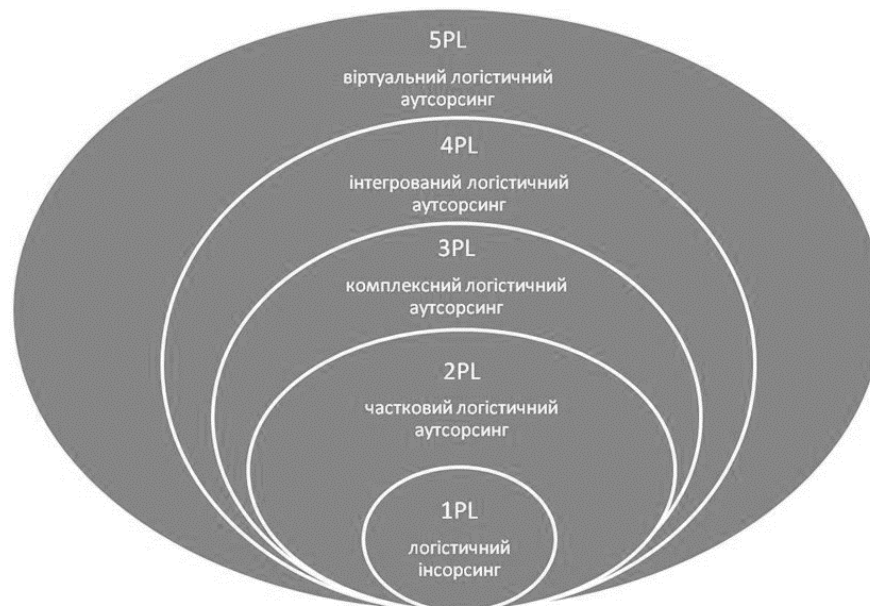
4PL-провайдери – це логістичні інтегратори повного циклу. Їхньою головною відмінністю від 3PL-провайдерів є застосування системного підходу до управління всіма логістичними бізнес-процесами замовника, координація дій замовника, а також його ключових контрагентів у ланцюгу поставок, забезпечення їхньої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

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

- це Інтернет-логістика.

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

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

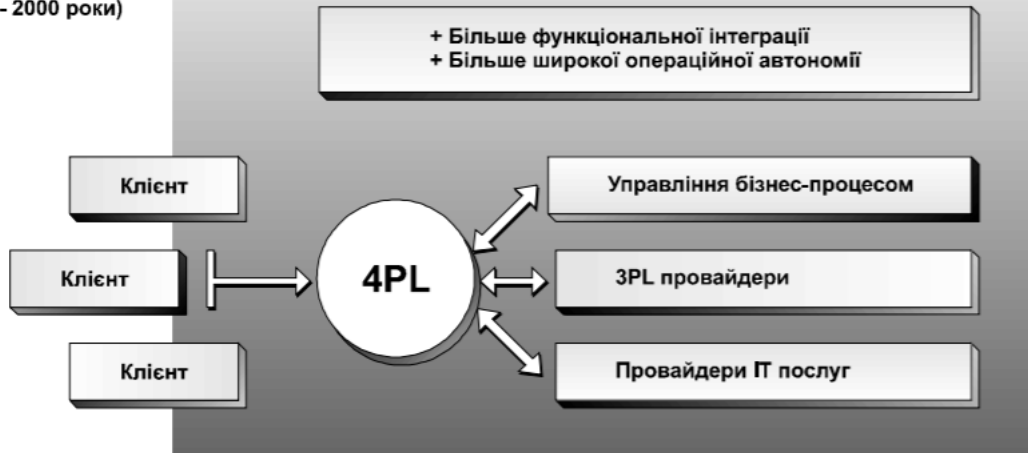


**Основні характеристики логістичної компанії
на різних етапах розвитку ринку**

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

Еволюція логістичного підходу до XXI століття

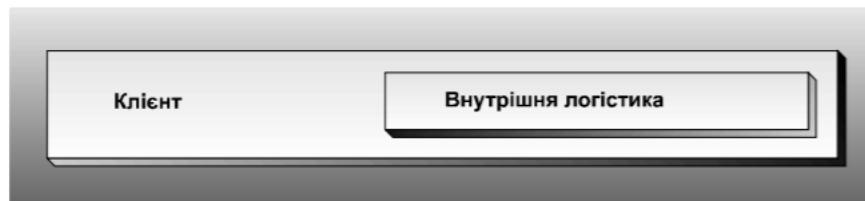
Аутсорсінг 4PL (1990 - 2000 роки)



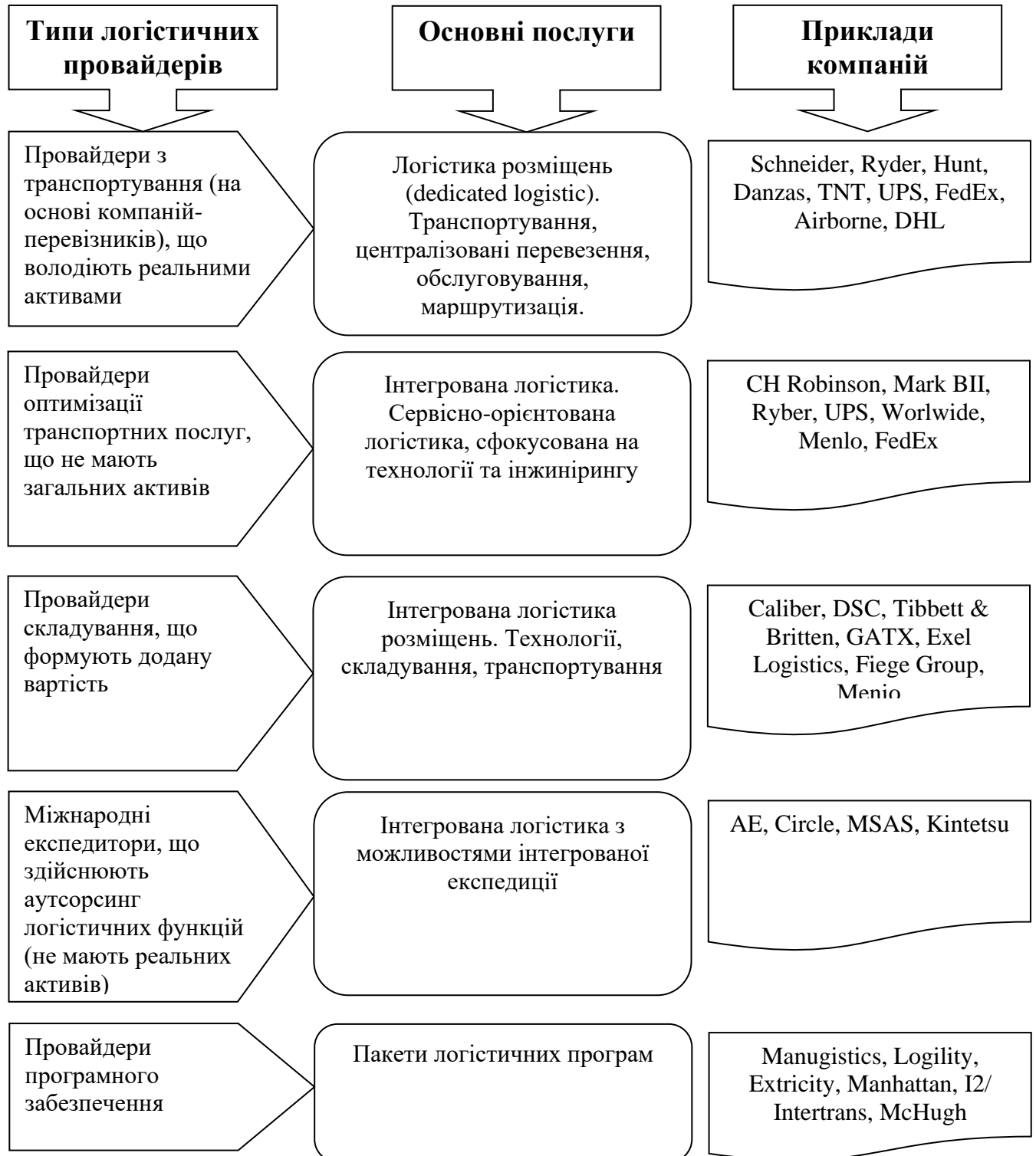
Аутсорсінг 3PL (1980 - 1990 роки)



Інсорсінг (1970 - 1980 роки)



Типи логістичних провайдерів за сферами діяльності



SCM (Supply Chain Management) Управління ланцюгом поставок

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

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






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

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

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

Деякі попереджувальні знаки

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

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

				
Верх	Центр ваги	Тропічна упаковка	Штабелювати забороняється	Підіймати безпосередньо за вантаж

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

Контрольні запитання

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

ТЕМА 8. ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

8.1. Правове регулювання міжнародних перевезень різними видами транспорту

8.2. Правила застосування Інкотермс

8.1.

Правове регулювання міжнародних перевезень різними видами транспорту

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

Міжнародні акти транспортної політики

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

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

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

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

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

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

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

Міжнародна правова база регулювання транспортно-експедиторської діяльності

документи

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

документи

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

основні терміни

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

форми

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

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

**Міжнародне
регулювання
автомобільних
перевезень**



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

Міжнародний союз автомобільного транспорту (МСАТ).

конвенції

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

**Міжнародне
регулювання
морських
перевезень**



конвенції

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

**Міжнародне
регулювання
перевезень
залізничним
транспортом**



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

конвенції

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

**Міжнародне
регулювання
повітряних
перевезень**



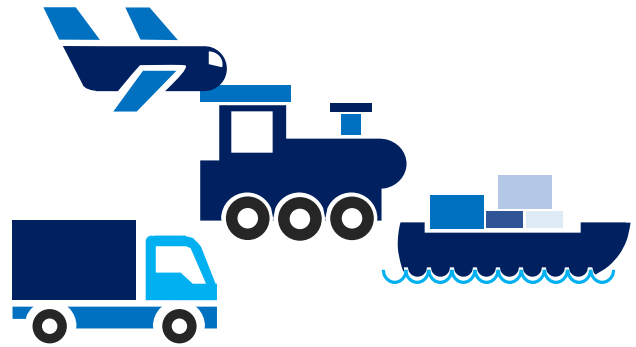
Міжнародна асоціація повітряного транспорту (IATA)

