

Крамський Сергій Олександрович

Кандидат технічних наук, доцент, доцент кафедри публічного управління та менеджменту природоохоронної діяльності, факультет комп'ютерних наук, управління та адміністрування,

<https://orcid.org/0000-0003-3869-5779>

Одеський державний екологічний університет, Одеса

Дарушин Олександр Володимирович

Кандидат економічних наук, доцент кафедри економіки та менеджменту,

<https://orcid.org/0000-0002-2379-1816>

Придунайська філія «Міжрегіональна академія управління персоналом», Одеська область, Ізмаїл

Захарченко Олег Володимирович

Доктор економічних наук, доцент, професор кафедри менеджменту і адміністрування,

<https://orcid.org/0000-0001-8198-6569>

Приватний заклад вищої освіти «Східноєвропейський університет імені Рауфа Аблязова», Черкаси

КОНТЕНТ-АНАЛІЗ ЛОГІСТИЧНОГО ПРОЄКТУ МІЖНАРОДНОГО ТОВАРОРУХУ НА ПРИКЛАДІ ІНТЕРМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

***Анотація.** Агресивна війна РФ проти України завдала нищівного удару по світовій економіці, зокрема транспортній галузі, постраждали серйозним чином провідні світові перевізники товарів, фрахтувально-експедиторські компанії. У статті авторами виконано контент-аналіз сучасної теоретичної бази управління логістичними проєктами, виокремлено проблему обґрунтування параметрів продуктів логістичних програм та проєктів. Описано особливості і можливості використання міжнародних правил «Інкотермс 2020» для надання більш чіткої картини робіт логістичного проєкту за видами транспортування товарів, для більш ефективного управління ресурсами в ньому. У роботі підкреслено, що логістичні проєкти часто поділяють на дві фази: створення та експлуатація; крім того, описано важливість логістичних проєктів для ефективних перевезень товарів, вантажів та їх вплив на конкурентоспроможність інтермодальної транспортної системи. Пропоноване дослідження дає змогу детальніше зрозуміти особливості управління фазами реалізації логістичних проєктів, особливо в умовах повоєнного часу, а також привносить нові знання для менеджменту проєктів. Проєктна логістика – це комплексне обслуговування під конкретний інвестиційний проєкт, що включає всі способи доставки товарів, консалтинг, розроблення транспортної концепції і супутні послуги. Проєктна логістика будується на чітких часових рамках і послідовності. Завдяки проєктним перевезенням стає можливим будівництво аеропортів, заводів, терміналів, хабів та інших великих промислових підприємств. Отримання максимальних переваг від участі в логістичних проєктах з вантажних перевезень транспортного ринку із урахуванням складової міжнародних механізмів «Інкотермс 2020» збалансованого розвитку країни, що передбачає високу продуктивність, справедливий розподіл можливостей і результатів прибутків від діяльності у логістичних центрах, хабах, портах у парадигмі невизначеності криз.*

Ключові слова: контент-аналіз; логістичні проєкти; програма; перевізники, транспортний товарорух; правила Інкотермс; хаб

Вступ

Нині теза щодо торгівлі сировинними товарами, на відміну від торгівлі готовими виробами, має низку ризик-факторів. Вантажі можуть декілька разів послідовно продаватися протягом циклу їх перевезень, наприклад інтермодальним транспортом. Для досягнення головної мети прискореного

розвитку необхідно застосовувати чітко спрямовану політику створення відповідних логістичних транспортних проєктів та програм, особливо під час повномасштабної війни РФ проти України, з впровадження інтеграційних механізмів на світовий і вітчизняний товарний ринок із залученням малих та середніх підприємств у міжнародних перевезеннях інтермодальним шляхом.

Якщо це має місце, продавець в середині логістичного проекту не провадить перевантаження товару, оскільки товар вже відвантажено першим продавцем в цьому логістичному проекті. Пришвидшення глобалізації і пов'язані з цим динамічні потоки капіталу, товарів, послуг, матеріальних, інформаційних та інтелектуально-кадрових ресурсів є характерною рисою сучасного розвитку та управління світової економіки. Поширення процесів інтернаціоналізації та фрагментації виробництва із середини 2000-х рр. привели до формування глобальних логістичних проектів, що охоплюють комплекс транснаціональних виробничо-посередницьких операцій для виробництва продукції та надання послуг в галузі проектування транспортних перевезень вантажів (інтермодальним транспортом) у різні країни світу [1].

Аналіз проблеми

Однією з базових сучасних категорій перевезень транспортом, зокрема інтермодального, мультимодального, є проектна логістика доставки товарів у логістичні центри призначення. Методологічною основою цільового формування транспортних проектів у галузі інфраструктурного комплексу економіки різнорідних за способом, об'єктами та інструментами (автомобільного, залізничного, морського, авіатранспортування тощо) інтеграційних проектних механізмів є їх спільна єдина мета – прискорений розвиток товарних потоків і підвищення ефективності менеджменту цих організацій.

