

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
Факультет транспорту, менеджменту і логістики
Кафедра логістики

ЗАТВЕРДЖУЮ
Завідувач кафедри логістики
Григорак М.Ю.
(підпис, П.І.Б)
«04» червня 2021 р.

ДИПЛОМНА РОБОТА

(ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА)

ВИПУСКНИКА ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ

«БАКАЛАВР»

ТЕМА: «Управління морськими перевезеннями логістичної компанії в умовах пандемії»

зі спеціальності	<u>073 «Менеджмент»</u> (шифр і назва)
освітньо-професійна програма	<u>«Логістика»</u> (шифр і назва)
форма навчання	<u>денна</u>
Виконавець:	<u>Данилейко Анна Богданівна</u> (прізвище, ім'я та по батькові) (підпис, дата)
Науковий керівник:	<u>Смерічевська С.В.</u> (прізвище та ініціали) (підпис, дата)
Нормоконтролер:	<u>Кабан Н.Д.</u> (прізвище та ініціали) (підпис, дата)

Київ 2021

НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
Факультет транспорту, менеджменту і логістики
Кафедра логістики

Освітнього ступеня	<u>бакалавр</u>
Форма навчання	<u>денна</u>
Спеціальність	<u>073 «Менеджмент»</u> (шифр найменування)
Освітньо-професійна програма	<u>«Логістика»</u> (шифр найменування)

ЗАТВЕРДЖУЮ
Завідувач кафедри логістики
Григорак М.Ю.
(підпис, П.І.Б)
« 17 » травня 2021 р.

ЗАВДАННЯ

НА ВИКОНАННЯ ДИПЛОМНОЇ РОБОТИ СТУДЕНТКИ

Данилейко Анни Богданівни
(прізвище, ім'я, по батькові)

1. Тема дипломної роботи: «Управління морськими перевезеннями логістичної компанії в умовах пандемії» затверджена наказом ректора від 28 квітня 2021 р. № 679/ст.
2. Термін виконання роботи: з 17.05.2021 р. по 06.06.2021 р. та з 14.06.2021 р. по 20.06.2021 р.
3. Дата подання роботи на випускню кафедру 04.06.2021 р.
4. Вихідні дані до проекту: загальна та статистична інформація компанії ТОВ «ФТП», економічно-фінансові показники діяльності компанії, літературні джерела з управління доставки вантажу, ланцюги поставок підприємства, інтернет-джерела.
5. Зміст пояснювальної записки:
6. Перелік обов'язкового графічного матеріалу: таблиці, діаграми, графіки, схеми, що ілюструють теперішній стан проблеми та методи їх вирішення.

7. Календарний план – графік

№ п/п	Завдання	Термін виконання	Відмітка про виконання
1	2	3	4
1.	Вивчення та аналіз наукових статей, літературних джерел, нормативно-правової документації, підготовка першого варіанту вступу та теоретичного розділу	17.05.21-20.05.21	виконано
2.	Збір статистичних даних, проведення хронометражу, виявлення слабких місць, підготовка першого варіанту аналітичного розділу	21.05.21-24.05.21	виконано
3.	Розробка проектних пропозицій та їх організаційно-економічне обґрунтування, підготовка першого варіанту проектного розподілу та висновків	25.05.21-29.05.21	виконано
4.	Редагування перших варіантів та підготовка остаточного варіанта дипломної роботи, перевірка у нормоконтролера	30.05.21-01.06.21	виконано
5.	Узгодження роботи з науковим керівником, одержання відгуку наукового керівника, одержання внутрішньої та зовнішньої рецензій, довідки про успішність	02.06.21-03.06.21	виконано
6.	Подання дипломної роботи на кафедру логістики	04.06.21	виконано

Студент _____
(підпис)

Керівник дипломної роботи _____
(підпис)

8. Консультанти з окремих розділів роботи:

Розділ	Консультант (посада, П.І.Б.)	Дата, підпис	
		Завдання видав	Завдання прийняв
Розділ 1	проф. Смерічевська С.В.	17.05.21	17.05.21
Розділ 2	проф. Смерічевська С.В.	24.05.21	24.05.21
Розділ 3	проф. Смерічевська С.В.	01.06.21	01.06.21

9. Дата видачі завдання «17» травня 2021 р.

Керівник дипломної роботи: _____ Смерічевська С.В.
(підпис керівника) (П.І.Б)

Завдання прийняв до виконання: _____ Данилейко А. Б.
(підпис випускника) (П.І.Б)

РЕФЕРАТ

Загальний обсяг пояснювальної записки до дипломної роботи на тему «Управління вантажними перевезеннями в логістичній компанії в період пандемії» складає 76 сторінок та містить 22 рисунки, 10 таблиць, 52 використаних джерел.

МОРСЬКІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ, МІНІМІЗАЦІЯ РИЗИКІВ

У дипломній роботі проаналізовано основні показники, що відображають виробничо-фінансову діяльність транспортно-логістичної компанії ТОВ «ФТП».

В теоретичній частині дипломної роботи було розглянуто підходи морських перевезень розглянувши їх ефективність та проблеми в період пандемії, сутність та поняття морських перевезень, сучасні інноваційні технології морських перевезень.

В аналітичному розділі дипломної роботи був проведений аналіз діяльності компанії «ФТП» на ринку України.

В проектному розділі дипломної роботи були виявлені існуючі проблеми в процесі організації доставки товарів морським транспортом, розроблені рекомендації щодо мінімізації витрат доставки товарів морським транспортом компанії «ФТП».

Матеріали дипломної роботи рекомендуються використовувати під час проведення наукових досліджень, у навчальному процесі та в практичній діяльності фахівців логістичних підрозділів.

ABSTRACT

The total volume of the explanatory note to the thesis on "Management of freight traffic in a logistics company during the pandemic" is 76 pages and contains 22 figures, 10 tables, 52 sources used.

SHIPPING, RISK MINIMIZATION

The thesis analyzes the main indicators that reflect the production and financial activities of the transport and logistics company LLC "FTP".

In the theoretical part the approaches of sea transportations were considered having considered their efficiency and problems in the period of pandemic, essence and concept of sea transportations, modern innovative technologies of sea transportations.

In the analytical section of the thesis was an analysis of the activities of the company "FTP" in the Ukrainian market.

In the project section of the thesis, the existing problems in the process of organizing the delivery of goods by sea were identified, recommendations were developed to minimize the cost of delivery of goods by sea to the company "FTP".

Thesis materials are recommended to be used during scientific research, in the educational process and in the practical activities of specialists in logistics departments.

ЗМІСТ

ЗМІСТ	6
ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ	8
ВСТУП	9
РОЗДІЛ 1 - МОРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УМОВАХ ПАНДЕМІЇ.....	11
1.1 Сутність і особливості доставки товарів морським транспортом.....	11
1.2 Сучасні інноваційні технології організації морських перевезень.....	18
1.3 Організація доставки морським транспортом в умовах пандемії.....	22
Висновки до розділу 1	26
РОЗДІЛ 2 - АНАЛІЗ ДІЯЛЬНОСТІ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ.....	27
КОМПАНІЇ ТОВ «ФТП» НА УКРАЇНСЬКОМУ РИНКУ.....	27
2.1 Загальна характеристика діяльності компанії ТОВ «ФТП».....	27
2.2 Аналіз основних показників діяльності компанії «ФТП»	34
2.3 Аналіз процесу доставки товарів морським транспортом компанії «ФТП».....	39
2.4 Аналіз стану організації морських перевезень в Україні	43
2.4 Висновки до розділу 2	46
РОЗДІЛ 3 - РОЗРОБКА ПРОПОЗИЦІЙ ЩОДО УДОСКОНАЛЕННЯ УПРАВЛІННЯ ВАНТАЖНИМИ МОРСЬКИМИ ПЕРЕВЕЗЕННЯМИ В КОМПАНІЇ «ФТП».....	48
3.1 Прогноз перспективи розвитку морських перевезень в Україні.....	48
3.2 Шляхи мінімізації ризиків морських перевезень	52
3.3 Смарт-контейнеризація морських вантажоперевезень на основі світового досвіду.....	58
Висновки за розділом 3	66

ВИСНОВКИ ТА РЕКОМЕНДАЦІЇ.....	68
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	71

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ

DCSA – Асоціація цифрових контейнерних перевезень

GRI – Загальне підвищення ставки

RR – Ставки відшкодування

FCL – Контейнерні морські перевезення

LCL – Збірні перевезення

УЗА – Українська зернова асоціація

ІС – Інформаційні системи

ВСТУП

В наш час, час новітніх технологій, час сервісу та надлишку пропозицій на багатьох ринках, будь-якій компанії в будь-якому бізнесі важко залишатися лідером в своїй галузі багато років. Це зумовлено також жорсткою конкуренцією та активною появою нових, перспективних гравців. Все це примушує компанії розвиватися, швидко й постійно придумувати та впроваджувати нові ідеї і задумки. В логістиці також потрібно пристосовуватися до ринкових умов і компаніям важливо завжди пропонувати своїм клієнтам нові послуги та покращувати старі.

Ще з давніх-давен популярною стала така послуга, як доставка товару морським транспортом. Це один з найпоширеніших та найдешевших видів міжнародного транспортування вантажів. Саме морські перевезення є оптимальним рішенням у більшості випадків, коли необхідно транспортувати товар з однієї країни в іншу

Організація доставки є досить обширним та цікавим поняттям, так як дійсно виконати багато функцій одночасно: знайти транспорт або окремого перевізника, узгодити з клієнтом час і місце доставки, надавати інформацію про місцезнаходження вантажу, за потребою зайнятися митним оформленням чи страхуванням, при чому зробити це все за прийнятною ціною, бажано – нижчою ніж у конкурентів. Основними інструментами в доставці вантажів виступають людські ресурси та транспорт, завдяки яким і відбувається матеріальний товару.

Доставка може бути будь-якою, внутрішньою не перетинаючи межі своєї країни, так і зовнішньою (міжнародною).

В останні роки в умовах пандемії міжнародні вантажоперевезення стали як ніколи затребуваними, кількість клієнтів збільшилась, але через дефіцит суден та нестачу працівників виникають «збої».

Все це обумовило актуальність вибраної теми дипломної роботи.

Метою дипломної роботи є вивчення та узагальнення теоретичних підходів, а також розробка практичних рекомендацій щодо вдосконалення організації доставки товарів морським транспортом в умовах пандемії.

Об'єктом дослідження є процес доставки товарів морським транспортом логістичної компанії «ФТП».

Предметом дослідження є новітні підходи до організації доставки морським транспортом в умовах пандемії.

Для досягнення поставленої мети були поставлені наступні завдання :

- Ознайомитись з поняттям, сутністю та сучасними інноваційними технологіями морських перевезень;
- Ознайомитись з організацією морських перевезень в умовах пандемії;
- Проаналізувати діяльність транспортно-логістичної компанії «ФТП»;
- Проаналізувати організацію морських перевезень в Україні.

В процесі написання дипломної роботи було використано матеріали внутрішньої звітності підприємства, дані статистичних довідників та матеріали практикуючих фахівців в галузі логістики та менеджменту, розміщені в періодичних виданнях, монографіях, підручниках та електронних джерелах.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ПІДХОДИ ДО ОРГАНІЗАЦІЇ МОРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УМОВАХ ПАНДЕМІЇ

1.1 Сутність і особливості доставки товарів морським транспортом

Основне призначення транспорту в торговельній галузі полягає у забезпеченні переміщення товару від продавця до покупця. Глибокий та тісний взаємозв'язок торгівлі та транспорту зумовлені як неможливістю реалізувати торгівлю без послуг транспорту, так і неможливістю забезпечення транспорту роботою без торгівлі, що приводить до невідривності існування і функціонування цих сфер економіки. Очевидним при цьому є первинність сфери торгівлі, функціонуванням якої власне і зумовлена необхідність переміщення товарів.

Таким чином, один і той самий об'єкт стає елементом двох цілком різних за своєю сутністю, але тісно взаємопов'язаних систем — торгівлі та транспорту. Система торгівлі «ініціює» необхідність переміщення товару, транспортна система забезпечує таке переміщення. При цьому в рамках названих систем «товар» трансформується у «вантаж» і зворотно. Така трансформація зумовлює специфічні особливості цього об'єкта з позицій конкретної системи:

- в рамках систем торгівлі з «товаром» пов'язані такі атрибути, як ціна, упаковка, продавець, покупець, країна походження тощо;
- в рамках транспортної системи «вантажу» притаманні вантажовласник, вантажовідправник, тара (засіб укрупнення), що визначає, наприклад, транспортно-технологічні особливості процесу доставки.

Після виконання транспортною системою своєї основної функції відносно «вантажу» останній знову стає «товаром» до моменту його отримання кінцевим

покупцем або до наступної належності транспортній системі, якщо попереднім власником товару був, наприклад, оптовий покупець, і для розподілу по торговельній мережі знову виникає потреба у переміщенні товару.

Доставка продукції, як правило, ділиться на низку послідовних окремих етапів, не зв'язаних один з одним, і виконується різними перевізниками. Тому раціоналізація такого просторово-часового ланцюга є досить складним завданням.

Елементи системи доставки, у свою чергу, дозволяють виділити її техніко-технологічну підсистему (функціонування якої забезпечує фізичне переміщення товару) і організаційно-управляючу підсистему (комерційне забезпечення доставки). У кожній з підсистем (так само як і у системі доставки в цілому) елементи, що входять до неї, упорядковані певним чином та функціонують для досягнення єдиної мети — доставки вантажу відповідно до певних умов, при чому окремі елементи системи доставки не можуть реалізувати функції усієї системи (рис. 1.1).

Вибір тих чи інших елементів транспортної системи та суб'єктів ринка транспортних послуг з метою формування системи доставки товару здійснюється особою, яка несе відповідальність та зобов'язання щодо доставки товару (переміщенням вантажу). Такою особою може бути як безпосередні власники товару (підприємства та організації, які здійснюють експортно-імпорتنі товарні операції), так і структури, які спеціалізуються на наданні відповідних транспортних послуг (зазвичай — транспортно-експедиторські компанії, які діють від імені та за дорученням власників товарів — вантажовласників).

Враховуючи багатоваріантність та взаємозамінність елементів техніко-технологічної підсистеми, можливими є кілька варіантів систем доставки, кожний з яких при цьому буде задовольняти умовам по термінах поставки, забезпечуючи переміщення товару протягом необхідного періоду часу.

