

УДК 332.122: 338.47

DOI: <https://doi.org/10.32782/2520-2200/2020-3-22>**Позняк О.В.**кандидат економічних наук, доцент
Національного авіаційного університету**Галузинець Я.С.**студентка
Національного авіаційного університету**Pozniak Oksana, Haluzynets Yana**

National Aviation University

ОРГАНІЗАЦІЯ ЛАНЦЮГА ПОСТАЧАННЯ ЕКСПОРТНО-ІМПОРТНИХ ТОВАРІВ МОРСЬКИМ ТРАНСПОРТОМ

ORGANIZATION OF THE SUPPLY CHAIN OF EXPORT AND IMPORT GOODS BY MARINE TRANSPORT

У статті запропоновано підхід до організації ланцюга поставок експортно-імпорتنих товарів з використанням морського транспорту. Обґрунтовано доцільність використання морського транспорту з урахуванням зростаючого попиту на товари з Китаю та зростання e-commerce. Розроблено детальний процес організації перевезення морським транспортом, визначено роль кожного суб'єкта в ланцюгу поставок. Деталізація процесу організації перевезень морським транспортом дає можливість документальної формалізації транспортного процесу й виявлення основних обов'язків оператора ринку логістичних послуг під час управління ланцюгами поставок. З урахуванням сучасних тенденцій на ринку логістичних послуг запропоновано інтегрування структурних підрозділів у єдину систему, пов'язаних з виконанням замовлення на різних стадіях, доставкою, експортом та імпортом товару, що дасть змогу забезпечити синхронізацію окремих ланок ланцюга, оптимізувати час і витрати на поставку товарів.

Ключові слова: ланцюг поставок, оператор ринку логістичних послуг, експортно-імпорتنі операції, морський транспорт, Інкотермс.

В статье предложен подход к организации цепи поставок экспортно-импортных товаров с использованием морского транспорта. Обоснована целесообразность использования морского транспорта с учетом возрастающего спроса на товары с Китая и роста e-commerce. Разработан подробный процесс организации перевозки морским транспортом, определена роль каждого субъекта в цепи поставок. Детализация процесса организации перевозок морским транспортом дает возможность документальной формализации транспортного процесса и выявления основных обязанностей оператора рынка логистических услуг при управлении цепями поставок. С учетом современных тенденций на рынке логистических услуг предложено интегрирование структурных подразделений в единую систему, связанных с выполнением заказа на различных стадиях, доставкой, экспортом и импортом товара, что позволит обеспечить синхронизацию отдельных звеньев цепи, оптимизировать время и затраты на поставку товаров.

Ключевые слова: цепь поставок, оператор рынка логистических услуг, экспортно-импортные операции, морской транспорт, Инкотермс.

The article proposes an approach to organizing the supply chain of export-import goods using marine transport. The expediency of using sea transport is justified provided the growing demand for goods from China and the growth of e-commerce. The world division of labor provoked the transfer of most of the productions of the world's largest companies to Asian countries, such as China, Indonesia, and Malaysia. This, in turn, led to the phenomenon that for the production of these companies they buy components around the world and distribute the finished products worldwide. World trade, export-import operations require highly developed transport support. Among all the modes of transport, maritime transport has the greatest advantage, which takes into account the volume of goods transported, transportation costs, global scale and geography of delivery, etc. Based on the above, a detailed process for organizing sea transportation was developed, the role of each entity in the supply chain has been determined. Detailing the process of organizing shipping allows a logistics provider to standardize the workflow of the transportation process and to determine the main responsibilities of the logistics

market operator in supply chain management. The development of standards for the organization of maritime transport enables the logistics operator to formalize the routine techniques of the maritime transport department, schedule and calculate the time of each process, implement the process using the necessary incoming information, and transfer the information further to the next stage of the process of organizing transportation by sea. Typically, specialized companies are involved into organizing sea transportation, but given the current trends in the logistics services market, the most effective is to use a high-level logistics operator, such as a 3- and 4-PL provider in the supply chain. Acting as an integrator in the market, the logistics provider links export, and import of goods into a single system and monitors the execution of orders at different stages related to the delivery which allows the service provider to synchronize individual links in the chain and optimize the time and cost of delivery of goods.

Key words: supply chain, logistics provider, export-import operations, marine transport, Incoterms.

