

Міністерство освіти і науки України
Національний університет водного господарства та
природокористування
Навчально-науковий інститут економіки та менеджменту
Кафедра економіки підприємства і міжнародного бізнесу

07/01-49М

МЕТОДИЧНІ ВКАЗІВКИ

до практичних занять та самостійної роботи
з дисципліни

«Міжнародна логістика»

для здобувачів вищої освіти першого (бакалаврського) рівня
за освітньо-професійною програмою «Міжнародний бізнес»
спеціальності 292 «Міжнародні економічні відносини»
денної та заочної форм навчання

Рекомендовано
науково-методичною
радою з якості ННІЕМ
Протокол № 5 від 28.01.2026 р.

Рівне – 2025

Методичні вказівки до практичних занять та самостійної роботи з дисципліни «Міжнародна логістика» для здобувачів вищої освіти першого (бакалаврського) рівня за освітньо-професійною програмою «Міжнародний бізнес» спеціальності 292 «Міжнародні економічні відносини» денної та заочної форм навчання [Електронне видання] / Срібна Є. В. Рівне : НУВГП, 2025. 63 с.

Укладач: Срібна Є. В., к.е.н., кандидат економічних наук, доцент кафедри економіки підприємства і міжнародного бізнесу.

Відповідальний за випуск: Кушнір Н. Б., к.е.н., професор, завідувач кафедри економіки підприємства і міжнародного бізнесу.

Керівник групи забезпечення ОПП: Красовська Ю. В., к.е.н., доцент кафедри економіки підприємства і міжнародного бізнесу.

ЗМІСТ

1. Мета та завдання дисципліни.....	3
2. План та зміст практичних занять	5
3. Типові задачі із курсу дисципліни.....	52
4. Самостійна робота з курсу дисципліни.....	54
4.1. Вимоги до підготовки, виконання та оформлення індивідуального навчально-дослідного завдання.....	56
5. Картка оцінювання студентів	60
6. Рекомендована література та інформаційні ресурси.....	61

© Є. В. Срібна, 2025
© НУВГП, 2025

1. МЕТА ТА ЗАВДАННЯ ДИСЦИПЛІНИ

Методичні вказівки до практичних занять та самостійної роботи з навчальної дисципліни «Міжнародна логістика» укладено відповідно до освітньо-професійної програми «Міжнародний бізнес» для здобувачів першого (бакалаврського) рівня вищої освіти спеціальності 292 «Міжнародні економічні відносини».

Дисципліна належить до циклу професійної підготовки майбутніх фахівців у сфері міжнародних економічних відносин і спрямована на формування у студентів системного розуміння закономірностей, тенденцій розвитку та особливостей функціонування міжнародних логістичних систем у глобальній економіці, а також ролі логістики у забезпеченні ефективної зовнішньоекономічної діяльності підприємств і держав.

У межах курсу розглядаються теоретичні основи міжнародної логістики, її функції, принципи та еволюція в умовах глобалізації світового господарства. Аналізуються основні елементи міжнародних логістичних систем, зокрема транспортна, складська, митна та інформаційна логістика, управління ланцюгами постачання, міжнародні перевезення та логістичні послуги.

Особлива увага приділяється вивченню особливостей організації міжнародних логістичних процесів, вибору логістичних стратегій, управління логістичними витратами та ризиками, функціонування глобальних і регіональних логістичних мереж, а також впливу цифровізації, сталого розвитку та геополітичних викликів на міжнародну логістику. Особливо розглядається роль України у міжнародних логістичних системах, транзитний потенціал держави та проблеми й перспективи розвитку національної логістичної інфраструктури.

Методичні вказівки містять тематику практичних занять, питання для обговорення, види самостійної роботи здобувачів вищої освіти, зразки тестових завдань, рекомендації щодо виконання індивідуального науково-дослідного завдання та перелік рекомендованої літератури.

Зміст методичних вказівок спрямований на формування у студентів аналітичного мислення, здатності аналізувати та оптимізувати міжнародні логістичні процеси, оцінювати ефективність логістичних рішень, а також визначати їх вплив на

конкурентоспроможність підприємств і країн у міжнародній економіці.

Метою викладання дисципліни «Міжнародна логістика» є комплексне вивчення теоретичних основ і практичних аспектів організації міжнародних логістичних систем, формування у здобувачів вищої освіти системних знань про принципи, механізми та інструменти управління логістичними процесами у міжнародній діяльності, а також розвиток здатності аналізувати роль логістики у забезпеченні ефективності зовнішньоекономічної діяльності, інтеграції країн у глобальні ланцюги постачання та підвищенні їх конкурентоспроможності.

У процесі вивчення курсу передбачається вирішення таких **завдань**:

1. вивчення методологічних засад і теоретичних концепцій міжнародної логістики та управління ланцюгами постачання;
2. ознайомлення з еволюцією міжнародних логістичних систем і чинниками їх розвитку в умовах глобалізації;
3. аналіз механізмів організації міжнародних перевезень, складської, митної та транспортної логістики;
4. дослідження впливу міжнародної логістики на ефективність зовнішньоекономічної діяльності підприємств;
5. формування практичних навичок оцінювання логістичних витрат, ризиків та ефективності логістичних рішень;
6. поглиблення знань щодо логістичного потенціалу України, її ролі у міжнародних транспортно-логістичних коридорах та глобальних ланцюгах постачання;
7. розвиток аналітичного, критичного та стратегічного мислення, необхідного для ухвалення управлінських рішень у сфері міжнародної логістики.

Здобувач вищої освіти повинен знати:

- сутність, принципи та функції міжнародної логістики;
- структуру та особливості функціонування міжнародних логістичних систем;
- основні види міжнародних перевезень і логістичних послуг;
- механізми управління міжнародними ланцюгами постачання;
- логістичні витрати та ризики у міжнародній діяльності;
- роль логістики у забезпеченні конкурентоспроможності підприємств і країн;

– сучасні тенденції розвитку міжнародної логістики в умовах цифровізації, сталого розвитку та геополітичних змін.

Здобувач вищої освіти повинен *уміти*:

– аналізувати міжнародні логістичні процеси та ланцюги постачання;

– обґрунтовувати вибір логістичних рішень у міжнародній діяльності;

– оцінювати ефективність міжнародних логістичних стратегій;

– аналізувати логістичні витрати та ризики;

– використовувати статистичні та аналітичні джерела для оцінювання розвитку міжнародної логістики;

– розробляти аналітичні довідки, кейси та презентації з проблем міжнародної логістики;

– застосовувати набуті знання у практичній та науково-дослідній діяльності.

Практичні заняття спрямовані на закріплення теоретичних знань, отриманих під час лекцій, шляхом аналізу практичних кейсів у сфері міжнародної логістики, розрахунку логістичних витрат, оцінювання ефективності маршрутів перевезень, побудови схем міжнародних ланцюгів постачання, аналізу митних процедур та обговорення сучасних логістичних рішень і міжнародного досвіду.

Самостійна робота передбачає опрацювання навчальної та наукової літератури, міжнародних нормативно-правових документів у сфері транспорту і логістики, матеріалів міжнародних організацій та статистичних баз даних, підготовку аналітичних есе, презентацій і міні-досліджень, а також виконання практичних і тестових завдань із використанням електронної навчальної платформи Moodle.

2. ПЛАН ТА ЗМІСТ ПРАКТИЧНИХ ЗАНЯТЬ

Практичні заняття з дисципліни «Міжнародна логістика» спрямовані на закріплення теоретичних знань і формування професійних компетентностей здобувачів вищої освіти у сфері міжнародних економічних відносин та логістичного управління. Вони орієнтовані на розвиток аналітичного мислення, уміння працювати з міжнародними аналітичними джерелами, статистичними даними та нормативно-правовими документами у сфері транспорту, митного регулювання та міжнародних логістичних операцій. Під час занять студенти навчаються застосовувати методи економічного й

логістичного аналізу для оцінювання ефективності міжнародних логістичних систем, оптимізації ланцюгів постачання, аналізу транспортних маршрутів, логістичних витрат і ризиків у міжнародній діяльності.

Дискусії, робота в малих групах, кейс-аналізи та аналітичні презентації сприяють розвитку критичного мислення, міжкультурної комунікації та здатності аргументовано відстоювати власну позицію щодо вибору логістичних стратегій і моделей управління міжнародними ланцюгами постачання. У межах практичних занять поєднуються теоретичні положення з їх прикладним застосуванням шляхом аналізу реальних кейсів діяльності міжнародних логістичних операторів, транспортних компаній, портів, мультимодальних хабів і транснаціональних корпорацій, а також опрацювання матеріалів міжнародних організацій і галузевих інституцій (World Bank, OECD, UNCTAD, WTO та ін.).

Індивідуальне виконання практичних завдань забезпечує формування навичок аналітичної роботи, підготовки логістичних розрахунків, порівняльних таблиць, схем міжнародних ланцюгів постачання, аналітичних оглядів, презентацій і проєктних пропозицій. Це, у свою чергу, сприяє розвитку у здобувачів вищої освіти здатності комплексно оцінювати логістичні процеси у міжнародній діяльності, ухвалювати обґрунтовані управлінські рішення та ефективно діяти в умовах глобалізації, цифровізації та зростання конкуренції на світових ринках.

Тематика та структура практичних занять
Змістовий модуль 1. Теоретичні та організаційні засади
міжнародної логістики
Практичне заняття 1

Тема: Глобальні ланцюги постачання та логістичні системи

Кількість годин – 2,0 год.

Література: основна [1, 2, 4]; додаткова [11, 12, 13].

Мета заняття: Метою вивчення теми є формування у здобувачів вищої освіти системного розуміння сутності та структури глобальних ланцюгів постачання, принципів функціонування міжнародних логістичних систем, ролі ключових учасників у

забезпеченні безперервності матеріальних, інформаційних і фінансових потоків, а також розвиток здатності аналізувати ефективність логістичних мереж у світовій економіці та оцінювати їх вплив на конкурентоспроможність підприємств і країн.

План практичного заняття

1. Поняття глобальних ланцюгів постачання та їх місце в системі міжнародної логістики.
2. Структура та основні елементи глобальних ланцюгів постачання.
3. Учасники міжнародних логістичних систем та їх функції.
4. Формування та управління логістичними мережами у світовій економіці.
5. Взаємодія матеріальних, інформаційних і фінансових потоків у глобальних ланцюгах постачання.
6. Фактори ефективності та стійкості глобальних логістичних систем в умовах глобалізації.

Питання для обговорення

1. У чому полягає сутність глобальних ланцюгів постачання та чим вони відрізняються від національних і регіональних логістичних систем?
2. Яку роль відіграють транснаціональні корпорації у формуванні та управлінні глобальними ланцюгами постачання?
3. Як цифровізація та інформаційні технології змінюють структуру й функціонування глобальних логістичних систем?
4. Які основні ризики виникають у глобальних ланцюгах постачання та які механізми їх мінімізації є найбільш ефективними?
5. Як геополітичні фактори, торговельні обмеження та воєнні конфлікти впливають на стійкість міжнародних логістичних мереж?
6. Яке місце України у глобальних ланцюгах постачання та які напрями їх розвитку є найбільш перспективними?

Практичні завдання

Завдання 1. Аналітичний кейс «Глобальний ланцюг постачання». Обрати міжнародну компанію (або галузь: аграрна продукція, машинобудування, фармацевтика, електроніка). Необхідно:

- побудувати схему глобального ланцюга постачання (постачальники сировини – виробництво – складування – дистрибуція – кінцеві ринки);

- визначити ключові логістичні вузли та країни-учасниці;
- проаналізувати основні логістичні ризики (транспортні, митні, геополітичні, валютні);
- сформулювати пропозиції щодо підвищення стійкості ланцюга постачання.

Завдання 2. Порівняльний аналіз логістичних систем.

Порівняти логістичні системи двох країн (наприклад, Німеччина – Китай, США – ЄС, Польща – Україна).

У межах завдання:

- проаналізувати роль кожної країни у глобальних ланцюгах постачання;
- оцінити рівень розвитку логістичної інфраструктури;
- визначити переваги та обмеження участі країн у міжнародних логістичних мережах;
- зробити висновки щодо конкурентоспроможності логістичних систем.

Завдання 3. Моделювання логістичної мережі. На основі заданого товару (зерно, метал, електроніка, медичні вироби):

- запропонувати оптимальну модель глобальної логістичної мережі;
- обґрунтувати вибір транспортних маршрутів і видів транспорту;
- визначити критичні точки ризику;
- оцінити можливі наслідки порушення одного з елементів ланцюга постачання.

Завдання 4. Аналіз впливу зовнішніх шоків. Проаналізувати вплив одного з факторів (пандемія, воєнний конфлікт, торговельні санкції, енергетична криза) на глобальні ланцюги постачання.

Потрібно:

- визначити найбільш уразливі ланки логістичного ланцюга;
- показати зміну маршрутів або логістичних стратегій компаній;
- запропонувати антикризові логістичні рішення.

Завдання 5. Стратегічне завдання «Україна в глобальних ланцюгах постачання». Розробити аналітичну довідку:

- оцінити поточне місце України у глобальних ланцюгах постачання;
- визначити галузі з найбільшим логістичним потенціалом;

- запропонувати стратегічні напрями інтеграції України у світові логістичні мережі з урахуванням сучасних викликів.

