

Міністерство освіти і науки України  
Національний технічний університет  
«Дніпровська політехніка»  
Механіко машинобудівний факультет  
(факультет)  
Кафедра управління на транспорті  
(повна назва)

**ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА**  
кваліфікаційної роботи ступеню магістра

(бакалавра, спеціаліста, магістра)

студента Стогнія Ярослава Сергійовича

(ПІБ)

академічної групи 275М-223-1

(шифр)

Спеціальності 275 «Транспортні технології (на автомобільному транспорті)»

(код і назва спеціальності)

на тему «Підвищення ефективності організації міжнародних автомобільних перевезень побутової техніки з Німеччини до України (на прикладі ТОВ «НЕОЛІТ-ГРУП»)»

(назва за наказом ректора)

Керівники	Прізвище, ініціали	Оцінка за шкалою		Підпис
		рейтинго- вою	інституційною	
Кваліфікаційної роботи	<i>Клименко І.Ю.</i>			
розділів:				
Аналітичний	<i>Клименко І.Ю.</i>			
Маркетинговий	<i>Клименко І.Ю.</i>			
Технологічний	<i>Клименко І.Ю.</i>			
Економічний	<i>Романюк Н.М.</i>			
Рецензент	<i>Малієнко А.В.</i>			
Нормоконтролер	<i>Федоряченко С.О.</i>			

Дніпро  
2023

**ЗАТВЕРДЖЕНО:**

завідувач кафедри

управління на транспорті

(повна назва)

Таран І. О.

(підпис)

(прізвище, ініціали)

« \_\_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20\_\_ року

**ЗАВДАННЯ**  
**на кваліфікаційну роботу**  
**ступеню магістра**  
(бакалавра, спеціаліста, магістра)

студента Стогнія Я.С. академічної групи 275М-22з-1  
(прізвище та ініціали) (шифр)

спеціальності 275 «Транспортні технології (на автомобільному транспорті)»  
(код і назва спеціальності)

на тему «Підвищення ефективності організації міжнародних автомобільних перевезень побутової техніки з Німеччини до України (на прикладі ТОВ «НЕОЛІТ-ГРУП»)»

(назва за наказом ректора)

затверджену наказом ректора НТУ «Дніпровська політехніка» від 16.10.2023 р. № 1253-с

Розділ	Зміст	Термін виконання
Аналітичний	<i>Аналіз схем організації міжнародних перевезень вантажів, основних показників роботи підприємства, виявлення недоліків та визначення напрямків їх усунення.</i>	01.11.2023 р.
Маркетинговий	<i>Аналіз показників ринкового середовища підприємства, прогнозування попиту на логістичні послуги на 2024 р., визначення показників конкурентоздатності.</i>	15.11.2023 р.
Технологічний	<i>Визначення параметрів управління запасами, вибір рухомого складу, побудова мережевого графіка, розробка графіка режиму роботи водія та обґрунтування технологічних та організаційних рішень щодо удосконалення технологічної схеми доставки вантажів у міжнародному сполученні.</i>	1.12.2023 р.
Економічний	<i>Визначення економічної ефективності запропонованої схеми доставки</i>	6.12.2023 р.

**Завдання видано**

\_\_\_\_\_ (підпис керівника)

Клименко І.Ю.

(прізвище, ініціали)

**Дата видачі**

\_\_\_\_\_ Дата подання до екзаменаційної комісії

**Прийнято до виконання**

\_\_\_\_\_ (підпис студента)

Стогній Я.С.

(прізвище, ініціали)

## РЕФЕРАТ

Пояснювальна записка: 112 с., 14 рис., 23 табл., 47 джерел.

Мета дослідження – обґрунтування теоретико-методичних підходів до розробки раціональної транспортно-технологічної схеми доставки вантажів у міжнародному сполученні, що забезпечує підвищення ефективності та конкурентоспроможності підприємства на ринку логістичних послуг.

Об'єкт дослідження – логістичне забезпечення поставок техніки та комплектуючих для опалення та водопостачання.

Предмет дослідження – технологія перевезення вантажів автомобільним транспортом.