Постановка проблеми. Світовий поділ праці обумовив перенесення більшості виробництв найбільших глобальних компаній у країни Азії, такі як Китай, Індонезія та Малайзія. Це привело до того, що для виробництва ці компанії закуповують складові елементи й відправляють готові товари всім світом. Відповідно, глобальна світова торгівля, експортно-імпорتنі операції неможливі без транспортного забезпечення товаропотоку. Серед усіх видів транспорту найбільшу перевагу має морський транспорт з урахуванням обсягів перевезених вантажів, вартості доставки, глобальності та географії доставки тощо. Перевезення вантажів морським транспортом є специфічною транспортною послугою, організація й забезпечення якої мають бути формалізовані й стандартизовані всіма учасниками цього процесу для зменшення появи ризиків, неузгодженості та втрат, що приводить до збільшення витрат учасників ланцюга постачання та кінцевої ціни товару в експортно-імпорتنих операціях. Крім того, дорогі логістичні ланцюги приводять до зниження доходів виробників-експортерів, а будь-яке зниження експорту вкрай негативно позначається на економіці та ВВП країни.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми організації доставки вантажів морським транспортом широко досліджені, науковці розглядають їх з різних боків. Одні розглядають цю тематику наскрізь забезпечення взаємодії між учасниками процесу морських перевезень [6; 8; 9; 13]. Інші висвітлюють проблеми ціноутворення на послуги морських портів та забезпечення портової інфраструктури [3–5]. Формуванню стратегії взаємодії транспорту в ланцюгах постачання під час здійснення мультимодальних перевезень присвячені такі наукові праці та проекти [2; 10–12]. Проблеми управління ризиками в експортно-імпорتنій діяльності розглядають науковці [1; 7]. Незважаючи на достатнє вивчення теми, розглянуті наукові праці не охоплюють питання організації ланцюга постачання щодо логістичного провайдера для клієнта, що займається експортно-імпортною діяльністю.

Метою дослідження є формалізація процесу організації ланцюга постачання експортно-імпорتنих товарів за участю морського транспорту логістичним провайдером.

Виклад основного матеріалу дослідження. Ланцюг постачання експортно-імпорتنих товарів – це послідовність взаємодії господарюючих суб'єктів у ланцюгу постачання, ускладнена проходженням через чітко встановлені режими експортно-імпорتنих процедур відповідно до міжнародних правил, зовнішньоторговельного, митного й валютного законодавства країни експортера або імпортера.

У міжнародній комерційній практиці використовують два основні методи здійснення експортно-імпорتنих операцій [12].

Прямий метод ("direct"), або прямі продажі, передбачає встановлення прямих зв'язків між виробником (постачальником) і кінцевим споживачем, тобто поставку товарів безпосередньому кінцевому споживачу та закупівлю товарів безпосередньо у виробника на підставі договору купівлі-продажу.

Непрямий, або посередницький ("agency"), метод передбачає купівлю та продаж товарів через торгово-посередницьку ланку на підставі висновку спеціального договору, а саме агентської, комісійної або іншої угоди з торговим посередником, в якій передбачається виконання останнім певних обов'язків, пов'язаних з реалізацією товару продавця, за агентську, комісійну або іншу винагороду.

Чим складніше ланцюги постачання, які навіть можуть утворювати логістичні мережі, тим більше суб'єктів залучено в товаропотоки, тому виникає необхідність в інтеграторі, тобто координаторі логістичних процесів, економічних потоків та економічних суб'єктів.

Роль інтегратора всіх означених та інших суб'єктів ланцюга постачання виконує логістичний оператор. Він стає «єдиним вікном» для клієнта, який займається експортно-імпортною діяльністю та інтегрованим посередником між усіма іншими суб'єктами ланцюга постачання, особливо тоді, коли кількість суб'єктів збільшується за рахунок

морських ліній, фрахтових менеджерів, митних брокерів тощо.

В ролі інтегратора зазвичай виступають 3- та 4PL-провайдери, або спеціалізовані транспортно-експедиторські компанії, основним напрямом діяльності яких є організація мультимодальних перевезень за участю морського транспорту.