Приклади кейсів:

Кейс 1. Перебудова глобального ланцюга постачання аграрної продукції України

Україна традиційно є одним із ключових експортерів зернових культур на світовий ринок, забезпечуючи поставки до країн ЄС, Близького Сходу та Африки. До 2022 року основним елементом логістичної системи були морські порти Чорного моря, які забезпечували до 70% експорту аграрної продукції. Внаслідок воєнних дій та блокування портів відбулася різка перебудова глобального ланцюга постачання: зросла роль залізничного та автомобільного транспорту, портів Дунаю та транзитних логістичних хабів у країнах ЄС. Зміна маршрутів призвела до зростання логістичних витрат, збільшення часу доставки та появи нових ризиків, зокрема перевантаження інфраструктури, митних затримок і нестачі рухомого складу. Водночас українські експортери були змушені адаптуватися до нових вимог європейських логістичних операторів і стандартів управління ланцюгами постачання.

Завдання до кейсу:

1. Проаналізувати трансформацію глобального ланцюга постачання аграрної продукції України.
2. Визначити ключові логістичні вузли, основні ризики та їх вплив на конкурентоспроможність експорту.
3. Запропонувати управлінські рішення щодо підвищення стійкості логістичної системи та диверсифікації маршрутів.

Кейс 2. Глобальні ланцюги постачання в автомобільній промисловості ЄС

Автомобільна промисловість Європейського Союзу функціонує в умовах глибоко інтегрованих глобальних ланцюгів постачання, де виробничі процеси розосереджені між різними країнами. Комплектуючі виготовляються у Східній Європі та Азії, збірка здійснюється в Німеччині, Франції та Іспанії, а готова продукція експортується на світові ринки. Порушення поставок

напівпровідників у 2020–2022 роках продемонструвало високу вразливість таких ланцюгів до зовнішніх шоків.

Нестача компонентів призвела до зупинки виробничих ліній, зростання витрат і необхідності перегляду логістичних стратегій. Компанії почали скорочувати кількість постачальників, локалізувати виробництво критичних компонентів та інвестувати у цифрові системи управління ланцюгами постачання.

Завдання до кейсу:

1. Оцінити причини та наслідки порушення глобального ланцюга постачання в автомобільній галузі ЄС.
2. Проаналізувати, які логістичні та управлінські рішення були застосовані для мінімізації ризиків.
3. Сформулювати рекомендації щодо підвищення стійкості логістичних мереж.

Кейс 3. Дебатний кейс «Глобалізація - регіоналізація»

Світова економіка стикається з кризами, які змушують компанії скорочувати глобальні ланцюги постачання та переходити до регіональних моделей. Водночас глобалізація залишається основою ефективності міжнародної логістики.

Завдання:

Одна група студентів обґрунтовує переваги глобальних ланцюгів постачання, інша — аргументує доцільність регіоналізації. За підсумками дебатів формується спільний висновок щодо оптимальної логістичної стратегії в сучасних умовах.

Види самостійної роботи:

- Опрацювання навчальної та наукової літератури з питань глобальних ланцюгів постачання, міжнародних логістичних систем і сучасних логістичних концепцій.
- Аналіз аналітичних матеріалів міжнародних організацій і логістичних операторів (OECD, World Bank, UNCTAD, WTO, міжнародні транспортні асоціації) щодо розвитку глобальних ланцюгів постачання.
- Виконання аналітичних і практичних завдань, пов'язаних із побудовою схем логістичних мереж, оцінюванням логістичних ризиків і ефективності міжнародних логістичних операцій.

– Підготовка аналітичних есе або міні-досліджень на тему трансформації глобальних ланцюгів постачання під впливом глобалізації, цифровізації та геополітичних факторів.

– Робота з міжнародними статистичними та інформаційними базами даних для аналізу логістичних показників, транспортних потоків і транзитного потенціалу країн.

– Підготовка до практичних занять, кейс-обговорень і поточного контролю знань, у тому числі через виконання тестових завдань і участь у дискусіях.

Приклади тестових завдань до теми

1. **Глобальний ланцюг постачання — це:**

- а) система внутрішніх перевезень у межах однієї країни;
- б) сукупність логістичних операцій із транспортування готової продукції;
- в) інтегрована система матеріальних, інформаційних і фінансових потоків між країнами;
- г) мережа складів і транспортних підприємств;
- д) форма міжнародної торгівлі послугами.

2. **Який учасник відіграє ключову роль у координації глобальних ланцюгів постачання?**

- а) національні митні органи;
- б) міжнародні фінансові організації;
- в) транснаціональні корпорації;
- г) транспортні асоціації;
- д) торгово-промислові палати.

3. **До основних елементів глобального ланцюга постачання НЕ належить:**

- а) постачання сировини;
- б) виробництво;
- в) дистрибуція;
- г) фіскальна політика держави;
- д) логістичні посередники.

4. **Який фактор найбільше впливає на стійкість глобальних ланцюгів постачання?**

- а) рівень податкового навантаження;
- б) структура ВВП країни;
- в) диверсифікація постачальників і маршрутів;

- г) валютний курс;
- д) рівень інфляції.

5. Геополітичні ризики в глобальних ланцюгах постачання найчастіше проявляються через:

- а) зміну споживчих уподобань;
- б) зростання внутрішнього попиту;
- в) порушення логістичних маршрутів і торговельні обмеження;
- г) підвищення продуктивності праці;
- д) розвиток електронної комерції.

Практичне заняття 2

Тема: Міжнародні перевезення та транспортна логістика

Кількість годин – 2,0 год.

Література: основна [1, 4]; додаткова [11].

Мета заняття: метою вивчення теми є формування у здобувачів вищої освіти системного розуміння ролі транспортної логістики в міжнародних перевезеннях, засвоєння особливостей організації перевезень різними видами транспорту, принципів вибору транспортних маршрутів і перевізників, а також розвиток умінь аналізувати ефективність транспортно-логістичних рішень у зовнішньоекономічній діяльності.

План практичного заняття

1. Сутність і значення транспортної логістики в системі міжнародної логістики.
2. Види транспорту в міжнародних перевезеннях та сфери їх застосування.
3. Організація міжнародних перевезень вантажів: учасники та документообіг.
4. Мультимодальні та інтермодальні перевезення: переваги та обмеження.
5. Вибір транспортних маршрутів і перевізників у міжнародній діяльності.
6. Фактори ефективності та безпеки міжнародних транспортних операцій.

Питання для обговорення

1. Яку роль відіграє транспортна логістика у забезпеченні безперервності міжнародних ланцюгів постачання?
2. У яких випадках доцільно використовувати різні види транспорту в міжнародних перевезеннях?
3. У чому полягають переваги мультимодальних перевезень порівняно з одноmodalними?
4. Які основні ризики виникають у міжнародних транспортних операціях та як їх мінімізувати?
5. Як геополітичні та інфраструктурні фактори впливають на вибір транспортних маршрутів?
6. Яке значення має транспортна логістика для розвитку транзитного потенціалу України?

Практичні завдання

Завдання 1. Вибір виду транспорту та маршруту. Українське підприємство експортує промислове обладнання масою 20 т до країни ЄС. Можливі варіанти доставки: автомобільний, залізничний або комбінований транспорт.

Завдання:

- обґрунтувати вибір оптимального виду транспорту;
- визначити ключові фактори вибору маршруту (вартість, терміни, ризики);
- розрахувати орієнтовну тривалість доставки за кожним варіантом;
- зробити висновок щодо найбільш ефективного логістичного рішення.

Завдання 2. Розрахунок вартості міжнародного перевезення.

Експортна партія товару доставляється морським транспортом із подальшим автомобільним перевезенням до складу покупця. Відомі тарифи перевізників, портові збори та витрати на перевантаження.

Завдання:

- розрахувати загальну вартість перевезення;
- визначити частку транспортних витрат у контрактній ціні товару;
- оцінити доцільність альтернативного маршруту.

Завдання 3. Аналіз мультимодального перевезення. Компанія використовує мультимодальне перевезення з участю морського, залізничного та автомобільного транспорту. У процесі доставки виникають затримки на етапі перевантаження.

Завдання:

- проаналізувати переваги та недоліки мультимодального перевезення;
- визначити «вузькі місця» логістичного ланцюга;
- запропонувати шляхи оптимізації перевезення.

Завдання 4. Вибір перевізника та логістичного партнера.

Підприємство має кілька пропозицій від міжнародних перевізників із різними тарифами, умовами страхування та термінами доставки.

Завдання:

- порівняти пропозиції перевізників за ключовими критеріями
- обґрунтувати вибір оптимального логістичного партнера;
- оцінити ризики співпраці з кожним із них.

Завдання 5. Транспортні ризики в міжнародних перевезеннях.

У процесі міжнародного перевезення вантажу виникли ризики пошкодження товару та затримки доставки.

Завдання:

- визначити види транспортних ризиків;
- запропонувати інструменти їх мінімізації (страхування, зміна маршруту, умови Incoterms);
- оцінити економічні наслідки реалізації ризиків.

Завдання 6. Україна як транзитна держава. Україна має вигідне географічне положення для розвитку міжнародних транспортних коридорів.

Завдання:

- проаналізувати транзитний потенціал України;
- визначити роль транспортної логістики у міжнародних перевезеннях;
- запропонувати напрями підвищення конкурентоспроможності транспортної інфраструктури.

Завдання 7. Практична міні-модель

На прикладі конкретного товару (зерно, метал, обладнання) побудувати схему міжнародного транспортного перевезення.

Завдання:

- визначити всі етапи транспортування;
- зазначити відповідальних учасників;
- оцінити витрати та ризики кожного етапу.

Приклади кейсів:

Кейс 1. Блокування Чорноморських портів і перебудова транспортної логістики експорту України

До 2022 року понад 65–70% експорту України здійснювалося морським транспортом через порти Великої Одеси (Одеса, Чорноморськ, Південний). Після початку повномасштабної війни та блокування портів морські перевезення були практично зупинені. У 2022–2023 роках експорт був переорієнтований на залізничний, автомобільний транспорт і порти Дунаю (Рені, Ізмаїл).

За даними Мінінфраструктури, логістичні витрати зросли у 2–3 рази, а термін доставки зернових до країн ЄС збільшився з 5–7 днів до 20–30 днів. У той же час пропускна здатність західних кордонів стала ключовим «вузьким місцем» транспортної логістики.

Завдання до кейсу:

1. Проаналізувати зміну транспортних маршрутів експорту України.
2. Визначити економічні наслідки переходу від морських до наземних перевезень.
3. Запропонувати логістичні рішення для зниження витрат і підвищення ефективності перевезень.

Кейс 2. Контейнерна криза та зростання фрахтових ставок (2020–2022 рр.)

У період пандемії COVID-19 світова система контейнерних перевезень зазнала серйозних збоїв. За даними Drewry та UNCTAD, середня вартість перевезення 40-футового контейнера з Китаю до Європи зросла з 1 500–2 000 дол. США у 2019 році до понад 12 000–14 000 дол. США у 2021 році.

Основними причинами стали дефіцит контейнерів, затримки в портах, перевантаження логістичної інфраструктури та нерівномірне відновлення економік. Для багатьох імпортерів це призвело до зростання собівартості продукції та перегляду транспортних стратегій.

Завдання до кейсу:

1. Оцінити вплив зростання фрахтових ставок на міжнародну торгівлю.
2. Проаналізувати, які види транспорту або логістичні рішення могли частково компенсувати зростання витрат.
3. Зробити висновки щодо стійкості морських перевезень.

Кейс 3. Залізнична логістика та різна ширина колії Україна–ЄС

Однією з ключових проблем міжнародних залізничних перевезень між Україною та країнами ЄС є різна ширина колії (1520 мм в Україні та 1435 мм у ЄС). Це зумовлює необхідність перевантаження вагонів або зміни візків на прикордонних переходах, що збільшує час доставки на 12–48 годин.

Під час активізації експорту у 2022–2023 роках ця проблема стала критичною, оскільки залізничні переходи працювали на межі пропускної здатності. Відсутність достатньої кількості терміналів перевантаження додатково підвищила логістичні витрати.

Завдання до кейсу:

1. Проаналізувати вплив технічних обмежень залізничного транспорту на міжнародні перевезення.
2. Запропонувати інфраструктурні та організаційні рішення для підвищення ефективності залізничної логістики України.

Кейс 4. Мультимодальні перевезення в експорті агропродукції

У 2023–2024 роках українські експортери активно використовували мультимодальні перевезення: залізниця + річковий транспорт + морські порти Дунаю. Наприклад, зерно доставлялося залізницею до портів Рені та Ізмаїл, далі — баржами по Дунаю до румунського порту Констанца, а звідти — морем.

Хоча така схема збільшувала кількість логістичних операцій, вона дозволила забезпечити стабільність експорту. Водночас витрати на перевантаження та координацію транспорту зросли, що вимагало більш складного управління транспортною логістикою.

Завдання до кейсу:

1. Оцінити ефективність мультимодального перевезення порівняно з одноmodalним.
2. Визначити ключові ризики та переваги такої логістичної моделі.
3. Запропонувати шляхи її оптимізації.

Кейс 5. Україна як транзитна держава в системі міжнародних транспортних коридорів

Україна входить до кількох міжнародних транспортних коридорів (TRASECA, Балтійське море – Чорне море). До війни транзитні перевезення забезпечували значну частку доходів транспортного

сектору. Однак інфраструктурні обмеження, бюрократичні процедури та безпекові ризики знижують транзитну привабливість країни. Міжнародні партнери розглядають інвестиції у відновлення транспортної інфраструктури України як ключову умову інтеграції до європейських логістичних мереж.