Незважаючи на значний розвиток теорії управління проектами і програмами за останнє десятиліття, слід констатувати практичну відсутність досліджень, присвячених проблемам управління проектами щодо проектної логістики у воєнний та повоєнний час. Це визначає актуальність пропонованого дослідження з урахуванням запитів бізнесу. При цьому в сучасній теоретичній базі практично відсутні розробки, що дають змогу обґрунтовано здійснювати управління проектами із урахуванням специфіки правил перевезень згідно Інкотермс.

Мета статті

Метою статті є аналіз із формування логістичних проектів та підвищення ефективності міжнародних поставок товарів до країни, на прикладі реалізації проектів інтермодального перевезення у воєнний і повоєнний час.

Аналіз публікацій

Наукове осмислення цього напрямку бере початок із класичних і неокласичних теорій

управління проектами і економіки перевезень вантажів, міжнародної торгівлі, концепції міжнародної конкурентоспроможності, і базується на дослідженнях глобальних перевезень товарів інтермодальним транспортом у транскордонному вимірі виробництва та моделей промислової реорганізації розвинених країн світу. На думку багатьох учених (Н. С. Бушуєвої, Б. В. Буркинського, О. В. Нікішиної, М. Л. Тараканова, М. А. Верещака, В. І. Дубницького, С. Б. Колодинського) [2 – 6; 11], глобальні логістичні проекти можна визначити як процес координованої взаємодії транспортних компаній у проектних ланцюгах на основі міжнародного поділу праці та їх функціональної спеціалізації на різних етапах технологічних процесів виробництва продукції та надання послуг з метою нарощування їх міжнародної конкурентоспроможності [1]. Дослідженню питань логістичних проектів та програм саме у сфері транспортної інфраструктури присвячено багато праць зарубіжних та вітчизняних вчених: С. В. Руденко, В. І. Чимшира, В. Д. Данчука, В. Г. Алкема, О. М. Гуцалука, В. М. Лисюка, В. В. Нікольського та інших авторів [7; 10; 16–18].

Виклад основного матеріалу

З початком широкомасштабного вторгнення РФ в Україну інфраструктура держави зазнала великих руйнувань та жертв з боку населення, як наслідок – зруйнована економічна система. Торгові режими й процедури відповідно до ЮНКАД/ІНКОТЕРМС, держави мають сприяти ефективному рухові проміжних потоків продуктів у конкретних транспортних інтермодальних хабах світу, створюючи проектні логістичні ланцюги перевезень вантажів інтермодальним транспортом. Якщо існують громіздкі процедури імпорту/експорту (правила, положення, високі збори з імпорту виробничих ресурсів, або високі збори з експорту товарів), то місцевим підприємствам буде важко стати постачальниками в проектах з логістичних перевезень вантажів [5].

Однак на сьогодні слід зазначити, що логістика має елементи процесного підходу, який передбачає управління технологічними, комерційними та іншими процесами, що забезпечують досягнення цілей проекту в послідовності етапів виконання робіт за логістичним проектом. Отже, цей аспект стає найбільш актуальним для застосування логістики. Викладене вимагає того, щоб розрізняти управління проектами і програмами в логістиці та управління логістикою проекту відповідно до того, як різняться логістичні проекти і проекти з логістичним забезпеченням. Як логістичний інвестиційний проект розглядається, наприклад, проект спорудження складу, терміналу та інших об'єктів логістичної

інфраструктури; проектом з логістичним забезпеченням є проект морського, річкового порту, транспортного (вузла) хабу [6].

У транспортних проектах продавець в середині проектної ланцюга виконує свої обов'язки щодо покупця, здійснено не відвантаження товару, а надання відвантаженого товару. Отже, правила Інкотермс якоюсь мірою можуть слугувати регулюючими механізмами щодо проектів і програм з товарного руху від продавця до покупця, але вони мають певні недоліки, а саме:

- укладаються між двома сторонами логістичного проекту;
- не враховують інтереси держави та стейкхолдерів проекту;
- перекладають певні функції на договір з проекту;
- не охоплюють весь контент логістичного проекту [16].

З метою уточнення у відповідні терміни Інкотермс версії 2010 р. включено обов'язок щодо «надання відвантаженого товару» як альтернатива обов'язку щодо відвантаження товару у відповідних термінах «Інкотермс 2010» згідно попереднього договору перевезення товару [9]. Попередня версія «Інкотермс 2010» не забороняє подібне доповнення, проте відносно цього існують певні проблеми, тому для уникнення небажаних конфліктів сторонам доцільно в їх договорі логістичного проекту щодо перевезень вантажів якомога точніше передбачити очікувані від таких доповнень наслідки. Наприклад, якщо в договорі змінено розподіл витрат порівняно з правилами «Інкотермс 2010», сторонам необхідно ясно вказати, чи мають намір вони змінити пункт, в якому ризик переходить із продавця на покупця. Як і в «Інкотермс 2000», обов'язки продавця і покупця можуть виконуватися безпосередньо, через таких стейкхолдерів або посередників, як фрахтувальники, страховики, перевізники, експедитори чи інші особи, номіновані продавцем або покупцем з певною метою з проекту перевезення вантажів, товарів. Таким же чином регламентуються інституційні митні формальності: вимоги, які мають бути виконані відповідно до чинного митного регулювання і можуть включати обов'язки щодо документів, безпеки, інформації або фактичного огляду товару [8].