Міжнародна організація цивільної авіації

конвенції

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

**Міжнародне
регулювання
змішаних
перевезень**



конвенції

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

Правила застосування Інкотермс

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

Умови постачання

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

Об'єкти переговорів щодо міжнародних поставок

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

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

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

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

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

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

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

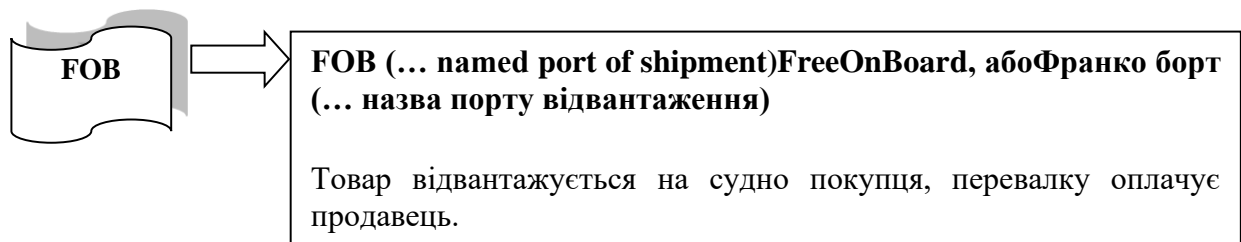
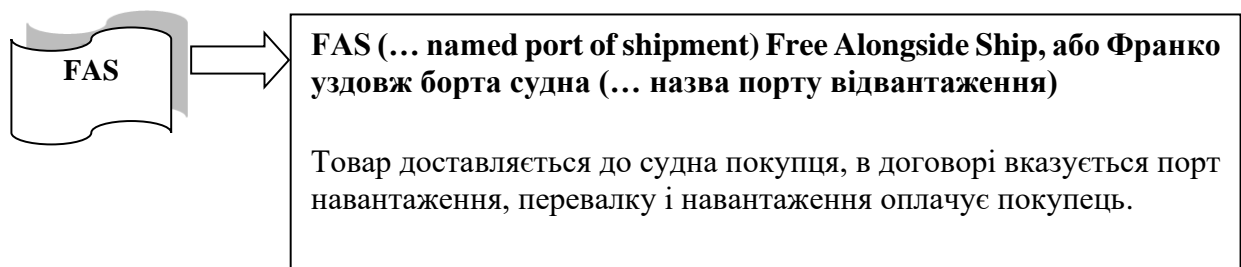
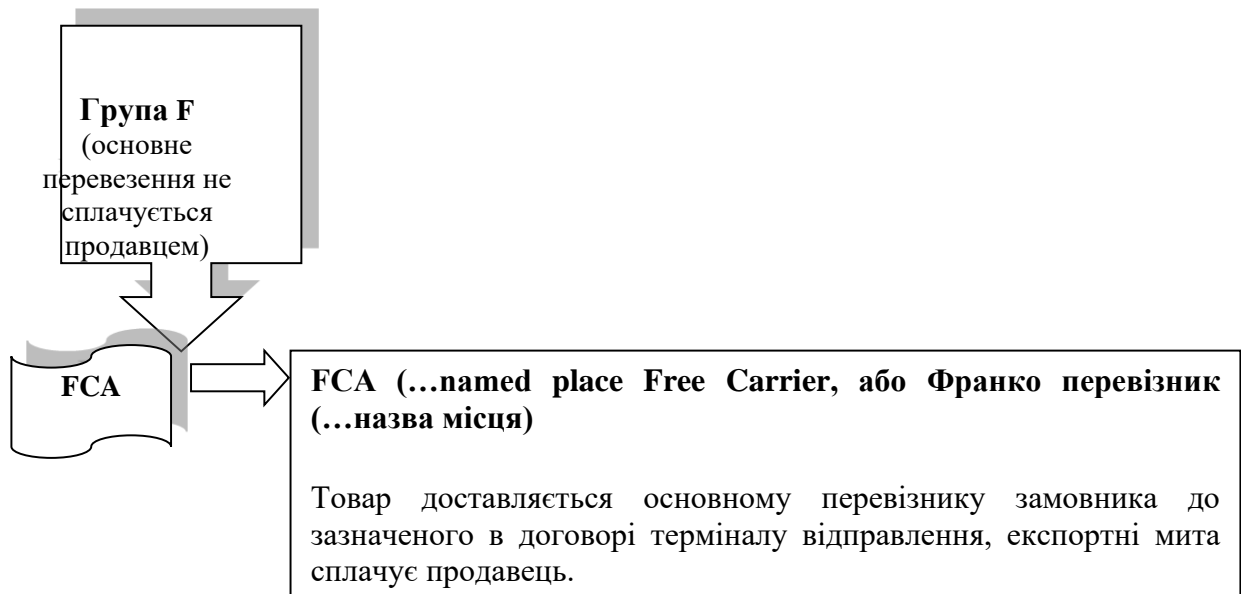
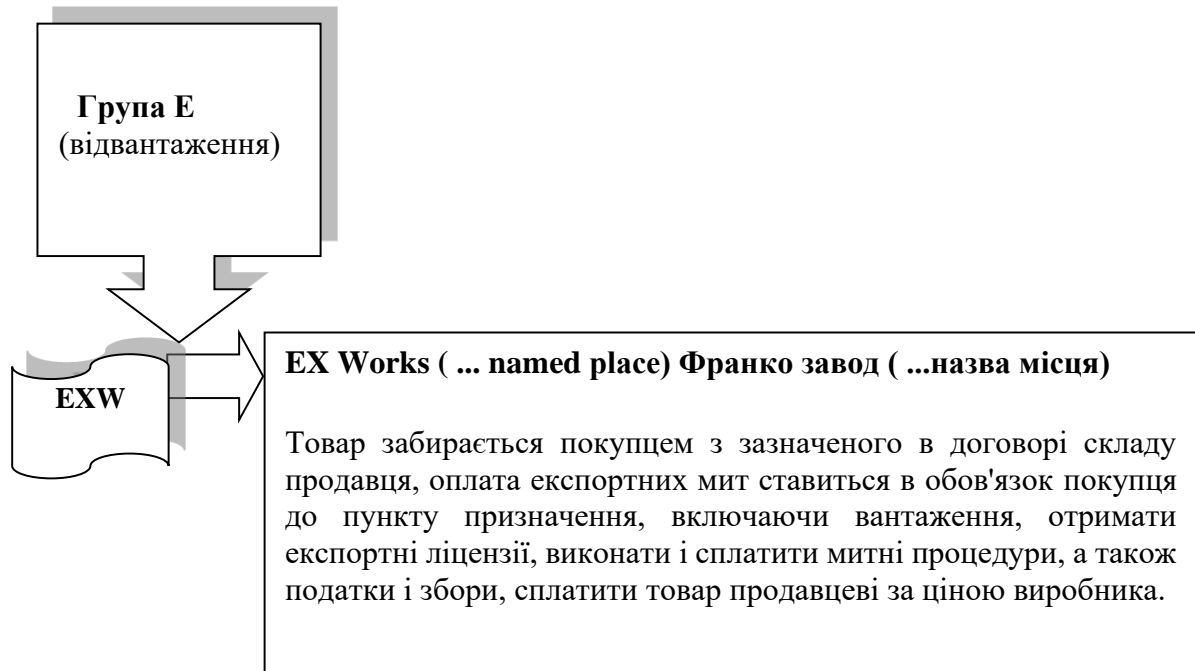
Групи Інкотермс 2010

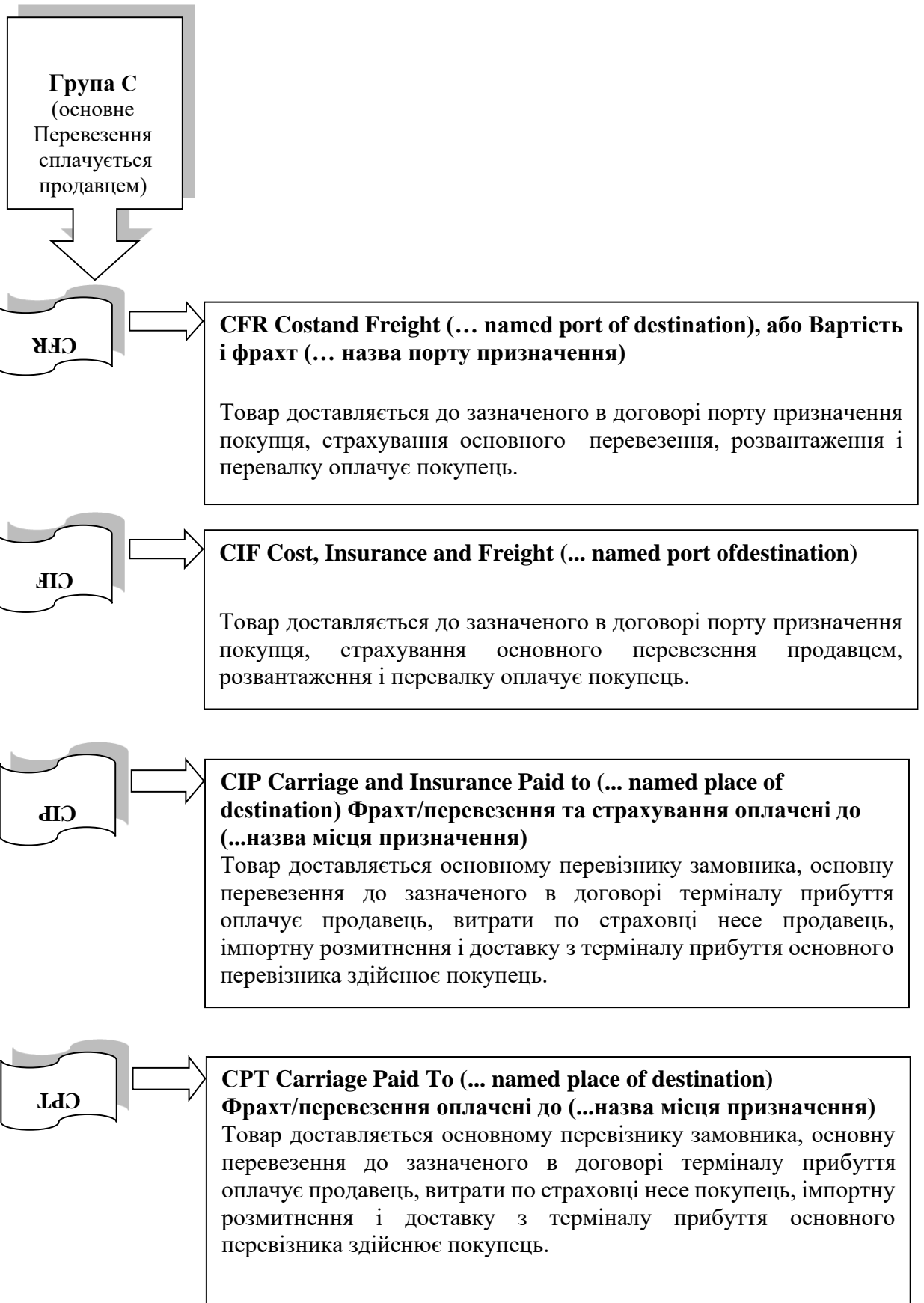
ПРАВИЛА ДЛЯ БУДЬ-ЯКОГО ВИДУ ЧИ ВИДІВ ТРАНСПОРТУ

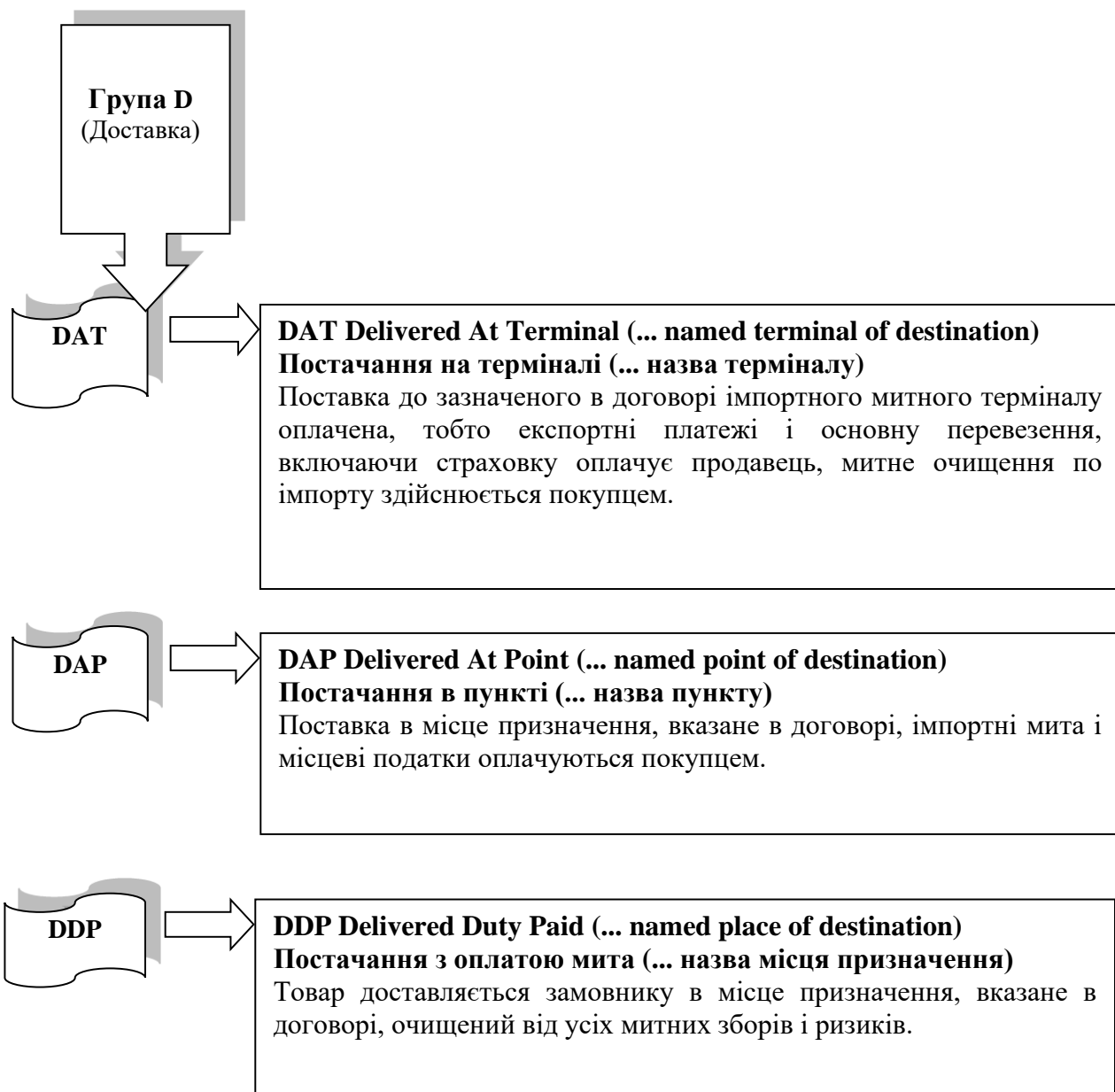
EXW	<i>Ex Works</i>
FCA	<i>Free Carrier</i>
CPT	<i>Carriage Paid to</i>
CIP	<i>Carriage and Insurance Paid to</i>
T	<i>Delivered at Terminal</i>
DAP	<i>Delivered at Place</i>

ПРАВИЛА ДЛЯ МОРСЬКОГО ТА ВНУТРІШНЬОГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ

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







Правила для будь-якого виду або видів транспорту

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

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

Правила для морського і внутрішнього водного транспорту

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

Контрольні запитання.

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

Тестові завдання.

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

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

2. Продукцією на транспорті є:

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

3. До особливостей транспортної продукції не належить:

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

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

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

5. Забезпечує найнижчу вартість перевезення транспорт:

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

6. Забезпечує найбільшу швидкість доставки:

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

7. До переваг залізничного транспорту не належать:

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

8. До недоліків морського транспорту не належать:

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

9. Не є перевагою автомобільного транспорту:

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

10. Автомобільний транспорт найбільш ефективний на відстанях:

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

11. Недоліком повітряного транспорту є:

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

12. Сфера застосування трубопровідного транспорту:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Таблиця відповідей

	<i>а</i>	<i>б</i>	<i>в</i>	<i>г</i>		<i>а</i>	<i>б</i>	<i>в</i>	<i>г</i>		<i>а</i>	<i>б</i>	<i>в</i>	<i>г</i>
1.					2.					3.				
4.					5.					6.				
7.					8.					9.				
10.					11.					12.				
13.					14.					15.				
16.					17.					18.				
19.					20.					21.				

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

9.1. Транспортні тарифи при міжнародних перевезеннях.

9.2. Документооборот при міжнародних перевезеннях.

9.3. Страхування ризиків при міжнародних перевезеннях.

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

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

Види цін на транспортні послуги

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

Склад і структура витрат транспортних організацій

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

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

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

Система транспортних тарифів складається з:

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

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

Диференціація тарифів за типом вантажів

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

Єдина тарифно-статистична номенклатура вантажів (ЄТСНВ)

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

ЄТСНВ складається з:

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

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

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

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

**Гармонізована
номенклатура
вантажів (ГНВ)**

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

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

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

3. ГНВ містить:

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

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

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

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

Депозитарієм ГНВ є Комітет ОСЗ.

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

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

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

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

Документи, що використовуються при оформленні міжнародних автомобільних перевезень

Міжнародна товарно-транспортна накладна (CMR)

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

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

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

Як заповнювати CMR накладну?

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

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

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

**Експортна
декларація
ЕХ-1**

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

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

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

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

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

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

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

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



EORI Number?