Формування ланцюга постачання експортно-імпорتنних товарів складається з декількох етапів. Перший етап стосується встановлення ділових контактів (оферта, акцепт, питання тощо). Як правило, експортер пропонує й рекламує свої товари на торгово-промислових виставках або шляхом поширення своїх каталогів, і/або через Інтернет. Після цього він отримує запит від імпортера з проханням зазначити ціну на певну кількість товарів конкретного якості. Запит імпортера, як правило, приходить на бланку, який іменується RFQ ("request for quote") або RFP ("request for proposal").

Роль логістичного інтегратора на цьому етапі полягає в логістичному супроводі участі експортера в торгово-промислових виставках, деякі логістичні компанії навіть пропонують клієнтам допомогу у виготовленні каталогів, буклетів.

З огляду на збільшення попиту щодо доставки товарів з Китаю деякі логістичні оператори почали пропонувати клієнтам послугу «персоніфікований ланцюг постачання під ключ». Специфіка цієї послуги полягає в тому, що логістичний оператор бере на себе пошук та вибір постачальника, відповідно до потреб клієнта, в Китаї та організовує ланцюг постачання, яких врахує специфіку доставки замовлення, з огляду на час на виробничий процес.

Для того щоби налагодити прямі поставки товару з Китаю, необхідно пройти кілька взаємопов'язаних етапів з пошуку та вибору товару, здійснення закупівлі, планування доставки товару замовнику, оплати товару та його доставки, нарешті, своєчасної доставки замовлення на адресу отримувача. Прогнозована ціна послуги формується, відповідно, з витрат на послуги персоналу, який буде задіяний у процесі надання послуги, послуг компаній-партнерів, зокрема морських ліній. Середній термін доставки вантажів з Китаю, включаючи митне оформлення в українських портах, становить 50 днів.

Другий етап пов'язаний з оформленням замовлення покупця з визначенням таких стадій:

- письмова вказівка покупця на поставку товару;
- встановлення графіка поставок;
- визначення стартової ціни;
- прийняття замовлення.

Основним документом, за допомогою якого оформляється угода, є міжнародний контракт купівлі-продажу товарів. У ньому обумовлюються зміст договірних умов, порядок їх виконання й відповідальність сторін. До основних елементів контракту належать преамбула (вступна частина), предмет контракту, обсяг поставок, ціна, умови платежу, якість товару, терміни поставки, базисні умови поставки, порядок здачі-приймання товару, умови про гарантії та санкції, арбітраж, форс-мажорні обставини (обставини непереборної сили, які можуть перешкодити виконанню угоди), транспортні умови.

Роль логістичного оператора на цьому етапі полягає в консультуванні клієнта щодо необ-

Таблиця 1

Інформація для розрахунку базових умов експортно-імпоротної угоди

Тема листа (запит, назва клієнта, умови поставки і маршрут)	
<i>FCL</i>	<i>LCL</i>
1) Умови поставки (Incoterms 2020); 2) країна, порт відправки – порт прибуття; 3) адреса завантаження (умови EXW); 4) тип контейнера; 5) морська лінія (якщо необхідно, умови CIF, CFR); 6) вага вантажу (брутто); 7) найменування товару; 8) клас небезпеки (ADR) + копія MSDS; 9) місце митного оформлення; 10) місце доставки; 11) температурний режим вантажу; 12) необхідний транзитний час; 13) регулярність та обсяг поставок клієнта за міс./рік (бажано); 14) необхідність страхування; 15) ідея ціни (за можливості); 16) інші необхідні відомості.	1) Умови поставки (Incoterms 2020); 2) країна, порт відправки – порт прибуття; 3) розміри палет/коробок, їх вага (брутто) й кількість; 4) найменування товару; 5) клас небезпеки (ADR) + копія MSDS; 6) місце митного оформлення; 7) місце вивантаження; 8) необхідний транзитний час; 9) температурний режим вантажу; 10) регулярність та обсяг поставок клієнта за міс./рік (бажано); 11) необхідність страхування; 12) ідея ціни (за можливості); 13) інші необхідні відомості.

хідної інформації для визначення базових умов поставки відповідно до Інкотермс 2020.

Третій етап вимагає забезпечення доставки й розрахунків, зокрема:

- визначення контрактної ціни;
- визначення базисних умов поставки;
- узгодження умов і засобів розрахунків.