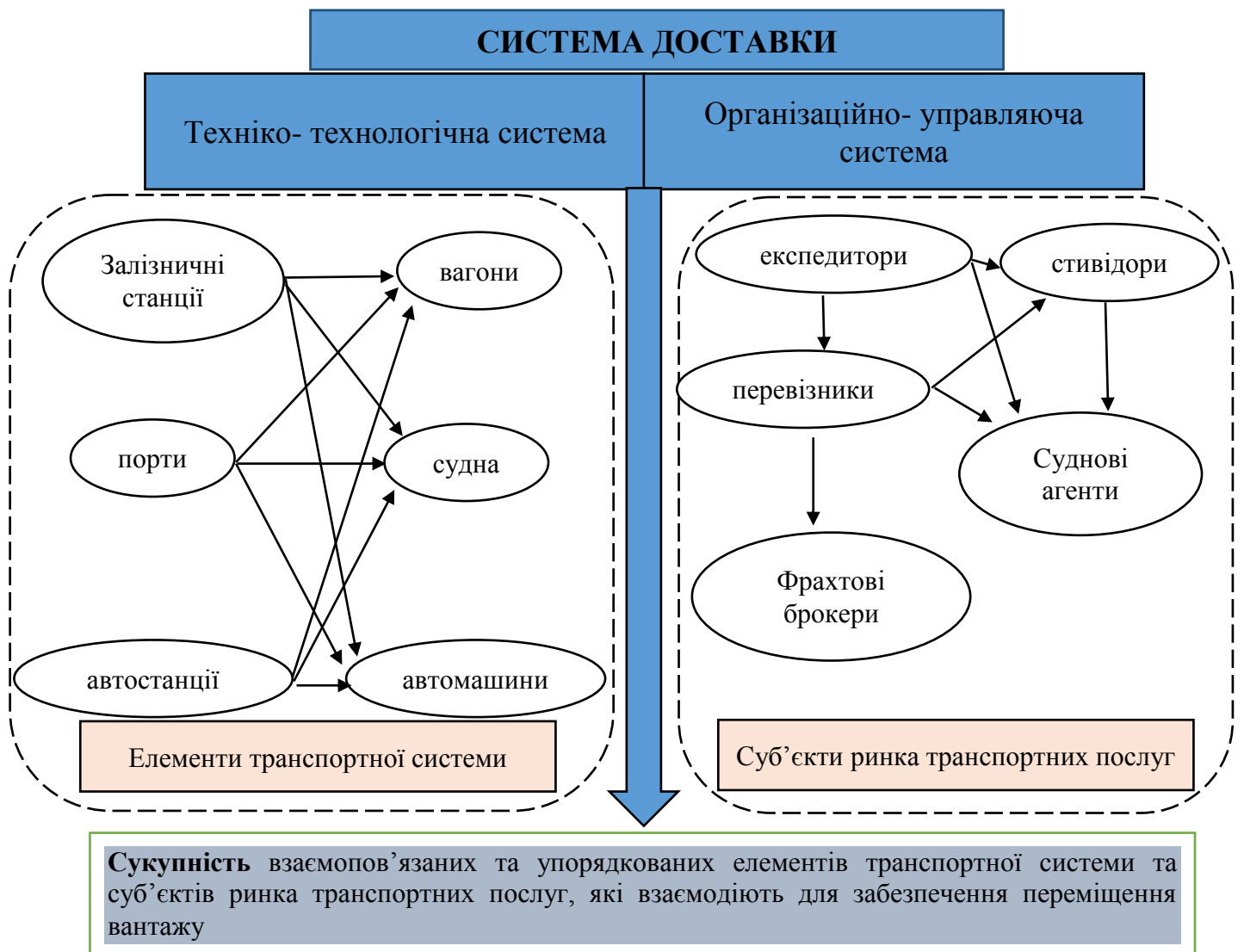


Рисунок 1.1 – Системний підхід до організації «системи доставки»
Джерело : [5]

Аналогічно, значна кількість суб'єктів ринка транспортних послуг, потенційно можливих для включення у систему доставки, надають послуги, які також є взаємозамінними, забезпечують також і багатоваріантність організаційно-управліючої підсистеми системи доставки. Власне, кількість варіантів системи доставки визначається кількістю можливих комбінацій елементів транспортної системи та суб'єктів ринка транспортних послуг, які залучаються для функціонування системи доставки. Очевидно, що з множини сформованих варіантів вантажовласник як користувач системи, вибере той, який найбільшою мірою задовольнятиме рівню балансу його інтересів щодо витрат та ризиків, пов'язаних з переміщенням товару. Факт вибору

вантажовласником системи доставки з сформованої множини варіантів підтверджується укладеним договором (договорами) з суб'єктами ринка транспортних послуг, які забезпечують функціонування елементів транспортної системи. Викладену послідовність дій з формування варіантів та вибору системи доставки проілюстровано на рис. 1. 2.

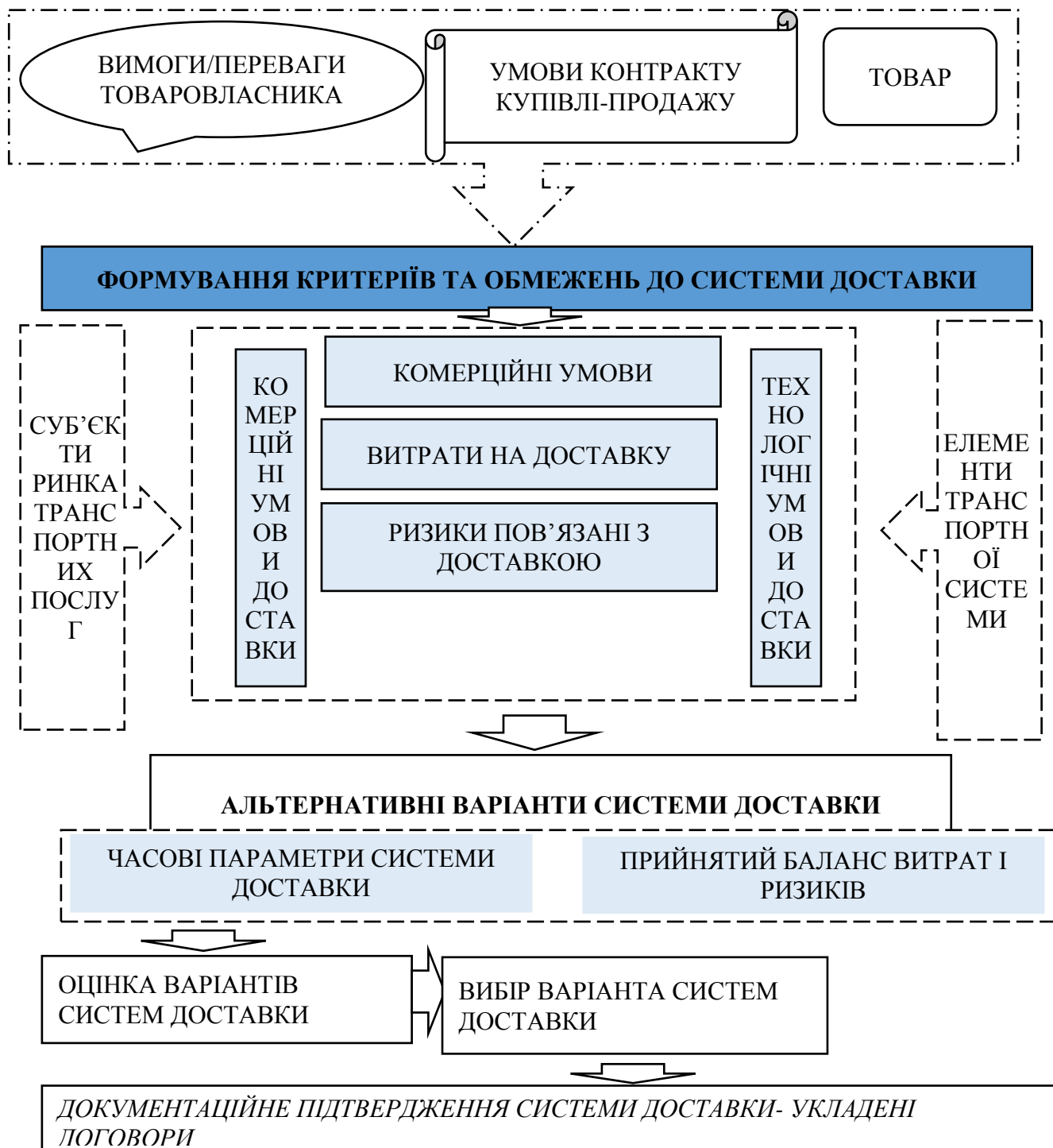


Рисунок 1.2 – Концептуальна модель формування системи доставки
Джерело : [5]

Підсумовуючи викладене, система доставки повинна бути сформована у такий спосіб, щоб, забезпечуючи переміщення товару технологічно можливим способом, задовольняла певним комерційним інтересам вантажовласника щодо термінів, вартості та ризикам, пов'язаним з доставкою. Саме на підставі прийняттого балансу ризиків та витрат і ухвалюється рішення щодо превалювання одного зі сформованих варіантів системи доставки.

Кожен тип і вид доставки по своєму унікальний і має характерні особливості, тому слід одразу визначитися, яких масштабів перевезення буде здійснюватися і що для цього буде потрібно, зазвичай цим займаються саме логісти, які будують маршрут та оголошують ціну на послугу.

Основним інструментом доставки товару кінцевому споживачу є транспорт, завдяки якому відбувається матеріальний рух товарів. Жодна доставка, окрім пішої кур'єрської, здійснюється саме за допомогою транспортних одиниць техніки, починаючи з велосипедів і закінчуючи велетенськими танкерами або літаками. Транспорт має забезпечити економічно-виробничі зв'язки в різних галузях господарства. Вибір виду транспорту залежить від таких факторів як: вид вантажу, його габарити та маса, дальність мандрівки, географічне положення пунктів консолідації та розподілу, місце доставки та завантаження, технічні та технологічні особливості видів транспорту.

Морські перевезення - одна з найбільш затребуваних логістичних послуг. Нею користуються великі і невеликі компанії. Судноплавний транспорт дозволяє перевозити великі обсяги вантажів на далекі відстані. Це один з найбезпечніших і найбільш економічно вигідних способів доставки товару. Але процес передбачає різні етапи, кожен з яких потрібно організувати і ретельно контролювати.

Морські вантажоперевезення апріорі є міжнародними, тому, як і будь-яка доставка товарів при перетині кордону, вимагає оформлення митних документів. Всі поставки товарів морем відбуваються за схемою (рис. 1.3.):

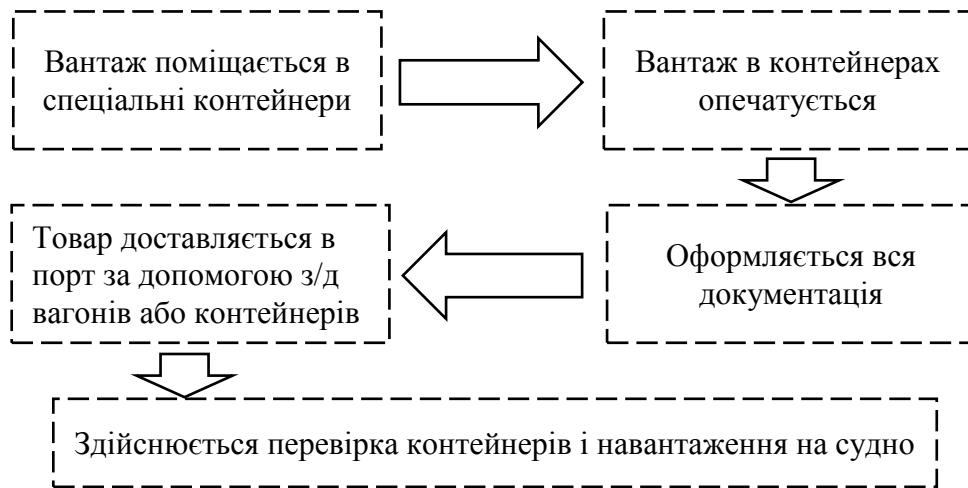


Рисунок 1.3 – Схема поставки морських перевезень

Джерело : [1]

Після прибуття в порт дії виконуються у зворотній послідовності.

Графік морських доставок налагоджений в різні точки світу. Розвиток судноплавної галузі триває.

Наповнення контейнерів відбувається такими способами (табл. 1.1):

Таблиця 1.1– Способи наповнення контейнерів

№	Назва	Характеристика
1.	Full Container Load	повне завантаження, що припускає одного відправника і одного одержувача. Замовник наповнює контейнер на свій розсуд.
2.	Less than Container Load	При цьому способі доставки контейнер наповнюється товарами різних замовників від низки постачальників. Контейнер транспортується по одному документу.

Джерело : [1]

Доставка збірних вантажів з використанням контейнерного типу доставки дозволяє заощадити замовникам, яким не вигідно замовляти цілий контейнер.

Дуже багато компаній займаються морськими вантажоперевезеннями, але серед них є так звані «гіганти». Рейтинг провідних світових контейнерних операторів станом на 5 серпня 2020 представлений в табл. 1.2.

Таблиця 1.2. – Найбільші контейнерні оператори світу

1. APM-Maersk	6. Ocean Network Express (ONE)
2. Mediterranean Shipping Company	7. Evergreen Line
3. COSCO Group	8. HMM Co Ltd
4. CMA CGM Group	9. Yang Ming Marine Transport Corp.
5. Harag-Lloyd	10. Pacific Int. Line (PIL)

Джерело : [2]

В останні роки відбувся ряд злиттів і поглинань, ряд судноплавних ліній укрупнювалися шляхом поглинання дрібніших.

Переваги та недоліки морського транспорту представлені в табл. 1.3.

Таблиця 1.3 – Переваги та недоліки морського транспорту

№	Переваги	Недоліки
1	2	3
1	1) Дуже висока вантажопідйомність, зручно перевозити великі партії вантажу 2) Регулярні рейси 3) Низька собівартість перевезень 4) Єдине юридичне і правове поле 5) Екологічність	1) Швидкість 2) Віддаленість портів 3) Потрібна відповідна інфраструктура для завантаження/розвантаження 4) Висока залежність від погодних, навігаційних та географічних вимог

Джерело : [3]

Основним плюсом даного виду транспорту є майже необмежена провізна здатність, при екологічності, порівняно з іншими видами транспорту, та відносно дешевій ціні.

1.2 Сучасні інноваційні технології організації морських перевезень

Технологічні інновації відіграють все більшу роль у всіх галузях економіки, і логістика та управління ланцюгами поставок.

Інновації в логістичній сфері пов'язані не тільки з прагненням логістичних компаній впроваджувати нові технології для того, щоб не відстати від розвитку галузі – в значній мірі цього вимагають клієнти логістів – представники торгового бізнесу і великих промислових підприємств, які вимагають, щоб їхні товари або послуги приходили до замовника швидше і з меншими витратами.

З моменту появи в 2008 році блокчейн перетворився в одне з найгучніших слів в будь-якій галузі. На жаль, складна концепція блокчейна важка для розуміння багатьма логістами, і, не дивлячись на її великий потенціал, практично не розвивалася.

Як відомо, блокчейн – це «відкрита книга транзакцій», розподілених між комп'ютерами в мережі. Оскільки все в загальній ланцюжку блоків мають доступ до одного і того ж реєстра транзакцій, існує повна прозорість, яка унеможлиблює взлом системи користувачами і, таким чином, усуває необхідність участі третіх осіб.

У логістичної галузі блокчейн може спростити обмін конфіденційними даними для різних перевізників або вантажовідправників, і компанії могли б створювати рішення для фінансування торгівлі і ланцюжки поставок. Вже існують експериментальні проекти, успішно застосовують блокчейн в логістиці.