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

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

Наприклад: UA1234567890ASDFG.



https://ec.europa.eu/taxation_customs/dds2/eos/eori_validation.jsp?Lang=en

EUROPÄISCHE GEMEINSCHAFT

Versender/Ausführer (2) Nr. DE2426269

VERFAHREN (1)
 EX Z (Bas. Umst. (S3Z))
 Verdrücke (3) Anm. Sich. (S00)
 1 1 2 S

MRN 15DE460518915011E6

Ausstellungsdatum:

EORI-код в EX1.

EORI number validation

Retrieve EORI number validation

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

EORI number

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

Результаты проверки найденного EORI-кода.

EUROPEAN COMMUNITY

EXPORT ACCOMPANYING DOCUMENT

2 Consignor/Exporter No. 49619922

3 Forms 1 1

5 Items 1

5 Total packages 13

7 Reference number 02-000881-2015-0001

8 Consignee No. —

14 Declarant/Representative No. —

1 DECLARATION
 EX Z
 S00 Sec. D S

MRN 15SI00191325786534

Issuing date: 20150922
 Customs office: SI001913

S29 Transport charges method of ps Z

15 Country disp./exp. Code a SI

17 Country destin. Code a BY

S13 Countr(ies) of routing codes SI, HU, SK, PL, LT, BY

14b Representative of person lodging sum. decl. No

Export MRN Follow-up (inter: X)

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

Legal notice | Contact | Search | English (en)

TAXATION AND CUSTOMS UNION

European Commission

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

Mail Box | Search

Help | What's new? | Information | FAQ

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

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

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

Please enter the MRN:

2 results match your search

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

Top

**TIR Carnet -
книжка МДП**

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

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

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

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

Packing List
Пакувальний
лист

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

Товарно-
транспортна
накладна (ТТН)

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

**Книжка CPD
Carnet de
Passage en
Douane**

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

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

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

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

Методи калькулювання собівартості перевезень

Нормативний метод

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

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

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

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

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

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

Позамовний метод

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

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

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

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

Історія питання

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

Організації, що займаються страхуванням вантажів

Організації, що здійснюють перевезення вантажів

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

Організації, що здійснюють експедирування

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

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

У морському страхуванні діє *інститут абандона*.

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

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

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

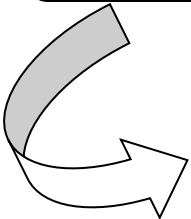
- Страхування з відповідальністю за загибель і пошкодження судна, у тому числі витрати по загальній аварії, в рамках частки, що відноситься до судна, і витрати з порятунку;
- Страхування без відповідальності за пошкодження судна, крім випадків катастрофи;
- Страхування з відповідальністю тільки за повну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

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

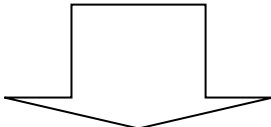
Це наступне:

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

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



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



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

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

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

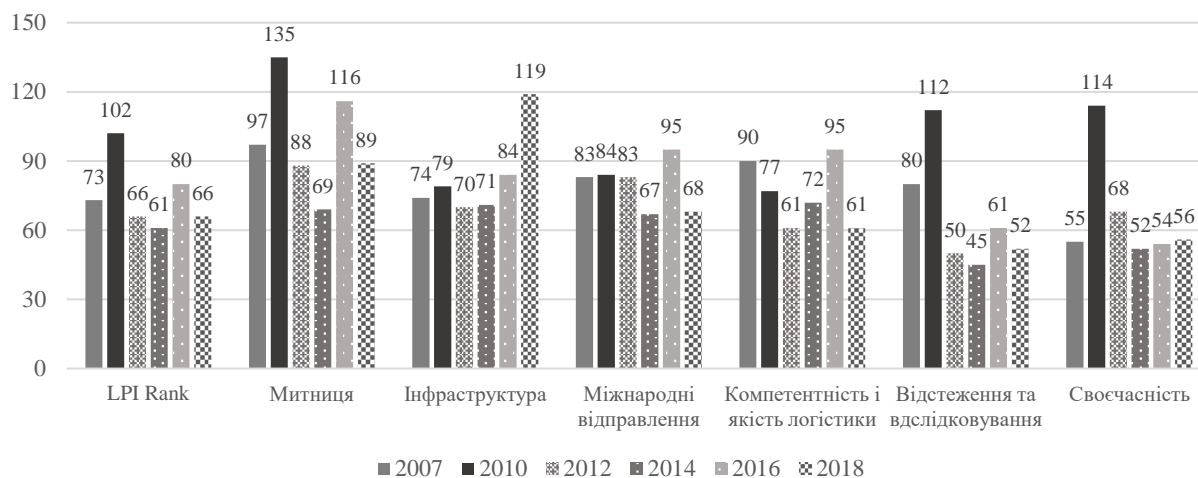
Контрольні запитання.

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

ТЕМА 10. УКРАЇНА В МІЖНАРОДНИХ ЛОГІСТИЧНИХ ПРОЦЕСАХ

10.1. Місце України в логістичному рейтингу

10.2. Ринок логістичних послуг в Україні



Рік	LPI рейтинг	Митниця	Інфраструктура	Міжнародні відправлення	Компетентність і якість логістики	Відстеження та відслідковування	Свочасність
2007	73	97	74	83	90	80	55
2010	102	135	79	84	77	112	114
2012	66	88	70	83	61	50	68
2014	61	69	71	67	72	45	52
2016	80	116	84	95	95	61	54
2018	66	89	119	68	61	52	56

Стратегія сталого розвитку логістики в Україні



 - виявлені проблеми
 - рекомендовані рішення

Контрольні запитання.

1. Які основні елементи входять до логістичного рейтингу?
2. Проаналізуйте динаміку LPI для України. За рахунок чого Україна може займати вищі місця в рейтингу?
3. Які основні фактори підвищення ефективності надання логістичних послуг в Україні?
4. Проаналізуйте компанії в Україні, що надають логістичні послуги.
5. Які функції Української логістичної асоціації?

ПРАКТИЧНІ ЗАДАЧІ, ПРИКЛАДИ РІШЕНЬ, ВАРІАНТИ ДЛЯ САМОСТІЙНОЇ РОБОТИ

Завдання 1. Вибір варіантів купівлі комплектуючих у фірмах різних держав

У фірму з надання логістичних консалтингових послуг звернувся менеджер з логістики фінської фірми з питанням: де його компанії вигідніше купувати комплектуючі для виробничого обладнання: в Європі або в Південно-Східній Азії (ПСА)?

Експерт-консультант з логістики зібрав вихідні дані по декільком варіантам, здійснив варіанти розрахунків, отримав варіанти відповідей і записав їх у табл.1. Необхідно обґрунтувати вибір варіанту закупівель.

Таблиця 1

Розрахунок варіантів закупівлі комплектуючих товарів в різних регіонах світу

Вихідні дані	Варіант				
	1	2	3	4	5
У – питома вартість вантажу, що постачається, євро/куб. м	3000	4000	5000	6000	4500
Тт – транспортний тариф, євро/куб. м	105	170	150	120	160
Пи – імпортне мито на товар з Південно-Східної Азії, %	12	12	12	12	12
Зп – ставка на запаси, %	1,9	3,0	4,0	2,0	2,5
Зс – ставка на страхові запаси, %	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8
Се – вартість товару в Європі, євро	108	116	98	110	118
Са – вартість товару у Південно-Східній Азії, євро	89	98	78	90	100
Розрахункові дані					
Д – доля додаткових затрат, що виникають при доставці товарів з Південно-Східної Азії, у питомій вартості вантажу, що постачається, %	18,2	20,05	19,8	16,8	18,86
Рс – Різниця між вартістю комплектуючих товарів в Європі та в Південно-Східній Азії, %	21,348	18,37	25,64	22,22	18,0
Відповіді	ПСА	Європа	ПСА	ПСА	Європа

По першому варіанту експерт-консультант пропонує наступний варіант рішення.

Розрахунок долі додаткових витрат, що виникають про доставці товарів з Південно-Східної Азії, в питомій вартості вантажу, що постачається, здійснюється за допомогою наступної формули:

$$D = 100 \times T_t / U + P_i + Z_p + Z_c(\%).$$

Підставивши у формулу (1) вихідні дані першого варіанта з табл. 1, отримуємо

$$D = 100 \times 105 / 3000 + 12 + 1,9 + 0,8 = 18,2\%.$$

2. Визначення різниці між вартістю комплектуючих товарів в Європі та в Південно-Східній Азії, беручи за 100% найменшу вартість товару Са, здійснюється за допомогою наступної формули:

$$P_c = (C_e - C_a) \times 100 / C_a(\%).$$

Підставивши в формулу (2) вихідні дані першого варіанту з табл. 1, одержуємо

$$P_c = (108-89) \times 100/89 = 21,348\%$$

Порівняння отриманих значень Д и P_c

$$D = 18,2\% \quad ZP_c = 21,3485\%$$

Відповідь. Оскільки доля додаткових витрат, що виникають при доставці з Південно-Східної Азії в питомій вартості вантажу, що постачається, менша, ніж різниця між вартістю комплектуючих в Європі та Південно-Східній Азії, то саме в країнах цього регіону вигідніше купувати комплектуючі.

Розрахуйте величини Д и P_c для решти варіантів (2, 3, 4, 5) з табл. 1 та порівняйте з відповідями табл. 1.

Завдання 2. Митно-тарифне регулювання зовнішньоекономічної діяльності

Необхідно визначити адвалорне мито для ряду товарів (А, Б, В, Г, Д), що ввозяться на територію країни та мають різні ставки мита, відповідно до табл.2.

Таблиця 2

Дані для розрахунку адвалорного мита

Товар	Митна вартість (Ст), у.о.	Ставка мита (Стпа), %	Адвалорне мито (Тпа), у.о.
А	5 000	20	1 000
Б	1 000	15	1 500
В	8 000	25	2 000
Г	15 000	10	1 500
Д	12 000 000	18	2 160 000

Розрахунок здійснюється за допомогою формули

$$T_{па} = C_{т} \times C_{тпа} : 100.$$

Для товару А розмір адвалорного мита складає $T_{па} = 5\,000 \times 20 : 100 = 1\,000$ у.об.

В даному завданні необхідно визначити розмір адвалорного мита для товарів Б, В, Г, Д.

Необхідно визначити специфічне мито для ряду товарів (А, Б, В, Г, Д), що ввозяться на територію країни та мають різні митні ставки, згідно з таблицею 3.

Таблиця 3

Дані для розрахунку специфічного мита

Товар	Кількість товару, що ввозиться, Кт, шт.	Ставка мита, Стпс, євро	Специфічне мито Тпс, євро
А	2 000	20	40 000
Б	10 000	15	150 000
В	8 000	25	200 000
Г	15 000	10	150 000
Д	12 000	18	216 000

Розрахунок здійснюється за допомогою формули

$$T_{пс} = K_{т} \times C_{тпс}.$$

Для товару А специфічне мито складає $T_{пс} = 2\,000 \times 20 = 40\,000$ (євро).

Визначити специфічне мито для групи товарів: Б, В, Г, Д.

Необхідно визначити комбіноване мито для ряду товарів (А, Б, В, Г, Д), що ввозяться на територію країни та мають різну митну вартість, різну вагу та різні митні ставки, відповідно до числових даних табл. 4.

Дані для розрахунку комбінованого мита

Товар	Митна вартість Ст, євро	Кількість товару, що ввозиться Кт, кг	Ставка мита: Стпа, %/Стпс, євро / кг	Мито: Тпа/Тпс, євро
А	100 000	4000	25%/ 5 євро/ кг	25 000/20 000
Б	60 000	4000	25%/ 5 євро/ кг	15 000/20 000
В	200 000	5000	20%/ 5 євро/ кг	40 000/25 000
Г	50 000	15 000	20%/ 10 євро/ кг	100 000/150 000
Д	150 000	10 000	20%/ 10 євро/ кг	300 000/100 000

Визначимо розмір стягування мита, наприклад, для товару А. Спочатку розраховується величина мита за адвалорною складовою):

$$100\,000 \times 25 : 100 = 25\,000 \text{ (євро)}.$$

Потім розраховується величина мита за специфічною складовою:

$$4\,000 \times 5 = 20\,000 \text{ (євро)}.$$

Оскільки величина мита, що розраховується за адвалорною складовою, більше величини мита, що розраховується за специфічною складовою, сума мита, що підлягає стягуванню, визначається за адвалорною складовою.

Визначимо розмір стягування мита, наприклад, для товару Б. Спочатку розраховується величина мита за адвалорною складовою:

$$60\,000 \times 25 : 100 = 15\,000 \text{ (євро)}.$$

Потім розраховується величина мита за специфічною складовою:

$$4\,000 \times 5 = 20\,000 \text{ (євро)}.$$

Оскільки величина мита, що розраховується за адвалорною складовою, менша величини мита, що розраховується за специфічною складовою, сума мита, що стягується, визначається за специфічною складовою.

Визначте розмір мита, що стягується, для товарів В, Г, Д, використовуючи дані табл. 4.

Правило адвалорної частки – зміна вартості товару, коли відсоткова доля вартості використаних матеріалів або доданої вартості досягає фіксованої ціни товару, що постачається.

Наприклад, країна А поставила до країни В, згідно з договором, технологічне обладнання вартістю 250 000 євро. В країні В здійснювали доробку цього товару у вигляді додаткового оснащення, в результаті якої вартість даного товару склала 1 000 000 євро. Товар повертається в країну А. Адвалорна частка країни А складає:

$$250\,000 / 1\,000\,000 \times 100 = 25\%.$$

Адвалорна частка країни В складає:

$$(1\,000\,000 - 250\,000) / 1\,000\,000 \times 100 = 75\%.$$

Отже, країною походження буде вважатися країна В, оскільки її адвалорна частка складає більше 50%. У разі рівності адвалорних часток (50%/50%) застосовують перше правило (зміна товарної позиції за ТН ЗЕД на рівні перших чотирьох знаків).