Кваліфікаційна робота складається з вступу, 4 розділів та висновків.

В аналітичному розділі були розглянуті основні завдання транспортної логістики, переваги різних видів транспортування, основні технології перевезень вантажів, сучасні підходи до вдосконалення транспортно-експедиційної діяльності, поставлено завдання для досягнення поставленої в роботі мети.

У другому розділі проаналізовано структуру перевезень підприємства, здійснено SWOT-аналіз, оцінено ризики підприємства та його конкурентоспроможність, здійснено прогнозування обсягів перевезень.

Третій розділ присвячено визначенню параметрів управління запасами, вибору рухомого складу, побудові мережевого графіка, розробці графіка режиму роботи водія та обґрунтуванню технологічних та організаційних рішень щодо удосконалення технологічної схеми доставки.

В четвертому розділі здійснено оцінку витрат перевізника з метою визначення ефекту від впровадження запропонованих заходів.

Іноваційність запропонованих рішень полягає у обґрунтуванні маршруту доставки за допомогою методів PERT та CPM, що дозволяє визначити варіанти управлінських рішень автотранспортного підприємства.

ТРАНСПОРТНИЙ ПРОЦЕС, РУХОМИЙ СКЛАД, МЕРЕЖЕВИЙ ГРАФ,  
УПРАВЛІННЯ ЗАПАСАМИ, ЕФЕКТИВНІСТЬ, ЛОГІСТИЧНІ ВИТРАТИ

ЗМІСТ

ВСТУП.....	6
1 АНАЛІТИЧНИЙ РОЗДІЛ.....	<b>Ошибка! Закладка не определена.</b>
1.1 Визначення та основні завдання транспортної логістики	<b>Ошибка! Закладка не определена.</b>
1.2 Основні технології перевезення вантажів .....	<b>Ошибка! Закладка не определена.</b>
1.2.1 Централізовані перевезення .....	<b>Ошибка! Закладка не определена.</b>
1.2.2 Логістичні підходи до організації перевезень .....	<b>Ошибка! Закладка не определена.</b>
1.2.3 Маршрутизація перевезень .....	<b>Ошибка! Закладка не определена.</b>
1.3 Варіанти проектування транспортної мережі.....	<b>Ошибка! Закладка не определена.</b>
1.4 Застосування методу точно вчасно для оцінки ефективності ланцюга постачання.....	<b>Ошибка! Закладка не определена.</b>
1.5 Загальні відомості про підприємство ТОВ «НЕОЛІТ-ГРУП» .....	<b>Ошибка! Закладка не определена.</b>
1.6 Аналіз методів та схем перевезень вантажів.....	<b>Ошибка! Закладка не определена.</b>
1.7 Аналіз структури транспортних витрат .	<b>Ошибка! Закладка не определена.</b>
1.8 Висновки за розділом.....	<b>Ошибка! Закладка не определена.</b>
2 МАРКЕТИНГОВИЙ РОЗДІЛ .....	<b>Ошибка! Закладка не определена.</b>
2.1 Мета та завдання маркетингових досліджень транспортних послуг	<b>Ошибка! Закладка не определена.</b>
2.2 Сегментування ринку транспортних послуг .....	<b>Ошибка! Закладка не определена.</b>
2.3 Дослідження ринку промислового обладнання Meibes на ринку України .....	<b>Ошибка! Закладка не определена.</b>
2.4 Аналіз попиту та пропозиції на ринку транспортних послуг за попередні роки та прогнозування обсягів перевезень ...	<b>Ошибка! Закладка не определена.</b>
2.5 Економічний аналіз SWOT досліджуваної компанії ..	<b>Ошибка! Закладка не определена.</b>