Однак по термінах EXW, FCA, FAS і FOB відвантажувальним документом може бути й розписка. Електронний запис або процедура – це набір інформації, що складається з одного або декількох електронних повідомлень, а коли це може бути застосовано, функціонально виконує ту ж функцію, що і паперовий документ. Упаковка – це поняття використовується для мультицілей логістичних проектів:

1. Вона має відповідати вимогам договору купівлі-продажу товарів.

2. Упаковка товару означає, що товар придатний для вантажного перевезення за проектом.

3. Зберігання упакованого товару в контейнері або іншому транспортному засобі у терміналі, хабі.

Отже, «Інкотермс 2010» не регулює обов'язки сторін з укладання товарів у контейнер для перевезення вантажів [9].

Отже, завдання статті досягнуто – розроблено методологію формування механізмів ринкової інтеграції:

1. Визначено поняття ринкової інтеграції, її сутності, мети, переліку ринкових елементів, що спроможні до сприйняття інтеграційних процесів.

2. Досліджено механізми економічної інтеграції та визначено ті з них, що сприяють саме інтеграції логістичних проектів.

3. Досліджено механізми ринкової інтеграції та визначено інструменти та способи їх впливу на об'єднання ринкових об'єктів для досягнення мети інтеграції – прискорений розвиток з проектів.

4. Досліджено можливості застосування інтеграційних механізмів на деяких стратегічних товарних ринках і доведено, що їх стихійне виникнення або впровадження з ініціативи корпорацій лише частково створює певні умови розвитку проектів, особливо під час війни.

Аналіз понять і привил з Інкотермсу є знаком якості проектів міжнародної торгової палати (International Chamber of Commerce, ICC). Отже, Інкотермс – це міжнародні правила, визнані урядовими органами, юридичними компаніями та комерсантами по всьому світу як тлумачення найбільш застосованих в міжнародній торгівлі термінів. Сфера дії «Інкотермс 2020» (Incoterms 2020) поширюється на права і обов'язки сторін за договором купівлі-продажу в частині поставки товарів (умови поставки товарів) за логістичним проектом. Наразі такі міжнародні правила у новій їх версії діють з 01 січня 2020 р. [8].

Правила ICC застосовуються для використання торгових термінів у національній та міжнародній торгівлі. Автори проаналізували ці правила з точки зору їх спроможності регулювати логістичні проекти та процеси перевезень, які мають сприяти прискореному товароруху в період війни та повоєнний час.

Правила Інкотермс допомагають підприємцям – суб'єктам логістичного проекту – правильно приймати рішення при виборі найбільш прийнятних маршрутів товарного руху – логістичних проектів, орієнтуючись на схему «Інкотермсу 2020» (рисунок).

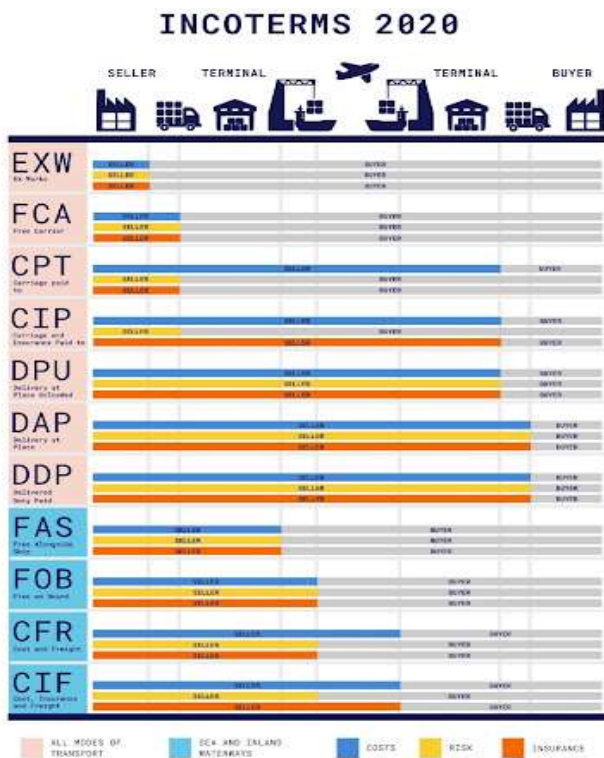


Рисунок – Типова схема логістичного проекту товарного руху згідно правил «Інкотермс 2020»

*Побудовано за даними джерела [8].