Завдання до кейсу:

1. Проаналізувати транзитний потенціал України.
2. Визначити основні бар'єри розвитку міжнародних перевезень.
3. Запропонувати стратегічні напрями розвитку транспортної логістики.

Види самостійної роботи:

- Опрацювання навчальної та наукової літератури з питань міжнародних перевезень і транспортної логістики, зокрема матеріалів щодо організації морських, залізничних, автомобільних та мультимодальних перевезень.
- Аналіз аналітичних і статистичних матеріалів міжнародних організацій (UNCTAD, World Bank, OECD, Євростат) та національних органів щодо розвитку міжнародних транспортних коридорів і логістичної інфраструктури.
- Виконання аналітичних і розрахункових завдань, пов'язаних з вибором виду транспорту, оцінкою транспортних витрат, термінів доставки та ризиків у міжнародних перевезеннях.
- Підготовка аналітичних есе або міні-досліджень на тему впливу геополітичних факторів, воєнних конфліктів і криз на міжнародні транспортні маршрути.
- Робота з міжнародними транспортними документами та стандартами (CMR, коносамент, залізнична накладна, Incoterms) з метою формування практичних навичок їх застосування.
- Підготовка до практичних занять, кейс-обговорень і підсумкового контролю знань, у тому числі через виконання тестових завдань на навчальній платформі Moodle.

Приклади тестових завдань до теми

1. **Міжнародні перевезення — це:**
 - а) перевезення вантажів у межах однієї держави;
 - б) переміщення вантажів між суб'єктами, що знаходяться в різних країнах;

- в) внутрішня логістика підприємства;
- г) складські операції;
- д) національна транспортна система.

2. Який вид транспорту є найбільш економічно вигідним для перевезення великих обсягів вантажів на далекі відстані?

- а) автомобільний;
- б) авіаційний;
- в) морський;
- г) трубопровідний;
- д) кур'єрський.

3. Мультиmodalьне перевезення передбачас:

- а) використання одного виду транспорту;
- б) перевезення лише в межах одного регіону;
- в) використання двох і більше видів транспорту за єдиним договором;
- г) лише морські перевезення;
- д) тільки транзитні операції.

4. Основною проблемою залізничних перевезень між Україною та країнами ЄС є:

- а) нестача рухомого складу;
- б) високі тарифи;
- в) різна ширина залізничної колії;
- г) відсутність контейнерів;
- д) валютні ризики.

5. До основних транспортних ризиків у міжнародних перевезеннях належить:

- а) зростання ВВП країни-експортера;
- б) підвищення рівня зайнятості;
- в) затримка доставки та пошкодження вантажу;
- г) диверсифікація ринків;
- д) розвиток інфраструктури.

Практичне заняття 3

Тема: Митна логістика та митне регулювання міжнародних перевезень

Кількість годин – 2,0 год.

Література: основна [1, 3, 4, 5]; додаткова [8, 12, 17].

Мета заняття: метою вивчення теми є формування у здобувачів вищої освіти системного розуміння сутності митної логістики, механізмів митного регулювання міжнародних перевезень, особливостей митних процедур і митного оформлення товарів, а також розвитку здатності аналізувати вплив тарифних і нетарифних інструментів регулювання на ефективність логістичних процесів та оптимізацію міжнародних товаропотоків.

План практичного заняття

1. Сутність і функції митної логістики в системі міжнародної логістики.
2. Митні процедури в міжнародних перевезеннях та їх класифікація.
3. Митне оформлення товарів: етапи, документи та учасники процесу.
4. Тарифне регулювання зовнішньоекономічної діяльності та його вплив на логістику.
5. Нетарифні заходи регулювання та митний контроль у міжнародних перевезеннях.
6. Роль митної логістики в оптимізації товаропотоків і скороченні логістичних витрат.

Питання для обговорення

1. У чому полягає відмінність митної логістики від транспортної та складської логістики?
2. Як митні процедури впливають на швидкість і вартість міжнародних перевезень?
3. Які митні документи є ключовими при митному оформленні товарів?
4. Як тарифні та нетарифні заходи регулювання впливають на структуру міжнародних товаропотоків?
5. Яку роль відіграє митна логістика у зменшенні логістичних ризиків і затримок?
6. Які напрями спрощення митних процедур є найбільш актуальними для України в умовах євроінтеграції?

Практичні завдання

Задача 1. Розрахунок митних платежів (базова розрахункова).

Українське підприємство імпортує товар митною вартістю 50 000 євро. Ставка ввізного мита – 10%, ставка ПДВ – 20%. Акцизний податок не застосовується.

Завдання:

- розрахувати суму ввізного мита;
- визначити базу оподаткування ПДВ;
- розрахувати суму ПДВ;
- визначити загальну суму митних платежів.

Задача 2. Вплив митних процедур на логістичні витрати. Митне оформлення вантажу на кордоні затримується на 3 доби. Вартість простою транспорту становить 400 євро за добу, додаткові складські витрати — 150 євро за добу.

Завдання:

- розрахувати додаткові логістичні витрати через затримку митного оформлення;
- оцінити їх вплив на загальну вартість логістичної операції;
- запропонувати заходи щодо скорочення часу митного оформлення.

Задача 3. Порівняння митних режимів. Підприємство розглядає два варіанти митного режиму для імпорту сировини:

1. імпорт для вільного обігу;
2. митний склад (відстрочення сплати митних платежів).

Завдання:

- порівняти фінансові наслідки використання кожного режиму;
- визначити, у якому випадку логістичні витрати є нижчими;
- обґрунтувати вибір оптимального митного режиму.

Задача 4. Тарифне та нетарифне регулювання. Імпорт товару підлягає ліцензуванню та санітарному контролю. Оформлення відповідних документів збільшує термін митного оформлення та витрати компанії.

Завдання:

- визначити, до яких нетарифних заходів належать зазначені вимоги;
- проаналізувати їх вплив на логістичний ланцюг;
- запропонувати рішення для мінімізації витрат і затримок.

Задача 5. Вибір митного брокера. Компанія отримала пропозиції від двох митних брокерів. Перший пропонує нижчу вартість послуг, але довший строк оформлення; другий — вищу вартість, але мінімальний час проходження митних процедур.

Завдання:

- порівняти економічні наслідки співпраці з кожним брокером;
- оцінити вплив часу митного оформлення на логістичні витрати;
- обґрунтувати вибір оптимального варіанта.

Задача 6. Аналіз митних ризиків. Під час митного оформлення вантажу виник ризик коригування митної вартості.

Завдання:

- визначити причини виникнення такого ризику;
- оцінити можливі фінансові наслідки;
- запропонувати заходи управління митними ризиками.

Задача 7. Практична міні-модель митної логістики. Обрати товар і країну походження.

Завдання:

- описати повну схему митного оформлення товару;
- визначити необхідні документи;
- оцінити часові та фінансові витрати митних процедур.

Приклади кейсів:

Кейс 1. ІКЕА та митні затримки в ЄС через зміну класифікації товарів. Міжнародна компанія ІКЕА у 2017–2019 роках зіткнулася з проблемами митного регулювання під час імпорту меблів і комплектуючих до країн ЄС. Європейські митні органи переглянули коди товарної номенклатури, внаслідок чого частина продукції була перекласифікована до категорій із вищими митними ставками.

Це призвело до затримок митного оформлення в портах Німеччини та Нідерландів, зростання митних платежів і необхідності коригування логістичних контрактів. Компанія була змушена перебудувати ланцюги постачання, змінити підходи до декларування та посилити взаємодію з митними брокерами.

Завдання до кейсу:

1. Проаналізувати вплив митної класифікації на логістичні витрати.
2. Пояснити, як зміна коду товару впливає на тарифне регулювання.

3. Запропонувати дії компанії для зменшення митних ризиків.

Кейс 2. Amazon та митні перевірки у Великій Британії після Brexit

Після виходу Великої Британії з ЄС компанія Amazon зіткнулася з масштабними митними проблемами. Товари, які раніше вільно переміщувалися між складами ЄС і Великої Британії, стали об'єктом повного митного контролю. У 2021 році це спричинило затримки доставки на 3–7 днів, додаткові витрати на митних брокерів і необхідність зміни логістичної моделі. Amazon був змушений створювати окремі склади у Великій Британії, переглянути маршрути та адаптувати IT-системи до нових митних процедур.

Завдання до кейсу:

1. Оцінити вплив митного регулювання на логістику електронної комерції.
2. Пояснити, чому митна логістика стала критичним фактором після Brexit.
3. Запропонувати альтернативні логістичні рішення.

Кейс 3. Maersk і митні затори в портах під час контейнерної кризи

Одна з найбільших транспортно-логістичних компаній світу — Maersk — у 2020–2022 роках зіткнулася з масовими митними затримками в портах США та ЄС через контейнерну кризу.

Через перевантаженість портів митні органи не встигали обробляти декларації, що призводило до накопичення контейнерів і простоїв суден. У деяких портах США контейнери чекали митного оформлення понад 10–14 днів, що різко підвищувало логістичні витрати клієнтів.

Maersk почала інвестувати в цифровізацію митних процесів, попереднє електронне декларування та інтеграцію інформаційних систем із митними органами.

Завдання до кейсу:

1. Проаналізувати роль митної логістики в портових перевезеннях.
2. Оцінити, як цифровізація може зменшити затримки митного оформлення.
3. Зробити висновки щодо управління митними ризиками.

Кейс 4. Nestlé та нетарифне регулювання у країнах, що розвиваються

Компанія Nestlé неодноразово стикалася з нетарифними бар'єрами під час експорту харчових продуктів до країн Африки та Азії. У ряді випадків митні органи вимагали додаткові сертифікати якості, маркування або лабораторні дослідження, не передбачені контрактом. Це призводило до затримок вантажів, псування продукції та зростання витрат на зберігання. Компанія була змушена адаптувати логістичні процеси, створювати локальні склади та працювати з національними митними консультантами.

Завдання до кейсу:

1. Визначити, які нетарифні заходи застосовуються у кейсі.
2. Оцінити їх вплив на міжнародну логістику.
3. Запропонувати стратегії адаптації логістичних процесів.

Кейс 5. Українські експортери зерна та митна логістика портів Дунаю

Після 2022 року українські аграрні компанії активно використовували порти Рені та Ізмаїл для експорту зерна. Однак різні митні процедури України, Румунії та ЄС спричиняли дублювання контролю, черги та затримки. У пікові періоди оформлення вантажів тривало до 5–7 діб, що призводило до зростання вартості фрахту та логістичних витрат. У відповідь експортери почали активніше застосовувати попереднє декларування та митних брокерів із міжнародним досвідом.

Завдання до кейсу:

1. Проаналізувати митні бар'єри у міжнародних перевезеннях аграрної продукції.
2. Запропонувати заходи з гармонізації митних процедур та оптимізації логістики.

Види самостійної роботи:

- Опрацювання наукових і навчальних джерел з митної логістики та митного регулювання міжнародних перевезень, зокрема матеріалів Світової митної організації, Європейської Комісії та національних митних органів.
- Аналіз реальних кейсів міжнародних компаній (IKEA, Amazon, Maersk, Nestlé, українські експортери) з метою виявлення впливу митних процедур і нетарифних бар'єрів на логістичні витрати та строки доставки.

- Виконання аналітичних і розрахункових завдань щодо визначення митних платежів, оцінювання додаткових логістичних витрат у разі затримок митного оформлення та вибору оптимальних митних режимів.
- Підготовка аналітичних есе або коротких звітів на тему ролі митної логістики у забезпеченні конкурентоспроможності міжнародних перевезень та мінімізації логістичних ризиків.
- Робота з митними документами та нормативно-правовими актами, включаючи митні декларації, сертифікати походження, ліцензії, а також аналіз митних режимів і процедур.
- Підготовка до практичних занять, кейс-обговорень і підсумкового контролю знань, у тому числі шляхом виконання тестових завдань на навчальній платформі Moodle.

Приклади тестових завдань до теми

1. Митна логістика — це:

- а) система управління складськими запасами;
- б) організація внутрішніх перевезень;
- в) управління митними процедурами з метою оптимізації міжнародних товаропотоків;
- г) державний контроль за зовнішньою торгівлею;
- д) форма митного контролю.

2. До основних митних процедур у міжнародній логістиці належить:

- а) транспортне страхування;
- б) складське зберігання;
- в) митне оформлення товарів;
- г) маркетингове дослідження;
- д) валютний контроль.

3. Ввізне мито належить до:

- а) нетарифних заходів регулювання;
- б) фінансових санкцій;
- в) тарифних інструментів зовнішньоекономічної діяльності;
- г) логістичних витрат;
- д) валютних обмежень.

4. До нетарифних заходів митного регулювання НЕ належить:

- а) ліцензування імпорту;
- б) квотування;

- в) санітарний та фітосанітарний контроль;
- г) встановлення ставки ввізного мита;
- д) сертифікація товарів.

5. Основною метою застосування митного режиму «митний склад»

є:

- а) заборона імпорту товарів;
- б) прискорення митного контролю;
- в) відстрочення сплати митних платежів;
- г) зменшення митних ставок;
- д) спрощення сертифікації товарів.

Змістовний модуль 2.

Практика, цифровізація та стійкий розвиток міжнародної логістики

Практичне заняття 4

Тема: Складська логістика та управління запасами в міжнародній діяльності

Кількість годин – 2,0 год.