2.6 Ризики на вантажному автомобільному транспорті...	<b>Ошибка! Закладка не определена.</b>
2.7 Аналіз конкурентоспроможності підприємства.....	<b>Ошибка! Закладка не определена.</b>
2.8 Висновки по розділу .....	<b>Ошибка! Закладка не определена.</b>
3 ТЕХНОЛОГІЧНИЙ РОЗДІЛ .....	<b>Ошибка! Закладка не определена.</b>
3.1 Визначення параметрів системи управління запасами ....	<b>Ошибка! Закладка не определена.</b>
3.2 Вибір рухомого складу .....	<b>Ошибка! Закладка не определена.</b>
3.3 Розробка раціональної схеми транспортного обслуговування з використанням методики PERT аналізу .....	<b>Ошибка! Закладка не определена.</b>
3.4 Розробка мережевого графіка доставки вантажу .....	<b>Ошибка! Закладка не определена.</b>
3.5 Розробка графіка режиму роботи водія .	<b>Ошибка! Закладка не определена.</b>
3.6 Визначення технологічного ефекту.....	<b>Ошибка! Закладка не определена.</b>
3.7 Висновки до розділу.....	<b>Ошибка! Закладка не определена.</b>
4 ЕКОНОМІЧНИЙ РОЗДІЛ .....	<b>Ошибка! Закладка не определена.</b>
4.1 Оцінка витрат перевізника з метою визначення ефекту від впровадження запропонованих заходів.....	<b>Ошибка! Закладка не определена.</b>
4.2 Оцінка змінних витрат .....	<b>Ошибка! Закладка не определена.</b>
4.3 Оцінка постійних витрат .....	<b>Ошибка! Закладка не определена.</b>
4.4 Калькуляція витрат.....	<b>Ошибка! Закладка не определена.</b>
4.5 Висновки за розділом.....	<b>Ошибка! Закладка не определена.</b>
ВИСНОВКИ.....	9
Список використаних джерел .....	14
Додаток А.....	<b>Ошибка! Закладка не определена.</b>
Додаток Б.....	<b>Ошибка! Закладка не определена.</b>
Додаток В .....	<b>Ошибка! Закладка не определена.</b>

## ВСТУП

Основні тенденції розвитку світового ринку логістичного сервісу визначаються переходом від надання спеціалізованих послуг до надання комплексних логістичних рішень у сфері постачання за допомогою підвищення ролі цифрових технологій у логістиці, розвитку мультимодальних перевезень та збільшення частки транспортно-логістичного аутсорсингу.

Транспортна політика країни спрямована на підвищення конкурентоспроможності національних транспортних операторів на міжнародних ринках та просування їх інтересів у рамках двосторонніх та багатосторонніх переговорних процесів у галузі транспорту. Основні загальносистемні проблеми розвитку транспортної галузі полягають у наступному:

- наявність територіальних та структурних диспропорцій у розвитку транспортної інфраструктури;
- недостатня якість транспортних послуг;
- низький рівень експорту транспортних послуг, зокрема використання транзитного потенціалу;
- недостатній рівень транспортної безпеки; посилення негативного впливу транспорту на екологію.

Підвищення ефективності логістики може, з одного боку, залучити додаткові транзитні вантажопотоки, з другого – підвищити конкурентоспроможність економіки та створити потенціал для залучення додаткових інвестицій.

Одним із основних драйверів розвитку транспортних систем є зростання світової торгівлі. У 2020 році вперше за кілька років стався значний спад як світової торгівлі (-5,3% - за попередньою оцінкою СОТ), так і світового ВВП (-4,3% - за попередньою оцінкою Світового банку). Основними негативними факторами є:

- економічна криза, спричинена пандемією COVID-19;
- економічні обмеження, пов'язані з військовою агресією Росії;
- посилення екологічної політики країн ЄС.

Процеси інтернаціоналізації світової економіки формують систему факторів розвитку глобальної логістики, що охоплює соціально-економічні, політичні, технологічні та екологічні фактори, що розглядаються в контексті логістичного підходу в міжнародній торгівлі.

Впровадження високоорганізованої технології організації міжнародних перевезень у транспортно-технологічну систему регіону дозволить підвищити ефективність її роботи за рахунок ключових драйверів зростання, таких як:

- підвищення ефективності логістики, включаючи цифровізацію транспортних коридорів та вузлів;
- зростання вантажообігу та ускладнення логістичних ланцюжків;
- застосування екологічно-орієнтованих та ресурсозберігаючих технологій;
- збільшення частки мультимодальних та інтермодальних перевезень;
- збільшення частки послуг, переданих на аутсорсинг;
- формування та реалізація довгострокових планів розвитку транспортної інфраструктури.
- застосування нових принципів руху з метою підвищення швидкості доставки вантажів.