Наприклад, CargoX – один з стартапів, який повністю присвятив себе впровадження блокчейна в логістичну галузь за допомогою загальнодоступної мережі Ethereum для безпечної перевірки транзакцій документів.

Також UPS і BNSF Railway Уоррена Баффета приєдналися до блокчейну в транспортному альянсі. Ще один приклад – спільне підприємство Maersk і IBM по блокчейну під назвою TradeLens. [8]

Технологія, спочатку розроблена для цифрової валюти сьогодні знаходить застосування в самих різних сферах діяльності людини. Великі компанії та корпорації активно вивчають можливості застосування цього методу структурування даних в судноплавній галузі. Деякі з них вже провели тестові випробування нової технології і готові до цифрової трансформації ринку перевезень.

Вперше ця технологія була випробувана в 2016 році. Метою її тестування було спрощення процесу транспортування товарів між країнами і торговими зонами. В результаті проведених випробувань учасники зуміли довести, що з застосуванням цього способу:

- значно зменшуються терміни обробки даних;
- поновлення виконуються в реальному часі, забезпечуючи граничну точність і прозорість усіх здійснюваних операцій;
- знижуються витрати на доставку;
- досягається високий рівень безпеки вантажів.

З огляду на отримані результати великі концерни в різних країнах світу заявили про свої плани на використання цієї технології. Лідером в цьому питанні є датська фірма Maersk Line. Вона першою оголосила про створення блокчейн компанії в сфері міжнародних перевезень. Система, яку збираються використовувати ґрунтується на способі структурування даних і покликана вирішити два ключові завдання:

- надавати інформацію про доставку вантажів в реальному часі;
- забезпечити можливість перегляду відомостей про рух товару.

Базуючись на використанні смарт-контрактів ця технологія значно спростить діючий процес оформлення документів.[9]

Згідно з даними групи компаній Maersk щорічно перевозяться товари на суму, що перевищує 4 трильйони доларів. Причому 80% від загального обсягу вантажів доставляється морськими і океанічними судами. Управління перевезеннями настільки великих обсягів продукції і підготовка документації на неї становить п'яту частину від загальної вартості транспортування.

Застосування технології блокчейн дозволить зменшити як бар'єри, які все ще існують в міжнародних поставках, так і тарифи на них.

Це в свою чергу сприятиме збільшенню обсягів глобальної торгівлі на 15%, тим самим спонукаючи до зростання економіки і появи нових робочих місць.

Ще одна проблема, яку допоможе вирішити застосування нової технології, пов'язана з контейнерними морськими перевезеннями. Вони займають близько 60% від загального обсягу і незважаючи на високу затребуваність також потребують цифрової трансформації. Адже тільки на транспортування порожніх контейнерів щороку в світі витрачаються сотні мільйонів доларів. Крім цього ринок морських перевезень стикається і з такими проблемами, як:

- надлишок тоннажу;
- низькі показники безпеки;
- невисокі тарифи фрахту.

Усунути більшість зможуть блокчейн технології. З їх використанням доставити товар морським транспортом стане набагато безпечніше, зручніше і дешевше. Запуск блокчейн-платформ для управління поставками і контролю за переміщенням товару в глобальній мережі анонсував ведучий концерн з виробництва електроніки Samsung.

Керівник новоствореного підрозділу вважає, що застосування нових технологій допоможе знизити витрати на доставку продукції на 20%. Такі висновки були зроблені на підставі вдало завершився в грудні 2017 року пілотного проекту. Тривав 7 місяців в сфері логістики судноплавної галузі Кореї він показав прекрасні результати.

Грунтуючись на них компанія за допомогою блокчейн протягом 2018 року опрацювала близько 500 тисяч тонн авіавантажів і мільйон двадцятифутових еквівалентів судноплавних одиниць.

Передбачається, що поставки будуть включати в себе всі види продукції, що випускається: від Galaxy S9 до домашньої електроніки.

Створена блокчейн-платформа дозволить не тільки відстежувати переміщення вантажів, а й скоротити час між випуском нових виробів і їх відправкою споживачам. [9]

У 2020 році в морських перевезеннях поширився термін «стандартизація даних» та «розширена аналітика».

Традиційно дані в сфері логістики завжди були повністю розрізнені. Компанії зберігають дані в будь-якому зручному для них місці і в зручній для них програмі, що призводить до фрагментованої екосистеми, неефективну роботу і ускладнює оцифровку операцій.

Одна з найбільших тенденцій в області логістичних технологій в 2020 році, яку ми визначили, вказує на те, що дані в сховищах більше не будуть підходити для компаній, які хочуть йти в ногу з мінливим часом.

Наприклад, нові стандарти даних нарешті створюються в сфері контейнерних перевезень, завдяки появі Асоціації цифрових контейнерних перевезень (DCSA) в 2019 році. Місія DCSA полягає в тому, щоб створити загальні стандарти інформаційних технологій для оцифровки і взаємодії, щоб зробити сектор доставки більш ефективний як для клієнтів, так і для судноплавних ліній. Лише через декілька місяців після запуску організація випустила свій перший промисловий проект, в якому детально описуються нові галузеві стандарти для процесів обробки даних, що використовуються при доставці контейнерів.

Однак DCSA представляє тільки рух по стандартизації даних в секторі контейнерних перевезень, і асоціації буде потрібно час для розробки нових стандартів, що охоплюють різні підгалузі перевезень. Тим часом, Traxens, компанія IoT, що надає цінні дані і послуги для індустрії ланцюжків поставок, оголосила про те, що вона очолила розробку перших стандартів для обміну інтелектуальними контейнерами.

В інших сферах логістики все ще належить наполегливо працювати над вирішенням проблеми невідповідності даних, що змушує багато молодих

стартапи зосередитися на створенні прогнозують і розширених аналітичних платформ як рішення.

Ці логістичні стартапи допомагають великим компаніям очищати і оцифровувати свої дані, дозволяючи їм потім використовувати ці дані для розширеної аналітики і прогнозової оптимізації. Вони включають в себе поліпшену видимість ланцюжка поставок, прогнозування попиту, випереджаюче планування лінійних перевезень, прогнозне обслуговування, виявлення непередбачених умов і поліпшення доставки на останній милі. Коли дані будуть стандартизовані і оцифровані по всій логістичній галузі, всі компанії зможуть отримати величезну вигоду.

1.3 Організація доставки морським транспортом в умовах пандемії

На початку 2020 року, у світі поширився вірус COVID-19, поширення даного вірусу завдало серйозного удару по світовій логістиці та забезпеченню ланцюгів постачання. Криза викликала дисбаланс вантажопотоків, пов'язаний зі змінами попиту, припиненням виробництв і введенням обмежень.

Головними логістичними тенденціями стали зниження вантажопотоку у світовому і локальних масштабах та відсутність простих, зрозумілих правих гри в умовах пандемії для логістичних компаній.

Бізнес в усьому світі під час карантину змінився назавжди, і ці наслідки будуть довгий час на нас впливати. Щоб «вижити» компаніям довелось швидко адаптуватись до мінливих умов та перебудувати повністю свої бізнес-процеси.

Ринок у 2020 році піддався багатьом змінам, які внесли свої корективи в розвиток логістики і визначають розвиток цього напрямку на наступні роки. На початку 2020 року кількість вантажів зменшилась і транспорт простоював. Багато компаній не витримали кризи і просто йшли з ринку. Але ближче до кінця 2020 року ситуація значно змінилась, компанії почали адаптовуватись, з

майбутнім новим локдауном в усій Європі, також і в Україні, імпортери почали замовляти багато вантажів, що спричинило небувалий попит на перевезення з Азії. Одразу ж почався дефіцит на контейнери і логістичні оператори почали значно підвищувати ціни. Наприклад: якщо перевезення 40-футового контейнера у 2019 році коштувала 3000 доларів з Китаю до Одеси, то сьогодні ця ціна сягає 10 000 доларів. [3].

Через ажіотаж на світовому ринку морських перевезень деякі судноплавні компанії ввели плани загального підвищення ставки (GRI) або ставки відшкодування (RR) для управління своїми бізнес-витратами. Це пов'язано з відновленням економічної активності в Китаї, а також з піковим періодом на ринках США та Європи у зв'язку з новорічними та різдвяними святами, а також з поставкою вакцини, масок, антисептиків та інших невід'ємних атрибутів пандемії. У той же час попит на американські та європейські товари на азійських ринках став слабшим, що призвело до нерівномірних торгових потоків. На фоні дуже великих завантажень портів товаром піднялись ціни на ЖД та авіаперевезення в кілька разів.

Сьогодні, щоб утриматися на плаву, багатьом логістичним провайдером доводиться змінювати сформовані схеми роботи і використовувати альтернативні - часом, більш витратні варіанти і алгоритми. Цікавою альтернативою у нових умовах можуть бути мультимодальні (змішані) перевезення. Так, мова йде про перевезення вантажів двома або більше видами транспорту, яке організовується під відповідальністю оператора мультимодальних перевезень на основі єдиного договору.

Через запровадження обмежень щодо працівників, обмежень у портах та взагалі сповільнення торговельної активності глобальні контейнерні перевезення скоротились на 8,6% у порівнянні з аналогічним періодом минулого року. Також морські перевезення сильно постраждали від введених додаткових обмежувальних заходів, застосованих у портах. Наприклад, більшість портів запровадили вимогу про 14-денний карантин у разі прибуття судна з або транзитом з країни, яка постраждала від вірусу. [6].

Пандемія коронавірусу спричинила найбільший гуманітарну кризу в сучасній історії світового торговельного флоту, і якщо і далі нічого не робити, вона призведе до екологічної та економічної катастрофи, попереджають моряки, уряди країн і міжнародні організації.

Навесні 2020 року понад 200 тисяч моряків застрягли у морі, налякані гучними історіями про масові смерті від коронавірусу на круїзних лайнерах уряди більшості світових країн не лише заборонили ротацію моряків, а й не дозволяють навіть тимчасово сходити на берег. На початку червня їх було уже близько 500 тисяч. [7].

Але незважаючи на все це, за підсумками 2020 року цей напрям покаже приріст. У 2020-му обсяг вантажів, перевезених водним транспортом в Україні, склав близько 12 млн тонн вантажів. Цьогоріч планується близько 13,5–14 млн тонн (або плюс 10–15%), за рахунок аграрних і будівельних вантажів. При цьому в 2021 році вперше аграрні вантажі можуть перевищити обсяги будівельних вантажів у структурі перевезень. Крім того, приріст очікується і в портовій галузі. Приріст перевалки зросте на 10%, до 176 млн тонн, в основному за рахунок аграрних вантажів і руди.

Ще в січні через карантин і викликаний ним брак робочої сили на підприємствах та у портах Китаю було скасовано низку регулярних торгових рейсів із КНР до США і Європи. Загалом перевалка вантажів морськими шляхами уповільнилася по всьому світу. Додалися й погодні катаклізми: через потужні шторми довелося скасувати ще низку відправлень, доставка деяких вантажів затрималася на десятки днів. Можливі збитки фахівці оцінюють у \$1,5 – \$5,5 мільярдів.

Зрозуміло, що Україна не належить до світових лідерів із контейнерних перевезень та перевалки вантажів у портах. Тож загальні наші втрати, мабуть, не перевищать кількох мільйонів “зелених”. Але й це – неабиякі збитки. Як для вітчизняних портів, судновласників і операторів, так і для держави. Адже йдеться не лише про втрачені податки, а й про важливе (хоча й не основне) джерело надходжень в країну валюти.

Зокрема, на роботу українських портів може вплинути рішення Туреччини ретельно перевіряти усі кораблі, які заходять у Дарданелли з південного напрямку. Екіпажі мають надавати списки останніх 10 портів, в яких перебували судна. При цьому турки можуть обмежувати рух кораблів, які вони вважають “ризиковими”. Йдеться щонайменше про затримку прибуття багатьох суден на перевалку в українські порти.

Тим часом Українська зернова асоціація б’є на сполох через невизначеність із припиненням на час карантину роботи деяких пунктів перетину кордону. Зокрема, “можливе закриття зернових пунктів пропуску і морських портів призведе до паніки, падіння цін на внутрішньому ринку зерна та втрати довіри до українських контрагентів”, – йдеться у прес-релізі Асоціації.[10] Там наголошують, що підстав для такого штибу обмежень немає. Адже жодних випадків передачі коронавірусу через зернові та олійні культури у світі не зафіксовано.

В УЗА нагадують, що за чинними контрактами Україна ще має експортувати у цьому маркетинговому році (до 1 липня) майже 20 мільйонів тонн зернових – 30% від усього прогнозованого обсягу експорту цієї продукції.

Асоціація пропонує врахувати досвід інших країн, зокрема КНР та Італії, які не закривали пункти пропуску для вантажних операцій. А як запобіжний захід – запровадити у пунктах пропуску вантажів температурний скринінг екіпажів суден та відповідальних працівників терміналів і портів, заборонити екіпажам закордонних суден сходити на берег та впровадити обов’язкове використання засобів дезінфекції і особистого захисту.

Загалом же, за висновками експертів, якщо влада не піде на закриття торговельних портів, ця галузь має непогані шанси компенсувати можливі збитки перших місяців 2020-го у другому півріччі. Адже пікові періоди роботи для українських портів традиційно припадають саме на другу половину року – після збирання врожаю

Висновки до розділу 1

Отже, вивчивши та проаналізувавши особливості морських перевезень розглянувши їх ефективність та проблеми в розвитку можна зробити наступні висновки.

Морські перевезення є економічно вигідні, особливо контейнерні перевезення, так як контейнер являє собою прямокутну форму призначену для перевезення будь-яких вантажів. При цьому він ідеально пристосований для оперативної та зручної вантаження на різні види транспорту.

Прочитавши та проаналізувавши літературу ми можемо сказати, що з настанням пандемії морський транспорт не зазнав великих витрат, логістичні оператори швидко знайшли вихід в даній ситуації.

Також є свої плюси, багато учасників логістичної ланки почали звертатися до безконтактного документообігу, що був розроблений ще декілька років тому. Адже нинішня інформаційна система порту дає можливість все автоматизувати та подавати усі документи в електронній формі. Важливо, аби ці всі безконтактні методи і можливість безконтактного розмитнення вантажів у портах була у всіх.

За прогнозами, для відновлення морських перевезень, знадобиться близько 2 місяців, та скоріш за все клієнти будуть продовжувати оптимізацію та скорочення витрат.

РОЗДІЛ 2

АНАЛІЗ ДІЯЛЬНОСТІ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ КОМПАНІЇ ТОВ «ФТП» НА УКРАЇНСЬКОМУ РИНКУ

2.1 Загальна характеристика діяльності компанії ТОВ «ФТП»

Логістична компанія «ФТП» працює на ринку міжнародних експедиторських послуг, перевезень та митної справи з 2010 року. За роки роботи на українському ринку компанія придбала репутацію надійного партнера та продовжує зростати і розвиватися разом зі своїми клієнтами і партнерами, реагуючи на їх запити та задовольняючи їх потреби в логістичних послугах з оптимальними витратами як часу, так і грошей.