Література: основна [1, 3, 4, 5]; додаткова [6, 9, 15, 17].

Мета заняття: Метою вивчення теми є формування у здобувачів вищої освіти системного розуміння ролі складської логістики та управління запасами в міжнародній діяльності, засвоєння принципів організації складських процесів у глобальних ланцюгах постачання, а також розвиток умінь аналізувати ефективність складських рішень і методів управління запасами з метою мінімізації логістичних витрат та забезпечення безперервності міжнародних товаропотоків.

План практичного заняття

1. Сутність і функції складської логістики в міжнародній діяльності.
2. Міжнародні склади та логістичні центри: типи та особливості функціонування.
3. Організація складських процесів у глобальних ланцюгах постачання.
4. Методи управління запасами в міжнародній логістиці (EOQ, JIT, ABC/XYZ).

5. Вплив складської логістики на рівень логістичних витрат і швидкість обігу товарів.
6. Цифрові технології та автоматизація складських процесів у міжнародній діяльності.

Питання для обговорення

1. Яку роль відіграє складська логістика у забезпеченні безперервності міжнародних ланцюгів постачання?
2. Чим відрізняються міжнародні склади від національних складських систем?
3. Які методи управління запасами є найбільш ефективними в умовах міжнародної діяльності?
4. Як вибір місця розташування складу впливає на логістичні витрати та строки доставки?
5. Які ризики пов'язані з надмірними або недостатніми запасами в міжнародній торгівлі?
6. Яким чином цифровізація та автоматизація змінюють сучасну складську логістику?

Практичні завдання

Задача 1. Оптимізація запасів у міжнародному дистрибуційному центрі

Українська компанія-експортер електронної техніки постачає продукцію до країн ЄС через міжнародний склад у Польщі. Річний обсяг попиту на продукцію становить 48 000 одиниць.

Відомо:

- Витрати на оформлення одного замовлення (транспорт, митне оформлення, адміністративні витрати) — 1 200 євро.
- Середні витрати на зберігання однієї одиниці продукції на складі — 18 євро на рік.
- Закупівельна ціна одиниці товару — 250 євро.
- Термін постачання від виробника до складу — 20 днів.
- Річна тривалість роботи — 360 днів.

Необхідно:

1. Розрахувати економічно оптимальний розмір замовлення (EOQ).
2. Визначити кількість замовлень на рік.

3. Обчислити загальні річні витрати на управління запасами.
4. Визначити точку повторного замовлення (Reorder Point).
5. Проаналізувати, як зміна терміну постачання до 30 днів вплине на рівень запасів.

Задача 2. ABC–XYZ-аналіз товарних запасів міжнародного складу
Міжнародний логістичний оператор обслуговує склад у Словаччині, через який проходить продукція п'яти товарних груп:

Товарна група	Річний обсяг продажів, тис. євро	Частка загальному обсязі, %	Коефіцієнт варіації попиту
A	3 200	40	0,15
B	2 000	25	0,40
C	1 600	20	0,10
D	800	10	0,60
E	400	5	0,75

Необхідно:

1. Провести ABC-аналіз товарних груп.
2. Провести XYZ-аналіз за стабільністю попиту.
3. Сформувати матрицю ABC–XYZ.
4. Запропонувати стратегію управління запасами для кожної групи.
5. Визначити, які товари доцільно обслуговувати за принципом JIT, а які — з резервним запасом.

Задача 3. Порівняльний аналіз складів у різних країнах

Компанія планує відкрити регіональний склад для обслуговування ринків ЄС. Розглядаються три варіанти:

Країна	Річні витрати на оренду, тис. €	Середні транспортні витрати, €/од.	Митні витрати, €/од.	Середній термін доставки, днів
Польща	480	14	3	3
Угорщина	360	18	2	4
Румунія	300	22	1	6

Річний обсяг постачання — 60 000 одиниць.

Необхідно:

1. Розрахувати загальні річні логістичні витрати для кожного варіанту.

2. Визначити економічно доцільну локацію складу.
3. Проаналізувати вплив швидкості доставки на конкурентоспроможність.
4. Обґрунтувати вибір складу з урахуванням стратегії сервісу.

Задача 4. Управління запасами в умовах ризику міжнародних перевезень

Міжнародна компанія імпортує комплектуючі з Азії. Через геополітичні ризики середній термін доставки коливається від 30 до 55 днів.

Відомо:

- Середній денний попит — 120 одиниць.
- Стандартне відхилення попиту — 25 одиниць.
- Рівень сервісу — 95% ($Z = 1,65$).

Необхідно:

1. Розрахувати страховий запас.
2. Визначити точку повторного замовлення з урахуванням ризику.
3. Порівняти витрати на зберігання страхового запасу та можливі втрати від дефіциту.
4. Запропонувати логістичні рішення для зниження ризиків (диверсифікація складів, nearshoring тощо).

Задача 5. Оцінка ефективності автоматизації складської логістики

Міжнародний дистрибуційний центр розглядає впровадження WMS-системи.

Поточні показники:

- Витрати на обробку замовлень — 9 € за одиницю.
- Помилки комплектації — 2,8%.
- Річний обсяг операцій — 100 000 одиниць.

Після впровадження WMS:

- Витрати знижуються до 6,5 € за одиницю.
- Рівень помилок — 0,8%.
- Вартість впровадження — 180 000 €.

Необхідно:

1. Розрахувати річний економічний ефект від автоматизації.
2. Визначити термін окупності інвестицій.

3. Проаналізувати нефінансові ефекти (швидкість, сервіс, надійність).
4. Зробити управлінський висновок щодо доцільності інвестиції.

Приклади кейсів

Кейс 1. Amazon: автоматизація складів і управління запасами у глобальних ланцюгах постачання

Компанія: Amazon

Галузь: e-commerce, міжнародна дистрибуція

Географія: США, ЄС, Азія

Amazon є одним із найбільших операторів складської логістики у світі. Станом на 2023 рік компанія управляє понад 1 100 fulfillment-центрами у різних країнах. Середній розмір одного складу перевищує 90 тис. м², а добовий обсяг обробки замовлень на великих хабах сягає 1–1,5 млн одиниць товару.

У 2012–2022 роках Amazon інвестувала понад 100 млрд дол. США у роботизацію складів (Kiva/Robotics). Завдяки впровадженню WMS та роботизованих систем:

- час комплектації замовлення скоротився з 60–75 хв до 15–20 хв;
- витрати на складську обробку зменшилися на близько 20–25%;
- рівень помилок комплектації знизився до менше 1%.

Управління запасами здійснюється за принципами ABC–XYZ, прогнозування попиту (ML-моделі) та динамічного поповнення складів, що дозволяє підтримувати оборотність запасів на рівні 8–10 разів на рік, що є дуже високим показником для e-commerce.

Завдання до кейсу:

1. Визначте, які елементи моделі Amazon можна застосувати на міжнародному складі середнього масштабу.
2. Оцініть економічний ефект від скорочення часу комплектації.
3. Проаналізуйте ризики надмірної автоматизації складської логістики.

Кейс 2. DHL Supply Chain: мультинаціональні складські хаби та управління запасами клієнтів

Компанія: DHL

Сегмент: 3PL / 4PL-логістика

Географія: понад 220 країн

DHL Supply Chain управляє понад 430 млн м² складських площ у світі. Один із показових прикладів — європейський дистрибуційний центр у Нідерландах, що обслуговує фармацевтичні та FMCG-компанії.

Характеристики складу:

- площа — 65 000 м²;
- середній обсяг запасів — 120 млн євро;
- середній термін зберігання — 18–25 днів;
- рівень сервісу (OTIF) — 99,2%.

DHL застосовує:

- Vendor Managed Inventory (VMI);
- мультискладське балансування запасів;
- цифрові twin-моделі складів.

У результаті для клієнтів:

- рівень запасів було знижено на 15–30%;
- логістичні витрати — на 12–18%;
- ризик дефіциту — мінімізовано навіть у період COVID-19.

Завдання до кейсу:

1. Поясніть, як працює модель VMI у міжнародній логістиці.
2. Проаналізуйте, чому зменшення запасів не призвело до зниження рівня сервісу.
3. Оцініть доцільність передачі управління запасами 3PL-оператору.

Кейс 3. Zara (Inditex): надшвидка складська логістика та мінімізація запасів

Компанія: Inditex (бренд Zara)

Галузь: fashion retail

Географія: Європа, Азія, Америка

Компанія Inditex побудувала унікальну модель складської логістики. Основний логістичний центр Zara у Ла-Коруњи (Іспанія) обслуговує понад 2 000 магазинів у 96 країнах.

Ключові показники:

- середній термін перебування товару на складі — менше 72 годин;
- оновлення асортименту — 2 рази на тиждень;
- коефіцієнт оборотності запасів — 14–16 разів на рік;

- списання нереалізованих товарів — менше 10% (у конкурентів — 17–20%).

Zara свідомо мінімізує складські запаси, компенсуючи це:

- надшвидкою логістикою;
- точним прогнозуванням попиту;
- централізованими складами замість регіональних.

Завдання до кейсу:

1. Порівняйте модель Zara з класичною складською логістикою.
2. Які ризики виникають при мінімальних запасах?
3. Чи можлива адаптація цієї моделі для українських експортерів?

Кейс 4. Maersk: інтеграція складів у глобальні ланцюги постачання

Компанія: Maersk

Галузь: морська логістика, 3PL

Географія: глобальна

Maersk активно розвиває складську логістику як частину end-to-end supply chain. У 2021–2023 роках компанія інвестувала понад 6 млрд дол. США у складські активи та fulfillment-сервіси.

Приклад: складський комплекс у Німеччині:

- площа — 90 000 м²;
- інтеграція з портами Гамбурга та Роттердама;
- зменшення часу доставки клієнтам ЄС на 2–3 дні;
- зниження загальних логістичних витрат клієнтів — до 15%.

Завдання до кейсу:

1. Проаналізуйте переваги інтеграції складів і транспортної логістики.
2. Визначте, як склад впливає на загальну вартість ланцюга постачання.
3. Запропонуйте модель для експортерів з України.

Кейс 5. Rozetka (Україна): масштабування складської логістики в умовах кризи

Компанія: Rozetka

Галузь: e-commerce

Фактаж: Україна, 2020–2024

Rozetka управляє мережею складів загальною площею понад 300 000 м². У 2022 році компанія була змушена:

- релокувати частину складів;
- скоротити запаси на 25–30%;
- перебудувати маршрути постачання.

Завдяки оптимізації управління запасами та ІТ-системам:

- середній час доставки збережено на рівні 1–2 дні;
- втрати запасів зменшені на 40%;
- оборотність складів підвищена навіть в умовах війни.

Завдання до кейсу:

1. Які інструменти управління запасами були критичними в кризових умовах?
2. Як геополітичні ризики впливають на складську логістику?
3. Сформулюйте рекомендації для інших українських компаній.

Види самостійної роботи

- Опрацювання навчальної та наукової літератури з проблематики міжнародної логістики, складських процесів і управління запасами.
- Аналіз практичного досвіду міжнародних компаній у сфері складської логістики та глобальних ланцюгів постачання.
- Виконання аналітичних і розрахункових завдань з оцінювання ефективності складських операцій і управління запасами.
- Підготовка аналітичних таблиць, схем і порівняльних характеристик логістичних моделей та складських систем.
- Написання аналітичного есе або міні-дослідження з актуальних питань міжнародної складської логістики.
- Підготовка презентацій і коротких аналітичних оглядів за результатами самостійного опрацювання теми.
- Підготовка до поточного та підсумкового контролю знань, у тому числі тестових завдань і кейсів.

Приклади тестових завдань до теми

1. Основною функцією складської логістики в міжнародній діяльності є:

- а) формування валютної виручки;
- б) оптимізація митних платежів;
- в) забезпечення безперервності матеріальних потоків і зниження

логістичних витрат;

г) укладання зовнішньоекономічних контрактів;

д) валютне хеджування.

2. Який показник найчастіше використовується для оцінки ефективності управління запасами?

а) експортна квота;

б) коефіцієнт оборотності запасів;

в) індекс цін виробників;

г) митна вартість товару;

д) торговельний баланс.

3. До міжнародних логістичних центрів належать:

а) тільки митні склади;

б) виключно транспортні термінали;

в) багатфункціональні об'єкти зберігання, обробки та перерозподілу товарів;

г) фінансові установи;

д) офіси зовнішньоекономічної діяльності.

4. Який метод управління запасами передбачає мінімізацію складських запасів і постачання «точно вчасно»?

а) EOQ;

б) ABC-аналіз;

в) XYZ-аналіз;

г) Just-in-Time (JIT);

д) Safety Stock.

5. Який фактор найбільше впливає на зростання складських витрат у міжнародній логістиці?

а) валютний курс;

б) географічна віддаленість складу від ринку збуту;

в) нерациональна структура запасів і низька оборотність;

г) форма міжнародних розрахунків;

д) податкова система країни-експортера.

Практичне заняття 5

Тема: Інформаційні системи та цифрові технології в міжнародній логістиці

Кількість годин – 2,0 год.

Література: основна [1, 2, 3, 4, 5]; додаткова [9, 15, 16].

Мета заняття: сформувати у здобувачів вищої освіти системне розуміння ролі інформаційних систем і цифрових технологій у міжнародній логістиці, розкрити механізми управління матеріальними, інформаційними та фінансовими потоками в глобальних ланцюгах постачання, а також розвинути здатність аналізувати й оцінювати ефективність застосування цифрових рішень для підвищення результативності міжнародних логістичних операцій.