Застосування даного правила особливо актуально, коли до товару, що ввозиться, застосовується преференційний режим (особливий пільговий економічний режим, що надається однією державою іншій без розповсюдження на треті країни, застосовується без преференцій – знижок, пільг або відміни мита спеціального валютного режиму, пільгового кредитування тощо).

Завдання 3. Організація доставки товарів зарубіжних постачальників: доставка ватних виробів з Бельгії

Розглянемо основні етапи організації поставок в країну зарубіжних компаній. Приклад – доставка з Бельгії ватних виробів.

Код ТН ЗЕД товару, що ввозиться

Товар, виготовлений на основі вати, належить до групи 56: Вата, волок або фетр та неткані матеріали; спеціальна пряжа; мотузки; канати, троси та вироби з них.

Підгрупа 5601: Вата з текстильних матеріалів та вироби з неї; текстильні волокна, довжина яких не перевищує 5 мм (пух), текстильний пил та вузлики.

Код ТН ЗЕД 5601219000 – вата, інші вироби з вати та бавовняних волокон.

Ставка ввізного мита – 5%.

Особливості транспортування товарів зарубіжних постачальників автомобільним транспортом.

Товар, що імпортується, - ватні вироби (ватні палички, диски, кульки тощо) – є досить легким товаром, проте має відносно великий об'єм. Отже, для транспортування товару вагою до 10 000 кг необхідний транспортний засіб має бути досить великого розміру.

Упаковка ватних виробів являє собою картонні коробки вагою по 2 кг. При транспортуванні та зберіганні не допускається вологість та пошкодження упаковки.

Отже, для транспортування цього товару необхідно використовувати тентовий автопоїзд, що вміщає в себе 120 куб. м.

На даний товар необхідний сертифікат походження при перетині митного кордону даної країни.

Строки поставок

Товар за договором повинен постачатися 1 раз на тиждень.

День завантаження – кожний четвер.

День приходу машини на митний термінал – кожна середа.

День розвантаження – кожний четвер.

Отже, строки постачання товару по логічній системі «від дверей до дверей» дорівнює 1 тижню.

Етапи доставки вантажу до країни

1. Завантаження товару зі складу в «GILSCOS», Industriepark 4, B-2300 Turnhout, Belgium (Бельгія).
2. Проходження митного оформлення товару в “KOLEDINSPEDITION”, RobertBoschStrasse 5, 38112 Braunschweig, Deutschland. Відкриття TIRCARNET (книжка МДП) та CMR. За необхідності здійснюється переоформлення відвантажувальних документів (invoice, packaging list).
3. Проходження митного кордону Російської Федерації в м. Себезь.
4. Проходження митної очистки товару на Одинцовській митниці.
5. Вивантаження товару на складі одержувача.

Транспортні тарифи

Для даного маршруту транспортування найбільш вигідно користуватися європейською компанією-перевізником. На даному етапі економічних відносин в Європі відносно вигідні ставки по транспортним тарифам пропонують литовські компанії-перевізники, які на даному маршруті складають 3700-3800 дол. США за один автопоїзд.

Розрахунок митних платежів

За даним кодом ТН ЗЕД 5601219000 ставка митного тарифу складає 5% від митної вартості товару.

Фактурна вартість товарних ватних виробів (вага брутто 8489,23 кг, вага нетто 6791,38 кг) складає 5841,84 дол. США. Для розрахунку митної вартості в національній валюті приймається курс долара США по відношенню до рубля, що дорівнює 28,7709 руб. За один долар США на день проходження митної очистки товару (наприклад, даний курс на 02.11.2004 р.).

Митний збір складає 0,15% від митної вартості.

Податок на додану вартість (НДС) на даний товар складає 18% від митної вартості.

Митна вартість в національній валюті Росії складає:

$$5841,84 \times 28,7709 = 168\,075 \text{ (руб.)}$$

Митний збір (0,15%):

$$168\,075 \times 0,15 / 100 = 252,11 \text{ (руб.)}$$

Мито (5%):

$$168\,075 \times 5 / 100 = 8403,75 \text{ (руб.)}$$

ПДВ (18%):

$$(168\,075 + 8403,75) \times 18 / 100 = 31\,766,18 \text{ (руб.)}$$

Сума митних платежів:

$$252,11 + 8403,75 + 31\,766,18 = 40\,422,04 \text{ (руб.)}$$

Завдання 4. Організація поставок малогабаритної побутової техніки з Китайської Народної Республіки (КНР)

Необхідно розглянути поетапно логістичні процеси у зовнішньоекономічній діяльності на прикладі організації поставок малогабаритної техніки з Китаю в Росію.

1. Вибір постачальника.

А. В сучасних умовах в якості основного критерію вибору постачальника слід орієнтуватися на якість продукції, що відноситься до:

а) здатності постачальника забезпечувати товари та послуги відповідно до специфікацій та договірних умов;

б) можливостями забезпечувати вимоги споживача.

Б. Надійність постачальника – комплексний критерій, що включає наступні параметри: комерційна чесність, чіткість, чуткість, обов'язковість, зацікавленість у веденні бізнесу з фірмою, фінансова стабільність, ділова репутація у своїй сфері, додержання постачальником раніше встановлених контрактами обсягів та строків постачання багатогабаритної побутової техніки і т.п.

В. Ціна, в якій мають враховуватися усі сукупні витрати на закупівлю конкретного пристрою малогабаритної побутової техніки, що включають транспортування, транзакційні витрати, корегування зміни валютних курсів, мито і збори.

Г. Якість обслуговування. Оцінка за даним критерієм вимагає збір інформації у достатньо широкого кола осіб з різних підрозділів компанії та сторонніх джерел про якість технічної допомоги, рівень сервісу, про відношення постачальника до швидкості реакції та умов поставок, до прохань про надання технічної допомоги, професійної кваліфікації обслуговуючого персоналу и т.п.

Д. Умови платежу та можливість позапланових поставок. Оскільки в ринковій реальності часто відбуваються ситуації, що вимагають позапланових поставок або відстрочки платежу, наприклад, в так званій «високий сезон» (кінець жовтня – середина грудня), коли значно підвищується попит на всі пристрої малогабаритної побутової техніки, то постачальники, що пропонують вигідні умови платежу (наприклад, з можливістю отримання відстрочки, кредиту) і гарантують можливість отримання позапланових поставок, є найбільш прийнятними для ділового співробітництва. Процедура вибору постачальника полягає у ранжуванні п'яти вищезазначених критеріїв із зазначенням питомої ваги кожного критерію, з виставленням оцінки по кожному критерію для кожної компанії, що торгує малогабаритною побутовою технікою (наприклад, NigboChangerElectronCo., LTD; Midea; Haier). Потім розраховується рейтинг даних постачальників і порівнюється між собою відповідно до інформаційних даних табл. 5.

Припустимо, що постачальники оцінюються за трьохбальною шкалою (в принципі, шкала може бути будь-якою, проте, занадто велика шкала ускладнює розрахунки, хоча і дає більш точні результати) з наступними умовними позначеннями:

3 – повністю забезпечують вимоги;

2 – частково забезпечують;

1 – не відповідають вимогам.

Вирахування рейтингу кожного постачальника здійснюється за кожним критерієм, з урахуванням питомої ваги значущості факторів. В результаті розрахунку отримуємо сумарний рейтинг кожного постачальника (табл. 5).

Таблиця 5

Розрахунок рейтингу постачальників малогабаритної побутової техніки

Критерій вибору постачальника	Питома вага	Nigbo Changer Electron Co., LTD		Midea		Haier	
		Оцінка	Рейтинг	Оцінка	Рейтинг	Оцінка	Рейтинг
Якість	0,35	3	1,05	3	1,05	2	0,7
Надійність постачальника	0,25	3	0,75	3	0,75	3	0,75
Ціна	0,2	2	0,4	3	0,6	2	0,4
Якість обслуговування	0,15	3	0,45	3	0,45	3	0,45
Умови платежу та можливість позапланових поставок	0,05	3	0,15	2	0,1	3	0,15
Сумарний рейтинг	1,00	14	2,8	14	2,95	13	2,45

Аналізуючи дані, отримані в табл.5, можна зробити висновок, що, незважаючи на те, що найвища оцінка по балам однакова (по 14 балів) у двох компаній-постачальників малогабаритної побутової техніки NigboChangerElectronCo., LTD та Midea, обираємо компанію Midea, оскільки рейтингова оцінка цієї компанії, з урахуванням усіх факторів, виявилася вищою.

Китайські заводи, що виробляють побутову техніку, в тому числі і компанія Midea, працюють цілий рік. Строк виробництва однієї партії товару з каталогу складає не більше 20 діб. Якщо товар ексклюзивний зі специфічними характеристиками та вимагає інженерних, технологічних рішень, то строк його виробництва може складати 30-35 діб.

2. Визначення коду товарної номенклатури зовнішньоекономічної діяльності (ТН ЗЕД) Згідно з класифікатором ТН ЗЕД пристрої малогабаритної побутової техніки відносяться до розділу XVI, група 84 та 85.

Розділ XVI Машини, обладнання та механізми; електротехнічне обладнання, їх частини; апаратура для звукозапису; апаратура для запису і відтворення телевізійного зображення та звуку, їх частини та приналежності.

Група 84. Реактори ядерні, котли, обладнання та механічні пристрої, їх частини.

8423100000 ваги для зважування людей;

8423101000 ваги побутові.

Група 85. Електричні машини та обладнання, їх частини; апаратура для запису та відтворення телевізійного зображення та звуку, їх частини та прилади.

8510000000 електробритви, машинки для стрижки волосся та прилади для видалення волосся з двигуном.

8516210000 радіатори теплоакумуючі для обігріву простору та ґрунту;

8516401000 електропраски з паровим зволоженням;

8516500000 мікрохвильові печі;

8516798000 інші електроприлади (чайники, пароварки, кашеварки);

8509400000 подрібнювачі харчових продуктів та міксери; соковижималки для фруктів та овочів.

Код країни: Китай – 86.

Код валюти: USD (дол.) – 840; CNY (юань) – 156.

3. Умови поставки малогабаритної побутової техніки від компанії Mideaз Китаю та умови її оплати

А. Оскільки малогабаритна побутова техніка з КНР в основному доставляється судами по морським маршрутам, то можливими умовами поставки є FOB – порт відвантаження (Nigbo, Shun-de, Yantian, HongKong, Shanghai, Chiwan) та CIF – порт призначення (Kotka). Умови оплати малогабаритної техніки договірні, наприклад 30% складає передоплата, інші 70% оплачуються протягом 15 днів після відплиття товару з порту відвантаження.

Б. Перелік обов'язкових логістичних даних.

а) Мінімальна партія купівлі – 1 контейнер, в табл. 10.6. та 10.7 відповідно представлена кількість та вага приладів малогабаритної побутової техніки, що вміщуються в різні типи контейнерів при достатньому завантаженні.

б) Упаковка та маркування: малогабаритна побутова техніка розташована на стандартних європалетах 120 x 80, обтягнуті поліетиленом.

в) Супроводжувальні документи: коносамент, інвойс, лист, сертифікат відповідності.

г) Спосіб доставки: з порту в Китайській Народній Республіці морським транспортом до фінського порту Котка, потім автомобільним транспортом до однієї з московських митниць. Кількість малогабаритної побутової техніки в контейнері (шт.) та вага корисного вантажу малогабаритної побутової техніки в контейнері (кг) наведені відповідно до табл. 6 та табл.7.

Таблиця 6

Кількість малогабаритної побутової техніки в контейнері, шт.

Вид малогабаритної побутової техніки	20'GE	40'GE	40'HC
Чайник			6204
Мікрохвильова піч			1904
Тепловентилятор	1680	2652	
Ваги	7000	3628	
Пароварка	888		
Соковижималка	2448		

Таблиця 7

Вага корисного вантажу (малогабаритної побутової техніки) в контейнері, кг

Вид малогабаритної побутової техніки	20'GE	40'GE	40'HC
Чайник			8685,6
Мікрохвильова піч			25704
Тепловентилятор	6440	9297,6	
Ваги	4125	8586,1	
Пароварка	3330		
Соковижималка	5304		

4. Типові проблеми з постачальниками малогабаритної побутової техніки з КНР та основні методи їх подолання

На даний момент існують наступні основні негативні аспекти в роботі з китайськими заводами-постачальниками малогабаритної побутової техніки:

а) недійсність сертифікатів відповідності Китайської Народної Республіки в Російській Федерації;

б) відносно погана якість поліетиленової упаковки (завод економить на якісній упаковці, товар упаковується в тонкий поліетилен, внаслідок чого товар псується та втрачає товарний вигляд);

в) неповна відповідність техніки, що випускається, заданим параметрам (заводи в цілях економії надають перевагу використанню низькосортної пластмаси, отриманої з вторинної сировини, що призводить до отруєння людей при використанні даного пристрою, неякісних металевих сплавів, що викликають загорання, найчастіше це – чайники);

г) обираючи низькі ціни на китайську малогабаритну побутову техніку та особистий прибуток, вітчизняні бізнесмени часто не звертають уваги на зазначені негативні моменти. В даний час можливо рекомендувати наступні шляхи вирішення перерахованих вище негативних аспектів:

а) сертифікувати товари на території РФ з отриманням довгострокового сертифікату на весь модельний ряд;

б) відслідковувати якість упаковки через зазначення властивостей упаковки в контракті, при порушеннях своєчасно пред'являти претензії, вимагати відшкодування збитків та здійснювати докладний інструктаж менеджерів з продаж малогабаритної побутової техніки про якість та міцність упаковки;

в) скласти докладну специфікацію на кожний вид товару окремо із зазначенням якості спожитих в процесі виробництва ресурсів, матеріалів, полу фабрикатів, відправляти свого представника на китайський завод для слідкування за проведенням тестових робіт на кожну нову модель;

г) виявляти та забирати ліцензії на здійснення зовнішньоекономічної діяльності у несумлінних підприємств.

5. Вибір виду транспорту, транспортних засобів та перевізників при доставці малогабаритної побутової техніки з Китаю.

А. Особливості транспортування малогабаритної побутової техніки з Китаю в Росію.