Сьогодні фахівці «ФТП» пропонують комплексний підхід до ведення бізнесу, що дозволяє здійснювати супровід кожної угоди від початку і до кінця. Якісний консалтинг, підготовка документів, страхування, сертифікація, перевезення різними видами транспорту, митні послуги і імпорт товарів – все це і багато іншого бере на себе дана логістична компанія.

Так, в 2014 році логістичною компанією була отримана нагорода Лідер галузі 2014 (двадцять восьме місце (срібло) рейтингу в Україні серед малих підприємств за показником фінансово-господарської діяльності «Інвестиційна привабливість» за основним видом діяльності КВЕД 52.29 – інша допоміжна діяльність у сфері транспорту).

Головні переваги логістичної компанії «ФТП» наступні:

- оперативність і якість послуг, що надається логістичною компанією;
- комплексний підхід до рішення поставлених задач;
- досвідчена та ініціативна команда спеціалістів;
- наявність власних офісів у Києві та Одесі;
- широка партнерська мережа по всьому світу.

Структура компанії «ФТП» представлена на рис. 2.1. Дану структуру можна віднести до лінійно-функціональної, адже вона забезпечує такий поділ управлінської праці, при якому лінійні ланки управління покликані командувати, а функціональні – консультувати, допомагати в розробці конкретних питань і підготовці відповідних рішень, планів. Серед переваг даної структури треба відмітити:

- більш глибока підготовка рішень і планів виконання робіт, пов'язаних зі спеціалізацією співробітників;

- звільнення лінійних керівників від вирішення багатьох питань, пов'язаних з плануванням фінансових розрахунків, матеріально-технічним забезпеченням та ін.;

- побудова зв'язків «керівник – підлеглий» по ієрархічній драбині, за яких кожен працівник підпорядкований тільки одному керівнику.

Однак існують і недоліки у лінійно-функціональній структурі, серед яких можна виділити:

- кожна ланка зацікавлена в досягненні своєї вузької мети, а не загальної мети компанії;

- відсутність тісних взаємозв'язків і взаємодії на горизонтальному рівні між різними підрозділами;

- надмірно розвинена система взаємодії по вертикалі;

- акумулювання на верхньому рівні поряд зі стратегічними оперативних завдань.

Треба зауважити, що дана структура логістичної компанії найбільш краще підходить для здійснення своєї діяльності в порівнянні з іншими можливими структурами організації.

Коротко розглянемо завдання відділів, що напряду пов'язані з наданням логістичних послуг.

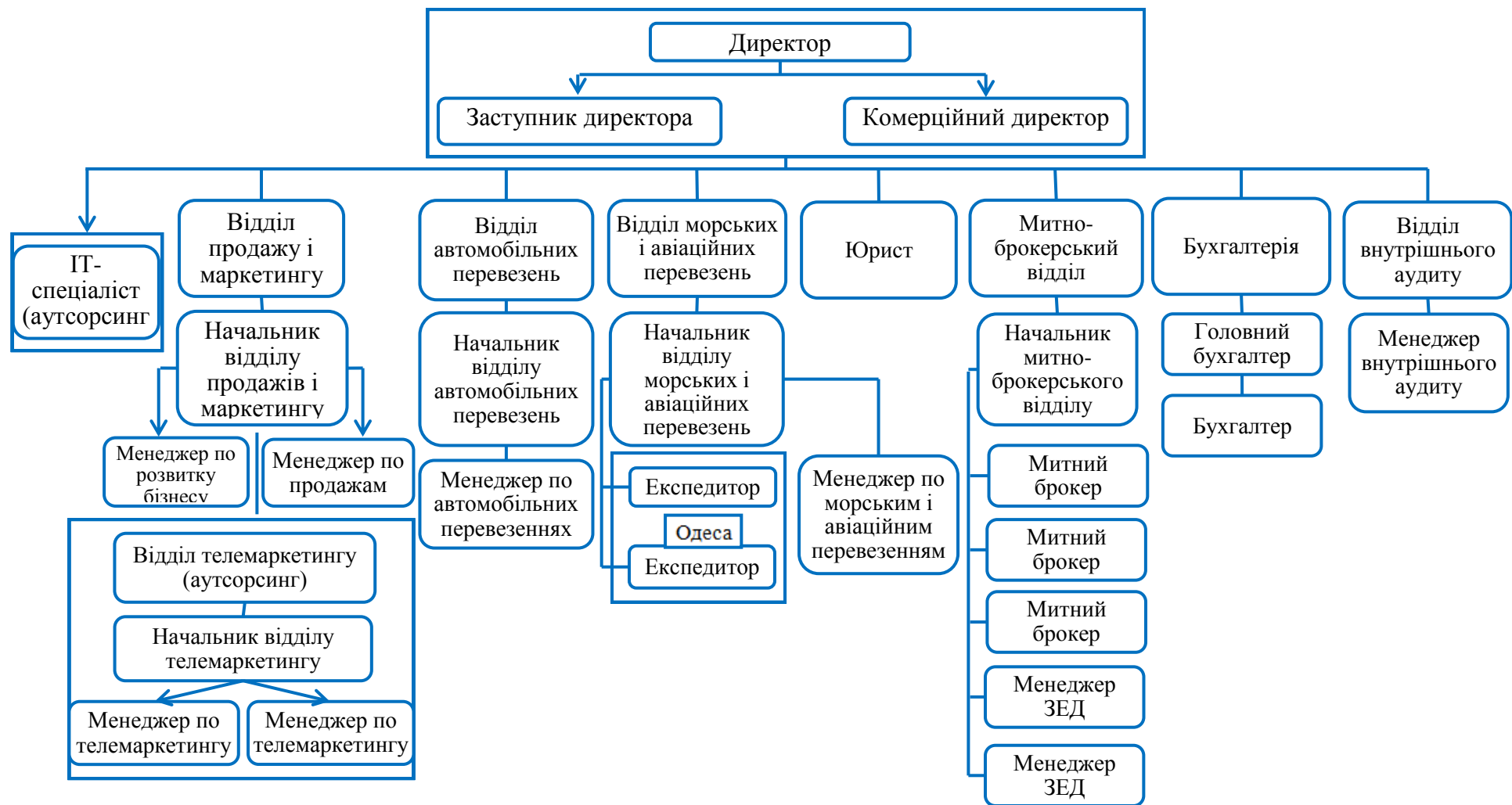


Рисунок 2.1 – Організаційна структура логістичної компанії «ФТП»

Так, робота відділу продаж та маркетингу спрямована на збільшенні кількості продажів послуг логістичної компанії, отже, відповідно, діяльність відділу спрямована на досягнення наступних цілей: залучення клієнтів, збереження клієнтської бази та збільшення кількості клієнтів.

Наведемо загальний спектр послуг компанії «ФТП» (рис. 2.2). При цьому перелік товарів, з якими найчастіше працює компанія «ФТП», досить різноманітний (додаток А).

Розглянемо зазначені послуги більш детально.

Послуга «оператор ЗЕД» представляє собою комплексне рішення логістики «від дверей до дверей», складовими якого є пошук постачальників / ринків збуту, оформлення та супроводження контрактів з постачальниками, оплата за товар, підготовка продукції до відправлення (збір, сортування, маркування, складування) митне оформлення як в країні відправлення, так і в країні призначення, перевезення товару (вибір оптимального виду транспорту), отримання дозвільних документів та сертифікація продукції в країні призначення, організація доставки товарів одержувачу тощо.

Послуга «торговий агент», яка допомагає вибрати найоптимальнішу схему роботи з іноземними контрагентами і допомагає налагодити правильну контрактну, фінансову і документальну роботу при побудові ланцюгів поставок.

Вище перераховані послуги надали можливість організації доставки «від дверей до дверей» з Китаю та ЄС, які є затребуваними послугами у клієнтури логістичної компанії.



Рисунок 2.2 – Структура послуг компанії «ФТП»

Останні послуги є, також, можливими за рахунок використання консолідованих складів на основних транспортних коридорах (Німеччина, Італія, Угорщина, Польща, Литва), що дозволяють прогнозувати час поставки, вибирати оптимальні з точки зору витрат маршрути, ефективно управляти товарними і фінансовими потоками.

В сфері міжнародних морських перевезень спеціалісти «ФТП» готові надати перевезення вантажу морським транспортом навіть в найвіддаленіші регіони з погано розвиненою інфраструктурою, так існує досвід перевезення вантажів через головні світові порти в Китаї; в Центральній, Південно-Східній, Східній, Західній, Південно-Західній Азії; в Європі і Австралії, а, також, в порти по узбережжю Північної та Південної Америки.

Послуга організації перевезення окремими контейнерами можлива для безпечних вантажів будь-якого типу:

- генеральний вантаж, який упаковується в тару (ящики, тюки, бочки тощо) або штучний;
- наливний вантаж;
- навалювальний або насипний вантаж;
- рефрижераторний вантаж, який потребує особливої уваги (наприклад, це можуть бути продукти харчування);
- нестандартний, негабаритний і великоваговий вантаж, для перевезення якого необхідно особливий дозвіл.

Під час організації морського перевезення збірних вантажів в Україну компанія використовує наступні транзитні порти: Іллічівськ (Україна), Гдиня та Гданськ (Польща), Клайпеда (Литва), Рига (Латвія), Констанца (Румунія) та Гамбург (Німеччина).

Для організації перевезень вантажів авіаційним транспортом логістична компанія має достатню кількість договорів з авіакомпаніями та агентами в аеропортах для забезпечення вчасної доставки вантажів з / в будь-яку точку світу.

Найбільш складною частиною в термінах виконання та витратах є доставка імпорتنих вантажів через «головні повітряні ворота» України – аеропорт Бориспіль, саме тому в аеропорту є власний офіс, який забезпечує оптимальні терміни проходження наступного логістичного ланцюжка: отримання документів зі складу, імпортне митне оформлення вантажу (режим ІМ), оплата термінального збору складу, отримання вантажу зі складу, завантаження в автомобіль для наступної доставки одержувачу.

Враховуючи популярність послуги авіаційних перевезень вантажів з Китаю, «ФТП» має широку мережу партнерів у найбільш індустріально розвинених містах Китаю, таких як: Гонконг, Гуанчжоу, Шанхай, Шеньчжень, Пекін. Це дозволяє компанії організовувати авіаційні перевезення вантажів, включаючи небезпечні вантажів, в мінімально можливі терміни та з оптимальними витратами.

Окремою важливою складовою серед послуг «ФТП» є брокерські послуги, при цьому надання брокерських послуг не обмежуються тільки «стандартним» оформленням вантажів на імпорт або експорт як було вказано вище, а також включає:

- оформлення вантажів під преференцію (медичні вироби, лікарські засоби, технічна допомога і т.д.);
- оформлення кур'єрських відправлень (так само для фізичних осіб);
- оформлення тимчасового ввезення / вивезення на виставку, гарантійний ремонт тощо;
- оформлення транзитних вантажів.

Треба зауважити, що крім офісу в аеропорту Бориспіль, компанія має свій власний офіс в Одеському морському торговому порту, що дозволяє значно заощадити час для експедиції та митного оформлення імпорتنих / експортних вантажів в Одеському морському торговому порту.

Важливою складовою в спектрі послуг логістичної компанії «ФТП» є можливість контролю доставки, а саме відстеження вантажу під час перевезення, як по Україні, так під час міжнародної доставки.

Так, на сайті компанії можливо відстеження перевезення вантажів:

– по Україні: Новою Поштою, УкрПоштою, Делівері, Автолюкс, Ін-Тайм, Міст Експрес та САТ;

– під час міжнародних перевезень: DHL, UPS, TNT, Fedex, DB Shenker USA, DHL G.F., Air Cargo, POST/EMS (with USPS);

– а, також, за номером контейнера, морського коносаменту чи MRN-коду.

Загалом, можна зробити висновок, що ТОВ «ФТП» відповідає критеріям, що визначають якісного партнера в сфері зовнішньоекономічної діяльності та об'єднує весь комплекс закупівельної, фінансової та транспортної логістики.

2.2 Аналіз основних показників діяльності компанії «ФТП»

Аналіз господарської діяльності пов'язаний зі статистичною звітністю компанії та аналізом отриманих тенденцій. Оскільки основним видом діяльності ТОВ «ФТП» є транспортно-експедиційні послуги, прорахуємо зміни показників по роках в абсолютних та відносних величинах (табл. 2.4).

Таблиця 2.4 – Динаміка наданих послуг логістичною компанією «ФТП»

Тип перевезень	2017	2018	Відносна зміна, %	2019	Відносна зміна, %	2020	Відносна зміна, %
Авіаційні перевезення	2604	3182	22,197	3282	3,142678	3198	-2,559415
Морські перевезення FCL	1692	3087	82,447	48	-98,4451	43	-10,416667
Морські перевезення LCL	480	774	61,250	146	-81,137	685	369,17808
Автомобільні перевезення	5961	7956	33,468	3478	-56,2846	3095	-11,012076
Брокерські послуги	11298	15960	41,264	636	-96,015	522	-17,924528
Разом	22035	30959	40,499	7590	-75,4837	7543	-0,6192358

У 2017-2018 роках найбільший ріст у відсотках спостерігається при наданні морських перевезень FCL (+82,447%), найменше зростання авіаційних перевезень (+22,197%).

За результатами порівняння 2018-2019 років у зв'язку початком пандемії ситуація змінилась в протилежну сторону. Найбільшого зростання обсягу перевезень зазнали авіаційні перевезення (3,142%), а найменшого морські перевезення FCL (-98,445%).

За результатами порівняння 2019-2020 років ситуація знову значно змінилась. Найбільшого обсягу перевезень зазнали морські перевезення LCL (+369,178%), а найменшого брокерські послуги (-17,9245%).

Загалом ми бачимо, що відсоток зростання перевезень у 2017-2018 роках значно більший, ніж відсоток зростання перевезень у 2018-2019 роках (40,499 проти -75,483). За результатами 2019-2020 років бачимо більш менш позитивну тенденцію і порівняно з 2018-2019 роками відсоток зростання склав лише (-0,619%). Загалом ми бачимо негативну тенденцію в діяльності компанії «ФТП» за останні роки.

Для більшої наочності, зобразимо обсяги наданих послуг компанії «ФТП» у вигляді діаграм (рис. 2.3).

Далі проаналізуємо структуру послуг логістичної компанії «ФТП» за видами діяльності (рис. 2.4).