План практичного заняття

1. Інформаційні потоки в міжнародній логістиці
2. Логістичні інформаційні системи
3. Цифрові платформи управління логістичними процесами
4. Сучасні цифрові технології в міжнародній логістиці
5. Ефективність і ризики цифровізації міжнародної логістики

Питання для обговорення

1. Яку роль відіграють інформаційні системи у забезпеченні безперервності глобальних ланцюгів постачання?
2. Чим відрізняються ERP-, SCM-, WMS- та TMS-системи за функціональним призначенням у міжнародній логістиці?
3. Як цифрові платформи змінюють взаємодію між учасниками міжнародних логістичних ланцюгів?
4. Які переваги та обмеження використання Big Data і штучного інтелекту в управлінні логістикою?
5. Наскільки доцільним є впровадження блокчейн-технологій у міжнародних перевезеннях і митній логістиці?
6. Які ризики цифровізації міжнародної логістики є найбільш критичними для компаній та держав?

Практичні завдання

Задача 1. Оцінка ефекту цифровізації логістичних процесів

До впровадження TMS-системи:

- середній час доставки — 14 днів;
- логістичні витрати — 1 200 дол. США на партію;
- кількість міжнародних відправок — 150 на рік.

Після впровадження:

- час доставки скоротився на 20%

- витрати зменшилися на 15%.

Розрахувати:

1. Новий середній час доставки.
2. Нові логістичні витрати на одну партію.
3. Річний економічний ефект від цифровізації логістики.

Задача 2. Ефективність впровадження WMS-системи

Склад міжнародної логістичної компанії обробляє 50 000 палет на рік.

До впровадження WMS:

– середній час обробки однієї палети — 18 хв.

Після впровадження WMS: час скоротився до 11 хв; вартість обробки

1 хв — 0,6 дол. США.

Завдання:

1. Розрахувати економію часу обробки за рік.
2. Визначити загальну річну економію коштів.
3. Зробити висновок щодо доцільності впровадження WMS.

Задача 3. Аналіз інформаційних ризиків

Логістична компанія використовує:

- хмарну SCM-платформу;
- електронний обмін даними з перевізниками;
- автоматизований трекінг вантажів.

Завдання:

1. Визначити 3 основні інформаційні ризики.
2. Запропонувати заходи їх мінімізації.
3. Оцінити, які ризики є критичними для міжнародної діяльності.

Завдання 4. Цифрова трансформація логістики

На основі відкритих джерел:

1. Оберіть міжнародну логістичну компанію (DHL, Maersk, UPS, FedEx).
2. Проаналізуйте:
 - які інформаційні системи використовуються;
 - які цифрові технології впроваджені (AI, IoT, Big Data, блокчейн);
 - який ефект вони дали.
3. Сформулюйте висновки для українських компаній.

Прикладі кейсів:

Кейс 1. Цифрова трансформація міжнародної логістики на прикладі DHL

DHL є однією з найбільших логістичних компаній світу, що здійснює міжнародні перевезення більш ніж у 220 країнах та територіях. У відповідь на зростання складності глобальних ланцюгів постачання, підвищення вимог до швидкості доставки та прозорості логістичних процесів компанія реалізувала масштабну програму цифрової трансформації. Центральне місце в цій програмі посідає впровадження інтегрованих інформаційних систем управління перевезеннями (TMS), складськими операціями (WMS), електронного документообігу та аналітичних платформ прогнозування логістичних ризиків.

За даними корпоративних звітів DHL, використання цифрових систем моніторингу вантажів у режимі реального часу дозволило скоротити середній час обробки міжнародних відправлень на 15–25%, залежно від регіону та виду транспорту. У фармацевтичному та high-tech сегментах логістики компанія застосовує IoT-сенсори для контролю температури, вологості та механічних впливів під час транспортування, що зменшило кількість пошкоджених або зіпсованих вантажів більш ніж на 30%. Крім того, використання аналітики Big Data та predictive analytics дало змогу підвищити точність прогнозування часу прибуття вантажів (ETA) до понад 95%, що має критичне значення для міжнародних контрактів із жорсткими часовими умовами.

Запитання для обговорення:

1. Які саме інформаційні системи відіграють ключову роль у підвищенні ефективності міжнародної логістики DHL?
2. У чому полягає економічний ефект використання IoT та аналітики Big Data у міжнародних перевезеннях?
3. Які елементи цифрової логістичної моделі DHL можуть бути адаптовані українськими логістичними компаніями?
4. Які ризики пов'язані з високим рівнем цифровізації логістичних процесів у глобальному масштабі?

Кейс2 . Блокчейн і прозорість міжнародних перевезень: досвід Maersk

Maersk, як світовий лідер контейнерних морських перевезень, обслуговує близько 17% глобального контейнерного ринку. Однією з ключових проблем міжнародної морської логістики традиційно залишалася фрагментованість інформаційних потоків і надмірна

паперова документація, що уповільнювала митне оформлення та збільшувала логістичні витрати. З метою вирішення цих проблем Maersk у співпраці з IBM запустила цифрову блокчейн-платформу TradeLens, призначену для обміну логістичними та митними даними між усіма учасниками ланцюга постачання.

За даними компанії, у системі TradeLens було зафіксовано понад 5 мільйонів логістичних подій на місяць, а до платформи підключилися понад 175 організацій, включно з портами, митними адміністраціями та логістичними операторами. Використання блокчейн-технології дозволило зменшити кількість дублювання документів та скоротити час обробки контейнерів у портах, особливо в країнах із високим рівнем транзитного навантаження. Окремі порти повідомляли про зниження кількості помилок у документації на 40%, що прямо вплинуло на швидкість проходження митних процедур.

Запитання для обговорення:

1. У чому полягають основні переваги блокчейн-технологій для міжнародної логістики?
2. Які обмеження впровадження подібних платформ існують для країн, що розвиваються?
3. Як використання TradeLens впливає на митну логістику та транзитний потенціал держав?
4. Чи може Україна інтегруватися в подібні цифрові логістичні екосистеми?

Кейс 3. Штучний інтелект у портовій логістиці: досвід Сінгапуру

Сінгапур є одним із ключових глобальних логістичних хабів і світовим лідером за рівнем цифровізації портової інфраструктури. Порт Сінгапуру, яким управляє компанія PSA International, активно впроваджує штучний інтелект і автоматизовані системи управління контейнерними потоками з метою підвищення пропускної здатності та зниження операційних витрат. У межах національної програми Smart Port використовуються AI-алгоритми для прогнозування завантаженості терміналів, оптимізації розміщення контейнерів та управління чергами суден.

За офіційними даними, порт Сінгапуру обробляє понад 37 млн TEU на рік, а застосування штучного інтелекту дозволило скоротити середній час перебування контейнера в порту на 10–15% та знизити

витрати, пов'язані з простим суден. AI-системи аналізують історичні дані про рух суден, погодні умови та пікові навантаження, що дає змогу здійснювати динамічне планування портових операцій у реальному часі.

Запитання для обговорення:

1. Які переваги дає централізоване впровадження ШІ в портовій логістиці?
2. Чи можливе відтворення подібної моделі в країнах із менш розвинутою інфраструктурою?
3. Яку роль у цьому кейсі відіграє державна логістична політика?

Кейс 4. Штучний інтелект і цифрові митні коридори, досвід Естонії

Естонія є однією з найбільш цифровізованих країн Європейського Союзу та активно використовує штучний інтелект у сфері митної та транзитної логістики. Митна служба країни інтегрувала AI-алгоритми в систему аналізу ризиків, що дозволяє автоматично ідентифікувати потенційно проблемні вантажі на основі великих масивів даних про маршрути, типи товарів і попередню поведінку суб'єктів ЗЕД.

За даними естонських державних звітів, використання штучного інтелекту в митному контролі дозволило скоротити кількість фізичних перевірок вантажів більш ніж на 30%, одночасно підвищивши рівень виявлення порушень митного законодавства. Час митного оформлення для добросовісних учасників міжнародної торгівлі скоротився в середньому на 40%, що суттєво підвищило привабливість країни як транзитного коридору між ЄС і країнами Східного партнерства.

Запитання для обговорення:

1. Як ШІ змінює підходи до митного контролю в міжнародній логістиці?
2. Які переваги отримують добросовісні учасники ЗЕД?
3. Чи може Україна використати подібну модель для розвитку транзитного потенціалу?

Кейс 5. Штучний інтелект у транснаціональних ланцюгах постачання, досвід Cainiao

Cainiao, логістичний підрозділ Alibaba Group, є одним із найбільших логістичних операторів Азії та відіграє ключову роль у

забезпеченні міжнародної електронної торгівлі між Китаєм, Європою та США. Компанія активно застосовує штучний інтелект для прогнозування попиту, управління міжконтинентальними маршрутами та оптимізації роботи міжнародних сортувальних хабів.

За інформацією Alibaba Group, AI-алгоритми Cainiao дозволяють обробляти дані про сотні мільйонів замовлень, прогножуючи навантаження на логістичну інфраструктуру з точністю понад 85–90%. Це дало змогу скоротити середній термін міжнародної доставки електронних товарів з Китаю до країн ЄС з 15–20 днів до 7–10 днів. Водночас використання ШІ дозволило зменшити логістичні витрати на одиницю відправлення та підвищити надійність поставок у пікові періоди попиту.

Запитання для обговорення:

1. Які особливості застосування ШІ в логістиці електронної комерції?
2. Чому AI є критично важливим для міжконтинентальних поставок малого вантажу?
3. Які виклики виникають для традиційних логістичних операторів у конкуренції з цифровими платформами?

Кейс 6. Національна AI-логістика в Нідерландах

Нідерланди є ключовим логістичним хабом Європи, зосередженим навколо порту Роттердам і міжнародних транспортних коридорів. У межах національних програм цифрової трансформації логістики країна активно впроваджує штучний інтелект для управління мультимодальними перевезеннями та оптимізації транзитних потоків. AI-системи використовуються для прогнозування заторів у портах, планування залізничних і річкових маршрутів та координації між різними видами транспорту.

За оцінками нідерландських логістичних агентств, застосування AI-рішень дозволило скоротити час перевалки вантажів у порту Роттердам у середньому на 20% і підвищити ефективність використання інфраструктури без масштабного фізичного розширення портівих потужностей.

Запитання для обговорення:

1. Які переваги дає використання ШІ для управління мультимодальною логістикою?

2. Чому Нідерланди залишаються логістичним «входом» до Європи?
3. Які елементи цього досвіду можуть бути корисними для України?

Види самостійної роботи:

1. Опрацювання навчальної та наукової літератури з питань цифровізації, інформаційних систем і штучного інтелекту в міжнародній логістиці.
2. Аналіз аналітичних і статистичних матеріалів міжнародних організацій та логістичних компаній щодо застосування цифрових технологій у глобальних ланцюгах постачання.
3. Виконання аналітичних і практичних завдань, пов'язаних з оцінюванням ефективності цифрових логістичних рішень і управління логістичними ризиками.
4. Підготовка аналітичних есе, міні-досліджень або презентацій з проблем використання інформаційних систем і ШІ в міжнародній логістиці.
5. Підготовка до практичних занять, кейс-обговорень і поточного контролю знань.

Приклади тестових завдань до теми

1. Основною метою використання штучного інтелекту в міжнародній логістиці є:

- а) збільшення митних платежів;
- б) автоматизація бухгалтерського обліку;
- в) оптимізація маршрутів, прогнозування ризиків і підвищення ефективності перевезень;
- г) заміна міжнародних договорів;
- д) скорочення зовнішньої торгівлі.

2. Яка інформаційна система використовується для управління міжнародними перевезеннями та маршрутами?

- а) WMS;
- б) CRM;
- в) TMS;
- г) HRM;
- д) ERP (виключно для виробництва).

3. Який тип даних є ключовим для роботи AI-алгоритмів у логістиці?

- а) лише фінансові звіти компанії;
- б) історичні дані про перевезення, затримки, попит і маршрути;
- в) дані бухгалтерського обліку;
- г) податкові декларації;
- д) рекламна інформація.

4. Який ефект найчастіше досягається внаслідок впровадження цифрових логістичних платформ?

- а) збільшення складських запасів;
- б) зростання паперового документообігу;
- в) зниження прозорості ланцюгів постачання;
- г) скорочення часу доставки та логістичних витрат;
- д) ускладнення митних процедур.

5. Основним ризиком використання інформаційних систем і ШІ в міжнародній логістиці є:

- а) повна відмова від транспорту;
- б) зменшення обсягів перевезень;
- в) кіберзагрози та залежність від цифрової інфраструктури;
- г) зростання ролі людського фактора;
- д) зникнення логістичних операторів.

Практичне заняття 6

Тема: Логістичні витрати, ризики та ефективність міжнародних операцій

Кількість годин – 2,0 год.

Література: основна [1, 2, 4, 5]; додаткова [9, 15, 16, 17].

Мета заняття: сформувати у здобувачів вищої освіти системне розуміння структури логістичних витрат і логістичних ризиків у міжнародних операціях, розкрити їх вплив на ефективність зовнішньоекономічної діяльності підприємств, а також розвинути здатність аналізувати, оцінювати та мінімізувати витрати й ризики з метою підвищення конкурентоспроможності міжнародних логістичних операцій.