Розробка та впровадження прогресивних технологій організації перевезень дозволить транспортним системам інтегруватися в аналогічні міжнародні логістичні системи перевезень та підвищити на цій основі ефективність та якість транспортного обслуговування, у тому числі логістичного та сервісного.

Проблеми які виникають, можуть бути вирішені різними способами. Наприклад можливо розробити нові або удосконалити вже діючі транспортно-технологічні схеми щодо здійснення перевізного процесу. Кожен з вищеписаних підходів може бути застосований в тій чи іншій ситуації.

Тому дана робота, присвячена обґрунтуванню теоретико-методичних підходів до розробки раціональної транспортно-технологічної схеми доставки вантажів у міжнародному сполученні, що забезпечує підвищення ефективності та конкурентоспроможності підприємства на ринку логістичних послуг, є актуальною в сьогоденних реаліях.



## ВИСНОВКИ

В аналітичному розділі були розглянуті такі актуальні питання та проблеми: основні завдання транспортної логістики, переваги різних видів транспортування, класифікація та загальні принципи організації перевезень, основні технології перевезень вантажів, сучасні підходи до вдосконалення транспортно-експедиційної діяльності, застосування методу «точно вчасно» для підвищення ефективності ланцюга постачання.

Актуальність дослідження сучасної сутності, завдань та проблем транспортної логістики визначена тим, що компаніям при здійсненні шляхів розподілу готової продукції необхідно вирішити низку питань, пов'язаних із постачанням, транспортуванням, вибором виду транспорту, типом транспортного засобу, а також методом організації перевезень. Враховуючи те, що як мінімум 50% витрат на логістику пов'язане з транспортом, то від ефективності вирішення всіх вищезазначених питань залежатиме прибуток компанії, конкурентоспроможність компанії та її становище на ринку.

ТОВ «НЕОЛІТ-ГРУП» працює на ринку внутрішніх та міжнародних вантажоперевезень понад 13 років і на сьогоднішній день є однією з провідних компаній на ринку логістики України. Компанія позиціонує себе не тільки як транспортне підприємство з власним, але і як логістичний провайдер, що пропонує повний комплекс транспортних та експедиційних послуг з міжнародного та внутрішнього перевезення вантажів будь-якого характеру та складності будь-яким видом транспорту.

Проведений аналіз структури комерційного вантажообігу за видами транспорту та структури транспортно-логістичних послуг дозволив встановити, що ключову роль в перевезенні вантажів відіграє автомобільний транспорт, його доля складає 59% від всіх перевезень, а транспортно-логістичні послуги, які надає компанія розподілилися на 49% для вантажних перевезень, 39% у надані

експедиторських послуг, 7% у складуванні і дистрибуції та 5% в управлінській логістиці.

Прибуток підприємства складається з прибутку від перевезень, вантажно-розвантажувальних робіт, виконання транспортно-експедиційних операцій та інших видів діяльності.

Для збільшення прибутків та рентабельності підприємства в даний час велике значення необхідно надавати оновленню транспортної продукції, розвитку нових видів перевезень та послуг, вивченню потреби клієнта і насамперед слід приділяти увагу переробці, проміжному зберіганню, організації вантажно-розвантажувальних операцій, інформаційним та іншим послугам.

Доклавши зусилля для покращення перерахованих показників, можна підвищити ефективність роботи транспорту та забезпечити:

- оптимальне використання вантажопідйомності рухомого складу;
- збільшення коефіцієнту використання пробігу;
- збільшення обсягу перевезень;
- вибір оптимальних схем та маршрутів руху;
- зниження простоїв автомобілю під технологічними операціями.