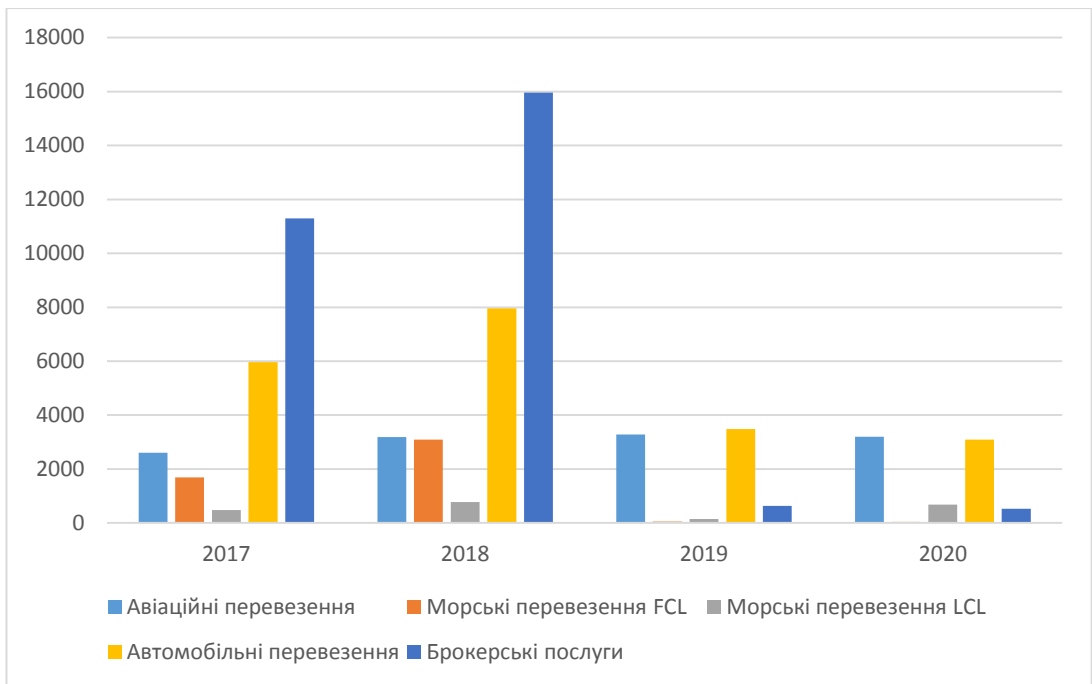


Рисунок 2.3 – Динаміка кількості наданих послуг по роках, од.

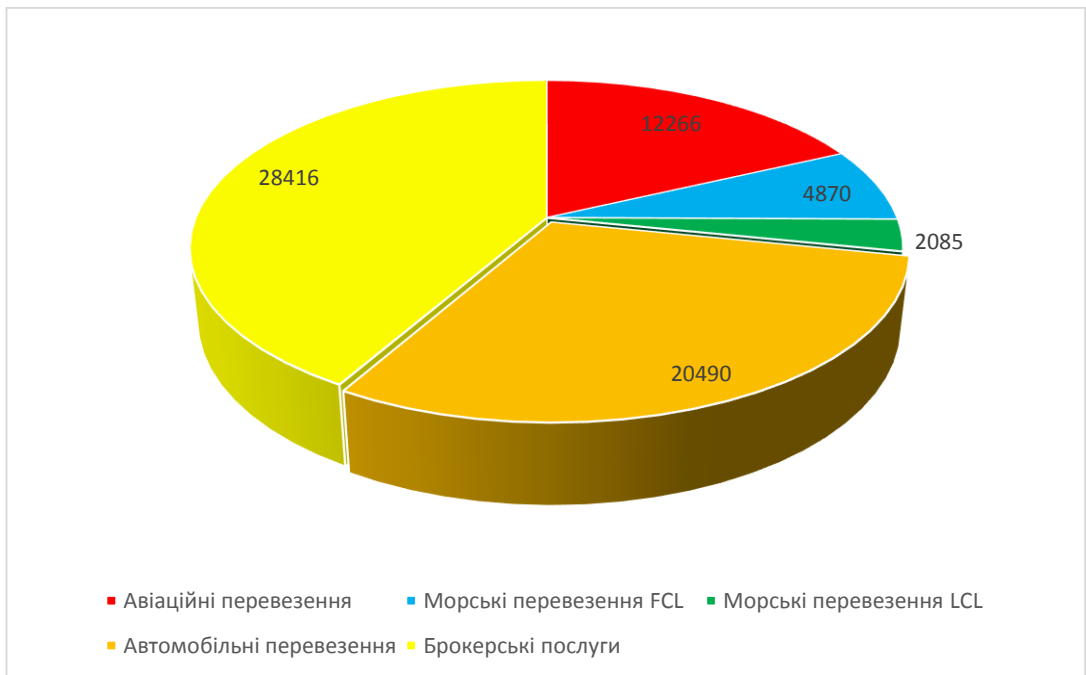


Рисунок 2.4 - Структура послуг компанії за результатами усіх років

Згідно даних ми бачимо, що найбільше перевезень здійснюють брокерські послуги, а найменше морські перевезення LCL.

Аналіз режимів перевезення вантажів свідчать про загальні українські тенденції щодо перевищення імпорту товарів над експортом, також логістична

компанія «ФТП» починає освоюватись на ринку надання логістичних послуг під час перевезення між третіми країнами.

Для проведення фінансового аналізу зазвичай використовуються різноманітні джерела інформації, серед яких основними є стандартні форми річної фінансової звітності, а саме:

- баланс підприємства (форма № 1) (дод. Б),
- звіт про фінансові результати (форма № 2) (табл. 2.5).

Таблиця 2.5 – Фінансові результати діяльності компанії «ФТП», тис. грн.

№	Стаття	Код рядка	На кінець року			
			2016	2017	2018	2019
1	2	3	4	5	6	7
1	Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000	1445,4	1675,6	3704,2	4852,5
2	Інші операційні доходи	2120	178,3	262,3	757,4	916,5
3	Інші доходи	2240	-	-	-	-
4	Разом доходи (2000 + 2120 + 2240)	2280	1623,7	1937,9	4461,6	5769,0
5	Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050	-	-	-	-
6	Інші операційні витрати	2180	1456,4	2419,2	3551,8	4581,8
7	Інші витрати	2270	-	-	-	-
8	Разом витрати (2050 + 2180 + 2270)	2285	1456,4	2419,2	3551,8	4581,8
9	Фінансовий результат до оподаткування (2280 – 2285)	2290	167,3	-481,3	909,8	1187,1
10	Податок на прибуток	2300	30,1	(-)	76,4	99,69
11	Чистий прибуток (збиток) (2290 – 2300)	2350	137,2	-481,3	833,7	1087,45

Для більшої наочності, представимо основні дані таблиці у вигляді діаграми (рис. 2.5).

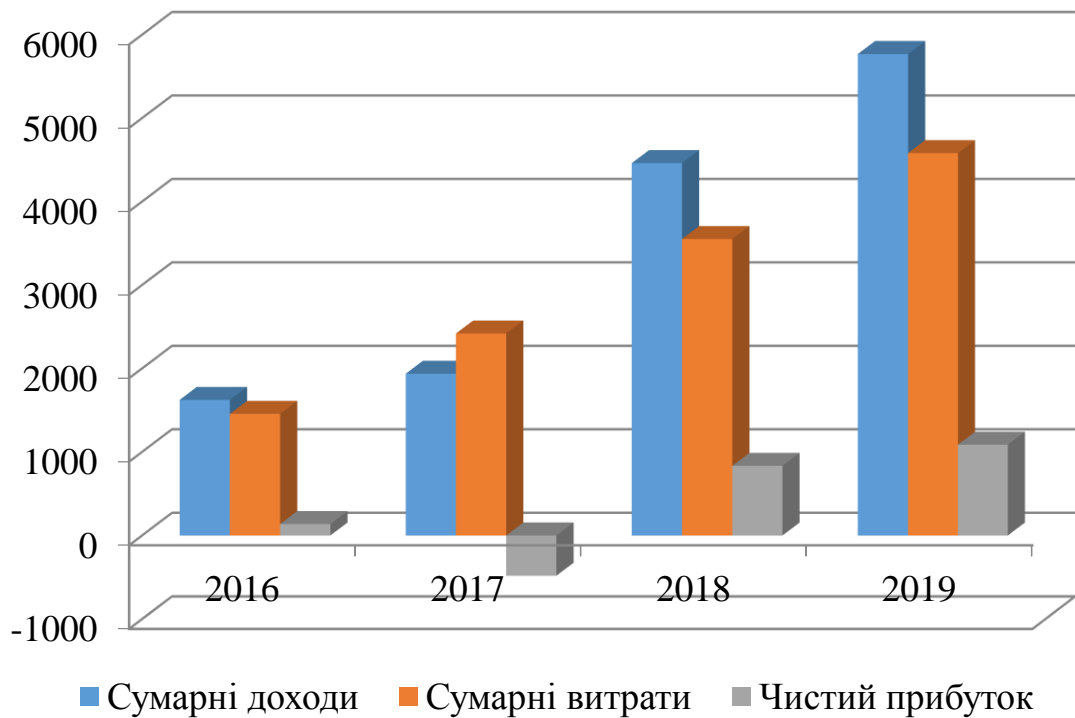


Рисунок 2.5 – Динаміка основних фінансових результатів компанії «ФТП»

Отже, ми бачимо, що загальні доходи логістичної компанії «ФТП» зростають з року в рік. При цьому динаміка зростання значно відрізняється:

- з 2016 по 2017 роки темп росту доходів склав 19,35%;
- з 2017 по 2018 роки темп росту доходів склав 130,23%;
- з 2018 по 2019 роки темп росту доходів склав 29,30%.

Загальні витрати компанії також мають тенденцію до зростання:

- з 2016 по 2017 роки темп росту витрат склав 66,11%;
- з 2017 по 2018 роки темп росту витрат склав 46,82%;
- з 2018 по 2019 роки темп росту доходів склав 29,00%

В результаті, за 2017 рік компанія отримала збиток від своєї діяльності у розмірі 481,3 тис. грн. Це сталося в наслідок більш швидкого зростання витрат над доходами. Проте, вже за результатами 2018 року компанія «ФТП» знову вийшла на прибутковий рівень, показавши шалене зростання прибутку – у 273,22%. Прибуток а результатами 2019 року збільшився на 30,44% і становив 1087,45 тис. грн.

Якісно виконаний фінансовий аналіз дозволяє визначити ключові моменти в динаміці розвитку підприємства в майбутньому, а також її можливості щодо подальшого вдосконалення.

Ми можемо стверджувати, що логістична компанія «ФТП» має всі задатки для активного розвитку, а саме впровадження цифрової маркетингової стратегії в свою діяльність.

2.3 Аналіз процесу доставки товарів морським транспортом компанії «ФТП»

В компанії «ФТП» здійснюються морські перевезення FCL та LCL.

Морські перевезення здійснюються переважно від 10 до 40 днів залежно від відстані. При доставці морем часто виникають затримки, пов'язані з погодними умовами і роботою транзитних портів. Найчастіше компанія «ФТП» перевозить вантажі з Китаю, США, Індії, Кореї, Ізраїлю, Іспанії, Туреччини.
[10]

Непередбачуваний час виконання міжнародних морських контейнерних перевезень, мінливі витрати та недостатня прозорість процесів можуть ускладнити планування та складання бюджету, а затримки доставок можуть зіпсувати репутацію

Морські перевезення FCL в компанії «ФТП» має свої переваги:

- можливість відстеження вантажу і його поточного місцезнаходження;
- гнучка цінова політика;
- повний комплекс логістичних послуг, включаючи складські, митно-брокерські, експортно-імпортні послуги;
- індивідуальні рішення;
- оперативність;
- можливість перевезення будь-яким видом транспорту (в тому числі - мультимодальні проектні рішення);

- підбір оптимального маршруту для перевезення;
- безперебійна координація роботи з відправниками та одержувачами вантажів;
- комунікація з усіх питань з одним персональним менеджером;
- зв'язок з фахівцем 24/7;
- володіння іноземними мовами фахівців.

Завдяки широкій мережі агентів по всьому світу, компанія виконує доставку вантажів в будь-яких напрямках за принципом «від дверей до дверей».

На початку 2020 року світові обсяги вантажоперевезень знизилися, а в другій половині року — значно збільшилися.

Проблеми з обладнанням. Раптове збільшення обсягів призвело до серйозних проблем з переміщенням порожніх контейнерів, викликавши різке зниження доступності обладнання у всьому світі.

Перевантаження портів. Порти по всьому світові відчують велику завантаженість, ніж будь-коли. Бракує ресурсів, щоб забезпечити безперешкодне переміщення вантажу.

У зв'язку з пандемією обсяг морських перевезень знизився, що ми бачимо в табл. 2.1. Це має великий вплив на компанію а також на клієнтів.

Проаналізувавши дані та детальніше ознайомившись з інформацією можна назвати причини таких змін (рис.2.6). *Причина 1: зменшена кількість доступних контейнерів*

Безпрецедентне скорочення світової торгівлі протягом перших двох місяців пандемії порушило нормальний потік контейнерів. Контейнери непрогнозовано опинились на місцях із незначним попитом на використання, що призвело до їх концентрації у небажаних місцях. На початку пандемії перевізники вирішили зменшити розмір контейнерного парку, повернувши лізинговим компаніям. Це зменшило кількість контейнерних перевезень та контейнерів. Дефіцит контейнерів у потрібних місцях під час фази відновлення після локдауну надзвичайно позначився на тарифах, що спричинило зріст

вартості доставки вантажів на тисячі доларів за короткий проміжок часу. Наприклад, на всі експортні операції з Азії зараз впливає величезна конкуренція за всі типи обладнання.



Рисунок 2.6 – Основні причини зменшення обсягів перевезень морським транспортом під час пандемії

Причина 2: перевантажені порти

Багато портів постраждали від скорочення робочої сили як у терміналах, так і в допоміжних функціях, таких як водії вантажівок. Брак робочої сили призвів до зменшення пропускної спроможності портів, а отже, і до дефіциту доступної пропускної спроможності терміналу. Можемо дійти до висновку, що затори в численних портах суттєво вплинули на надійність графіка, а також на подальший транспорт за допомогою внутрішніх сполучень. Це спричинило затримки важких суден, пропущені плавання та обмеження обсягів, які можна завантажити, та в цілому ускладнило міжнародну логістику.

Причина 3: зменшення кількості суден, що працюють

Подібні речі, що траплялися в портах, траплялися і з суднами. Коли світова торгівля сповільнилася, деякі судна пішли на реконструкцію. З меншою

кількістю суден на ринку, деякі судна навіть перервали свої рейси через бортові випадки COVID-19.

Причина 4: змінений потік товарів

Зміни в поведінці покупців та непередбачуваний розвиток COVID-19 спричиняють багато нестандартних ситуацій у світовій торгівлі. Це суттєво збільшує обтяження витрат перевізників. Наприклад, зазвичай перевізники наймають судна для збору порожніх контейнерів. Але нерегулярні та короткострокові фрахтування поставляються з високою вартістю через обмежену доступність суден на ринку.

Клієнтам потрібна не просто звичайна доставка через порт, а скоріше комплексне рішення для холодильного ланцюга поставок. Тому є комплексне рішення яке дозволить делегувати потреби в логістиці.