Правила Інкотермс визначають переважно обов'язки, вартість і ризики, що виникають при доставці товару від продавців до покупців. Але слід взяти до уваги, як використовуються правила Інкотермс передусім шляхом обрання відповідного терміна «Інкотермс 2020». Обраний термін Інкотермс може працювати, тільки якщо сторони визначили пункт або порт, а ще краще, якщо сторони визначили за можливості якомога точніше такий пункт або порт [9].

Відповідно до термінів Інкотермс Ex Works (EXW, Франко завод), Free Carrier (FCA, Франко перевізник), Delivered Named Place Unloaded – (DPU Постачання на місце вивантаження), Delivered at Place (DAP, Поставка в місці призначення), Delivered Duty Paid (DDP, поставка з оплатою мита), Free Along side Ship (FAS, Вільно вздовж борту судна) і Free on Board (FOB, Вільно на борту), поіменованний пункт представляє місце, де здійснюється поставка, і перехід ризику на покупця. Слід пам'ятати, що «Інкотермс 2020» не заміняє собою повний договір купівлі-продажу товару [4].

Підприємцями для зручності користування правилами відповідно до термінів «Інкотермс 2020» проведена їх класифікація. Слід зазначити, що підхід до класифікації базується здебільшого виключно на видах транспорту та пунктах доставки вантажу (товару), в яких відбувається передача права власності на товар та ризиків щодо його подальшого руху. Але ці правила не враховують, як правило, всіх логістичних вимог до ринків одиничного товару.

Це стосується і проміжних операцій: накопичення товарної партії, очікування обраного транспортного засобу, якості тари (упаковки), самого товару в процесі його транспортування тощо. Очевидно, ці та інші вимоги передбачається враховувати безпосередньо в договорах поставки, що потребують доволі серйозного їх юридичного супроводу [5].

Наведено класифікацію 11 термінів «Інкотермс 2020», яка передбачає, що ці одинадцять термінів «Інкотермс 2020», можна розділити на дві окремі групи:

1 група. Правила для будь-яких видів транспорту:

- EXW Ex Works – Франко завод;
- FCA Free Carrier – Франко перевізник;
- CPT Carriage Paid to – Перевезення сплачене до отримувача;
- CIP Carriage and Insurance Paid to – Перевезення і страхування сплачені до;
- DPU Delivered Named Place Unloaded – Постачання на місце вивантаження;
- DAP Delivered at Place – Поставка в місці призначення;
- DDP Delivered Duty Paid – Поставка зі сплатою мита.

2 група. Правила для морського і внутрішнього водного транспорту:

- FAS Free Along side Ship – Вільно вздовж борту судна;
- FOB Free on Board – Вільно на борту;
- CFR Cost and Freight – Вартість і фрахт;
- CIF Cost Insurance and Freight – Вартість, страхування і фрахт [8].

Перша група включає сім термінів, які можуть бути використані у логістичних проектах, незалежно від обраного способу перевезення і незалежно від того, використовується один або кілька видів транспорту. До цієї групи належать терміни: EXW (Франко завод), FCA (Франко перевізник), CPT (Перевезення оплачене до), CIP (Перевезення і страхування оплачені до), DPU (Постачання на місце вивантаження), DAP (Постачання в місці призначення) і DDP (поставка зі сплатою мита). Вони можуть бути використані, навіть якщо морське перевезення взагалі відсутнє.

У другій групі термінів «Інкотермс 2020» обидва пункти поставки і місце, до якого товар перевозиться покупцем, є будь-який морський або річковий порт, і тому ці терміни іменуються «морські та внутрішні водні правила». У цю групу входять терміни: FAS (Вільно вздовж борту судна), FOB (Вільно на борту), CFR (вартість і фрахт) і CIF (вартість, страхування і фрахт). У трьох останніх термінах немає будь-якої згадки поручнів судна (the ship's rail) як пункту поставки, оскільки товар вважається поставленим, коли він перебуває «на борту» судна [7]. Ці правила (терміни) особливо важливі для України і вітчизняних суб'єктів

логістичних проектів, товари яких перевозяться морським шляхом та обробляються (завантажуються, накопичуються та розвантажуються) у вітчизняних портах. Традиційно правила Інкотермс використовувалися в договорах міжнародної купівлі-продажу, коли товар перетинав кордон. У різних частинах світу створення торгових спілок, як-от Європейський Союз, зробили менш важливим видимий митний, прикордонний контроль за товарами при проходженні їх через кордон відповідних сторін [10].