В останні роки на транспортному ринку міжнародних перевезень спостерігається посилення конкуренції між підприємствами транспорту. З метою отримання переваги перед конкурентами транспортним підприємствам слід активніше використовувати маркетингові засади формування попиту на перевезення, оскільки відповідно до сучасної концепції маркетингу активна, навіть агресивна політика підприємства є запорукою успішності діяльності.

Сегментація дозволяє ретельніше виявляти конкретні запити споживачів і застосовувати до них різні маркетингові стратегії транспортного обслуговування. Проаналізувавши структуру перевезень підприємства, прийшли до висновку, що організація перевезень нагрівального обладнання з Німеччини є актуальною задачею. В нашій країні низький рівень підтримки вітчизняного виробника, тому імпорт нагрівального обладнання є перспективним напрямком, що потребує раціональної організації та забезпечення високої ефективності. Саме тому

об'єктом дослідження стала доставка комплектуючих для систем опалення та водопостачання німецького виробника MEIBES.

Планування та прогнозування транспортних перевезень відіграє досить важливу роль у діяльності транспортної сфери. При правильному плануванні та прогнозуванні фірма, а також вся сфера транспортного обслуговування досягає успіху, використовуються всі можливості, досягається можливий економічний ефект. В результаті прогнозування на 2023 рік було визначено, що об'єм постачання обладнання для опалення та водопостачання замовника MEIBES в Одесі складе 29974 одиниць.

SWOT-аналіз дозволив побачити реальну ситуацію в компанії з урахуванням зовнішніх загроз та можливостей. Він допомагає скористатися змінами кон'юнктури ринку та подивитися, як сильні сторони підприємства використати з погляду маркетингу та продажу, щоб вони були більш цінними для цільової аудиторії. Також результати аналізу допомагають приймати ключові рішення про зміну напрямку розвитку, ребрендингу, запуск нових продуктів або послуг.

На вантажному автомобільному транспорті до основних факторів ризику можна віднести: збої та недоліки в технології здійснення вантажно-розвантажувальних робіт, затримки в доставці вантажів, різноманітні дорожньо-транспортні пригоди, розбіжності в типі транспортного засобу та вантажів, що перевозяться, некваліфікований водійський і диспетчерський персонал, регулярні технічні перевірки рухомого складу.

Конкуренція представляє собою суперництво між господарюючими одиницями, зацікавленими у досягненні однієї й тієї ж мети за умови обмеженості ресурсів, необхідних для досягнення цієї мети. Провівши розрахунок показників конкурентоспроможності підприємства, було встановлено, що підприємство ТОВ «НЕОЛІТ-ГРУП» займає лідируючу позицію на ринку логістичних послуг. Але в умовах ринкової економіки постійне підвищення ефективності своєї діяльності та високий рівень конкурентоздатності є обов'язковою умовою виживання та успішного розвитку.

Технологічний розділ присвячено підвищенню ефективності доставки комплектуючих для опалення та водопостачання шляхом розробки раціональної транспортно-технологічної схеми доставки вантажу.

Розрахунки параметрів системи управління запасами дозволили встановити, що оптимальний розмір партії доцільно зменшити до 115 одиниць. Зменшення розміру партії пов'язано зі збільшенням витрат на зберігання запасів у 2023 році через зростання цін на електроенергію, опалювання, орендну плату та інші статті витрат.

Вибір автомобіля було здійснено за допомогою методу експертних оцінок та програмного забезпечення Microsoft Excel. Було проведено порівняння п'яти вантажних автомобілів, лідером виявився автомобіль Mercedes-Benz Actros. Завдяки вибору нового автомобіля вдалося досягти підвищення коефіцієнта вантажності з 0,75 до 0,88.

На основі даних PERT аналізу був побудований мережевий графік та сформовано дві альтернативні схеми транспортного обслуговування: Перша схема забезпечує найкоротші терміни доставки 6,9 діб, вартість 1546,85 євро; Друга забезпечує найменшу вартість доставки 1502,44 євро, час виконання 7,2 діб.