План практичного заняття

1. Сутність і структура логістичних витрат у міжнародній діяльності.
2. Транспортні, складські, митні та інформаційні витрати в міжнародних логістичних операціях.
3. Поняття та класифікація логістичних ризиків у міжнародних перевезеннях.
4. Методи оцінювання та управління логістичними ризиками.
5. Показники та критерії ефективності міжнародних логістичних операцій.
6. Вплив цифровізації та інформаційних систем на зниження витрат і ризиків у міжнародній логістиці.

Питання для обговорення

1. Які складові логістичних витрат є найбільш вагомими у структурі міжнародних операцій?
2. Як вибір виду транспорту та маршруту впливає на рівень логістичних витрат і ризиків?
3. У чому полягають особливості логістичних ризиків у міжнародних перевезеннях порівняно з внутрішньою логістикою?
4. Які інструменти управління ризиками є найбільш ефективними для міжнародних логістичних операцій?
5. Як цифрові технології та інформаційні системи сприяють підвищенню ефективності міжнародної логістики?
6. Яким чином оптимізація логістичних витрат впливає на конкурентоспроможність підприємств на світових ринках?

Практичні завдання

Практичне завдання 1. Аналіз структури логістичних витрат

Підприємство здійснює експорт продукції з України до Німеччини. Загальна вартість логістичної операції становить 18 000 євро, з яких транспортні витрати — 45%, складські — 20%, митні та брокерські — 15%, страхування — 8%, інформаційні та адміністративні витрати — 12%.

Завдання:

1. Проаналізувати структуру логістичних витрат та визначити, які статті мають найбільший вплив на загальну вартість міжнародної операції.
2. Запропонувати щонайменше два шляхи оптимізації витрат без зниження надійності поставки.

Практичне завдання 2. Вибір оптимального логістичного маршруту

Компанія має два варіанти доставки товару з Азії до ЄС: перший — морський транспорт (низька вартість, високий ризик затримок); другий — мультимодальний маршрут (вища вартість, стабільні терміни доставки).

Завдання:

1. Оцінити економічні та ризикові параметри кожного маршруту.
2. Визначити, за яких умов доцільно обрати кожен із них.
3. Обґрунтувати рішення з позиції мінімізації сукупних логістичних витрат і ризиків.

Практичне завдання 3. Ідентифікація логістичних ризиків

Міжнародна компанія здійснює регулярні поставки товарів через кілька транзитних країн. Останнім часом спостерігаються затримки через митні перевірки, перебої в роботі портів та нестабільну політичну ситуацію в регіоні.

Завдання:

1. Визначити основні логістичні ризики, з якими стикається компанія.
2. Класифікувати їх за джерелами виникнення (транспортні, митні, політичні, інформаційні).
3. Запропонувати інструменти управління кожним видом ризику.

Практичне завдання 4. Оцінка ефективності логістичної операції

Підприємство скоротило час доставки міжнародних відправлень з 14 до 10 днів, але при цьому логістичні витрати зросли на 12%.

Завдання:

1. Оцінити, чи є така логістична операція ефективною.
2. Проаналізувати співвідношення між вартістю, часом і надійністю доставки.

3. Запропонувати критерії, за якими слід оцінювати ефективність міжнародної логістики.

Практичне завдання 5. Вплив цифровізації на логістичні витрати

Компанія впровадила систему управління перевезеннями (TMS), що дозволило автоматизувати планування маршрутів і контроль доставки.

Завдання:

1. Проаналізувати, які логістичні витрати можуть бути скорочені завдяки цифровим технологіям.
2. Оцінити потенційні ризики, пов'язані з цифровізацією логістичних процесів, і запропонувати заходи їх мінімізації.

Творче практичне завдання

На основі відкритих джерел обрати реальну міжнародну компанію та проаналізувати її логістичну модель з точки зору витрат, ризиків і ефективності. Сформулювати рекомендації щодо підвищення логістичної ефективності в умовах глобальної нестабільності.

Приклади кейсів:

Кейс 2. Логістичні ризики у фармацевтичних поставках: досвід Індії

Індія є одним із провідних світових експортерів фармацевтичної продукції, зокрема генеричних лікарських засобів. У 2020–2022 роках індійські фармацевтичні компанії зіткнулися з різким зростанням логістичних витрат у міжнародних авіа- та морських перевезеннях. Вартість авіаперевезення фармпродукції з Індії до Європи зросла в середньому на 30–40%, що суттєво вплинуло на собівартість експорту. Додатковим ризиком стала залежність від імпорту активних фармацевтичних інгредієнтів з інших країн Азії.

Запитання для обговорення:

1. Чому логістичні ризики у фармацевтичній галузі є критичними?
2. Як залежність від імпортних компонентів впливає на логістичну ефективність?
3. Які інструменти управління ризиками є найбільш доцільними для таких поставок?

Кейс 2. Логістичні витрати та ризики в автомобільній промисловості Мексики

Мексика є важливим вузлом глобальних ланцюгів постачання для автомобільної промисловості Північної Америки. У 2021–2023 роках мексиканські автозаводи зіткнулися зі зростанням логістичних витрат через перебої в постачанні комплектуючих і нестабільність прикордонної логістики зі США. За оцінками галузевих асоціацій, затримки в логістиці призводили до втрат у десятки мільйонів доларів через простой виробництва.

Запитання для обговорення:

1. Чому логістичні збої особливо критичні для автомобільної промисловості?
2. Як зміна логістичної стратегії впливає на витрати й ефективність?
3. Чи є виправданим відхід від моделі «just-in-time»?

Види самостійної роботи:

1. Опрацювання навчальної та наукової літератури з проблем логістичних витрат, ризиків і ефективності міжнародних логістичних операцій.
2. Аналіз аналітичних і статистичних матеріалів міжнародних організацій та логістичних компаній щодо структури витрат і ризиків у глобальних ланцюгах постачання.
3. Виконання аналітичних і розрахункових завдань з оцінювання логістичних витрат, ефективності маршрутів і ризиків міжнародних перевезень.
4. Підготовка коротких аналітичних оглядів, есе або презентацій за результатами розгляду практичних кейсів із міжнародної логістики.
5. Самостійна підготовка до практичних занять, тестового, модульного та підсумкового контролю знань.

Приклади тестових завдань до теми

1. До складу логістичних витрат у міжнародних операціях НЕ належать:

- а) витрати на міжнародні перевезення;
- б) витрати на складське зберігання;
- в) митні платежі та збори;
- г) витрати на страхування вантажів;
- д) витрати на маркетингові дослідження внутрішнього ринку.

2. Який вид ризику пов'язаний із затримками доставки через політичні або воєнні події?

- а) операційний ризик;
- б) фінансовий ризик;
- в) логістичний ризик;
- г) геополітичний ризик;
- д) валютний ризик.

3. Який показник найчастіше використовується для оцінювання ефективності міжнародної логістичної операції?

- а) рівень інфляції в країні імпорту;
- б) коефіцієнт оборотності запасів;
- в) обсяг ВВП країни-експортера;
- г) валютний курс національної валюти;
- д) митна ставка на товар.

4. Який метод дає змогу зменшити логістичні ризики в міжнародних перевезеннях?

- а) збільшення обсягу складських запасів без аналізу попиту;
- б) використання одного постачальника для всіх ринків;
- в) диверсифікація маршрутів і постачальників;
- г) повна відмова від страхування вантажів;
- д) мінімізація витрат на інформаційні системи.

5. Яка стаття витрат зазвичай має найбільшу питому вагу в міжнародній логістиці?

- а) витрати на сертифікацію продукції;
- б) витрати на пакування;
- в) витрати на транспортування;
- г) витрати на митне консультування;
- д) адміністративні витрати.

Практичне заняття 7

Тема: Сучасні тенденції розвитку міжнародної логістики

Кількість годин – 2,0 год.

Література: основна [1, 4, 5]; додаткова [9, 15,16].

Мета заняття: формування у здобувачів вищої освіти цілісного уявлення про сучасні тенденції розвитку міжнародної логістики в умовах глобалізації, цифрової трансформації та геополітичної нестабільності.

План практичного заняття

1. Сучасна міжнародна логістика в умовах глобалізації та трансформації світової економіки.
2. Концепція стійкої та «зеленої» логістики: екологічні стандарти, декарбонізація, ESG-підходи.
3. Вплив геополітичних факторів, воєнних конфліктів і санкцій на глобальні логістичні ланцюги.
4. Перебудова та регіоналізація ланцюгів постачання: nearshoring, friendshoring, diversification.
5. Перспективи розвитку міжнародної логістики в умовах цифровізації, кліматичних змін і зростання ризиків.

Питання для обговорення

1. Яким чином концепція стійкої та «зеленої» логістики змінює підходи до організації міжнародних перевезень і ланцюгів постачання?
2. Чи є екологізація логістики фактором підвищення конкурентоспроможності компаній або додатковим витратним навантаженням?
3. Як геополітичні ризики та воєнні конфлікти впливають на структуру та географію глобальних логістичних ланцюгів?
4. У чому полягають переваги та обмеження стратегій nearshoring і friendshoring для міжнародного бізнесу?
5. Які ключові тенденції визначатимуть розвиток міжнародної логістики у середньо- та довгостроковій перспективі для країн з відкритою економікою, зокрема України?

Практичні завдання

Практичне завдання 1. Аналітична оцінка стійкості логістичного ланцюга

Студентам пропонується обрати міжнародну компанію або галузь (агропромисловий комплекс, автомобілебудування, фармацевтика, e-commerce) та проаналізувати її логістичний ланцюг з позицій стійкості. Необхідно визначити ключові логістичні вузли, залежність від окремих регіонів або маршрутів, а також ідентифікувати основні ризики (геополітичні, екологічні, транспортні). За результатами

аналізу слід запропонувати заходи з підвищення стійкості ланцюга постачання.

Практичне завдання 2. Порівняльний аналіз «зеленої» логістики

На основі відкритих джерел студентам необхідно порівняти логістичні підходи двох країн або портів (наприклад, країна ЄС та країна Азії) з точки зору впровадження принципів «зеленої» логістики. Аналіз має охоплювати використання альтернативних видів палива, екологічні стандарти перевезень, цифрові рішення для скорочення викидів CO₂. Завдання завершується формуванням висновків щодо ефективності екологічних ініціатив.

Практичне завдання 3. Моделювання впливу геополітичного шоку

Студентам пропонується змоделювати ситуацію, за якої один із ключових міжнародних транспортних коридорів стає недоступним (санкції, військові дії, блокування портів). Необхідно оцінити, як це вплине на строки доставки, логістичні витрати та вибір альтернативних маршрутів. Результатом має бути коротка аналітична записка з рекомендаціями для компанії-імпортера або експортера.

Практичне завдання 4. Оцінка доцільності nearshoring або friendshoring

На прикладі конкретного товару або галузі студенти аналізують доцільність перенесення виробничих і логістичних операцій ближче до ринку збуту. Потрібно порівняти витрати, ризики, екологічні та соціальні наслідки традиційної глобальної моделі та альтернативної регіоналізованої моделі постачання.

Практичне завдання 5. Прогноз розвитку міжнародної логістики

Студентам пропонується підготувати короткий прогноз (5–7 років) розвитку міжнародної логістики з урахуванням кліматичних змін, цифровізації та геоелектронічних трансформацій. У прогнозі необхідно виділити ключові тренди, можливі загрози та перспективи для країн з відкритою економікою.

Практичне завдання 6. Логістична стратегія для України

На основі аналізу сучасних тенденцій міжнародної логістики студенти формують концептуальні пропозиції щодо розвитку логістичної системи України в умовах післякризового відновлення. Завдання передбачає обґрунтування пріоритетних напрямів, інтеграції у європейські логістичні мережі та впровадження принципів стійкої логістики.

Приклади кейсів:

Кейс1. Перебудова глобальних ланцюгів постачання компанії ІКЕА після пандемії та геополітичних шоків

Після пандемії COVID-19 та порушень у глобальних морських перевезеннях у 2020–2022 роках компанія ІКЕА зіткнулася з різким зростанням логістичних витрат і дефіцитом контейнерів. За відкритими даними, у 2021 році вартість морського фрахту на окремих напрямках зросла більш ніж у 4 рази, що суттєво вплинуло на собівартість продукції. У відповідь компанія почала переглядати свою логістичну модель, зменшуючи залежність від далеких постачальників та інвестуючи у регіоналізацію виробництва в Європі та Азії.

Ключовим рішенням стало активне впровадження *nearshoring*: частину виробництва меблів було перенесено ближче до ринків збуту, а також розширено використання залізничних маршрутів замість морських. Паралельно ІКЕА почала інвестувати у «зелені» логістичні рішення, зокрема використання електровантажівок для доставки на останній милі та оптимізацію упаковки з метою зменшення вуглецевого сліду.

Запитання до кейсу:

1. Які логістичні ризики виявилися найбільш критичними для ІКЕА? 2.
2. Чи є стратегія *nearshoring* економічно ефективною в довгостроковій перспективі?
3. Як поєднуються екологічні цілі та зростання витрат у міжнародній логістиці?

Кейс 2. Суецький канал як фактор глобальної логістичної нестабільності

Інцидент із блокуванням Суецького каналу судном *Ever Given* у 2021 році став показовим прикладом уразливості глобальних логістичних ланцюгів. За оцінками аналітиків, щоденні втрати світової торгівлі

сягали близько 9–10 млрд доларів США, а понад 400 суден опинилися в заторі. Цей випадок продемонстрував надмірну концентрацію світових товаропотоків на окремих транспортних коридорах.