У результаті правила «Інкотермс 2020» в низці фаз чітко підкреслюють, що обов'язок щодо здійснення експортно-імпортних договорів є тільки тоді, коли це може бути застосовано з раціональної точки зору і не суперечить внутрішнім та іншим правилам [11; 12]. Це привело до того, що суб'єкти господарювання широко використовують правила Інкотермс у внутрішніх національних договорах купівлі-продажу. У подальшому це може привести до більш широкої імплементації цих правил у логістичних проектах. Відповідно до термінів Інкотермс Carriage Paid To (CPT, Перевезення

оплачена до), Carriage and Insurance Paid To (CIP, Перевезення і страхування сплачені до), Cost and Freight (CFP, Вартість і фрахт) і Cost, Insurance and Freight (CIF, Вартість, страхування і фрахт), поименований пункт означає місце призначення, до якого сплачується перевезення. З точки зору регулювання внутрішніх інфраструктурних проектів, логістичний контент яких географічно не виходить за межі національних кордонів, формально правила Інкотермс теж поширюються на відносини суб'єктів транспортного логістичного проекту. Така формула у проектах полегшує еволюцію переходу до нових електронних процедур на період дії «Інкотермс 2020», (таблиця).

Розподілення витрат з логістичних проектів з обробки вантажу на терміналі, логістичному центрі, хабі, порту також передбачаються правилами. Так, відповідно до правил «Інкотермс 2020», позначених термінами CPT, CIP, CFR, CIF, DPU, DAP і DDP, продавець зобов'язаний здійснити всі необхідні заходи для забезпечення перевезення товару до погодженого пункту призначення інтермодальним транспортом [8; 13].

Таблиця – Перелік термінів «Інкотермс 2020» (Incoterms 2020) та їх проектні характеристики

Вид поводження з вантажем – логістичні операції	Позначення	Види транспорту та характеристика логістичних операцій	Пояснення
Категорія E відвантаження	EXW	будь-які види транспорту	EX Works (... named place) Франко завод (... назва місця)
Категорія F Основне перевезення оплачено продавцем	FCA	будь-які види транспорту	Free Carrier (... named place) Франко перевізник (... назва місця)
	FAS	морські і внутрішні водні перевезення	Free Alongside Ship (... named port of shipment) Франко вздовж борту судна (... назва порту відвантаження)
	FOB	морські і внутрішні водні перевезення	Free On Board (... named port of shipment) Франко борт (... названіе порта отгрузки)
Категорія C Основне перевезення оплачено продавцем	CFR	морські і внутрішні водні перевезення	Cost and Freight (... named port of destination) Вартість і фрахт (... назва порту призначення)
	CIF	морські і внутрішні водні перевезення	Cost, Insurance and Freight (... named port of destination) Вартість, страхування і фрахт (... назва порту призначення)
	CIP	будь-які види транспорту	Carriage and Insurance Paid To (... named place of destination) Фрахт / перевезення та страхування оплачені до (... назва місця призначення)
	CPT	будь-які види транспорту	Carriage Paid To (... named place of destination) Фрахт / перевезення оплачені до (... назва місця призначення)
Категорія D Доставка	DPU	будь-які види транспорту	new!!! Delivered Named Place Unloaded (... named terminal of destination) Постачання на місце вивантаження (... назва терміналу)
	DAP	будь-які види транспорту	Delivered At Point (... named point of destination) Постачка в пункті (... назва пункту)
	DDP	будь-які види транспорту	Delivered Duty Paid (... named place of destination) Постачка зі сплатою мита (... назва місця призначення)

*Побудовано за даними джерела [8].

Отже, фрахт сплачується продавцем, по суті він сплачується покупцем, оскільки витрати по фрахту зазвичай включаються продавцем в загальну ціну товару. Витрати з перевезення іноді включають витрати з обробки і переміщення товару в порту або на контейнерному терміналі, і перевізник або оператор терміналу, хабу можуть покласти сплату цих витрат на покупця, який отримує товар. За таких обставин покупець зацікавлений в уникненні подвійної сплати однієї і тієї ж послуги – один раз продавцеві у вигляді частини загальної ціни товару, а вдруге окремо перевізнику або оператору логістичного центру, хабу, терміналу, порту. Інкотермс вдалося уникнути цього шляхом чіткого розподілу таких витрат в статтях А6/Б6 відповідних правил.

У торгівлі сировинними товарами, на відміну від торгівлі готовими виробами, вантаж часто кілька разів послідовно продається в період перевезення за проектом. Якщо це має місце, продавець в середині логістичного проекту не провадить перевантаження товару, оскільки товар вже відвантажено першим продавцем в цьому ланцюгу. Тому продавець в середині логістичних проектів виконує свої обов'язки щодо покупця, здійснені не відвантаження товару, а надання відвантаженого товару [16]. З метою уточнення у відповідні терміни «Інкотермс 2020» включено обов'язок щодо «надання відвантаженого товару», як альтернатива обов'язку щодо відвантаження товару у відповідних термінах «Інкотермс 2020» згідно попередньої версії договору з логістичних проектів.