Переваги для клієнтів:

- Експерти з рефрижераторних перевезень, які розуміють особливі вимоги до транспортування по холодильним ланцюгах поставок (наприклад, термін придатності і сезонність, типи обладнання, обробка холодом і контрольована атмосфера)

- Моніторинг в реальному часі і контроль температурного режиму за допомогою датчиків IoT (Інтернету речей) з активним втручанням в разі відхилень температури

- Повна видимість ваших відправлень і їх моніторинг

- Навчання ваших співробітників і клієнтів за допомогою наших внутрішніх ресурсів з навчання рефрижераторним перевезень;

- Допомога в фітосанітарному оформленні, ветеринарний огляд, а також в загальному портовому і адміністративному управлінні.

Морські контейнерні перевезення компанії «ФТП» мають такі переваги (рис. 2.7)



Рисунок 2.7 – Переваги морських перевезень FCL компанії «ФТП»

Вартість морських перевезень вантажів залежить від характеристик товару - обсяг, цінність, кількість. Якщо мова йде про збірний вантаж, то клієнт буде оплачувати тільки місце, яке займає його товар. Тарифи розраховуються в кожному випадку індивідуально менеджерами з урахуванням митного оформлення вантажу в транзитних країнах. Але в будь-якому випадку перевезення вантажів морським шляхом буде вигідним. А обмежень за видами вантажу практично не існує, на кожен його вид існують спеціальні судна.

2.4 Аналіз стану організації морських перевезень в Україні

На теперішній час, коли по всьому світі перебувають в русі великі потоки товарів, послуги морських вантажних перевезень є актуальні як ніколи.

Залежно від характеристик та об'єму вантажу, а також необхідності його доставки в зазначені терміни перевезення морським транспортом може бути контейнерним FCL та збірним LCL.

Сьогодні, морські вантажоперевезення є найдешевшими з видів міжнародних перевезень вантажу. Окрім того, на користь морських транспортних перевезень товарів каже ще й статистика, згідно з якою цей вид транспорту є найбільш надійним та безпечним.

Якість, надійність та безпечність це ключові фактори морських перевезень які пропонують компанії.

Конкурентні переваги –це сильні сторони підприємства, якщо вони забезпечують перевагу над конкурентами і є дуже важливими для цільового ринку. [11]. Тобто, сутність поняття конкурентної переваги, можемо визначити як ті властивості та характеристики вантажу, які створюють для компаній певну перевагу над своїми прямими конкурентами. Спеціалісти часто прирівнюють конкурентні переваги з можливостями підприємства більш продуктивно розпоряджатися своїми ресурсами, тобто його конкурентоспроможністю. Тактика досягнення конкурентних переваг та збільшення конкурентоспроможності використовуються переважно всіма функціонуючими компаніями в країнах із розвинутою економікою. Компанії які займаються морськими вантажними перевезеннями в Україні представлені на табл. 2.6

Таблиця 2.6 - Компанії які займаються морськими перевезення в Україні

Назва компанії	Країна походження	Рік заснування	Виручка за 2020 рік, млн грн
KÜEHNЕ + NAGEL	Швейцарія	1890	1100
DSV LOGISTICS	Данія	1976	900
FM LOGISTICS УКРАЇНА	Франція	1967	800
RABEN	Нідерланди	1931	600
EKOL UKRAINE	Туреччина	1990	550
ZAMMLER	Україна	2007	550
FTP	Україна	2010	500
UVK	Україна	2001	300

ЛОГІСТИК-ПЛЮС	Україна	2008	200
DB SHENKER УКРАЇНА	Австрія	1872	200

Дані з таблиці наведемо в діаграмі рис. 2.8

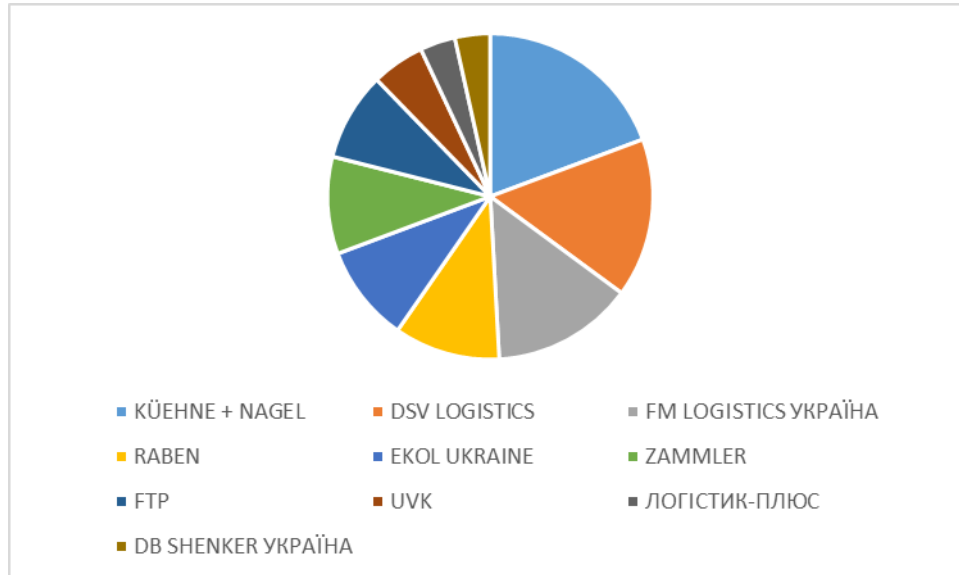


Рисунок 2.8 – Компанії України які займаються морськими перевезеннями

Отже, ми бачимо, що морські перевезення в Україні приносить немалий прибуток для компаній. Найбільшим конкурентом для всіх компаній є *KÜEHNE + NAGEL*.

В Україні найбільшим є Одеський порт. Однак, порівняно з іншими регіонами Одеському порту притаманні загальнодержавні та місцеві чинники їхньої низької конкурентоспроможності на міжнародному ринку: знижений рівень комп'ютерних технологій та автоматизації вантажних робіт; мале забезпечення терміналів новими сучасними технологіями; недостатньою кількістю розподільних ділянок для розміщення суднових контейнерних партій, що прибувають у порт або відправляються з нього; відсутністю взаємодії з різними видами транспорту (річковим, залізничним, автомобільним). Для того щоб отримати конкурентні переваги портам Одеського регіону в першу чергу необхідно перейти до формату «портів третього покоління».

Морські порти України – є важливим елементом логістичного ланцюга збуту продукції. Класифікацію морських державних портів наведено в табл. 3.2

Таблиця 2.7 – Класифікація морських портів України

Класи портів	Характеристика товаропотоку			Спеціалізація
	Наливні	Сипучі	Тарно-штучні	
<i>Хаб</i> Одесса	+	+	+	Середня
<i>Диверсифікований</i> Маріуполь	-	+	+	Висока
Іллічівськ	+	+	+	
Миколаїв	+-	+	+-	
<i>Нішевий</i> <i>Південний</i> Керч	-	+	-	Дуже висока
Ізмаїл	+-	+	-	
Херсон	Нет	+	-	
Бердянськ	-	+	+-	
Євпаторія	Нет	Нет	+-	
Ялта	Нет	+	-	
Скадовськ	Нет	-	+	
Севастополь	-	+	-	

Прим. Значення товаропотоку: + пріоритетний; +- менш важливий; - незначний

Дані факти показують, що морська інфраструктура України має багато проблем та недоліків, проте незважаючи на це шукають можливі способи вирішення для їх зменшення.

2.4 Висновки до розділу 2

В даному розділі був проведений аналіз діяльності транспортно-логістичної компанії ТОВ «ФТП» на українському ринку.

Логістична компанія «ФТП» працює на ринку міжнародних експедиторських послуг, перевезень та митної справи з 2010 року. За роки роботи на українському ринку компанія придбала репутацію надійного партнера та продовжує зростати і розвиватися разом зі своїми клієнтами і партнерами, реагуючи на їх запити та задовольняючи їх потреби в логістичних послугах з оптимальними витратами як часу, так і грошей.

В розділі було детально розглянуто організаційну структуру логістичної компанії «ФТП» та структура її послуг компанії.

Загалом, можна зробити висновок, що ТОВ «ФТП» відповідає критеріям, що визначають якісного партнера в сфері зовнішньоекономічної діяльності та об'єднує весь комплекс закупівельної, фінансової та транспортної логістики.

Аналіз виробничих показників діяльності логістичної компанії «ФТП» показав, що загалом ми бачимо не дуже позитивну тенденцію в діяльності компанії «ФТП» та значне зменшення попиту на її деякі послуги. При цьому відсоток зростання перевезень у 2017-2018 роках значно більший, ніж відсоток зростання перевезень у 2018-2019 роках (40,499 проти -75,483). За результатами 2019-2020 років бачимо більш менш позитивну тенденцію і порівняно з 2018-2019 роками відсоток зростання склав лише (-0,619%). Загалом ми бачимо негативну тенденцію в діяльності компанії «ФТП» за останні роки.

Аналіз фінансових показників показав, що за 2017 рік компанія отримала збиток від своєї діяльності у розмірі 481,3 тис. грн. Це сталося в наслідок більш швидкого зростання витрат над доходами. Проте, вже за результатами 2018 року компанія «ФТП» знову вийшла на прибутковий рівень, показавши шалене зростання прибутку – у 273,22%. Прибуток за результатами 2019 року збільшився на 30,44% і становив 1087,45 тис. грн.

Аналіз процесу організації доставки товарів клієнтам компанії «ФТП» виявив можливі напрямки його вдосконалення.

РОЗДІЛ 3

РОЗРОБКА ПРОПОЗИЦІЙ ЩОДО УДОСКОНАЛЕННЯ УПРАВЛІННЯ ВАНТАЖНИМИ МОРСЬКИМИ ПЕРЕВЕЗЕННЯМИ В КОМПАНІЇ «ФТП»

3.1 Прогноз перспективи розвитку морських перевезень в Україні

В Україні послуги з перевезення морським та річковим транспортом за останні роки зменшилось на 9,2%. Напрямки вирішення морської інфраструктури України наведені рис.3.1



Рисунок 3.1 – Напрямки вирішення проблем морських перевезень в Україні

Як і в будь-якій галузі, удосконалення транспортного процесу здійснюється саме задля оптимізації виробничого процесу та надання більш якісних послуг компанією. Під такою ефективністю в першу чергу розуміється зменшення витрат підприємства, що прямо пропорційне збільшенню прибутку.

Якісним показником оптимізації є ритмічність та регулярність перевезень при збереженні або і зменшенні строків доставки грузів. Окрім того, варто зосередити увагу і на ризиках збереженості майна чи товар, що перевозиться.

Окремо варто додати, що описане вище набуває особливою актуальності внаслідок необхідності відповідати усім сучасним стандартам та в першу чергу зберігати безпеку мореплавання. При даному звертається увага і на збереження оточуючої середовища.

Варто також відзначити, що за останні роки, внаслідок світового технологічного прориву, сфера морських перевезень зазнала суттєвих змін.

Одна із головних проблем, що виникає у власника судна це недостатність інформації про процес морської доставки. Отже, існує ряд завдань (рис. 3.2) в галузі морського транспорту.



Рисунок 3.2 – Завдання для покращення роботи в морській галузі

Основним напрямом по розвитку морських перевезень логістичних компаній та розвитку України як транзитної держави є розвиток мультимодальних перевезень та логістичних технологій.

Ще в 2015 році ЄС висунуло концепцію «морських магістралей» (Motorways of the Sea), яка зумовлює комбінацію перевезень водним (поромних) та автомобільним транспортом.[12]

Оскільки морська інфраструктура є важливим елементом в вантажоперевезеннях яка забезпечує пов'язаних із задоволенням як внутрішніх, так і зовнішніх вантажних перевезень, та є сучасним елементом розвитку морських вантажопотоків, рекомендуємо напрями розвитку морської галузі і виділення їх в границях деструктивного та конструктивного характеру (рис. 3.3).

Отже, до складу напрямів, що «будують» позитивні фактори для розвитку морської галузі або умови конструктивного характеру рекомендуємо такі.

- Інтегрованість морських перевезень (рис. 3.4).
- Майбутня глобалізація оперативного відділу та перешкоди на шляху доступу до внутрішніх ринків (митний огляд) в відділі морського транспорту.
- Потреба фінансування заходів з пристосування інфраструктури портів та транспортного злиття з внутрішніми зонами країн.
- Модифікація в маршрутах морських вантажоперевезень в наслідку виникнення нових або збільшенню наявних міжнародних каналів.
- НТП на морську галузь має ухил у сторону автоматизації, підвищення адміністрування транспортним процесом, вдосконалення сучасних транспортних технологій.

До напрямів деструктивного характеру віднесено (рис. 3.3).



Рисунок 3.3 – Фактори розвитку морської інфраструктури

- Нестача фінансів у національних бюджетах, лімітують перспективи для державного фінансування морської галузі.
- Мінливість цін на енергоносії, створенням нових енергетичних ландшафтів і переходом до альтернативних типів палива.
- Нечітка геополітична ситуація та її дія на нестійкість логістичних ланцюгів поставок.

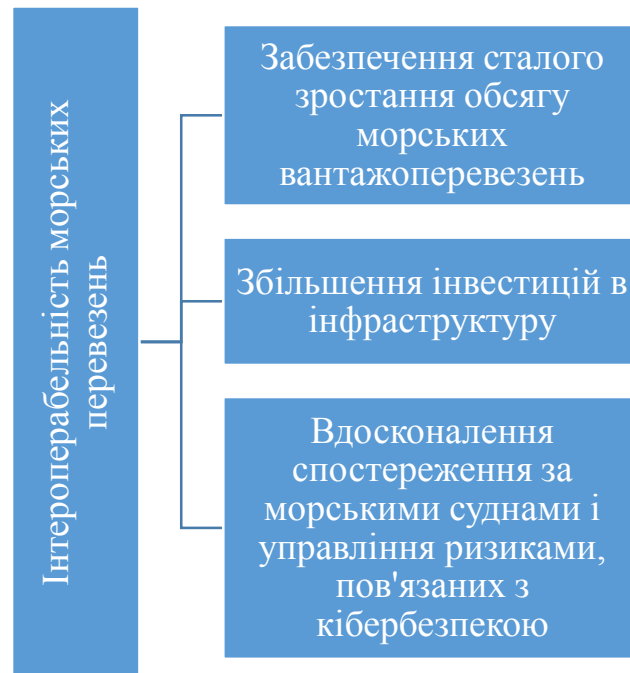


Рисунок 3.4 – Інтероперабельність морських перевезень

Таким чином, транспортна складова повсякчас була одним з головних аспектів оточення глобалізаційних процесів, з'єднаних з об'єднанням окремих ринків та сферою виробництва. У даний час, в період пандемії морська галузь є однією з найважливіших підсистем транспортної системи в загальному.

3.2 Шляхи мінімізації ризиків морських перевезень

Інформаційна система (ІС) проектного адміністрування морськими перевезеннями є організаційно-технологічною сукупністю методів,

призначених на протекцію та підвищення ефективності процесів планування та адміністрування проектами. Основні функціональні переваги ІС зображенні на рис. 3.5.



Рисунок 3.5 – Основні функціональні переваги ІС

Дані переваги ІС управління морськими перевезеннями дозволяє нам зменшити витрати в морській галузі. (рис. 3.6)

Отже, для зменшення витрат для логістичної компанії ТОВ «ФТП» потрібно: прискорити рух оборотних коштів та активів шляхом переходу на електронну документацію, в період пандемії це знизить статистику працівників які захворіли на COVID-19 та залучить ще більше клієнтів, оскільки, електронний обмін є зручніший ніж паперова документація.