Після інциденту багато компаній і держав почали переглядати логістичні стратегії, розглядаючи альтернативні маршрути, зокрема Північний морський шлях, залізничні коридори між Азією та Європою, а також розвиток портової інфраструктури в обхід «вузьких місць». Одночасно зріс інтерес до цифрових систем моніторингу ризиків і прогнозування затримок у постачанні.

Запитання до кейсу:

1. Чи можлива диверсифікація глобальних транспортних коридорів без істотного зростання витрат?
2. Яку роль у зменшенні логістичних ризиків відіграють цифрові технології?

Кейс 3. «Зелена» трансформація портів Північної Європи (Роттердам і Гамбург)

Порти Роттердам і Гамбург є прикладами впровадження принципів стійкої логістики на макрорівні. У порту Роттердаму активно використовуються автоматизовані термінали, системи управління трафіком суден на основі big data, а також програми скорочення викидів CO₂. За даними адміністрації порту, цифрова оптимізація дозволила скоротити час простою суден і зменшити викиди на десятки тисяч тонн щорічно.

Гамбург, у свою чергу, інвестує у використання залізничного транспорту як основного способу доставки контейнерів у глиб країни, що знижує навантаження на автомобільні перевезення. Обидва порти активно підтримують використання альтернативного палива та «зелених» енергетичних рішень.

Запитання до кейсу:

1. Які елементи «зеленої» логістики є найбільш ефективними з економічної точки зору?
2. Чи можуть подібні моделі бути реалізовані в країнах із перехідною економікою?

Кейс 4. Логістична стратегія Китаю в умовах геоекономічної фрагментації

У відповідь на торговельні обмеження та зростання політичної напруги Китай активізував розвиток альтернативних логістичних маршрутів у межах ініціативи «Один пояс — один шлях». Значна увага приділяється сухопутним коридорам, залізничним перевезенням до Європи та розвитку внутрішньої логістичної інфраструктури.

Разом із цим китайські компанії інвестують у цифрові платформи управління ланцюгами постачання, що дозволяє підвищити прозорість і зменшити залежність від зовнішніх логістичних операторів. Така стратегія розглядається як відповідь на ризики деглобалізації та фрагментації світової економіки.

Запитання до кейсу:

1. Чи є регіоналізація логістики ознакою згортання глобалізації?
2. Які ризики та переваги несе така модель для міжнародної торгівлі?

Види самостійної роботи:

- Опрацювання наукових і аналітичних джерел щодо стійкої, «зеленої» та цифрової трансформації міжнародної логістики.
- Аналіз сучасних глобальних логістичних тенденцій і геополітичних факторів з використанням матеріалів міжнародних організацій і профільних звітів.
- Підготовка аналітичного есе або короткого огляду щодо перспектив розвитку міжнародної логістики для окремої країни або регіону.
- Виконання кейс-завдань із оцінювання логістичних ризиків і стратегій адаптації міжнародних компаній до змін глобального середовища.

Приклади тестових завдань до теми

1. Яка основна мета концепції «зеленої» логістики в міжнародній діяльності?

- а) Максимізація швидкості доставки товарів
- б) Скорочення митних процедур
- в) Зменшення негативного впливу логістики на довкілля
- г) Зростання обсягів міжнародної торгівлі
- д) Підвищення рівня конкуренції між перевізниками

2. Який фактор найбільше вплинув на трансформацію глобальних логістичних ланцюгів у 2020–2024 рр.?

- а) Лібералізація міжнародної торгівлі
- б) Зростання світового ВВП
- в) Пандемія та геополітичні конфлікти
- г) Зменшення ролі морських перевезень
- д) Уніфікація митних тарифів

3. Що означає стратегія nearshoring у міжнародній логістиці?

- а) Перенесення виробництва в країни з найнижчими витратами
- б) Відмова від міжнародних постачальників
- в) Розміщення виробництва ближче до ринків збуту
- г) Використання виключно морського транспорту
- д) Повна цифровізація логістичних процесів

4. Який логістичний ризик найбільш загострився в умовах геополітичної нестабільності?

- а) Інформаційний ризик
- б) Фінансовий ризик
- в) Ризик порушення транспортних коридорів
- г) Валютний ризик
- д) Кадровий ризик

5. Яка тенденція є визначальною для розвитку міжнародної логістики у довгостроковій перспективі?

- а) Повна відмова від глобальних ланцюгів постачання
- б) Домінування одного виду транспорту
- в) Поєднання цифровізації, стійкості та диверсифікації логістики
- г) Скорочення ролі міжнародної торгівлі
- д) Централізація логістичних систем у межах однієї країни

3. ТИПОВІ ЗАДАЧІ ІЗ КУРСУ ДИСЦИПЛІНИ

1. Українське підприємство експортує партію товару обсягом 20 тонн до Німеччини. Вартість автомобільного перевезення становить 1 450 євро, митно-брокерські послуги — 220 євро, страхування вантажу — 0,6% від контрактної вартості (120 000 євро), витрати на складську обробку — 310 євро.

Необхідно: визначити загальні логістичні витрати; розрахувати частку логістичних витрат у вартості контракту; оцінити економічну доцільність обраного способу доставки.

2. Компанія має два варіанти доставки вантажу з Китаю до Польщі: морський транспорт (45 днів, вартість — 3 200 дол. США); залізничний транспорт (18 днів, вартість — 5 100 дол. США). Середні витрати зберігання товару становлять 18 дол. США за день.

Необхідно: визначити загальні витрати для кожного варіанта з урахуванням зберігання; обґрунтувати оптимальний логістичний маршрут; пояснити вплив часу доставки на логістичні рішення.

3. Компанія здійснює експорт продукції до країни з підвищеним рівнем геополітичних ризиків. Ймовірність затримки доставки оцінюється у 25%, середні втрати у разі затримки — 8 000 євро. Вартість страхування ризиків — 1 600 євро. Необхідно: розрахувати очікувані логістичні втрати; визначити доцільність страхування ризиків; запропонувати альтернативні заходи зниження ризиків.

4. Підприємство імпортує сировину з Франції. Середньомісячне споживання становить 400 одиниць. Час поставки — 20 днів. Страховий запас встановлено на рівні 15% від місячного споживання. Необхідно: визначити оптимальний рівень запасів; розрахувати страховий запас у натуральному вимірі; оцінити вплив затримки поставок на виробничий процес.

5. Міжнародний логістичний центр обслуговує 9 000 палетомісць на місяць. Середня вартість обробки одного палетомісця — 4,5 євро. Заплановане впровадження автоматизованої системи дозволить зменшити витрати на 18%, але потребує інвестицій у розмірі 85 000 євро. Необхідно: розрахувати місячні та річні витрати до і після автоматизації; визначити термін окупності інвестицій; зробити висновок щодо доцільності цифровізації складської логістики.

6. Компанія переходить з дизельного транспорту на електровантажівки для міжнародних перевезень у межах ЄС. Щорічне скорочення витрат на паливо становить 22 000 євро, додаткові витрати на обслуговування — 6 000 євро. Необхідно: визначити чистий економічний ефект; оцінити нефінансові переваги «зеленої» логістики; пояснити роль екологічних стандартів у міжнародній логістиці.

7. Вартість експортного контракту — 500 000 дол. США. Сукупні логістичні витрати становлять 62 000 дол. США, час доставки — 28 днів. Після оптимізації логістичних процесів витрати зменшилися на 12%, а час доставки — на 6 днів.

4. САМОСТІЙНА РОБОТА З КУРСУ ДИСЦИПЛІНИ

Самостійна робота є невід'ємною складовою засвоєння освітнього компонента «Міжнародна логістика» і спрямована на поглиблення та закріплення знань, отриманих під час лекційних і практичних занять, а також на розвиток у здобувачів вищої освіти здатності самостійно аналізувати економічні, організаційні та інституційні аспекти функціонування міжнародних логістичних систем і глобальних ланцюгів постачання.

Метою самостійної роботи є формування системного розуміння принципів і механізмів міжнародної логістики, розвиток аналітичних і дослідницьких навичок, умінь оцінювати ефективність логістичних рішень, витрати, ризики та наслідки організації міжнародних перевезень, а також здатності використовувати міжнародний логістичний досвід для підвищення конкурентоспроможності підприємств і інтеграції України у глобальні ланцюги створення доданої вартості.

На самостійну роботу студентів денної форми навчання з дисципліни «Міжнародна логістика» передбачено близько 67 % загального обсягу навчального часу, визначеного силабусом.

Основні напрями самостійної роботи студентів:

1. Опрацювання основної та додаткової навчальної літератури, наукових публікацій, аналітичних звітів і нормативно-правових документів у сфері міжнародної логістики, транспорту та митного регулювання.
2. Підготовка до практичних занять, аналіз кейсів організації міжнародних перевезень, функціонування глобальних ланцюгів постачання, митної та складської логістики.
3. Виконання аналітичних оглядів і порівняльних досліджень логістичних систем і транспортних коридорів у різних країнах і регіонах світу (ЄС, Азія, Північна Америка), з урахуванням ролі держави, бізнесу та логістичних операторів.
4. Аналіз статистичних і аналітичних матеріалів міжнародних організацій (Світовий банк, OECD, WTO, UNCTAD, Eurostat), що характеризують обсяги міжнародних перевезень, логістичні витрати, рівень логістичної ефективності та ризики.
5. Виконання індивідуальних науково-дослідних завдань (ІНДЗ), підготовка есе, рефератів і презентацій з проблем розвитку

міжнародної логістики, стійких і «зелених» логістичних рішень, цифровізації логістичних процесів.

6. Участь у студентських наукових конференціях, круглих столах і конкурсах наукових робіт, присвячених питанням логістики, транспорту, глобальних ланцюгів постачання та міжнародної торгівлі.

7. Підготовка до поточного, модульного та підсумкового контролю знань шляхом опрацювання контрольних питань, тестових завдань і практичних розрахункових задач.

Форми організації самостійної роботи:

– опрацювання наукових і нормативно-правових документів у сфері міжнародної логістики, транспорту та митного регулювання;

– підготовка аналітичних таблиць, схем і порівняльних характеристик логістичних систем, видів транспорту та моделей глобальних ланцюгів постачання;

– виконання практичних і розрахункових завдань з аналізу логістичних витрат, ефективності перевезень, управління запасами та ризиками;

– написання есе, аналітичних звітів і міні-досліджень з проблем розвитку міжнародної логістики, стійких логістичних практик і цифрових технологій;

– робота з електронними базами даних і офіційними сайтами міжнародних організацій, аналітичними звітами та інтерактивними інформаційними ресурсами.

У результаті виконання самостійної роботи здобувачі вищої освіти:

– поглиблять знання теоретичних засад міжнародної логістики, її функцій, принципів і ролі у міжнародній економічній діяльності;

– сформулюють здатність аналізувати логістичні процеси, витрати та ризики у глобальних ланцюгах постачання;

– набудуть практичних навичок оцінювання ефективності міжнародних перевезень, складської та митної логістики;

– оволодіють уміннями критично аналізувати міжнародний логістичний досвід і адаптувати його до умов національної економіки України;

– розвинуть аналітичні та дослідницькі навички, зокрема в роботі з міжнародною статистикою, аналітичними звітами та офіційними джерелами;

- сформують здатність аргументовано представляти результати власних досліджень у формі есе, аналітичних звітів і презентацій;
- підвищать рівень самостійності та відповідальності за результати навчання, необхідні для професійної діяльності у сфері міжнародної логістики.

Самостійна робота студентів забезпечує глибоке засвоєння змісту дисципліни «Міжнародна логістика» та сприяє формуванню професійних компетентностей майбутніх фахівців у сфері міжнародних економічних відносин, логістичного менеджменту та глобальних ланцюгів постачання.

4.1. Вимоги до підготовки, виконання та оформлення індивідуального навчально-дослідного завдання

Позааудиторна самостійна робота здобувачів вищої освіти денної форми навчання з дисципліни «Міжнародна логістика» виконується у формі індивідуального навчально-дослідного завдання (ІНДЗ). Кожному студенту пропонується окрема тема за вибором, яка закріплюється за ним під час першого практичного заняття. Виконання ІНДЗ передбачає самостійне опрацювання наукових і навчальних джерел, аналітичних матеріалів та офіційних документів у сфері міжнародної логістики.

Результатом виконання ІНДЗ є підготовка письмового звіту, структура якого повинна включати: зміст, вступ, основну частину, висновки, а також список використаних літературних та інформаційних джерел.

Індивідуальне навчально-дослідне завдання з дисципліни «Міжнародна логістика» виконується у письмовій формі та, за рішенням викладача, може бути представлене й обговорене під час практичного заняття. Орієнтовний обсяг роботи становить до 15 сторінок формату А4.

У вступі (1–2 сторінки) студент має обґрунтувати актуальність обраної теми, пов'язаної з функціонуванням міжнародних логістичних систем, глобальних ланцюгів постачання або організацією міжнародних перевезень, сформулювати мету і завдання дослідження, а також окреслити логіку та структуру роботи.

Основна частина передбачає ґрунтовний аналіз сучасного стану розвитку міжнародної логістики або окремого її напрямку

(транспортна, митна, складська, інформаційна логістика тощо). У ній необхідно охарактеризувати організаційні та економічні механізми функціонування логістичних систем, проаналізувати роль основних учасників логістичних ланцюгів, оцінити логістичні витрати, ризики та ефективність міжнародних операцій. Доцільним є використання статистичних даних, практичних прикладів діяльності міжнародних компаній, логістичних операторів або транспортних коридорів, а також узагальнення вітчизняного й зарубіжного досвіду оптимізації логістичних процесів.