Роль логістичного оператора на цьому етапі полягає в організації ланцюга постачання експортно-імпортних товарів з використанням морського транспорту. На цьому етапі логістичний оператор співпрацює зі фрахтовими менеджерами, агентами, менеджерами-експедиторами транспортних компаній. Найм та оплата (фрахтування) транспортного засобу здійснюються різними способами з огляду на умови світового ринку морських, залізничних, автомобільних та інших видів перевезень. Для організації морського перевезення логістичний оператор відправляє запит фрахтовому менеджеру щодо отримання інформації для розрахунку базових умов експортно-імпортової угоди (табл. 1).

Для забезпечення доставки вантажу до морського судна логістичний оператор попередньо узгоджує інформацію з транспортної компанії, яка буде займатись доставкою лише автомобільним, автомобільним та залізничним транспортом (для виконання контрейлерних перевезень) (табл. 2).

Для виконання замовлення клієнта логістичний оператор має організувати транспортування як у країні-імпортері (експортері), так і в країні, що є пунктом призначення.

Взаємодія логістичного оператора з менеджерами-експедиторами приводить до формування комерційної пропозиції для клієнта (табл. 3).

Четвертий етап визначається виконанням логістичним оператором організованого ланцюга постачання й включає такі підетапи:

- підготовка товару до відвантаження (упакування, маркування тощо);
- транспортування та постачання в пункт призначення;
- страхування вантажу;
- здійснення митних обов'язкових операцій;
- виставлення рахунку.

На цьому етапі логістичний оператор взаємодіє з посередником в країні експортера (імпортера) щодо підготовки вантажу до відвантаження; фрахтовим менеджером щодо оформлення коносаменту, інформування клієнта стосовно дати завантаження в контейнер, орієнтованого часу відправлення судна та приходу в пункт призначення, виставлення рахунку за послуги перевезення, завантажувально-розвантажувальні роботи, а також за за "demurrage" та "detention" за необхідності. Відбувається взаємодія з менеджером-експе-

Таблиця 2

Форма запиту до менеджера-експедитора транспортної компанії

Тема листа (запит, автодоставка, FCL/LCL, маршрут)	
FCL	LCL
1) Маршрут; 2) тип контейнера; 3) кількість контейнерів; 4) вага вантажу брутто; 5) найменування товару; 6) клас небезпеки (ADR 3) + копія MSDS; 7) температурний режим вантажу; 8) регулярність поставок клієнта (якщо це має значення); 9) передбачувана дата прибуття в порт; 10) ідея ціни (за можливості).	1) Маршрут; 2) вага вантажу; 3) обсяг; 4) кількість місць, розміри; 5) найменування товару; 6) клас небезпеки (ADR 3) + копія MSDS; 7) регулярність поставок клієнта (якщо це має значення); 8) передбачувана дата прибуття в порт; 9) ідея ціни (за можливості).

Таблиця 3

Форма комерційної пропозиції для клієнта

FCL	LCL
1) Локальні витрати (EXW, FCA); 2) морська лінія; 3) транзитний час; 4) морський фрахт (ставка дійсна до); 5) вантажно-розвантажувальні роботи; 6) експедиція; 7) автодоставка; 8) дата судовиходу (якщо можливо); 9) вільні дні від демереджа; 10) всього.	1) Локальні витрати (EXW, FCA); 2) морський фрахт (ставка дійсна до); 3) локальні витрати в транзитній країні (якщо така існує); 4) автодоставка; 5) вільні дні від зберігання на складі; 6) всього.

дитором транспортної компанії щодо доставки вантажу до порту-завантаження в країні експортера (імпортера) та з порту-призначення до клієнта. За необхідності логістичний оператор може співпрацювати з брокером щодо митного очищення вантажу.

Найбільше операційних ризиків може виникнути протягом останнього етапу виконання організованого ланцюга постачання мультимодальної доставки експортно-імпортних товарів. Застосування інструментарію управління ризиками логістичного оператора під час здійснення експортних операцій [6] дає можливість нівелювання негативних наслідків їх настання та настання втрат від операційної діяльності.

Запропонована формалізація процесу організації ланцюга постачання експортно-імпортних товарів морським транспортом характеризується стандартами документів-запитів, які використовуються для взаємодії з основними учасниками процесу мультимодального перевезення й визначає роль логістичного оператора на кожному етапі ланцюга постачання.