Рисунок 3.6 – Способи мінімізації витрат морських перевезень
Джерело : складено особисто

На рис. 3.7 зобразимо загальну концептуальну схему бізнес процесу компанії ТОВ «ФТП» після переходу на електронний документообіг.

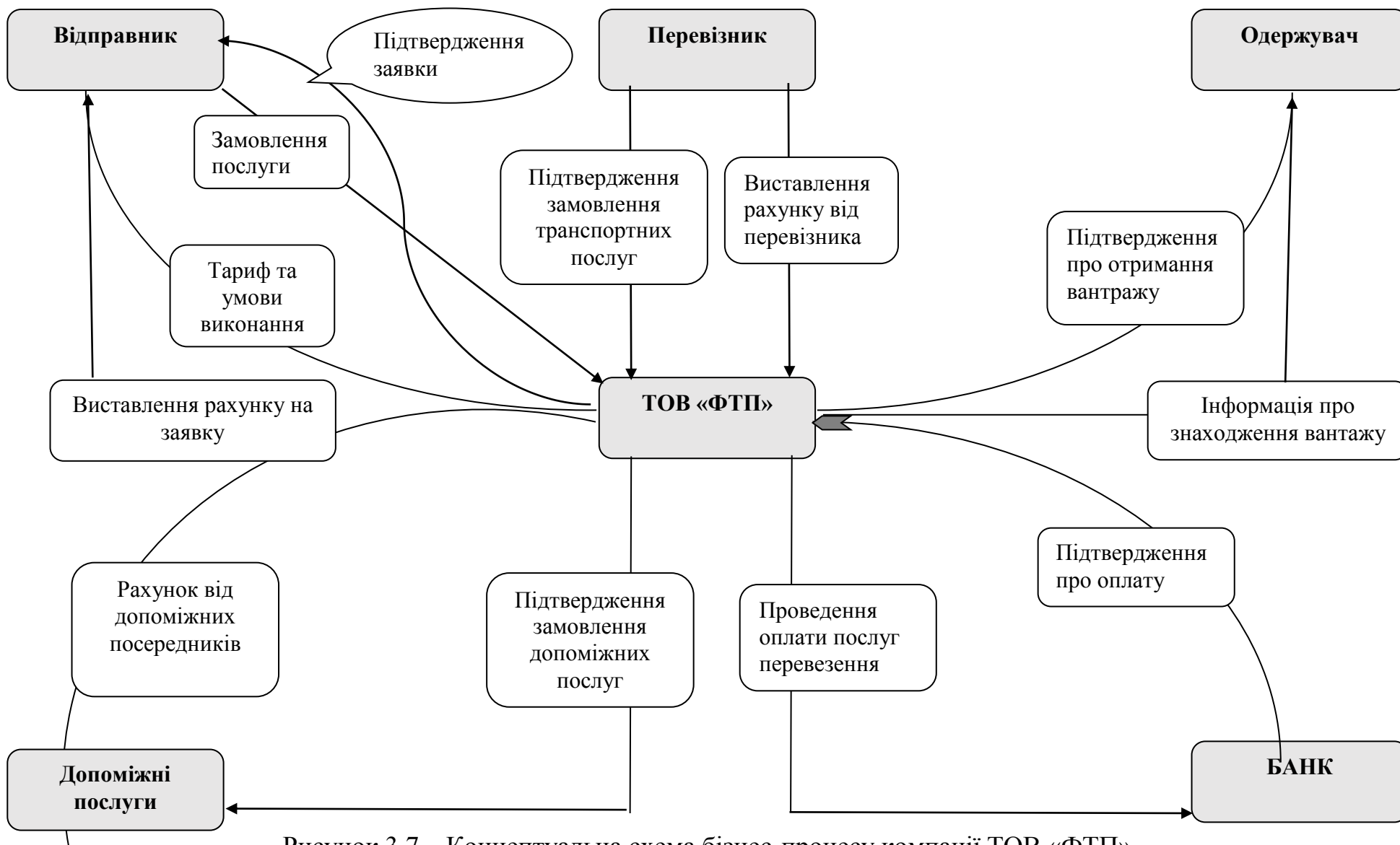


Рисунок 3.7 – Концептуальна схема бізнес-процесу компанії ТОВ «ФТП»
 Джерело : [13]

Автоматичний контроль версій документів та аудит допомагає забезпечити точну реєстрацію всіх версій та чернеток документа та керування ними серед членів групи та пристроїв. Електронний документообіг своїм вмістом може допомогти дотриманню нормативних вимог та забезпечити доступ усіх користувачів до актуальної, точної інформації, щоб максимізувати продуктивність, зберегти безпеку та забезпечити цілісність даних.

Але навіть електронний документообіг не може повністю мінімізувати всіх ризиків морських перевезень. Оскільки, морська галузь надзвичайно складна та не прогнозована, навіть коли дотримуються всіх законів та правил безпеки логістичні компанії не можуть передбачити всі «сюрпризи».

По суті, морський сектор зустрічається з такими ризиками як: (рис. 3.8)

- «Вередливість» погоди, тобто оператори не можуть передбачити це, тому що, судно може бути у плаванні від 10 до 40 діб;
- Зустрічі з піратами, багато хто думає, що таке можливо лише у фільмах, але море також має свої загадки, і є ті хто хоче привласнити вантаж;
- Транскордонні конфлікти;
- Технологічний прогрес;
- Екологічні стандарти;

Для мінімізації цих ризиків, логістичні оператори можуть скористуватись допомогою страхових компаній, які зможуть захищати інтереси морського судна та самого вантажу. Якщо замовник буде впевнений, що його вантаж є застрахований то при виборі логістичного оператора, він вибере того у кого буде страховий талон. Тим більше, в даний час є дуже багато компаній та їхніх філіалів які займаються страхуванням морських вантажоперевезень, у кожного є свої умови та різний прайс-лист. Ціна буде залежати від того яке страхування бажає обрати логістичний оператор. Найбільші страхові компанії України які займаються морськими перевезеннями (рис. 3.9):

- «Провідна»;

- «Уніка»;
- «Нафтогазстрах»;
- «АХА Страхування»;
- «ІНГО Україна»;
- «Альфа Страхування».

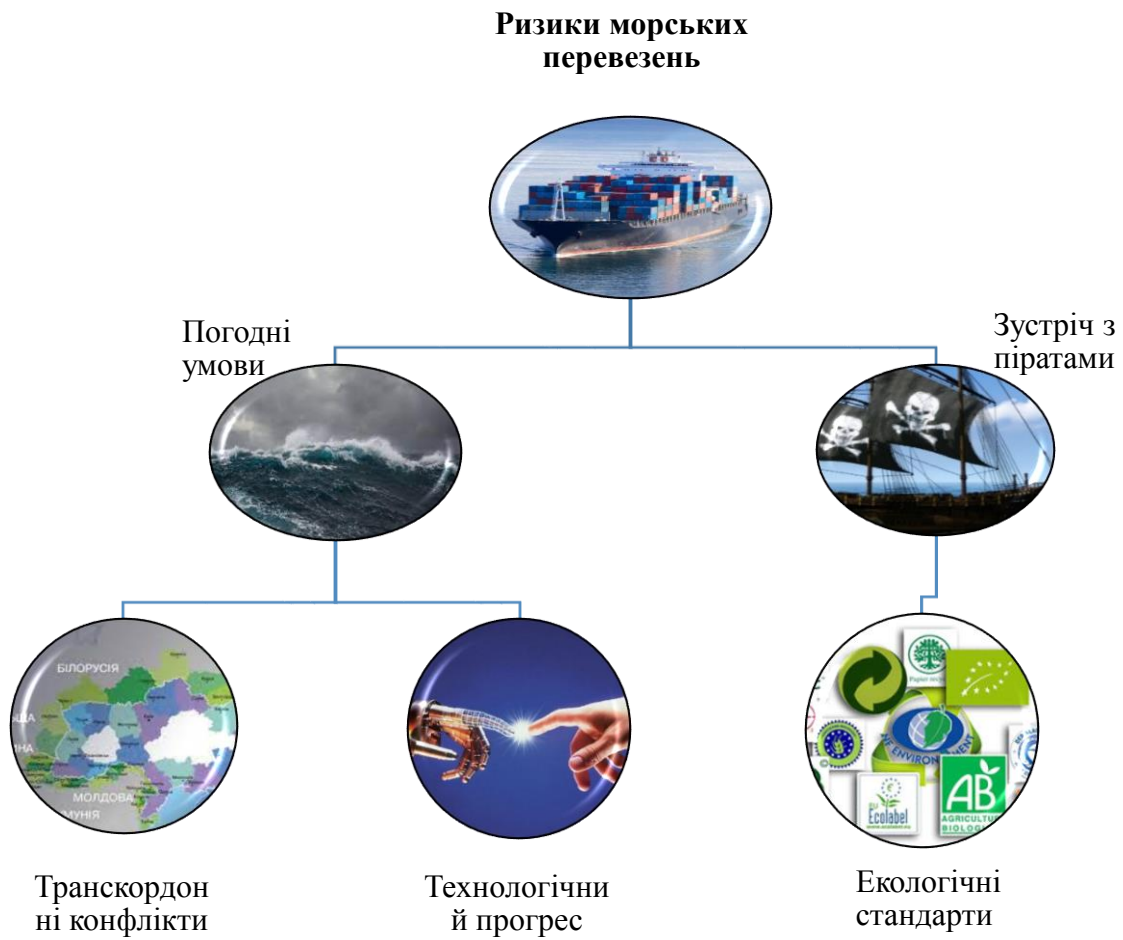


Рисунок 3.8 – Ризики морських перевезень

Джерело: створено автором



Рисунок 3.9 – Найбільші страхові компанії України

Джерело: створено автором

Отже, щоб зменшити ризики та залучити ще більше клієнтів логістичні компанії «ФТП» потрібно звернути увагу на страхування морських вантажів.

3.3 Смарт-контейнеризація морських вантажоперевезень на основі світового досвіду

Контейнер - це герметична, жорстка металева коробка, що використовується багаторазово і використовується для зберігання товарів, які потребують транспортування на судні, вантажівці чи залізниці (рис.3.10). Контейнер повинен бути побудований для багаторазового використання, легко заповнюватися або спорожнятися і спеціально призначений для полегшення перевезення вантажів без проміжного перевантаження.

Усі контейнери повинні мати будівельну арматуру, здатну витримувати транспортний тиск, який може застосовуватися в певних випадках при звичайному використанні безперервного транспортування.



Рисунок 3.10 – Контейнери для морських вантажоперевезень

Джерело:[14]

Міжнародні відвантаження товарів, особливо у морському секторі, в основному базуються на контейнерних перевезеннях. Ці контейнери виготовляються в стандартних розмірах і можуть ефективно транспортуватися на великі відстані та переноситися з одного транспортного засобу, не відкриваючись. Стандартизовані контейнери трансформували галузь судноплавства та транспорту, дозволяючи легко перевозити вантажі залізничним, автомобільним та судновим транспортом, оскільки контейнери можуть легко розміщуватися на різних видах транспорту.

Стандартизація контейнерів допомогла збільшити ефективність та економію від масштабу при транспортуванні приблизно \$ 3 тн торгівлі, яка щороку проходить через наші транспортні системи, від аерозольних балончиків до зебр! Але як з'явилася ця транспортна система і які контейнерні перевезення можна здійснити?

Сучасне контейнерне судноплавство відсвяткувало своє 50-річчя у 2006 році. Майже з першого рейсу використання цього способу перевезення вантажів неухильно зростало, і лише за п'ять десятиліть контейнерні перевезення мали б близько 60% вартості вантажів, що перевозяться морем .

Ідея використання якогось типу транспортного контейнера не була абсолютно новою. Ящики, подібні до сучасних контейнерів, використовувались для комбінованого залізничного та кінного транспорту в Англії ще в 1792 році. Уряд США використовував невеликі стандартні контейнери під час Другої світової війни, що виявилось засобом швидкого та ефективного розвантаження та розподілу поставок. Однак у 1955 році Малком П. Маклін, підприємець-автоперевізник із Північної Кароліни, США, придбав пароплавну компанію з ідеєю перевезення цілих вантажних причепів з вантажем, що все ще знаходиться всередині. Він зрозумів, що було б набагато простіше і швидше мати один контейнер, який можна було б підняти з транспортного засобу прямо на корабель, без необхідності попереднього вивантаження його вмісту. Його ідеї базувались на теорії, згідно з якою ефективність може бути значно покращена за допомогою системи "інтермодалізму", в якому один і той же контейнер з однаковим вантажем може перевозитися з мінімальними перервами різними видами транспорту під час його подорожі.

Контейнери можна було безперешкодно переміщати між кораблями, вантажівками та поїздами . Це спростило б весь логістичний процес і, врешті-решт, реалізація цієї ідеї призвела до революції у вантажних перевезеннях та міжнародній торгівлі протягом наступних 50 років.

Цей розроблений вид транспорту приносить величезні переваги міжнародній торгівлі з точки зору зменшення транспортних витрат, пошкодження товарів та крадіжок . Оскільки товар залишається всередині контейнера з самого початку, а потім від виробника до кінцевого споживача, ланцюг розподілу спрощується, і кожен рух автоматизується завдяки використанню конкретних засобів.

Логічним наступним кроком було те, що розміри контейнерів можна було стандартизувати, щоб їх можна було найефективніше складати, а також щоб судна, поїзди, вантажівки та крани в порту могли бути спеціально обладнані або побудовані за єдиними розмірами.

Ця стандартизація врешті-решт застосовуватиметься у світовій галузі. Зараз ця стандартизація застосовується у світовій галузі завдяки роботі Міжнародної організації зі стандартизації (ISO), яка в 1961 році встановила стандартні розміри для всіх контейнерів. Двома найважливішими і найбільш часто використовуваними розмірами навіть сьогодні є довжина 20 футів і 40 футів.

20-футовий контейнер, який називають двадцятифутовим еквівалентним блоком (TEU), став галузевим стандартним еталоном щодо обсягу вантажу та місткості судна, який зараз вимірюється в TEU. Контейнер довжиною 40 футів - буквально 2 TEU - став відомий як еквівалентна одиниця сорока футів (FEU) і є найбільш часто використовуваним контейнером сьогодні.

Класичний контейнер має тверді бічні поверхні і задню кришку з двома легко закриваються стулками. Для особливих потреб, таких як перевезення рідин або харчових продуктів, використовуються холодильні контейнери, резервуари, відкриті верхівки (з відкриваються дахами) та контейнери з відкритими бічними стінками.

Сухі контейнери для зберігання - це стандартні раніше згадані транспортні контейнери, які використовуються для перевезення сухих матеріалів, як правило, довжиною 10 футів, 20 футів і 40 футів.

Існує шість типів контейнерів для транспортування:

Контейнери з плоскою стійкою - вони містять складні борти, які складаються, ідеально підходять для перевезення човнів, обладнання та автомобілів.