У висновках студент повинен узагальнити отримані результати дослідження, сформулювати власні аналітичні висновки та, за можливості, запропонувати рекомендації щодо вдосконалення логістичних рішень або розвитку міжнародної логістики з урахуванням сучасних глобальних викликів.

Пропонований перелік тем для написання ІНДЗ:

1. Глобальні ланцюги постачання в умовах геополітичної нестабільності: трансформація моделей і логістичних стратегій.
2. Стійка та «зелена» логістика як фактор конкурентоспроможності міжнародних компаній.
3. Вплив пандемії COVID-19 на розвиток міжнародної логістики та перебудову глобальних транспортних коридорів.
4. Регіоналізація логістичних ланцюгів: роль nearshoring і friendshoring у сучасній міжнародній логістиці.
5. Міжнародні морські перевезення в умовах криз: досвід Суецького каналу та Червоного моря.
6. Цифровізація міжнародної логістики: роль big data, IoT та блокчейн-технологій у глобальних ланцюгах постачання.
7. Штучний інтелект у міжнародній логістиці: можливості прогнозування попиту та управління ризиками.
8. Логістичні ризики в міжнародній торгівлі та методи їх мінімізації.
9. Митна логістика як інструмент оптимізації міжнародних товаропотоків.
10. Мультиmodalні та інтерmodalні перевезення у світовій логістичній практиці.

11. Складська логістика в глобальних ланцюгах постачання: сучасні технології та автоматизація.
12. Логістичні витрати в міжнародних операціях: структура, фактори впливу та шляхи оптимізації.
13. Роль міжнародних логістичних хабів у розвитку світової торгівлі (на прикладі портів або логістичних центрів).
14. Інформаційні системи управління міжнародною логістикою (ERP, TMS, WMS): переваги та обмеження.
15. Вплив санкційної політики на міжнародні логістичні ланцюги постачання.
16. Логістичні виклики та адаптація транспортних маршрутів України в умовах воєнних загроз.
17. «Зелений» транспорт у міжнародній логістиці: економічні та екологічні аспекти впровадження.
18. Електронна комерція та її вплив на трансформацію міжнародної логістики.
19. Глобальні логістичні оператори та їх роль у формуванні світових ланцюгів постачання.
20. Перспективи розвитку міжнародної логістики в умовах цифрової трансформації світової економіки.

Вимоги до оформлення звіту з ІНДЗ. Текст індивідуального науково-дослідного завдання оформлюється відповідно до загальноприйнятих академічних стандартів.

Основні параметри оформлення роботи передбачають використання шрифту Times New Roman з кеглем 14, міжрядковий інтервал 1,5, вирівнювання тексту по ширині сторінки, поля сторінки: верхнє, нижнє, лівє, правє — 2 см; нумерація сторінок є наскрізною, номер сторінки розміщується у правому верхньому кутку без крапки, при цьому титульна сторінка до загальної нумерації не включається. Такі структурні елементи, як «ЗМІСТ», «ВСТУП», «ВИСНОВКИ», «СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ», не підлягають нумерації. Їх назви, як і назви розділів, записуються великими літерами. Підрозділи основної частини нумерують у межах розділів, наприклад: 1.1 – перший підрозділ першого розділу; 2.3 – третій підрозділ другого розділу. Таблиці, рисунки та формули нумеруються послідовно в межах кожного розділу (Таблиця 2.2 – друга таблиця другого розділу). Таблицю або ілюстрацію розміщують одразу після першого згадування у тексті. Посилання на використані інформаційні джерела

та літературу оформлюються у квадратних дужках, наприклад: [4, с. 53]. Якість виконання ІНДЗ визначається повнотою аналізу, логічністю викладу, глибиною дослідження, якістю пошуку та опрацювання джерел, а також грамотним оформленням. Обов'язковою є робота з актуальними джерелами інформації – періодичними економічними виданнями, статистичними збірниками, аналітичними звітами, офіційними сайтами міжнародних організацій та інтеграційних об'єднань.

Таблиця 4.1 – Шкала оцінювання виконання ІНДЗ

Підготовка ІНДЗ		Представлення звіту з ІНДЗ (доповідь та презентаційні матеріали)	Разом
основна частина	оформлення		
0-7 б.	0-3 б.	0-8 б.	до 18 б.

Презентація та доповідь за результатами виконання індивідуального навчально-дослідного завдання можуть бути представлені студентом під час практичного заняття у формі усного виступу з використанням мультимедійних засобів, при цьому письмовий звіт готується у позааудиторний час як складова самостійної роботи. Підготовка ІНДЗ передбачає вибір теми, формулювання мети та завдань дослідження, добір і структурування матеріалу для презентації, яка має бути логічною, наочною та змістовно узгодженою зі звітом; за необхідності студент може підготувати роздаткові матеріали. Черговість виступів визначається викладачем з урахуванням відповідності тематики ІНДЗ плану практичних занять. Тривалість презентації становить до 7 хвилин, після чого відводиться 3–5 хвилин на відповіді на запитання викладача та аудиторії; за підсумками виступу здійснюється оцінювання та внесення результатів до електронного журналу.

Оцінювання презентації здійснюється за такими узагальненими критеріями, як повнота й глибина розкриття теми, якість і наочність подання матеріалу, логічність і зрозумілість викладу, аргументованість висновків та рівень відповідей на запитання, із максимальною кількістю балів до 8.

5. КАРТА ОЦІНЮВАННЯ СТУДЕНТІВ

Картка оцінювання видів самостійної навчальної діяльності здобувачів наведена в таблиці 5.1.

Таблиця 5.1 – Карта оцінювання самостійної роботи студентів із курсу дисципліни «Міжнародний трансфер технологій»

№ з/п	Види самостійної роботи	Терміни виконання	Форма контролю та звітності	Максимальна кількість балів
1	Підготовка та захист ІНДЗ	за розкладом	захист ІНДЗ	10 б. за звіт
2	Виступ-презентація за обраною темою ІНДЗ	за розкладом	електронна версія мультимедійного супроводу	8 б. за презентацію та захист звіту
3	Виконання завдань на практичному занятті	за розкладом	Журнал викладача	6 балів за заняття
4	*Написання звіту про ексклюзивне дослідження	протягом семестру	звіт	10 б. за один звіт
5	*Аналітичний огляд наукових публікацій	протягом семестру	аналітичний огляд	10 б. за один огляд
6	*Виступ з доповіддю на студентській науковій конференції	протягом семестру	довідка про виступ	5 б. за один виступ
7	*Публікація статті в наукових виданнях	протягом семестру	опублікована стаття	15 б. за одну публікацію
8	*Виконання індивідуальної навчально-дослідної роботи за обраною темою	протягом семестру	ІНДР	15 б. за один

** Зірочкою позначені види навчальної діяльності, які надають студенту можливість отримати додаткові бали поточною оцінювання (сумарно з обов'язковими видами завдань – до 60 балів), є необов'язковими.*

Критерії оцінювання ситуаційних вправ, конкретних ситуацій та інших завдань творчого характеру (у % від кількості балів, виділених на завдання із заокругленням до цілого числа)*:

0% – завдання не виконано;

40% – завдання виконано частково, висновки не аргументовані і не конкретні, звіт підготовлено недбало, порушені терміни виконання;

60% – завдання виконано повністю, висновки містять окремі недоліки, судження здобувача вищої освіти недостатньо аргументовані, звіт підготовлено з незначним відхиленням від вимог до термінів та оформлення;

80% – завдання виконано повністю і вчасно, проте містить окремі несуттєві недоліки не системного характеру;

100% – завдання виконано правильно, вчасно і без зауважень.

6. РЕКОМЕНДОВАНА ЛІТЕРАТУРА ТА ІНФОРМАЦІЙНІ РЕСУРСИ

Основна література

1. Міжнародна логістика та глобальні ланцюги постачань : навчальний посібник у схемах. Негода А., Русак Д. К., 2023. 268 с.
2. Міжнародна логістика [Електронний ресурс] : ел. підручник / О. М. Сохацька, Р. Є. Зварич, В. М. Панасюк та ін. ; за наук. ред. О. М. Сохацької. Тернопіль : ЗУНУ, 2022. 373 с.
3. Міжнародна логістика. Електронний підручник. /за науковою редакцією професора Сохацької О. М. Тернопіль : ЗУНУ. 2022. 370 с.
4. Ястремська О. М.? Письмак В. О. Міжнародна логістика : навч. посіб. Харків : ХНЕУ ім. С. Кузнеця, 2020. 172 с.
5. Міжнародна логістика : підручник / За ред. проф. Сохацької О. М. Тернопіль : ЗУНУ. 2022. 370 с.

Допоміжна література

6. Pierre David. International Logistics: The Management of International Trade Operations. Cicero Books, 2023. 721 p.
7. Сігаєва Т., Місюкевич В., Тимченко А. Логістичне забезпечення міжнародної торгівлі: необхідність та стан в сучасних умовах. *Економіка та суспільство*. 2023. №54. URL: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-54-13>.
8. Трушкіна Н., Сербіна Т. Міжнародна логістика у системі зовнішньоекономічної діяльності підприємства. *International Science*

Journal of Management, Economics & Finance. Vol. 1. №3. 2022. С. 101–114. DOI: 10.46299/j.isjmef.20220103.7.

9. Рейкін В. С., Сапотницька Н., Григоруку І. Аналіз стратегій сталої логістики у глобальному масштабі. *Успіхи і досягнення у науці*. 2024. № 7. С. 651–663. DOI: [https://doi.org/10.52058/3041-1254-2024-7\(7\)-651-663](https://doi.org/10.52058/3041-1254-2024-7(7)-651-663).

10. Чичун В., Зеленюк О. Формування міжнародних логістичних ланцюгів в умовах стратегічних змін конкурентного середовища. *Економіка та суспільство*. 2024. №59. URL: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-59-23>

11. Логістика : навч. посіб. / Безугла Л. С., Юрченко Н. І., Ільченко Т. В., Пальчик І. М., Воловик Д. В. Дніпро : Пороги, 2021. 252 с.

12. Біліченко В. В., Буренніков Ю. Ю., Романюк С. О. Основи логістики : навчальний посібник. Вінниця : ВНТУ, 2017. 129 с.

13. V. Koval, N. Savina, Ye. Sribna, L. Filipishyna, . Zherlitsyn, T. Saiarina. European energy partnership on sustainable energy potential. *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*. IOP Conf. Ser.: *Earth Environ. Sci.* 1126 012026, 2023 DOI 10.1088/1755-1315/1126/1/012026

14. Логістика : навчальний посібник / В. О. Федорова, В. В. Блага. Х. : ФОП Бровін О. В., 2019. 153 с.

15. Комеліна О. В., Болдирева Л. М. Транспортна логістика : навчально-методичний посібник. Полтава : Національний університет «Полтавська політехніка імені Юрія Кондратюка», 2021. 210 с.

16. Боровик Т., Даниленко В. Транспортна логістика як фактор забезпечення зовнішньоекономічної діяльності вітчизняних підприємств. *Економічний простір*. 2022. (177). С. 35–39. URL: <https://doi.org/10.32782/2224-6282/177-6>

17. Боковець В., Безсмертна О., Шварц І. (). Складська логістика України під час війни: проблеми та інноваційні рішення. *Innovation and Sustainability* 2024. (2). С. 127–133. URL: <https://doi.org/10.31649/ins.2024.2.127.133>

Інформаційні ресурси в Інтернет

1. World Trade Organization (WTO) : вебсайт. URL: <https://www.wto.org>
2. World Customs Organization : вебсайт. URL: <https://www.wcoomd.org>
3. UN Comtrade : вебсайт. URL: <https://comtrade.un.org>
4. World Bank Logistics Performance Index (LPI), : вебсайт. URL: <https://www.worldbank.org>
5. Eurostat : вебсайт. URL: <https://ec.europa.eu/eurostat>
6. Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD) : вебсайт. URL: <https://www.oecd.org>
7. International Maritime Organization (IMO) : вебсайт. URL: <https://www.imo.org>
8. International Air Transport Association (IATA): вебсайт. URL: <https://www.iata.org>
9. United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD): вебсайт. URL: <https://unctad.org>
10. European Commission – Transport & Mobility : вебсайт. URL: <https://transport.ec.europa.eu>
11. European Environment Agency (EEA): вебсайт. URL: <https://www.eea.europa.eu>
12. Supply Chain Digital : вебсайт. URL: <https://www.supplychaindigital.com>
13. Logistics Management : вебсайт. URL: <https://www.logisticsmgmt.com>
14. The Geography of Transport Systems : вебсайт. URL: <https://transportgeography.org>
15. Prometheus – платформа для онлайн-освіти та професійного розвитку : вебсайт. URL: <https://prometheus.org.ua/>
16. World Bank Group. URL: <https://www.worldbank.org/ext/en/home>
17. World Economic Forum URL: <https://www.weforum.org>
18. International Transport Forum URL: <https://www.itf-oecd.org>
19. Drewry : вебсайт. URL: <https://www.drewry.co.uk>
20. Maersk : вебсайт. URL: <https://www.maersk.com>
21. Statista : вебсайт. URL: <https://www.statista.com>