Висновки з проведеного дослідження. Проведене дослідження розширює тематику

попереднього дослідження одного з авторів [7] і визначає специфіку операційної діяльності логістичного оператора в обслуговуванні клієнтів, які замовляють послугу доставки експортно-імпортного вантажу морським транспортом. Формалізація процесу організації ланцюга постачання експортно-імпортних товарів морським транспортом не дає можливості уникнути всіх ризиків, але дає змогу розробити стандарти процедур взаємодії з усіма суб'єктами ринку, що приведе до збільшення керованості системи управління, зменшення можливих втрат та підвищення клієнтоорієнтованості логістичного оператора. Інтегрування взаємодії з усіма суб'єктами ланцюга постачання експортно-імпортних товарів, пов'язаних з виконанням замовлення на різних стадіях, доставкою, експортом та імпортом товару, в єдиному функціоналі логістичного оператора дасть змогу забезпечити синхронізацію окремих ланок ланцюга постачання, оптимізувати час і витрати товаропотоку. Це приведе до зниження сукупної вартості ланцюга постачання й позитивно відобразиться на кінцевій ціні експортного (імпортного) товару.

Список використаних джерел:

1. Кривов'язюк І.В., Смерічевський С.Ф., Кулик Ю.М. Ризик-менеджмент логістичної системи машинобудівних підприємств : монографія. Київ : Видавничий дім «Кондор», 2018. 200 с.
2. Кухарчик О.Г. Ринок мультимодальних перевезень регіону та стратегія його розвитку : дис. ... канд. екон. наук : спец. 08.00.05 «Розвиток продуктивних сил і регіональна економіка» ; Міжнародний університет бізнесу і прав. Херсон, 2019. 213 с.
3. Лейнг Е., Ів'євський О. Що не так з портовими зборами в Україні і як зробити їх конкурентними. Київ, 2017. URL: <https://www.epravda.com.ua/publications/2017/09/6/628700> (дата звернення: 16.06.2020).
4. Липинська О.А. Теоретичні основи ціноутворення на логістичні послуги морського порту. *Економіка: реалії часу*. 2014. № 6 (16). С. 41–49.
5. Онешко С.В. Напрямки удосконалення системи формування портових зборів в портах України. *Молодий вчений*. 2018. № 4 (56). С. 824–830.
6. Петренко О.І. Проблеми розвитку мультимодальних перевезень в Україні та шляхи їх розв'язання. *Ефективна економіка*. 2017. № 5. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=5582> (дата звернення: 12.06.2020).
7. Позняк О.В. Управління ризиками логістичного оператора при здійсненні експортних операцій. *Економічний аналіз*. 2019. Т. 29. № 2. С. 80–86.
8. Политаева Е.В. Применение морского транспорта в организации цепей поставок (на примере Приморского края). *Молодой ученый*. 2017. № 17 (151). С. 375–378.
9. Пономарев Н.Е. Морская логистика и особенности морских перевозок. *Молодой ученый*. 2016. № 1 (105). С. 464–466.
10. Стратегія розвитку транспортної галузі України в умовах карантину: залізниця, порти та автотранспорт. Київ, 2020. URL: <https://agropolit.com/spetsproekty/720-strategiya-rozvitku-transportnoyi-galuzi-ukrayini-v-umovah-karantinu-zalznitsya-porti-ta-avtotransport> (дата звернення: 11.06.2020).
11. Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року (проект). Київ, 2016. URL: <https://mtu.gov.ua> (дата звернення: 11.06.2020).
12. Соколова О.Є. Концептуальні засади формування мультимодальної системи перевезення вантажів. *Наукоємні технології*. 2014. № 1. С. 114–118.
13. Хрупович С.Є. Зовнішньоекономічна діяльність підприємства : навчальний посібник для студентів усіх форм навчання напряму підготовки 6.030504 «Економіка підприємства», спеціальності: 076 «Підприємництво, торгівля та біржова діяльність». Тернопіль : Тернопільський національний технічний університет імені Івана Пулюя, 2017. 137 с.