Щоб задовільнити потребу замовника в установленому інтервалі поставки було прийнято рішення ввести в екіпаж другого водія. Завдяки введенню в екіпаж ще одного водія відбулося скорочення часу рейсу до 5,8 діб, що цілком задовольняє замовника та відповідає встановленому інтервалу поставки 6,6 днів.

Оцінка технологічного ефекту показала наступні результати:

- приріст продуктивності рухомого складу збільшиться на 21%;
- кількість автомобіле-днів роботи зменшиться на 5,2%;
- вірогідність своєчасної доставки зросте на 10%;
- загальний пробіг за рік зменшиться на 24%.

Таким чином, можна зробити висновок, що запропонована схема, з точки зору впливу на техніко-експлуатаційні показники, є ефективною, так як спостерігається позитивний ефект від її впровадження.

Оцінка витрат перевізника з метою визначення ефекту від впровадження запропонованих заходів є одним з етапів розробки комплексу управлінських рішень з вдосконалення схеми логістичного обслуговування.

Після впровадження проектної схеми отримано наступні економічні результати:

- Витрати на паливно-мастильні матеріали знизилися за 1 рейс на 9,1%; витрати ТО і Р – на 15,4%, сума амортизаційних відрахувань – на 17,8%, а витрати на шини - на 14,9% за рахунок скорочення довжини рейсу;
- Витрати на оплату праці водія та сума добових збільшилися на 60,1% та 37,9% відповідно за рахунок ведення в екіпаж другого водія, щоб задовільнити потребу компанії замовника в установленому інтервалі поставки, який складає 6,6 діб;
- Витрати на 1 км пробігу збільшилися на 21,2%.

Таким чином, в результаті проведених розрахунків було встановлено, що витрати на один рейс збільшилися на 6755,41 грн. Основним фактором, який вплинув на збільшення витрат є введення в екіпаж другого водія, щоб задовільнити потребу компанії замовника в установленому інтервалі поставки, який складає 6,6 діб.

## Список використаних джерел

1. Кальченко А. Г. К 17 Логістика: Підручник. — К.: КНЕУ, 2003. — 284 с. ISBN 966–574–484–4
2. Крикавський Є. М. Логістика підприємства. — Львів: Львівська політехніка, 1996.
3. Тюріна Н.М. Логістика : навч. посіб. / Тюріна Н. М., Гой І. В., Бабій І. В. – К. : ЦУЛ, 2017. – 392 с.
4. Пономаренко В. С. Логістичний менеджмент : Підручник / В. С. Пономаренко, К. М. Таньков, Т. І. Лепейко. – Х. : ВД «ІНЖЕК», 2010. – 482 с.
5. Пономарьова Ю. В. Логістика : навч. посіб. / Ю. В. Пономарьова. – К. : Центр навчальної літератури, 2003. – 192 с.
6. Агеєв Є.Я. Закупівельна логістика : навч. посібник / Є.Я. Агеєв, М. Л. Заєв, С. В. Піча. – Львів: Новий Світ. – 2000, 2017. – 719 с.
7. Маркетингові та логістичні аспекти діяльності експортно орієнтованих підприємств: монографія. За заг. ред. д.е.н., проф. І.Л. Литовченко. К.: ФОП Гуляєва В.М. 2022. 512с.
8. Ананко І.М. Оцінка ефективності функціонування логістичних систем на АТП. Економіка транспортного комплексу. 2014. №24. С. 125-138
9. Смирнова Н.В. Застосування Блокчейн-технології в логістиці на ринку органічних продуктів. Маркетинг: виклики та рішення. матеріали II Міжнародної науково-практичної конференції (м. Одеса, 21 квітня 2021 року) / за ред. д.е.н., проф. І.Л. Литовченко. Одеса: Видавничий дім «Гельветика», 4932021. С. 145-148.
10. Пономаренко В.С., Таньков К.М., Лепейко Т.І. Логістичний менеджмент: Підручн. За ред. д-ра екон. наук, проф. В. С. Пономаренка. Харків: ІНЖЕК, 2010. 440 с
11. Смирнова Н.В. Проблеми розвитку маркетингової та логістичної діяльності в аграрному секторі України. Аграрний вісник Причорномор'я.