Малогабаритна побутова техніка, вироблена в КНР, є продуктом відносно низької цінової категорії, направленої на покупця з невеликим рівнем достатку і відповідно платоспроможного попиту. Для того, щоб привести таку техніку в Росію за відносно низькими цінами, існує декілька шляхів транспортування:

а) перевозка здійснюється морським транспортом з Китаю до фінського порту Котка або до Калінінграду, потім вантажним автомобільним транспортом здійснюється доставка до Москви або до Санкт-Петербурга (в залежності від того, де у компанії знаходяться консолідаційні склади), а далі автомобільним або залізничним транспортом здійснюється розвезення по регіонам;

б) перевозку здійснюють морем до митного терміналу порту Східний в Приморському краю, по регіонам здійснювати розвезення автомобільним або залізничним транспортом;

в) перевозку здійснюють по міжнародному транспортному коридору Північ-Південь, який складається з морської ділянки до портів Перської затоки, сухопутного відрізка на території Ірану, далі Каспійським морем, і, нарешті, по річці Волга. Цей маршрут приблизно в 2,5 разів коротше ніж шлях через Суецький канал, Середземне море з перевантаженням на автомобільний транспорт у Фінляндії або Санкт-Петербурзі;

г) перевозку здійснюють залізничним транспортом по Китайській Народній Республіці до Владівостоку, митну очистку товару здійснюють в митному терміналі порту Східний, а потім залізничним транспортом доставляють товар до Москви;

д) перевезення здійснюють по Північному морському шляху (ПМШ), географічною перевагою якого є коротший маршрут у порівнянні з південним маршрутом (через Суецький канал з його значними обмеженнями розмірів та осадків морських судів), що може забезпечити конкурентоспроможні перевезення вантажів між Європейським та Азійським та Азійсько-Тихоокеанським економічними регіонами (табл. 8).

Порівняльна характеристика ПМШ і традиційних маршрутів*

Маршрут	Протяжність маршрутів в милях від Йокогами		
	до Осло	до Гельсінкі	до Лондона
Південного	12 013	12 399	11 655
Північного	7146	7772	7323
Різниця	4867	4627	4332

Примітка: 1) рух судів по ПМШ дозволяє скоротити строки переходу на 13-15 діб, 2) у 1990 р. т/х «Кола» (типу СА-15) ММП пройшов від Гамбурга до Японії за 19 діб, затратив на перехід до ПМШ 8 діб; 3) з 1991 р. ПМШ відкритий для міжнародного судноплавства.

В табл. 9. наведені основні переваги та недоліки різних варіантів контейнерного перевезення морським та залізничним транспортом.

Як видно з інформаційних даних табл. 10.9., обидва варіанти мають свої переваги та недоліки. Щоб здійснити остаточний вибір і прийняти рішення, необхідно додатково згадати наступні особливості:

- 1) митний термінал порту Східний є достатньо завантаженим (наприклад, в кінці і на початку календарного року), тому вантаж, що підлягає митній очистці, може затриматися на терміналі на один-два тижні, що значно вплине на транзитний час перевезення.

Таблиця 9.

Аналіз переваг та недоліків варіантів перевезення різними видами транспорту

	Контейнерні перевезення морським транспортом	Вагонні перевезення залізничним транспортом
Переваги	<ul style="list-style-type: none"> - низька собівартість перевезень на далекі відстані; - висока провізна та пропускна здатність; - низька капіталомісткість перевезень 	<ul style="list-style-type: none"> - висока провізна та пропускна здатність; - не залежить від кліматичних умов, пори року та доби; - відносно низькі тарифи, значні знижки для транзитних відправок; - висока швидкість доставки вантажів на відстані більше 1500 км
Недоліки	<ul style="list-style-type: none"> - низька вартість доставки, залежить від географічних, навігаційних та погодних умов; - мала частота відправок; - жорсткі вимоги до упаковки та кріплення вантажів; - недоступність продаж в кінцевих точках споживання 	<ul style="list-style-type: none"> - обмежена кількість перевізників (природня монополія); - недоступність продаж в кінцевих точках споживання; - недостатньо високе збереження вантажу

При цьому слід зазначити, що час затримки на терміналі не підлягає плануванню, оскільки жодна транспортно-експедиторська компанія не може гарантувати доставку товару в строк, зазначений в договорі на перевезення.

Враховуючи той факт, що транзитний час при перевезенні нелегко прогнозувати;

2) значним недоліком залізничних перевезень є обмеженість компаній-перевізників. Російська залізниця (РЗД) є монополістом на російському ринку, тому компаніям-імпортерам малогабаритної побутової техніки доводиться рахуватися з відносно жорсткими умовами перевезень, наданих нею.

Ці умови, як показує практика, не завжди вигідні компаніям-імпортерам;

- 3) за указом Влади РФ розроблений проект «Комплексний розвиток ПМШ та його використання на комерційній основі». Базова ідея проекту полягає в тому, що в процесі неминучого оживлення економіки Арктичної зони, зростання локальних та транзитних потоків вантажу, комплексного розвитку ПМШ та інфраструктури може бути створена стійка самоокупна арктична транспортна система під надійним державним контролем в області безпечного мореплавання та екології.

Реалізація вказаного проекту по Північному морському шляху в даний час ще не завершена.

Враховуючи три вищезазначених факти та коментарі до них, компанії-імпортери малогабаритної побутової техніки з Китаю, такі як, наприклад, «Мир», «М-Видео», «Ельдорадо» та інші, користуються послугами контейнерних перевізників морським транспортом до фінського порту Котка, а потім автомобільним транспортом до Москви.

Б. Головні фактори, що впливають на вибір перевізників для фірми, перераховані в схемі на Рис. 1.



Рис. 1. Фактори, що впливають на вибір перевізника

Основними перевізниками, що надають послуги з перевезення морським транспортом, добре представленими у Китаї, є судноплавні компанії CMA-CGM, Nedlloyd, Harag-Lloyd, Kkline, OOCL, Panalpina. Усі ці компанії, за винятком останньої, мають свої судна і місця в різних портах.

Компанія Panalpina має власного парку морських суден, вона фрахтує місця на судах усіх вищезазначених судноплавних компаній і при цьому пропонує достатньо конкурентоспроможні ціни за фрахт (наприклад, наведені в табл.10 тарифні ставки були трохи нижче ставок CMA-CGM, дійсні лише до 4 кварталу 2004 р.).

Таблиця 10

Транспортні тарифи морських перевізників з Китаю

Маршрут	Тип контейнеру	Ставки CMA-CGM, дол.	Ставки Panalpina, дол.
FOB Yantian/Hong Kong-Door Kouvola	20'GE	2609	2439
	40'GE	4407	4034
	40'HC	4708	4298
FOB Shanghai-Door Kouvola	20'GE	2662	2492
	40'GE	4480	4140
	40'HC	4820	4430
FOB Nigbo-Door Kouvola	20'GE	2668	2518
	40'GE	4472	4193
	40'HC	4808	4456
FOB Shunde-Door Kouvola	20'GE	2818	2776
	40'GE	4784	4393
	40'HC	5058	4656
FOB Chiwan-Door Kouvola	20'GE	2772	2492
	40'GE	4430	4140
	40'HC	4758	4403

Для організації процедури вибору перевізника необхідно обрати основні критерії, наприклад, наступні: строк доставки, цілісність вантажу, розмір тарифу, можливість контролювати процес, розмір страхового відшкодування.

Процедура вибору перевізника полягає в ранжуванні п'яти вищезазначених критеріїв із зазначенням питомої ваги кожного критерію, з виставленням оцінки за кожним критерієм для кожної судноплавної компанії, що здійснює морські перевезення з Китаю (наприклад, CMA-CGM, Nedlloyd, Panalpina). Потім розраховується рейтинг даних постачальників та порівнюється, згідно з даними табл.11.

Припустимо, що постачальники оцінюються за трьохбальною шкалою (хоча, нагадаємо, що шкала може бути будь-яка, хоча занадто велика шкала затрудняє розрахунки, але дає більш точні результати): 3 – повністю задовольняє логістичні вимоги; 2 – частково задовольняє; 1 – не відповідає вимогам.

Таблиця 11.

Розрахунок рейтингу морських перевізників малогабаритної побутової техніки з КНР

Критерій вибору постачальника	Питома вага	CMA-CGM		Panalpina		Nedlloyd	
		Оцінка	Рейтинг	Оцінка	Рейтинг	Оцінка	Рейтинг
Якість	0,35	3	1,05	3	1,05	2	0,7
Надійність постачальника	0,25	3	0,75	3	0,75	3	0,75
Ціна	0,2	2	0,4	3	0,6	2	0,4

Якість обслуговування	0,15	3	0,45	3	0,45	3	0,45
Умови платежу та можливість позапланових поставок	0,05	3	0,15	2	0,1	3	0,15
Сумарний рейтинг	1,00	14	2,8	14	2,95	15	2,45

Обчислення рейтингу кожного постачальника здійснюється за певним критерієм з урахуванням питомої ваги значущості факторів. В результаті розрахунків отримуємо сумарний рейтинг кожного морського перевізника. (табл. 11)

Аналізуючи дані, отримані з табл. 8, слід зробити висновок, що незважаючи на те, що найвищу оцінку за сумою балів отримали дві судноплавні компанії – перевізники малогабаритної побутової техніки CMA-CGM та Panalpina (однаково по 14 балів), вибір зупиняємо на Panalpina, оскільки рейтингова оцінка з урахуванням всіх факторів в неї виявилася вищою.

Етапи доставки вантажу до Москви. Приклад обраного маршруту доставки малогабаритної побутової техніки з китайського порту Шанхай до Москви зображено на Рис.2.

Термін поставок. Мінімальний транзитний час в дорозі контейнеру з малогабаритною побутовою технікою з Китаю до Москви складає 40-50 діб:

- 30 діб контейнер пливе судном з Китаю (морський порт Шанхай) до порту Котка у Фінляндії;
- 1-2 доби витрачаються на розвантаження судна та оформлення контейнера на контейнерну площадку;
- 2-5 діб витрачається на отримання релізу контейнера на транзитний склад у Фінляндії (весь цей час контейнер перебуває в порту);



Рис.2 Маршрут доставки вантажу

Близько 5 діб контейнер доставляється на транзитний склад у Фінляндії, де перевантажується в траки, на нього оформлюється нова транспортно-супровідна документація (CMR та книжка МДП для міжнародних дорожніх перевезень); 3-4 доби контейнер автомобільним транспортом (зазвичай компанії «Євроконт» доставляється до Москви.

Проблеми взаємодії з перевізниками та шляхи їх вирішення. Розглянемо на прикладі діяльності автотранспортної компанії. Під час організації перевезення вантажу клієнт та транспортна компанія (перевізник) укладають договір, який передбачає наступні основні пункти: предмет договору, права та обов'язки, порядок розрахунків, відповідальність

сторін, технологія здійснення перевезення, термін дії договору, форс-мажорні обставини, арбітраж тощо. У процесі перевезення можуть виникнути наступні проблеми:

- запізнення автомобіля на завантаження/розвантаження;
- поломка (аварія) автомобіля;
- повне чи часткове ушкодження товарного вантажу;
- виникнення додаткових витрат на етапах доставки вантажу від пункту відправки до пункту призначення тощо.

Перераховані проблеми потребують оперативного втручання і прийняття рішення в стислі строки. З цією метою, транспортна компанія, що надає послуги з перевезення вантажу, має постійно підтримувати мобільний чи супутниковий зв'язок з водієм, що надається для перевезення товарного рухомого вантажу, слідкувати за ходом здійснення перевезень, контролювати час приходу вантажного автомобілю на завантаження/вивантаження, оперативно виявляти причини незапланованих зупинок на шляху, своєчасно інформувати клієнта про проходження машиною етапів доставки.

6. Митні платежі при ввезенні малогабаритної побутової техніки в РФ від китайських постачальників

А. Порядок визначення митної вартості товару

Митна вартість товару необхідна для визначення митних платежів або інших митних цілей. Порядок визначення митної вартості товарів, що ввозяться на територію РФ юридичними особами, затверджується постановою Влади РФ від 5 листопада 1992 р. №856 «Про затвердження Порядку визначення митної вартості товарів, що ввозяться на територію РФ». Визначення митної вартості товарів здійснюється за допомогою одного з методів, представлених на схемі рис.3.

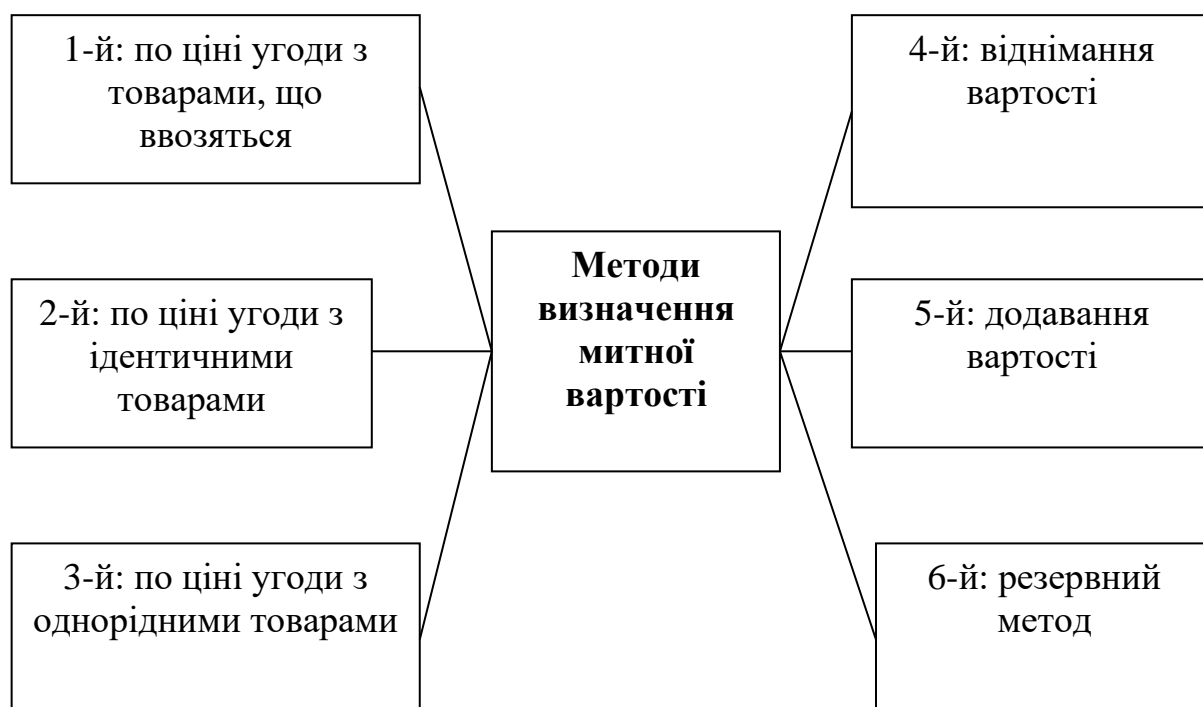


Рис.3. Методи визначення митної вартості товарів

Основним методом визначення митної вартості є оцінка за ціною угоди з товарами, що ввозяться (1-й метод). В даній роботі визначимо митну вартість 1-го контейнера 40'НС, об'єм якої складає 66,795 куб.м, завантаженого мікрохвильовими печами за допомогою основного методу.