Правила Інкотермс щодо проектної логістики є самодостатніми, однак для кращого сприяння їх надамо деякі тлумачення термінів «Інкотермс 2020», а саме: поставка, відвантажувальні документи, електронний запис, упаковка.

Поставка – це поняття є багатогранним в торгівлі і у практиці логістичних проектів, однак «Інкотермс 2020» використовує його для позначення моменту, коли ризик втрати або пошкодження товару переходить із продавця на покупця.

Відвантажувальні документи – це поняття використовується в заголовку пункту А8. Воно означає документ, що підтверджує поставку (передачу) товару. За багатьма термінами «Інкотермс 2020» відвантажувальним документом є транспортний документ або відповідний електронний запис. Однак по термінах EXW, FCA, FAS і FOB відвантажувальним документом може бути й розписка. Відвантажувальний документ з логістичних проектів може мати й інші функції, наприклад, складати частину механізму платежу [9].

Електронний запис або процедура логістичних проектів – набір інформації, що складається з одного або декількох електронних повідомлень, а, коли це

може бути застосовано, функціонально виконує ту ж функцію, що і паперовий документ у логістичному проекті з перевезення вантажів судном, залізницею, авіасполученням, автотранспортом [14; 15].

Отже, правила «Інкотермс 2020» певною мірою можуть слугувати регулюючим механізмом щодо процесів логістичного проекту від продавця до покупця, але вони мають певні недоліки, а саме:

- укладаються між двома сторонами проекту;
- не враховують економічні інтереси держави з логістичних проектів;
- перекладають певні функції на менеджмент логістичного проекту;
- не охоплюють весь логістичний контент транспортного проекту.

Для досягнення головної мети прискореного розвитку необхідно застосовувати чітко спрямовану стратегію логістичних проектів зі створення транспортної бази сприяння гнучкому, адаптивному впровадженню інтеграційних механізмів на вітчизняний інтермодальний ринок із залученням логістичних центрів, транспортних хабів, терміналів, портів [17; 18].

Висновки

У результаті в дослідженні визначено логістичний проект транспортного терміналу, хабу, порту, в яких передбачається імплементація та стандартизація процедур, оновлення системи технічного регулювання, забезпечення інтеграції системи обміну інформацією, нормування податкового і митного законодавства у відповідність до міжнародних стандартів, страхування експортних кредитів, міжнародних договорів за типовою формою «Інкотермс 2020», залучення прямих інвестицій в хаби, порти та транспортний сектор України.

Проаналізований вплив «Інкотермс 2020» на укладання міжнародних договорів допоміг зробити висновок, відповідно до якого договори за формою Інкотермс найбільш доцільно використовувати по відношенню до тих умов, коли вітчизняні логістичні провайдери забезпечують проектну максимізацію доданої вартості, віднесена до національних суб'єктів товароруку. Наприклад, FOB Free on Board – Вільно на борту (судна). Отже, подальші проектні дослідження мають передбачати можливості включення інтеграційних механізмів, що досліджувалися в наданому матеріалі в контексті розвитку логістичних проектів – ринку, окресленого логістичною його структурою, а насамперед – з урахуванням інтересів держави. Практичне використання пропонованих результатів уможливить компаніям підвищити обґрунтованість прийнятих рішень щодо логістичних проектів та програм.