Одеса: ТОВ «ВМВ». 2017. Вип. 86. С. 157-170. URL: <http://lib.osau.edu.ua/jspui/handle/123456789/1697>

12. Грицина Л.А., Кошівська М.В. Сучасний стан та перспективи розвитку транспортної логістики в Україні. Інфраструктура ринку: електрон.наук.-практ. журн. 2018. Вип. 18. С. 11-18. URL: [http://www.market-infr.od.ua/journals/2018/18\\_2018\\_ukr/5.pdf](http://www.market-infr.od.ua/journals/2018/18_2018_ukr/5.pdf).

13. Макалюк І. В., Зінчук С. Ю. Сучасний стан та передумови розвитку транспортно-логістичного бізнесу в Україні. Сучасні проблеми економіки і підприємництво. 2017. Вип. 19. С. 51-58.

14. Ціщик Р.В., Котис Н.В. Статистичний аналіз структури та тенденцій розвитку логістичного ринку України. Проблеми системного підходу в економіці. 2018. Вип. 3(1). С. 54-59. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/PSPE\\_print\\_2018\\_3\(1\)\\_\\_11](http://nbuv.gov.ua/UJRN/PSPE_print_2018_3(1)__11).

15. Смирнова Н.В. Оцінка макросередовища логістичної діяльності в Україні. Економічний вісник Причорномор'я. Одеса: ТОВ «ВМВ». 2021. Вип. 11. С. 94-108. URL: <https://ebbsl.com.ua/index.php/visnuk/article/view/11/9>

16. Саєнсус М. А. Управління логістичними системами в умовах інноваційного розвитку: монографія. Харків: «Діса плюс», 2020. 220 с.

17. Забуранна Л.В., Глущенко О.М. Логістична концепція формування системи управління підприємством. Науковий вісник ЧДІЕУ. 2011. № 4 (12). С. 182-191.

18. Сумець О.М., Бабенкова Т.Ю. Логістичні системи і ланцюги поставок: навч. посібник. Київ: Хай-Тек-Прес, 2012. 220 с.

19. Контейнерні тренди-2019: зростання внутрішніх перевезень. URL: [https://info.uz.ua/articles/konteynerni-trendi2019-zrostannya-vnutrishnikh-perevezen\\_1582639901](https://info.uz.ua/articles/konteynerni-trendi2019-zrostannya-vnutrishnikh-perevezen_1582639901)

20. Денисенко М. П., Левковець П. Р., Михайлова Л. І. та ін. Організація та проектування логістичних систем: підручник / за ред. проф. М. П. Денисенка, проф. П. Р. Лековця, проф. Л. І. Михайлової. – К.: Центр учбової літератури, 2010. – 336 с.

21. **Маршрутизація перевезень з використанням новітніх технологій** / Л. М. Гурч // Вісник Національного університету "Львівська політехніка". Логістика. - 2016. - № 846. - С. 48-53.

22. А. П. Поляков, О. О. Галушак, Д. О. Галушак, і М. Д. Грабенко, «МЕТОДИКА ВИБОРУ РУХОМОГО СКЛАДУ, МАРШРУТУ І ГРАФІКА ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ», *НаукПраці ВНТУ*, вип. 3, Лис 2011.

23. Окландер М.А. Логістика: Підручник. – К.: ЦУЛ, 2008. – 346 с.

24. Хромов О.П. Логістика: навч. посібник. – Харків: БУРУН КНИГА, 2012. – 224 с.

25. Організація та проектування логістичних систем : підруч. / Денисенко М. П., Шморгун Л. Г., Маруніч В. С., Харута В. С. – К. : Мілениум, 2016. – 387 с

26. Neolit logistics. Про компанію. – Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://neolit.ua/about/>

27. НЕОЛІТ-ГРУП. – Електронний ресурс] – Режим доступу: [https://youcontrol.com.ua/catalog/company\\_details/39701580/](https://youcontrol.com.ua/catalog/company_details/39701580/)

28. Шинкаренко В.Г. Економіка праці на автомобільному транспорті: навч. посібник / Шинкаренко В.Г., Дмитрієв І.А., Криворучко О.М. – Х.: ХДАДТУ, 2000. – 305 с.