Ціна мікрохвильової печі у китайського виробника складає 28,70 USD.

В контейнер завантажено 1904 упаковки мікрохвильових пічок.

Загальна вартість партії товару в контейнері, відповідно, складає:

$$1904 \times 28,70 = 54\,644,80 \text{ дол.}$$

Вартість морського фрахту з Кингдао (QINGDAO) до порту Котка (Фінляндія) складає 5600,00 дол.

На момент укладання угоди курс валют (наприклад, на 15.10.2004 р.) складає 1 дол. = 0,7507 євро.

Транспортні витрати на перевезення контейнера з порту Котка на консолідаційний склад в м. Коуволла складають 441 євро, або $441 : 0,7507 = 587,452$ дол.

Витрати на транспортування контейнера з м. Коуволла до місця митного оформлення в м. Москва складають 325 євро, або $325 : 0,7507 = 432,93$ дол.

Вартість навантаження контейнера на транспортний засіб – 4,15 євро/куб.м.

Вартість розвантаження контейнера з транспортного засобу – 4,15 євро/куб.м.

Вартість зберігання контейнера на складі – 4,15 євро/куб.м. в місяць.

Відповідно, витрати на навантаження/розвантаження товару складають

$$66,795 \times 4,15 \times 2 = 554,4 \text{ євро, або } 554,4 : 0,7507 = 587,452 \text{ дол.};$$

витрати на складування товару дорівнюють

$$66,795 \times 4,15 = 277,2 \text{ євро, або } 277,2 : 0,7507 = 369,25 \text{ дол.}$$

Витрати на страхування складають 240,40 дол.

Загалом митна вартість товару в контейнері складає:

$$54\,644,80 + 5600,00 + 587,452 + 432,93 + 587,452 + 369,25 + 240,40 = 62\,462,284 \text{ дол.}$$

Б. Розрахунок митних платежів при адвалорній митній ставці.

Стосовно приладів митної малогабаритної побутової техніки встановлені адвалорні митні ставки, що нараховуються у відсотках до митної вартості товарів, що обкладаються. Отже, в даній роботі наведемо розрахунки митних платежів лише за адвалорною ставкою.

Слід відзначити, що прилади малогабаритної побутової техніки не обкладаються акцизами.

Для приладів малогабаритної побутової техніки встановлена ставка ввізного мита розміром Ст(П) = 15%; ставка податку на додану вартість Ст(НДС) = 18%.

Розрахунок ввізного мита здійснюється за наступною формулою:

$$Сп = Ст(П) \times Стов, (5)$$

де Стов – митна вартість ввізного товару (дол. США).

$$Сп = (15 \times 62462,284) : 100 = 9\,369,34 \text{ дол.}$$

Розрахунок НДС здійснюється за формулою

$$Сндс = Ст(НДС) \times (Стов + Сп) = 18 \times (62\,462,284 + 9369,34) : 100 = 12\,929,69 \text{ дол.}$$

Розрахунок загальної суми митних платежів здійснюється за формулою

$$С = Сп + Сндс = 9\,369,34 + 12\,929,69 = 22\,299,03 \text{ дол. (7)}$$

В. Особливості умов поставок товарів в Російську Федерацію

Терміни, що визначають умови поставки товарів, докладно викладені в Міжнародних правилах тлумачення торгових термінів – Інкотермс 1990 і 2000. Застосування деяких умов постачань товарів, згідно з Інкотермс, в Росію має свою специфіку.

Поставка товарів на умовах DDP в РФ по контракту в даний час є умовою з підвищеним ризиком для продавця. Даний ризик викликаний наступними аспектами:

а) відносно складним з точки зору іноземних компаній процесом проходження митних процедур в Російській Федерації;

б) відносно важко точно визначити розмір митних платежів заздалегідь, до укладання контракту або до моменту проходження митної очистки через часті зміни в ставках ввізного мита;

в) коди ТН ЗЕД і відповідно ставки ввізного мита для високотехнологічного обладнання можуть бути остаточно підтверджені тільки при проходженні імпортової митної очистки.

Г. Можливі проблеми при проходженні митних формальностей та основні шляхи їх вирішення.

ТЕРМІНОЛОГІЧНИЙ СЛОВНИК

Авторизований дилер — дилер, який співробітничав з виробником на умовах франшизи.

Вертикальний інформаційний потік — потік, який переміщується від вищого рівня логістичної системи до нижчого.

Вертикальні канали розподілу — канали, які складаються з виробника і одного або декількох посередників, що діють як єдина система.

Виконавча інформаційна система — система, яка створюється на рівні адміністративного або оперативного управління, де обробка інформації здійснюється в реальному масштабі часу.

Виробнича логістика — система планування, організації та здійснення внутрішньозаводських вантажопотоків сировини, матеріалів, комплектуючих виробів, напівфабрикатів, готових виробів і продукції, яка включає внутрішньозаводський транспорт, тару багаторазового використання, технічні засоби механізації й автоматизації перевантажувальних, транспортних і складських робіт в основному технологічному процесі виробництва, управління цими вантажопотоками, їх інженерно-технічне, інформаційне, юридичне, науково-методичне, фінансове забезпечення.

Виробничі запаси — запаси матеріальних ресурсів і незавершеного виробництва, які надійшли до споживачів і не були піддані переробці, які знаходяться на підприємствах всіх галузей сфери матеріального виробництва, призначені для виробничого споживання і які дозволяють забезпечити безперебійність виробничого процесу.

Витрати втрачених можливостей (навіяні витрати) — характеризують втрачену вигоду, яка пов'язана з тим, що обмежений обсяг ресурсів може бути використаний тільки певним чином, що виключає застосування іншого можливого варіанту отримання прибутку.

Вихідний матеріальний потік — потік, який виходить з логістичної системи і надходить у зовнішнє для неї середовище.

Військова логістика — сукупність засобів і способів, необхідних для доставки людей, техніки і боєприпасів до місця бойових дій, а також планування й організація заходів щодо підготовки і здійснення пов'язаних з цим процесів.

Внутрішні логістичні операції — операції, які виконуються всередині логістичної системи.

Внутрішній інформаційний потік — потік, який циркулює всередині логістичної системи або її окремого елемента.

Внутрішній матеріальний потік — потік, який протікає у внутрішньому щодо даної логістичної системи середовищі.

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

Вхідний матеріальний потік — зовнішній потік, який надходить у логістичну систему із зовнішнього середовища.

Генеральний агент — укладає тільки угоди, зазначені в дорученні.

Гнучка логістична система — система, у якій доведення матеріального потоку до споживача здійснюється як за прямими зв'язками, так і за участю посередників.

Горизонтальний інформаційний потік — потік, який належить до одного рівня ієрархії логістичної системи.

Горизонтальні канали розподілу — традиційні канали розподілу, які складаються з незалежного виробника і одного або декількох незалежних посередників.

Двосторонні логістичні операції — операції, пов'язані з переходом права власності на продукцію і страхові ризики від однієї юридичної особи до іншої.

Децентралізована розподільча система — система, яка складається з декількох і більше розподільчих центрів, що знаходяться на території товарних ринків, поблизу споживачів.

Диспозитивна інформаційна система — система, яка створюється на рівні управління складом або цехом і є засобом для забезпечення налагодженої роботи логістичної системи.

Ділянковий матеріальний потік — сукупний потік, який розглядається на окремі ділянки логістичної системи, основою його обчислення є операційні логістичні потоки.

Ексклюзивний дилер — дилер, який є єдиним представником виробника в даному регіоні і наділений виключними правами з реалізації його продукції.

Ексклюзивний розподіл — передбачає навмисне обмежену кількість посередників, які торгують даною продукцією в межах території збуту.

Елементарний матеріальний потік — сукупність ресурсів одного найменування, які розташовані від конкретного джерела виробництва до моменту споживання.

Ефективність логістичної системи — показник (або система показників), який характеризує якість роботи логістичної системи із заданим рівнем логістичних витрат.

Ешелонована логістична система — система, у якій матеріальний потік доставляється споживачу за участю як мінімум одного посередника.

Жорсткий логістичний сервіс — послуги, пов'язані із забезпеченням працездатності, безвідмовності та узгоджених параметрів експлуатації товару.

Закупівельна логістика — управління матеріальними потоками в процесі забезпечення підприємства матеріальними ресурсами.

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

Запаси вантажопереробки — специфічний складський запас, який формується без логістичної операції зберігання (наприклад, перевалка в одному транспортному вузлі з одного виду транспорту на інший, консолідація, сортування і т.д.).

Запаси постачання — матеріальні ресурси, які знаходяться в логістичних ланцюгах від постачальників до складів

матеріальних ресурсів товаровиробника, призначені для забезпечення виробництва готової продукції.

Запаси просування — запаси готової продукції, які формуються і підтримуються в дистрибутивних каналах для швидкої реакції на проведену фірмою маркетингову політику просування товару на ринок, зазвичай супроводжувану широкомасштабною рекламою в засобах масової інформації, покликані задовольняти можливе різке збільшення попиту на готову продукцію фірми.

Застарілі (неліквідні) запаси — запаси, які утворюються внаслідок розбіжності логістичних циклів у виробництві і дистрибуції з життєвим циклом товарів, а також через погіршення якості товарів під час зберігання.

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

Зовнішні логістичні операції — операції, орієнтовані на інтеграцію логістичної системи із зовнішнім середовищем (операції у сфері постачання і збуту).

Зовнішній інформаційний потік — потік, який циркулює між логістичною системою і зовнішнім середовищем;

Зовнішній матеріальний потік — потік, який протікає в зовнішньому щодо даної логістичної системи середовищі.

Зовнішня логістика — логістика, яка займається питаннями з регулювання поточкових процесів, що виходять за межі діяльності, але знаходяться у сфері впливу суб'єкта господарювання.

Інтегральний матеріальний потік — множина елементарних потоків, які формуються на підприємстві.

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

Інформаційна логістика — логістика, яка організовує потік даних, що супроводжують матеріальний потік, і охоплює управління всіма процесами переміщення і складування реальних товарів на підприємстві, дозволяючи забезпечувати своєчасну доставку цих товарів у необхідних кількостях,

комплектації, якості з точки їх виникнення в точку споживання із мінімальними витратами й оптимальним сервісом.

Інформаційний потік — сукупність циркулюючих у логістичній системі, між логістичною системою і зовнішнім середовищем повідомлень, необхідних для управління і контролю логістичних операцій.

Канал розподілу — сукупність підприємств і організацій, через які проходить продукція від місця її виготовлення до місця споживання. Іншими словами, канал розподілу — це шлях, яким товари рухаються від виробника до споживача.

Концепція логістики — система поглядів на удосконалення господарської діяльності шляхом раціоналізації управління матеріальними потоками.

Логістика — теорія і практика управління матеріальними і пов'язаними з ними інформаційними потоками.

Логістика сервісного відгуку — процес координації логістичних операцій, необхідних для надання послуг найбільш ефективним способом з погляду витрат і задоволення запитів споживачів.

Логістична інформаційна система — певним чином організована сукупність взаємопов'язаних засобів обчислювальної техніки, різноманітних довідників і необхідних засобів програмування, яка забезпечує вирішення тих чи інших функціональних задач з управління матеріальними потоками.

Логістична операція — відособлена сукупність дій з реалізації логістичних функцій, спрямована на перетворення матеріального і/або інформаційного потоку.

Логістична система — адаптивна система зі зворотним зв'язком, яка виконує ті чи інші логістичні функції (операції), складається з підсистем і має розвинуті внутрішньосистемні зв'язки та зв'язки із зовнішнім середовищем.

Логістична система з прямими зв'язками — система, у якій матеріальний потік доводиться до споживача без участі посередників, на основі прямих господарських зв'язків.

Логістична функція — укрупнена група логістичних операцій, спрямованих на реалізацію мети логістичної системи.

Логістичний канал — частково впорядкована множина різних посередників, які здійснюють доведення матеріального потоку від конкретного виробника до його споживачів.

Логістичний ланцюг — лінійно впорядкована множина учасників логістичного процесу, які здійснюють логістичні операції з доведення зовнішнього матеріального потоку від однієї логістичної системи до іншої за умови виробничого споживання або до кінцевого споживача за умови особистого невиробничого споживання.

Логістичний сервіс — є певною сукупністю послуг, які надаються в процесі безпосереднього постачання товарів споживачам, що є завершальним етапом просування матеріального потоку логістичними ланцюгами.

Логістичні витрати — витрати, пов'язані з виконанням логістичних операцій.

Макрологістика — логістика, яка досліджує процеси, що протікають на регіональному, міжрегіональному, загальнонаціональному і міждержавному рівнях.