Список літератури

1. A Guide to the Project Management Body of Knowledge (PMBOK. Guide) 6th Edition, PMI, Inc., 14 Campus Boulevard, Newton Square, Pennsylvania, USA. 2017, 538 p. DOI:org/10.1002/pmj.21345
2. Бушуева Н. С. Модели и методы проактивного управления программами организационного развития. Київ: Наук. світ. 2007. 199 с.
3. Буркинський Б. В., Нікішина О. В., Тараканов М. Л. Інституціональні механізми регулювання розвитку логістики товарних ринків. Одеса: ДУ «ІРЕЕД» НАНУ. 2022. 275 с.
4. Буркинський Б. В., Нікішина О. В. Селективне регулювання розвитку товарних ринків: теорія та практика. Одеса: НАН України, ДУ ІРЕЕД НАНУ. 2023. 267 с.
5. Буркинський Б. В., Лисюк В. М., Тараканов М. Л. Логістика товарного ринку. Одеса: ІПРЕЕД НАНУ, 2018. 244 с.
6. Верещака М. А. Моделі управління продуктами інфраструктурних проєктів та програм в сфері водного транспорту: автореф. дис. канд. техн. наук: 05.13.22. *Управління проєктами і програмами*. ОНМУ. Одеса, 2021. 20 с.
7. Danchuk V. D., Alkema V. G., Sevostianova A.V., Bakulich O. O. Wheel working system in a team: relationship between different personnel in a marine project. Financial and credit activities: problems of theory and practice. 4 (35), 2020. P.277-286. <https://doi.org/10.18371/fcaptp.v4i35.222093>.
8. Інкотермс-2020. URL: <https://incoterms2020.com.ua>
9. Інкотермс Правила: таблиця-підказка. URL: <https://balance.ua/news/post/pravila-inkoterms-tablica-podskazka>
10. Kolodinskyi S. B., Hutsaliuk O. M. Management of inter-firm cooperative relations for the exchange of innovations by enterprises of Ukraine. Intellectualization of logistics and supply chain management. 2022. vol.15. P. 46–55.
11. Колодинський С. Б., Дубницький В. І. Інфраструктурна підтримка регіональних інноваційних процесів. Одеса. ОДАБА. 2021. 256 с.
12. Kolodinskyi S. B., Zakharchenko O. V. Directions of increasing the level of economic security of enterprises under the influence of digitalization. Economics: time realities. Одеса: NU OP. № 6(64), 2022. P. 33–39. [dx.doi.org: 10.15276/ETR.06.2022.4](https://doi.org/10.15276/ETR.06.2022.4).
13. Крамський С. О., Захарченко О. В. Організаційна модель управління етапами реалізації програм інфраструктурних проєктів. Управління розвитком складних систем. Київ: КНУБА. 2022. № 52. С. 28–34.
14. Kramskoy S. O. Method of assessment of professional competence of role for IT-company using fuzzy logic. Management of Development of Complex Systems, 2016. (28), 81 – 89.
15. Kramskiy S. O. Institutional support for formation of efficient logistic chains of commodity markets in external dimension. Innovations economics. Одеса: IMPEER of NASU, 2021. № 4 (81). P. 65–75. [https://doi.org/10.31520/ei.2021.23.4\(81\).65-75](https://doi.org/10.31520/ei.2021.23.4(81).65-75).
16. Lysyuk V. M. Mechanisms of implementation of the policy of selective regulation of commodity markets in the post-war period. Innovations economics. Одеса: IMPEER of NASU, 2023. № 1 (86). P. 84–96. [https://doi.org/10.31520/ei.2023.25.1\(86\).84-96](https://doi.org/10.31520/ei.2023.25.1(86).84-96)
17. Нікольський В. В. Циклічно-генетична методологія управління проєктами організації системи інтермодального хабу в умовах невизначеності. Управління розвитком складних систем. Київ: КНУБА. 2020. № 43. С. 40-46.
18. Нікольський В. В. Концептуальні основи управління портфелями проєктів і програм на прикладі морської індустрії. *Управління розвитком складних систем*. Київ: КНУБА. 2019. № 39. С. 25–31.

Стаття надійшла до редколегії 12.08.2023

Serhii Kramskiy

PhD (Eng), Associate Professor, Department of Public Administration and Management of Environmental Protection Activities Faculty of Computer Sciences, Management and Administration,
<https://orcid.org/0000-0003-3869-5779>

Odesa state environmental university, Odesa

Oleksandr Darushin

PhD (Econ), Associate Professor, Department of Economics and Management
<https://orcid.org/0000-0002-2379-1816>

Danube branch "Interregional academy of personnel management", Odesa region, Izmail

Oleh Zakharchenko

DSc. (Econ), Associate Professor, Professor, Department of management and administration,
<https://orcid.org/0000-0001-8198-6569>

Private institution of higher education "East European University named after Rauf Ablyazov", Cherkasy

**CONTENT ANALYSIS OF THE LOGISTICS PROJECT OF INTERNATIONAL TRADE
ON THE EXAMPLE OF INTERMODALS TRANSPORTATION**

Abstract. *The aggressive war of the Russian against Ukraine dealt a devastating blow to the world economy, the transport industry, in particular, the world's leading carriers of goods, freight forwarding companies, were seriously affected. Also, in the article, the authors performed a content analysis of the modern theoretical base of logistics project management, highlighted the problem of substantiating the parameters of the products of logistics programs and projects. The features and possibilities of using*

the international rules of Incoterms 2020 are described to provide a clearer picture of the work of the logistics project by types of transportation of goods, for more effective management of resources in it. The authors emphasize that logistics projects are often divided into two phases: creation and operation; in addition, the importance of logistics projects for efficient transportation of goods and cargo and their impact on the competitiveness of the intermodal transport system is described. This study allows for a more detailed understanding of the features of managing the phases of logistics project implementation, especially in the post-war period, and also brings new knowledge to project management. Project logistics is a complex service for a specific investment project, which includes all methods of goods delivery, consulting, development of a transport concept and related services. Project logistics is built on a clear time frame and sequence. Thanks to project transportation, the construction of airports, factories, terminals, hubs and other large industrial enterprises becomes possible. Obtaining the maximum benefits from participation in logistics projects from cargo transportation of the transport market, taking into account the component of international mechanisms "Incoterms 2020" of balanced development of the country, which provides for high productivity, fair distribution of opportunities and results of profits from activities in logistics centers, hubs, ports in the paradigm of uncertainty of crises.