References:

1. Kryvov'yazyuk I.V., Smerichevs'kyi S.F., Kulyk Yu.M. (2018) Ryzyk-menedzhment lohistychnoyi systemy mashynobudivnykh pidpryyemstv: [Risk management of the logistics system of engineering enterprises]. Kyiv : Vydavnychyy dim "Kondor" (in Ukraine).
2. Kukharchyk O.H. (2019) Rynok multimodalnykh perevezen rehionu ta stratehiia yoho rozvytku. Dysertatsiia na zdobuttia naukovooho stupenia kandydata ekonomichnykh nauk za spetsialnistiu 08.00.05 – Rozvytok produktyvnykh syl i rehionalna ekonomika. [The region's multimodal transportation market and its development strategy. The dissertation on competition of a scientific degree of the candidate of economic sciences on a specialty 08.00.05 – Development of productive forces and regional economy // International university of business and the rights.]. (PhD Thesis), International University of Business and Law.
3. Leinh E., Ivievskiy O. (2017) Shcho ne tak z portovymy zboramy v ukraini i yak zrobyty yikh konkurentnymy [What is wrong with port dues in Ukraine and how to make them competitive]. *Ekonomichna Pravda* [Economic Truth] (electronic journal). Available at: <https://www.epravda.com.ua/publications/2017/09/6/628700> (accessed: 16.06.2020).
4. Lypynska O.A. (2014) Teoretychni Osnovy Tsinoutvorennia Na Lohistychni Posluhy Morskoho Portu [Theoretical bases of pricing for seaport logistics services]. *Economy: the realities of time*, 6 (16), pp. 41–49.
5. Oneshko S.V., Kravchenko Yu.V. (2018) Napriamky udoskonalennia systemy formuvannia portovykh zboriv v portakh ukrainy [Directions for improving the system of formation of port dues in the ports of Ukraine]. *Molodyi vchenyi*, no. 4, vol. 56, pp. 824–830.
6. Petrenko O.I., Derepovska T.V. (2017) Problemy rozvytku multimodalnykh perevezen v ukraini ta shliakhy yikh rozviazannia [Problems of development of multimodal transportations in Ukraine and ways of their solution] (Electronic journal). *Efektivna ekonomika*, vol. 5. Available at: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=5582> (accessed: 12.06.2020).
7. Pozniak O.V. (2019) Upravlinnia ryzykamy logistychnoho operatora pry zdiisnenni eksportnykh operatsii [Risk management of the logistics operator in the implementation of export operations]. *Ekonomichnyi analis*, no. 29, vol. 2, pp. 80–86.
8. Polytaeva E.V. (2017) Prymenenye Morskoho Transporta V Orhanyzatsyy Tsepei Postavok (Na Prymere Prymorskoho Kraia) [The use of maritime transport in the organization of supply chains (on the example of the Primorye Territory)]. *Young scientist*, no. 17, vol. 151, pp. 375–378.
9. Ponomarjov N.E. (2016) Morskaia Lohistyka Y Osobennosti Morskykh Perevozok [Maritime logistics and features of sea transportation]. *Young scientist*, 1 (105), pp. 464–466.
10. Stratehiia Rozvytku Transportnoi Haluzi Ukrainy V Umovakh Karantynu Zaliznytsia Porty Ta Avtotransport (2020) [Strategy for the development of the transport industry of Ukraine in quarantine: railways, ports and vehicles]. Available at: <https://agropolit.com/spetsproekty/720-strategiya-rozvitku-transportnoyi-galuzi-ukrayini-v-umovah-karantynu-zaliznytsya-porti-ta-avtotransport> (accessed: 11.06.2020).
11. Stratehiia Rozvytku Morskykh Portiv Ukrainy Na Period Do 2038 Roku (2016) [Strategy for the Development of Seaports of Ukraine for the Period Until 2038]. Available at: <https://mtu.gov.ua> (accessed: 11.06.2020).
12. Sokolova O.Ye. (2014) Kontseptualni zasady formuvannia multimodalnoi systemy perevezennia vantazhiv [Conceptual bases of formation of multimodal system of transportation of cargoes] *Science-intensive Technologies*, vol. 1, pp. 114–118.
13. Khrupovych S.Ye (2017) Zovnishnoekonomichna Diialnist Pidpryyemstva Navchalnyi Posibnyk Dlia Studentiv Usikh Form Navchannia Napriamu Pidhotovky 6.030504 "Ekonomika Pidpryyemstva" Spetsialnosti 076 "Pidpryyemnytstvo Torhivlia Ta Birzhova Diialnist" [Foreign economic activity of the enterprise : a textbook for students of all forms of education in the field of training 6.030504 "Economics of the enterprise", specialties: 076 "Entrepreneurship, trade and exchange activities"]. Ternopil : Ternopil National Technical University named after Ivan Pulyuy [in Ukraine].