Макрологістична система — велика логістична система управління поточковими процесами за участю декількох і більше незалежних суб'єктів господарювання, не обмежених у територіальному розташуванні.

Матеріальний потік — це сукупність товарно-матеріальних цінностей, які розглядаються на часовому інтервалі в процесі застосування до них різних логістичних операцій.

Матеріальні запаси — це продукція виробничо-технічного призначення, яка знаходиться на різних стадіях виробництва і обігу, вироби народного споживання та інші товари, що очікують на вступ у процес виробничого або особистого споживання.

Метод ABC — спосіб нормування і контролю за станом запасів, який полягає в розбитті номенклатури N, реалізованих товарно-матеріальних цінностей на три

нерівнопотужних підмножини А, В і С на основі деякого формального алгоритму.

Мікрологістика — логістика, яка досліджує комплекс питань з управління матеріальними, інформаційними та іншими потоками, ґрунтуючись на інтересах окремого підприємства або корпоративної групи підприємств, об'єднаних загальними цілями щодо оптимізації господарських зв'язків.

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

М'який логістичний сервіс — послуги, пов'язані з більш ефективною експлуатацією товару в конкретних умовах роботи споживача, а також розширенням сфери його використання.

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

Нормативний рівень запасів — розрахункова величина запасів, яка досягається під час чергової закупівлі.

Односторонні логістичні операції — операції, не пов'язані з переходом права власності на продукцію і страхові ризики, виконуються всередині логістичної системи.

Операційний матеріальний потік — потік матеріальних ресурсів щодо конкретних логістичних операцій.

Оптимальний (економічний) розмір замовлення — показник, що виражає потужність матеріального потоку, направлено поставальником за замовленням споживача, який забезпечує для останнього мінімальне значення суми двох логістичних складових: транспортно-заготівельних витрат і витрат на формування і зберігання запасів.

Підготовчі (буферні) запаси — частина виробничого (товарного) запасу, призначена для підготовки матеріальних ресурсів і готової продукції до виробничого або особистого споживання, їх наявність викликана необхідністю виконання певних логістичних операцій з приймання,

оформлення, завантаження-розвантаження, додаткової підготовки до споживання.

Планова інформаційна система — система, яка створюється на адміністративному рівні управління і служить для прийняття довгострокових рішень стратегічного характеру.

Планування та управління виробництвом — підсистема підприємства, яка приймає матеріальний потік від підсистеми закупівель й управляє ним у процесі виконання різних технологічних операцій, що перетворюють предмет праці в продукт праці.

Послуга — деяка дія, що приносить користь споживачу.

Потік — це сукупність об'єктів, що сприймаються як одне ціле. Вона існує як процес на деякому часовому інтервалі і вимірюється в абсолютних одиницях за певний період часу.

Поточні (регулярні) запаси — основна частина виробничих і товарних запасів, які призначені для забезпечення неперервності процесу виробництва і збуту між двома черговими поставаннями утворюються за умов нерівномірного і регулярного поставання через невідповідність обсягів поставання і разового споживання.

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

Продуктовий матеріальний потік — потік, об'єктом вивчення (аналізу, планування) якого є переміщення конкретних продуктів і засобів праці.

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

Розвиток поставальника — виявлення позицій поставальника, за якими необхідно досягнути поліпшень у даний момент або в перспективі для потреб даного підприємства, а також визначення комплексу заходів, необхідних для поліпшення взаємного співробітництва.

Розподільча логістика — управління транспортуванням, складуванням та іншими матеріальними і нематеріальними

операціями, які здійснюються в процесі доставки готової продукції до споживача. Згідно з інтересами і вимогам останнього, а також передачі, зберігання й обробки відповідної інформації.

Розподільча мережа — сукупність каналів розподілу.

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

Сезонні запаси — запаси матеріальних ресурсів і готової продукції, створювані та підтримувані за очевидних сезонних коливань попиту або характеру виробництва, транспортування.

Селективний розподіл — є «золотою серединою» між методами інтенсивного та ексклюзивного розподілу.

Сервіс — комплекс послуг, які надаються в процесі замовлення, купівлі, постачання і подальшого обслуговування продукції.

Система постачання «точно у термін» — система організації постачання, яка ґрунтується на синхронізації процесів доставки матеріальних ресурсів у необхідних кількостях і в той час, коли ланки логістичної системи їх потребують, з метою мінімізації витрат, пов'язаних зі створенням запасів.

Система управління запасами — сукупність правил і показників, які визначають момент часу й обсяг закупівлі продукції для поповнення запасів.

Системний матеріальний потік — матеріальний потік, який циркулює в цілому у логістичній системі, його параметри визначаються шляхом додавання дільничних матеріальних потоків.

Системний підхід — методологія наукового пізнання, в основі якої лежить розгляд об'єктів як систем, що дозволяє побачити досліджуваний об'єкт як комплекс взаємопов'язаних підсистем, об'єднаних спільною метою, розкрити його

інтегративні властивості, а також внутрішні та зовнішні зв'язки.

Склад — це будинок, споруда, призначена для приймання, розміщення і зберігання товарів, які надійшли, підготовки їх до споживання і відправки споживачу.

Склад буферних запасів — склад, який призначений для забезпечення виробничого процесу.

Склад зберігання — склад, який забезпечує збереженість і захист складованих виробів.

Склад комісіонування — склад, призначений для формування замовлень відповідно до специфічних вимог клієнтів.

Склад перевалки вантажів (термінал) — склад, розташований у транспортних вузлах.

Складські запаси — запаси продукції, які знаходяться на складах різного типу і рівня певних ланок логістичної системи, як внутрішньофірмових, так і логістичних посередників.

Спекулятивні запаси — запаси, які створюються для захисту від можливого підвищення цін на матеріальні ресурси або введення протекційних квот і тарифів.

Страхові (гарантійні) запаси — запаси, які призначені для безперервного постачання споживача за умови непередбачених обставин.

Сукупні матеріальні запаси — запаси, які є об'єктом оптимізації логістичного управління з погляду загальних витрат і містять у собі запаси у постачанні, виробничі запаси і товарні запаси.

Технологічна карта — форма документації, яка відображає детальну поопераційну розробку складського технологічного процесу із зазначенням технічних засобів, витрат часу на його виконання.

Технологічний графік — розклад, який передбачає виконання складських операцій у часі (протягом зміни, доби).

Товарні (збутові) запаси — запаси готової продукції, транспортні запаси, які знаходяться на складах готової продукції фірми виробника і в дистрибутивній мережі, призначені для задоволення попиту споживачів (продажу).

Точка замовлення — мінімальний (контрольний) рівень запасів продукції, за умови настання якого необхідно їх поповнення.

Транспорт загального користування (магістральний) — галузь народного господарства, яка задовольняє потреби всіх галузей народного господарства і населення в перевезеннях вантажів і пасажирів.

Транспорт незагального користування — внутрішньовиробничий транспорт, а також транспортні засоби всіх видів, які належать нетранспортним підприємствам, є, як правило, складовою частиною яких-небудь виробничих систем і повинні бути органічно в них вписані.

Транспортна логістика — логістика, яка вирішує комплекс задач, пов'язаних з організацією переміщення вантажів транспортом загального користування.

Транспортні запаси (запаси у дорозі, транзитні запаси) — запаси матеріальних ресурсів, незавершеного виробництва або готової продукції, які знаходяться в процесі транспортування від однієї ланки логістичної системи до іншої або в межах однієї ланки логістичної системи.

Транспортування — ключова комплексна активність, пов'язана з переміщенням матеріальних ресурсів,

незавершеного виробництва або готової продукції певним транспортним засобом логістичним ланцюгом, і яка, в свою чергу, складається з комплексних та елементарних активностей, включаючи експедирування, вантажопереробку, пакування, передачу прав власності на вантаж, страхування і т.п.

«Тягнуча» внутрішньовиробнича логістична система — система організації виробництва, у якій деталі і напівфабрикати подаються на наступну технологічну операцію з попередньої в міру необхідності.

Універсальний агент — робить будь-які юридичні дії від імені принципала.

Централізована розподільча система — система, у якій розподільчий центр направляє товари, виготовлені підприємством-виробником, кінцевим або проміжним споживачам у різні регіони країни (оптовим чи дрібнооптовим посередникам або безпосередньо в роздрібну торгову мережу).

«Штовхаюча» внутрішньовиробнича логістична система — система організації виробництва, у якій предмети праці, які надходять на виробничу ділянку, безпосередньо цією ділянкою в попередньої технологічної ланки не замовляються.

Література

1. Альбеков А.У., Федько В.П., Митько О.А. Дмитриченко М.Ф., Левковець П.Р., Ткаченко А.М, Ігнатенко О.С., Зайончик Л.Г., Статник І.М Транспортні технології в системах логістики: Підручник. - К.: Інформавтор, 2007. - 676 с.
2. Захаров К.В., Циганок А.В., Бочарников В.П., Захаров Ф.К. Логистика, ефективність и ризики внешнеэкономических операций. – К.: ИНЭКС, 2000. – 237 с.
3. Захаров К.В., Циганок А.В., Захаров Ф.К. Логистика: эффективность и риски внешнеэкономических операций. – К.: ИНЭКС, 2000. – 252 с.
4. Кальченко А.Г., Кривещенко В.В, Логістика: Навч. посібник. – К.: КНЕУ, 2008. – 472 с.
5. Кирлик Н.Ю. Історія становлення ринку логістичних послуг в Україні. //Актуальні проблеми економіки. – 2020. - № 1 (223). – с. 4-10. - <https://dspace.uzhnu.edu.ua/jspui/bitstream/lib/31106/1/4-10.pdf>
6. Кислий В. М., Біловодська О. А., Олефіренко О. М., Смоляник О. М. Логістика: Теорія та практика: Навч. посіб. — К.: Центр учбової літератури, 2010. — 360 с.
7. Крикавський Є.В., Чернописька Н.В. Логістичні системи: Навч. пос. – Львів: Вид-во НУ «Львівська політехніка», 2009. – 264 с.
8. Кунда Н.Т. Організація міжнародних автомобільних перевезень: Навч.посібник. – К.: ВД «Слово», 2010. – 464 с.
9. Міжнародні організації, конвенції та багатосторонні угоди в галузі транспорту. Автомобільний транспорт: Навч. посібник / За ред. А.М.Редзюка. - К.: ДП Державтотранс-Діпроект, 2009. Т.1. - 208 с.
10. Назаренко В.М., Назаренко К.С. Транспортное обеспечение внешнеторговой деятельности. – М.: Центр э-ки и маркетинга, 2000. – 512 с.
11. Негода А.В. Міжнародна логістика. Навч.-методичний комплекс для студентів заочної форми навчання. – К.: ІМВ КНУ, 2022. – 78 с.
12. Негода А.В. Міжнародна логістика у схемах. Навчальний посібник . – К.: ВПЦ «Київський університет», 2020. – 192 с.
13. Негода А.В. Рынок логистики в Украине: тенденции и перспективы развития // Актуальні проблеми міжнародних відносин: Зб. наук. пр. - К: ІМВ, 2013. Вип. 116. Ч.ІІ. - С. 75-83.
14. Негода А.В. Міжнародна логістика. Робочий зошит студента. – К.: ІМВ КНУ, 2013. – 98 с.
15. Негода А.В. Діджиталізація міжнародної логістики та ланцюгів постачань. –С. 105-124. Розділ до монографії «Діджиталізація сучасної системи міжнародних відносин: монографія /за ред. О.І.Шниркова. – К.: ВПЦ «Київський університет», 2020. – 236 с.
16. Негода А.В. Сучасні ризики для глобальних ланцюгів постачання // Матеріали науково-практичної конференції "Ризики в системі сучасних міжнародних економічних відносин: виклики та можливості " (26-27 листопада 2020 р.) - No 23 (2020) – Електронний ресурс http://journals.iir.kiev.ua/index.php/ec_n/article/view/4047 .
17. Негода А.В. Міжнародна логістика. Логістичний радар. Квітень 2022: Лекція в слайдах для заочників – К.,2022. – 45 с. - <https://ru.calameo.com/read/0060524383fe85fcb7338>
18. Негода А.В. Логістична інфраструктура: Лекція в слайдах для заочників. – К.,2022. – 45 с. - <https://ru.calameo.com/read/0060524383152dab760f6>
19. Негода А.В. Ринок контейнерних перевезень: Лекція в слайдах для заочників. – К.,2022. – 122 с. - <https://ru.calameo.com/read/006052438cf98de07da74>
20. Окландер М. Логістика. Підручник. – К.: Центр навчальної літ-ри, 2018.