Keywords: content analysis; logistics projects; program; carriers, freight traffic; Incoterms rules, hub

References

1. A Guide to the Project Management Body of Knowledge (PMBOK. Guide). (2017). 6th Edition, PMI, Inc., 14 Campus Boulevard, Newton Square, Pennsylvania, USA, 538. DOI:org/10.1002/pmj.21345
2. Bushuyeva, N. S. (2007). Models and methods of proactive management of organizational development programs. Kyiv. Nauk. svit., 199.
3. Burkynskiy, B. V., Nikishyna, O. V., Tarakanov, M. L. (2022). Institutional mechanisms for regulating the development of the logistics of commodity markets. Odesa: IMPEER of NASU, 275.
4. Burkynskiy, B. V., Nikishyna, O. V. (2023). Selective regulation of the development of commodity markets: theory and practice. Odesa: SO IMEER of NASU, 267.
5. Burkynskiy, B. V., Lysyuk, V. M., Tarakanov, M. L. (2018). Logistics of the commodity market. Odesa: IMPEER of NASU, 244.
6. Vereshchaka, M. A. (2021). Models for managing products of infrastructure projects in the field of water transport. PhD. (Eng.) thesis 05.13.22. Odesa: ONMU, 20.
7. Danchuk, V. D., Alkema, V. G., Sevostianova, A. V. & Bakulich, O. O. (2020). Wheel working system in a team: relationship between different personnel in a marine project. *Financial and credit activities: problems of theory and practice*, 4 (35), 277–286. <https://doi.org/10.18371/fcaptop.v4i35.222093>.
8. Incoterms-2020: URL: <https://incoterms2020.com.ua>
9. Incoterms rules: hint table. URL: <https://balance.ua/news/post/pravila-inkoterms-tablica-podskazka>
10. Kolodinskyi, S. B., Hutsaliuk, O. M. (2022). Management of inter-firm cooperative relations for the exchange of innovations by enterprises of Ukraine. *Intellectualization of logistics and supply chain management*, 15, 46–55.
11. Kolodinskyi, S. B., Dubnytskyi, V. I. (2021). Infrastructural support of regional innovation processes. Monograph. Odesa.: OSACEA, 256.
12. Kolodinskyi, S. B., Zakharchenko, O. V. (2022). Directions of increasing the level of economic security of enterprises under the influence of digitalization. *Economics: time realities*, 6(64), 33–39. dx.doi.org: 10.15276/ETR.06.2022.4.
13. Kramskiy, S. O., Zakharchenko, O. V. (2022). Organization model of managing the stages of implementation of the infrastructures project and program. *Management of Development of Complex Systems*, 52, 28–34, dx.doi.org\10.32347/2412-9933.2022.52.28-34.
14. Kramskoy, S. O. (2016). Method of assessment of professional competence of role for IT-company using fuzzy logic. *Management of Development of Complex Systems*, 28, 81–89.
15. Kramskiy, S. O. (2021). Institutional support for formation of efficient logistic chains of commodity markets in external dimension. *Innovations economics*. Odesa: IMPEER of NASU, 4 (81), 65–75. [https://doi.org/10.31520/ei.2021.23.4\(81\).65-75](https://doi.org/10.31520/ei.2021.23.4(81).65-75).
16. Lysyuk, V. M. (2023). Mechanisms of implementation of the policy of selective regulation of commodity markets in the post-war period. *Innovations economics*. Odesa: IMEER of NASU, 1 (86), 84–96. [https://doi.org/10.31520/ei.2023.25.1\(86\).84-96](https://doi.org/10.31520/ei.2023.25.1(86).84-96).
17. Nikolskiy, V. V. (2020). Cyclic-genetic methodology of project management of the intermodal hub system under uncertainty. *Management of Development of Complex Systems*, 43, 40–46, dx.doi.org\10.32347/2412-9933.2020.43.40-46.
18. Nikolskiy, V. V. (2019). Conceptual basis of management by portfolio of projects and programs on the example of the maritime industry. *Management of development of complex systems*, 39, 25–31; dx.doi.org\10.6084/m9.figshare.11340635.

Посилання на публікацію

- APA Kramskiy, S., Darushin, O. & Zakharchenko, O. (2023). Content analysis of the logistics project of international trade on the example of intermodals transportation. *Management of Development of Complex Systems*, 55, 61–68, dx.doi.org\10.32347/2412-9933.2023.55.61-68.
- ДСТУ Крамський С. О. Дарушин О. В., Захарченко О. В. Контент-аналіз логістичного проекту міжнародного товароруку на прикладі інтермодальних перевезень. *Управління розвитком складних систем*. Київ, 2023. № 55. С. 61 – 68, dx.doi.org\10.32347/2412-9933.2023.55.61-68.