29. Маркетинг транспортних послуг: Навч. посібник / О. І. Зоріна, В. А. Волохов, І. В. Волохова та ін.; за ред. О. І. Зоріної. – Харків: УкрДУЗТ, 2018. – 305 с

30. MEIBES. Про компанію – Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://www.meibes.ua/ru/o-kompanii/about.html>

31. Meibes – Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://smartclimate.com.ua/cat837-meibes.html>

32. Вибір кращої лінії тренду для даних – Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://support.microsoft.com/uk-ua/office/1bb3c9e7-0280-45b5-9ab0-d0c93161daa8>



33. Балабанова Л.В. SWOT-аналіз — основа формування маркетингових стратегій. Навчальний посібник. — Київ, 2005. — 301 с.
34. Оцінка ефективності політики реформування та розвитку транспортно-дорожнього комплексу України: аналітична записка – Електронний ресурс – Режим доступу : <http://www.niss.gov.ua/articles/1130/>.
35. Дорофєєва Х.М. Конкурентоспроможність транспортної інфраструктури України в умовах інтеграції до ЄС. Економіка і суспільство. 2016. № 7. С. 30–35.
36. Томляк С. І. Шляхи підвищення ефективності перевезення вантажів автомобільним транспортом / С. І. Томляк, А. П. Поляков // Наукові нотатки. - 2014. - Вип. 46. - С. 529-537.
37. Яценко Н. В. Підвищення ефективності перевезення вантажів // Н. В. Яценко, А. Г. Лихман // Восточно-Европейский журнал передовых технологий. – № 2/4 (50), 2011. – С. 22 – 24.
38. Поляков А. П. Методика вибору рухомого складу, маршруту і графіка перевезення вантажів // проф.; О. О. Галушак; Д. О. Галушак; М. Д. Грабенко, 2011. – С. 5 – 6.
39. Бакурова А. В. Статистичний аналіз автотранспортних вантажних перевезень з використанням методу когнітивного моделювання / А. В. Бакурова // Вісник Східноєвропейського університету економіки і менеджменту. – Випуск 2 (15), 2013. – С. 58 – 68.
40. Ковшун Н. Е. Аналіз та реалізація проектів [Електронне видання] : навч. посіб. / Н. Е. Ковшун, О. І. Левун. – Рівне : НУВГП, 2022. – 350 с.
41. Охота В. Підвищення ефективності управління міжнародними перевезеннями / В. Охота // Галицький економічний вісник. - 2014. - No 1. - С. 35-41.
42. Седих, О. Л. Оптимізація мережевого графіка комплексу робіт / О. Л. Седих, В. В. Чобану // Modern engineering and innovative technology. - Published by : Sergeieva&Co Karlsruhe, Germany, 2018. - Issue №3, Vol. 1 March. - С. 61-67.

43. Глазжан І. М., Новиков В. Г. Основи мережевого планування та управління. Харків : Вид-во ХГУ, 1996. 198 с.
44. Режим праці та відпочинку водія Електронний ресурс – Режим доступу: [https://www.ela.europa.eu/sites/default/files/2023-10/Driving\\_and\\_Resting\\_Times\\_Ukrainian.pdf](https://www.ela.europa.eu/sites/default/files/2023-10/Driving_and_Resting_Times_Ukrainian.pdf)
45. Туницька Ю. М. Проблеми експорту вітчизняних товарів до ЄС / Ю. М. Туницька // Економічний простір. - 2016. - № 108. - С. 47-60.
46. Вовк О.М., Іванець Д.В., Халаджі І.О. Оцінювання ефективності розвитку транспортних підприємств. Приазовський економічний вісник. 2020. № 3(20). С.94-98.
47. Кашканов А. А., Ребедайло В. М.. Економіка підприємств автомобільного транспорту: Навч. посібник для студ. спец. "Автомобілі та автомобільне господарство" / Вінницький держ. технічний ун- т. — Вінниця : ВДТУ, 2002. — 115 с.