21. Олійник Я.Б., Смирнов І.Г. Україна та Єврологістика: новітні напрямки інтеграційної співпраці - <http://www.lgtinfo.com.ua/images/stories/evro.pdf>
22. Пономарьова Ю.В. Логістика. Навч. посібник. – К., 2006. – 328 с.
23. Смирнов И.Г. Клиент-ориентированная логистика: как учесть потребительский фактор в цепях поставок в условиях экономического кризиса // Логістика. Проблемы и решения. – 2009. - № 4. – С. 70-85.
24. Смирнов И.Г. Логистика по-японски // Logistics. – 2007. - № 11. – С. 30-35.
25. Смирнов И.Г. Логистический городок в Дубае: качественный прыжок в логистике // Логістика. Проблемы и решения. – 2009. - № 3. – С. 78-86.
26. Смирнов И.Г. Рынок логистики в Азии: современные особенности // Logistics. – 2007. - № 3. – С. 14-18.
27. Смирнов І.Г. Екологія та логістика: проблема утилізації відходів: досвід Польщі // Фізична географія та геоморфологія. – 2007. - № 53. – С. 168-177.
28. Смирнов І.Г. Картографічний та логістичний аспекти операції «Overlord» // Картографія та вища школа. – 2009. = Вип. № 4. – С. 105-113.
29. Смирнов І.Г. Логістика італійською: ефект «бичачого батога» та його подолання компанією «Varilla» // Географія та туризм. – 2010. – Вип. 6. - С. 3-30.
30. Смирнов І.Г. Логістика туризму: Навч. пос. – К.: Знання, 2009. – 444 с.
31. Смирнов І.Г. Логістика: просторово-територіальний вимір: Моногр. – К.: Обрії, 2004. – 335 с.
32. Смирнов І.Г. Логістика: просторово-територіальний вимір: Монографія. – К.: Обрії, 2004. – 335 с.
33. Смирнов І.Г. Логістичні стратегії на світовому ринку стільникового зв'язку: досвід Nokia // Зовнішня торгівля: право та економіка. – 2007. - № 1 (30). – 17-27.
34. Смирнов І.Г. Митна логістика як чинник економічної безпеки України в кризових умовах // Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право. – 2010. - № 1. – С. 21-35.
35. Смирнов І.Г. Міжнародна логістика: Конспект лекцій. – К.: ІММБ, 2004. – 105 с.
36. Смирнов І.Г. Ресторанна логістика: міжнародний та український аспекти // Зовнішня торгівля: право та економіка. – 2009. - № 4 (45). – 4-19.
37. Смирнов І.Г. Ринок логістики в Польщі в умовах євро інтеграції // Зовнішня торгівля: право та економіка. – 2008. - № 5 (40). – 10-23.
38. Смирнов І.Г. Розвиток логістики в країнах НАФТА // Географія та туризм. – 2010. – Вип. 5. – С. 120-147.
39. Смирнов І.Г. Стратегічний логістичний менеджмент у міжнародному туризмі в контексті його сталого розвитку // Географія та туризм. – 2010. – Вип. 9. – С. 12-26.
40. Смирнов І.Г. Україна в системі Балто-Чорноморської транспортно-логістичної інтеграції // Зовнішня торгівля: право та економіка. – 2009. - № 1 (42). – 16-31.
41. Смирнов І.Г. Хільчевська І.Г. Логістика у зовнішньоекономічній діяльності // Регулювання зовнішньоекономічної діяльності: Навч. пос. / За ред. І.І. Дахна. – К.: ЦУЛ, 2009. – С. 65-150.
42. Смирнов І.Г., Косарева Т.В. Транспортна логістика: Навч.посібник. - К.: ЦУЛ, 2008. – 224 с.
43. Шехтер Д., Сандер Г. Логистика. Искусство управления цепочками поставок: Пер. с англ. – М.: Претекст, 2008. – 230 с.
44. Якубовський В.М. Міжнародні логістичні системи. – К.: ВПЦ «Київський університет», 2019. – 300 с.
45. Anna Negoda, Viktoriia Kiptenko, Oleksandra Razumova, Oksana Boriushkina, Vera Romanova, Outsourcing as a Modern Form of International Labor Division. // IJCSNS International Journal of Computer Science and Network Security. – 2021. - Vol. 21 No. 8 pp. 43-50 - http://ijcsns.org/07_book/html/202108/202108006.html - http://paper.ijcsns.org/07_book/202108/20210806.pdf

ДОДАТКИ

Основні логістичні індекси

Назва	Опис індексу
Індекс глобальної конкурентоспроможності http://gcr.weforum.org/	Індекс оцінює здатність економік забезпечувати більш високу продуктивність бізнесу, і як наслідок, більш високі темпи економічного зростання й економічного добробуту нації. Індекс глобальної конкурентоспроможності розроблений Всесвітнім економічним форумом (ВЕФ). Індекс порівнює конкурентоспроможність країн за 12 складовими конкурентоспроможності: інституції, інфраструктура, макроекономічна стабільність, охорона здоров'я та початкова освіта, вища освіта та професійна підготовка, ефективність ринку товарів, ефективність ринку праці, рівень розвитку фінансового ринку, технологічна готовність, розмір ринку, рівень розвитку бізнесу, інновації. Для можливості порівняння конкурентоспроможності країн на різних стадіях економічного розвитку до індексу інтегровано концепцію стадій економічного розвитку країн.
Рейтинг конкурентоспроможності країн світу https://www.worldcompetitiveness.com/	Щорічне дослідження світової конкурентоспроможності оцінює та аналізує здатність країн створювати і підтримувати середовище, у якому підприємства можуть ефективно конкурувати. Індекс конкурентоспроможності країн світу розроблений Центром світової конкурентоспроможності при Інституті розвитку менеджменту і публікується в Щорічнику світової конкурентоспроможності (WorldCompetitivenessYearbook - WCY). Індекс ґрунтується на більш ніж 320 показниках, зібраних у 4 складові факторів конкурентоспроможності:

	макроекономічні показники, ефективність влади, ефективність бізнесу та інфраструктура.
Індекс легкості ведення бізнесу http://www.doingbusiness.org/rankings	Індекс надає об'єктивну оцінку бізнес-клімату в країнах світу з точки зору простоти низки найважливіших для малого і середнього бізнесу адміністративних процедур. Категорії показників поділяються на два типи: 1) ті, що відображають рівень міцності правових інститутів і мають відношення до регулювання бізнесу (кредитування, захист інвесторів, забезпечення виконання договорів, вирішення неплатоспроможності підприємств) і 2) показники, що відображають складність і вартість процедур регулювання (реєстрація підприємств, отримання дозволів на будівництво, підключення до системи електропостачання, реєстрація власності, оподаткування, міжнародна торгівля).
Індекс розвитку людського потенціалу http://hdr.undp.org/en/statistics/hdi/	Інтегральний показник для міждержавного порівняння і вимірювання рівня життя, письменності, освіченості і довголіття як основних характеристик людського потенціалу досліджуваної країни. ІРЛП є стандартним інструментом при загальному порівнянні рівня життя різних країн.
Індекс економічної свободи http://www.heritage.org/Index/	Індекс розраховується TheHeritageFoundation у співпраці з TheWallStreetJournal, він оцінює рівень лібералізації взаємодії держави і бізнесу, враховуючи чотири основні складові свободи екон. діяльності. В індексі аналізуються 10 компонентів економічної свободи, згрупованих у 4 категорії: (1) верховенство права (права власності, свобода від корупції); (2) обмежений уряд (фіскальна свобода, державні витрати), (3) регуляторна ефективність (свобода

	бізнесу, свобода ринку праці, монетарна свобода) і (4) відкритість ринків (свобода торгівлі, свобода інвестицій, фінансова свобода). Індекс комбінує кількісні і якісні показники, розраховується як середнє арифметичне 10 екон. свобод. Індекс має значення від 0 (найгірше) до 100 (найкраще).
Індекс сприяння торгівлі http://www.weforum.org/issues/international-trade	Індекс порівнює легкість ведення міжнародної торгівлі у 132 країнах світу, оцінюючи перешкоди, що виникають у ланцюжку постачання товарів. Індекс складається з 9 складових: 1) доступ на внутрішній і зовнішні ринки; 2) ефективність митної адміністрації; 3) ефективність експортно-імпорتنих процедур; 4) прозорість роботи прикордонних служб; 5) доступність і якість транспортної інфраструктури; 6) доступність і якість транспортних послуг; 7) доступність і поширеність інформаційно-комунікаційних технологій (ІКТ); 8) регуляторне середовище і 9) безпека.
Індекс конкурентоспроможності подорожей і туризму http://www.weforum.org/issues/travel-and-tourism-competitiveness	Індекс оцінює чинники і політики, сприятливі для розвитку туристичного сектору в окремо взятій країні. ІКПТ був розроблений Всесвітнім економічним форумом. Він ґрунтується приблизно на 80 показниках, які згруповано в 14 складових. Ці складові, у свою чергу, утворюють 3 субіндекси: регуляторне середовище в туристичному секторі, середовище та інфраструктура для бізнесу, а також людські, культурні і природні ресурси в секторі подорожей і туризму (ПТ).

<p>Індекс ефективності логістики</p> <p>http://web.worldbank.org</p>	<p>ІЕЛ для кожної країни розраховується на основі інформації, отриманої завдяки опитуванню більш ніж 800 найбільших міжнародних логістичних компаній. Респонденти оцінюють за 5-бальною шкалою кожну з 7 позицій, що відображає ефективність логістичної системи. Оцінка проводиться щодо 8 країн, з якими працює логістична компанія. Оцінка ефективності логістичної системи проводиться за такими позиціями: ефективність процедур митного очищення; якість транспортних та інформаційних технологій логістичної інфраструктури; простота і доступність за ціною міжнародних перевезень; компетентність співробітників місцевої логістичної інфраструктури; можливість відстеження міжнародних перевезень; внутрішня вартість логістичних послуг; витрати часу при транспортуванні вантажів до пункту призначення. Для складання Індексу було використовується більше 5000 індивідуальних оцінок країн.</p>
<p>Рейтинг освіти: наука</p> <p>http://www.pisa.oecd.org/</p>	<p>Ранжує учасників згідно до їх можливостей з читання, математики та природничих наук. PISA не надає колективну оцінку з усіх предметів, але надає оцінку для кожної предметної області, країни ранжуються за середнім балом в кожній області. В дослідженні надається оцінка близько 470 тисяч 15-річних учнів по всьому світу.</p>
<p>Індекс конкурентоспроможності ІТ</p> <p>http://www.bsa.org/globalindex</p>	<p>Цей індекс порівнює 66 країн на основі їх здатності підтримувати та розвивати сильний ІТ сектор.</p>

<p>Міжнародний індекс прав власності</p> <p>http://www.internationalpropertyrightsindex.org/</p>	<p>В індексі відображаються результати досліджень про вплив нормативного та політичного середовища, визнання і дотримання прав приватної та інтелектуальної власності на економічний розвиток країни в цілому.</p>
<p>Індекс сприйняття корупції</p> <p>http://www.transparency.org/policy_research/surveys_indices/cpi/</p>	<p>Індекс ґрунтується на декількох незалежних опитуваннях, у яких беруть участь міжнародні фінансові та правозахисні експерти, в тому числі з Азіатського і Африканського банків розвитку, Світового банку та американської організації Freedom House. Індекс є оцінкою від 0 (максимальний рівень) до 10 (відсутність корупції). Кожна країна в рейтингу характеризується показником, що відображає оцінку рівня корупції підприємцями й аналітиками за десятибальною шкалою.</p>
<p>Індекс багатовимірної бідності</p> <p>http://www.ophi.org.uk/policy/multidimensional-poverty-index/</p>	<p>Індекс визначає взаємодії на рівні домогосподарств за тим же трьом аспектам, що й ІРЛП (рівень життя, здоров'я та освіта) і показує середнє число бідних людей і взаємодій, з якими стикаються бідні домогосподарства.</p>
<p>Індекс екологічної стійкості</p> <p>http://epi.yale.edu/</p>	<p>Ранжує країни за 25 показниками у 10 категоріях екологічної політики. Індекс базується на розрахунку 76 параметрів, включаючи показники стану екосистем, екологічного стресу, екологічних аспектів здоров'я населення, соціальних та інституціональних можливостей та міжнародної активності держави.</p>

<p>Індекс брендів країн</p> <p>http://www.futurbrand.com/think/reports-studies/cbi/</p>	<p>Мета індексу – виміряти «нематеріальні активи» країни, те, як країну сприймають представники міжнародного бізнесу, туристи, експерти в галузі туризму та національного брендингу. Для дослідження опитують 3400 туристів (ділових та відпочиваючих), проводять фокус-групи за участю експертів, аби виявити асоціації, пов'язані з різними країнами по 5 категоріях, включаючи туристичну привабливість, якість життя та систему цінностей.</p>
<p>Зростання ВВП (%)</p> <p>http://data.worldbank.org/</p>	<p>Показник вказує приріст доданої вартості всіх кінцевих товарів і послуг, вироблених в країні за рік, з урахуванням інфляції.</p>
<p>Індекс благополуччя" Геллап"</p> <p>http://www.gallup.com/poll/wellbeing.aspx</p>	<p>Базується на соціологічних опитуваннях, в яких приймають участь 10 тис. респондентів, у яких просять оцінити рівень свого добробуту та задоволеності життям за шкалою від 1 до 10. Респондентів з високими показниками задоволеності життям соціологи відносять до «процвітаючих», а незадоволеності - до «страждаючих». Співвідношення «процвітаючих» і «страждаючих» людей визначав загальний індекс кожної країни.</p>
<p>Індекс цитування наукових статей</p> <p>http://www.scimagojr.com/countryrank.php</p>	<p>Індекс показує видимість журналів, що містяться в базі даних SCImagoJournal&CountryRank, аналітичного порталу, котрий представляє наукові показники по журналах та країнах і публікує рейтинги публікаційної активності та статистику цитування журналів та країн</p>

<p>S&P</p> <p>Довгострокови й в іноземній валюті</p> <p>http://www.standardandpoors.com/ratings/en/us/</p>	<p>Кредитний рейтинг висловлює думку агентства Standard & Poor's щодо спроможності та готовності емітента своєчасно і в повному обсязі виконувати свої фінансові зобов'язання. Діапазон рейтингу від "D-" (найгірший) до "AAA" (найкращий).</p>
<p>Fitch</p> <p>Довгострокови й в іноземній валюті</p> <p>http://www.fitchratings.com/web/en/dynamic/fitch-home.jsp</p>	<p>Кредитні рейтинги агентства FitchRatings показують відносну здатність держави виконувати свої фінансові зобов'язання, такі як відсотки, дивіденди за привілейованими акціями, погашення основної суми боргу. Діапазон рейтингу від "D-" (найгірший) до "AAA" (найкращий).</p>
<p>Класифікація ризиків країни</p> <p>http://www.oecd.org/</p>	<p>Система оцінки кредитного ризику класифікує країни на 8 категорій країнових ризиків, від 0 до 7. Метод класифікації країнових ризиків вказує на ймовірність того, що країна буде обслуговувати свій зовнішній борг.</p>
<p>Індекс Біг-Мака (пере- /недооцінка (- /+), %)</p> <p>http://www.economist.com/markets-data</p>	<p>Неофіційний спосіб визначення паритету купівельної спроможності (ПКС), який вказує на співвідношення обмінних валютних курсів, ґрунтується на кошику, який складається лише з одного стандартного бутерброду, що повсюдно виробляється компанією McDonald's.</p>