Відкриті бічні контейнери - тут двері до контейнерів можна повністю відкрити збоку, що дозволяє ширше завантажувати матеріали, ідеально підходять для транспортування овочів.

Контейнери з відкритим верхом - згідно з заголовком, ці контейнери не мають даху, що дозволяє транспортувати товари будь-якої висоти, такі як колоди або техніка.

Рефрижераторна тара - для харчових продуктів або фармацевтичних товарів.

Світова логістика здебільшого використовує контейнерні відвантаження : з цієї причини великі міжнародні порти забезпечують спеціально виділені термінали для завантаження та розвантаження контейнерів та їх передача в поїзди чи вантажівки. Деякі порти стали так званими центрами, тобто районами з найбільшою концентрацією контейнерів на національних або міжнародних маршрутах, особливо з / до Південно-Східної Азії, Європи та Північної Америки. У транспортній логістиці логістичні центри сьогодні відіграють значну роль, і це значення - особливо щодо управління та обробки - все ще зростає. Однак це не лише великі вузли транспортної логістики (морські порти, державні внутрішні порти, або аеропорти), які часто виступають головними воротами для імпорту та експорту товарів, що мають найбільше значення. Існує також велика кількість менших, але не менш важливих вузлів логістики, як транспортно-логістичні вузли транспортно-експедиційних мереж. Потрапивши в маточину, контейнери згодом піднімаються і вивозяться на менші термінали.

Ось чому важливо постійно контролювати відвантаження, майже у кожного логістичного оператора є програми які можуть відстежувати точне положення вантажу в будь-який час.

Неважко передбачити, коли буде пік морського сезону судноплавства, але складніше знати, які наслідки він матиме на світовій транспортній галузі.

Попит на доставку з Індії зростає, обумовлений рекордними обсягами експорту рису, тоді як зменшення кількості вхідних контейнерів з Китаю посилює проблему.

У довгостроковій перспективі ці проблеми, швидше за все, будуть вирішені, однак важливо розуміти поточні проблеми щодо місткості контейнерів.

Кожного разу, коли вантаж відправляється з одного місця в інше, важливо отримати страховку. Їхати без нього не рекомендується, оскільки ви можете ризикувати значною втратою, якщо щось піде не так. Насправді, це єдиний захист, який Ви маєте, якщо Ваша партія пошкоджена або зазнає збитків, тому завжди рекомендуємо оформляти страховку.

Оскільки, контейнери є великогабаритними то розуміємо, що переміщують їх за допомогою техніки. У зв'язку з пандемією у світі почали з'являтися так звані SMART PORT. Термін Smart Port позначає автоматизований порт, який використовує передові технології. Це не сильно залежить від робочої сили та ресурсів для функціональних можливостей. Для порту буде потрібна робоча сила для моніторингу, керівництва та програмування. Однак більшість завдань, пов'язаних з портами, будуть виконуватися за допомогою технологій.

Основною метою цієї модифікації є поліпшення роботи портів та конкурентоспроможності (рис 3.11). Це дозволяє порту робити більше, споживаючи менші ресурси.

Використання таких технологій , як великі аналітичні дані, цифровізація, блокчейн, робототехніка, Інтернет речей (IoT), робить Smart Port здатним до виняткової продуктивності. Підвищення ефективності в часі, точності та управління є важливими особливостями Smart Port.

Хоча вищезазначені технології є одними з основних, Smart Port також включає кілька інших інтегрованих гаджетів. Наприклад, високотехнологічні безпілотники використовуються для зйомки та моніторингу.

Для подальшого розвитку портові адміністрації розпочали проекти, щоб примножити переваги розумних портів та поширити їх на порти по всьому світу. Адміністрація порту Гамбурга ініціювала мережевий проект PORT для поширення обізнаності про розумні порти. Різні порти беруть участь у проекті, наприклад, у Лос-Анджелес, Роттердамі, Сінгапурі тощо.

Більше того, морська індустрія співпрацює з різними технологічними компаніями для створення технології блокчейн для вдосконалення логістики. Отже, порти також виграють від технології блокчейну. В цілому різні суб'єкти портової галузі прагнуть до автоматизації автоматизованого порту на глобальному рівні, що різко сприятиме торгівлі.



Рисунок 3.11 – Схема смарт-порту

Джерело:[15]

З часів промислової революції порти відігравали важливу роль у торгівлі та економічному зростанні. Завдяки своєму значному становищу інфраструктура та система портів продовжували розвиватися. І сьогодні концепція розумних портів перетворилася на реальність.

Наприклад, порт Есб'єрг використовує платформу візуалізації даних Digital Twin для виявлення, моніторингу та аналізу результатів викидів не лише власного споживання вуглецю, але й усіх учасників, які використовують потужності порту. Оцифровка та вимір активів порту дозволили порту домогтися значних успіхів у скороченні викидів вуглецю в межах портового співтовариства.

Але оцифровка все ще залишається переважно невикористаним ресурсом портів: у лютому 2021 р. Було виявлено, що з 4900 портів у всьому світі вражаючі 80% продовжують покладатися на застарілі та паперові процеси для управління морськими послугами.

Заощаджені за рахунок оцифрування гроші можуть бути використані деінде для фінансування ключових проектів технічного обслуговування та інфраструктури, що дозволить порту направити свою увагу на підвищення ефективності своєї діяльності. 5G відіграватиме надзвичайно важливу роль, особливо в середовищі портів. Індія повинна стати на цей шлях раніше, ніж хтось інший.

Гарде зазначив, що приватна мережа 5G значно полегшить розширення оцифрування в майбутньому, дозволивши індійським портовим операторам скористатися програмами SaaS у своїх портах - приносячи цифрові переваги в більш ефективному управлінні вантажами, оптимізації ярд, плануванні перспективних стратегій судноплавства, та досягнення цілей декарбонізації [15].

В даний час порти стикаються з багатьма проблемами ефективності. Під час опитування більшість операторів терміналів вважають, що оптимізація роботи терміналів та двориків є ключовими проблемами, які слід вирішити.

Неефективність тут може спричинити ефект. Судна, які занадто довго чекають, поки пілоти порту переправлять кораблі в порт, призводить до збільшення часу очікування. Крім того, затори у вантажівках також зростають, оскільки порти стають все більш зайнятими.

Але з прийняттям 5G, розумні порти є більш економічно ефективними портами. У випадку одного порту з підтримкою IoT, оптимізація причалу судна призвела до середнього зниження витрат на 20% на рік, що дорівнює приблизно 2,5 мільйонам євро.

Розумні порти оснащені датчиками, камерами та пристроями, повністю підключеними до мережевої інфраструктури, створюючи повністю інтегровану систему зв'язку.

Це підключення дозволяє дистанційно керувати важкою технікою та автоматизованими портовими транспортними засобами, а також створює набагато ефективніший та безпечніший спосіб з'єднання та відстеження всіх вантажів та вантажів.

Автоматизовані системи зважування контейнерів зменшать час зважування, тоді як набережні крани з дистанційним управлінням скоротять час завершення роботи судна, збільшивши продуктивність до 25 відсотків.

Розумні порти відкриють новий рівень інтелекту, використовуючи океани даних, що проходять через них.

Цей зв'язок можна використовувати для вирішення таких важливих проблем, як безпека на місці, посилення безпеки порту та підвищення стійкості.

Висновки за розділом 3

У третьому розділі було досліджено напрями розвитку морських перевезень в Україні. Морську інфраструктуру в Україні можна розвинути якщо підвищити якість обслуговування клієнтів, ввести нові методи управління, збільшити товаропотоки, створення кластерів. Також було досліджено шляхи мінімізації ризиків морських перевезень в тому числі для компанії «ФТП». Отже, для того щоб зменшити витрати компанії «ФТП» потрібно ввести електронний документообіг, та більш ретельно страхувати вантажні перевезення. Наступним етапом було досліджено смарт-контейнеризацію морських перевезень. Автоматизовані системи зважування контейнерів зменшать час зважування, тоді як набережні крани з дистанційним управлінням скоротять час завершення роботи судна, збільшивши продуктивність до 25 відсотків.

Розумні порти відкриють новий рівень інтелекту, використовуючи океани даних, що проходять через них.

Цей зв'язок можна використовувати для вирішення таких важливих проблем, як безпека на місці, посилення безпеки порту та підвищення стійкості.

ВИСНОВКИ ТА РЕКОМЕНДАЦІЇ

В першому розділі було розглянуто теоретичні підходи морських перевезень розглянувши їх ефективність та проблеми в розвитку можна зробити наступні висновки.

Морські перевезення є економічно вигідні, особливо контейнерні перевезення, так як контейнер являє собою прямокутну форму призначену для перевезення будь-яких вантажів. При цьому він ідеально пристосований для оперативної та зручною вантаження на різні види транспорту.

Прочитавши та проаналізувавши літературу ми можемо сказати, що з настанням пандемії морський транспорт не зазнав великих витрат, логістичні оператори швидко знайшли вихід в даній ситуації.

Також є свої плюси, багато учасників логістичної ланки почали звертатися до безконтактного документообігу, що був розроблений ще декілька років тому. Адже нинішня інформаційна система порту дає можливість все автоматизувати та подавати усі документи в електронній формі. Важливо, аби ці всі безконтактні методи і можливість безконтактного розмитнення вантажів у портах була у всіх.

За прогнозами, для відновлення морських перевезень, знадобиться близько 2 місяців, та скоріш за все клієнти будуть продовжувати оптимізацію та скорочення витрат.

У другому розділі був проведений аналіз діяльності транспортно-логістичної компанії ТОВ «ФТП» на українському ринку.

Логістична компанія «ФТП» працює на ринку міжнародних експедиторських послуг, перевезень та митної справи з 2010 року. За роки роботи на українському ринку компанія придбала репутацію надійного партнера та продовжує зростати і розвиватися разом зі своїми клієнтами і

партнерами, реагуючи на їх запити та задовольняючи їх потреби в логістичних послугах з оптимальними витратами як часу, так і грошей.

В розділі було детально розглянуто організаційну структура логістичної компанії «ФТП» та структура її послуг компанії.

Загалом, можна зробити висновок, що ТОВ «ФТП» відповідає критеріям, що визначають якісного партнера в сфері зовнішньоекономічної діяльності та об'єднує весь комплекс закупівельної, фінансової та транспортної логістики.

Аналіз виробничих показників діяльності логістичної компанії «ФТП» показав, що загалом ми бачимо не дуже позитивну тенденцію в діяльності компанії «ФТП» та значне зменшення попиту на її деякі послуги. При цьому відсоток зростання перевезень у 2017-2018 роках значно більший, ніж відсоток зростання перевезень у 2018-2019 роках (40,499 проти -75,483). За результатами 2019-2020 років бачимо більш менш позитивну тенденцію і порівняно з 2018-2019 роками відсоток зростання склав лише (-0,619%). Загалом ми бачимо негативну тенденцію в діяльності компанії «ФТП» за останні роки.

Аналіз фінансових показників показав, що за 2017 рік компанія отримала збиток від своєї діяльності у розмірі 481,3 тис. грн. Це сталося в наслідок більш швидкого зростання витрат над доходами. Проте, вже за результатами 2018 року компанія «ФТП» знову вийшла на прибутковий рівень, показавши шалене зростання прибутку – у 273,22%. Прибуток за результатами 2019 року збільшився на 30,44% і становив 1087,45 тис. грн.

Аналіз процесу організації доставки товарів клієнтам компанії «ФТП» виявив можливі напрямки його вдосконалення.

У третьому розділі було досліджено напрями розвитку морських перевезень в Україні. Морську інфраструктуру в Україні можна розвинути якщо підвищити якість обслуговування клієнтів, ввести нові методи управління, збільшити товаропотоки, створення кластерів. Також було досліджено шляхи мінімізації ризиків морських перевезень в тому числі для компанії «ФТП». Отже, для того щоб зменшити витрати компанії «ФТП»

потрібно ввести електронний документообіг, та більш ретельно страхувати вантажні перевезення. Наступним етапом було досліджено смарт-контейнерезацію морських перевезень. Автоматизовані системи зважування контейнерів зменшать час зважування, тоді як набережні крани з дистанційним управлінням скоротять час завершення роботи судна, збільшивши продуктивність до 25 відсотків.

Розумні порти відкриють новий рівень інтелекту, використовуючи океани даних, що проходять через них.

Цей зв'язок можна використовувати для вирішення таких важливих проблем, як безпека на місці, посилення безпеки порту та підвищення стійкості.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Морське перевезення. URL : <https://utec.ua/delivery-types/morske-perevezennya>.
2. Провідні світові контейнерні оператори. URL : <https://dsl-ua.com/ua/2020/08/10/top-10-naubilshih-konteynernih-liniy-svitu-statista/#>.
3. Вплив пандемії. URL : <https://trademaster.ua/intervju/313273>
4. Переваги і недоліки різних видів транспорту. URL : https://studopedia.su/9_72145_perevagi-i-nedoliki-riznih-vidiv-transportu.html.
5. Вісник Вінницького політехнічного інституту. 2019. № 3. С.85-94
6. Як коронавірус вплине на міжнародну торгівлю послугами. URL : <https://www.eurointegration.com.ua/experts/2020/06/9/7110870/>.
7. Пів мільйона моряків застрягли в морі. URL : <https://www.bbc.com/ukrainian/features-54399188>.
8. Блокчейн. URL : <https://ardilogistics.com/blokcheyn-v-sudohodstve>
9. Технологічні інновації. URL : <https://elnews.com.ua/uk/top-10-innovacij-yaki-zminyvat-logistyku-v-2020-roczii/>
10. Морські перевезення та портова індустрія. URL : <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/2896098-koronavirus-vs-transport-nokdaun-ci-lise-huk-z-aperkotom.html>
11. Конкурентні переваги. URL : <http://oldconf.neasmo.org.ua/node/491>
12. Напрями розвитку морських перевезень. URL : <https://mtu.gov.ua/projects/39/>
13. Схема послуг компанії «ФТП». URL : <https://ftpua.com/>
14. Маркетинг і логістика: концептуальні основи та стратегічні рішення. Навч. посібник у схемах і таблицях (для організації самост. роботи студентів ВНЗ). 2-е видання / С.В.Смерічевська, М.В.Жаболенко, С.В.Чернишева/ За загальною редакцією С.В. Смерічевської. Львів: «Магнолія 2006», 2019. 552 с.

15. Бондаренко, В.А. Вопросы качества оказания логистических услуг в российских реалиях / В.А. Бондаренко, Н.В. Гузенко // Научно-методический электронный журнал «Концепт». 2016. Т. 17. С. 420-424.
16. Гаджинский, А. М. Логистика : учебник / А. М. Гаджинский. 21-е изд. Москва : Дашков и К, 2017. 420 с.
17. Григорак М. Ю. Логістика постачання, виробництва та дистрибуції: Навчальний посібник / М.Ю. Григорак, О.В. Карпунь, О.В. Катерна, К.М. Молчанова. К.: НАУ, 2017. 382 с.
18. Григорак М. Ю. Логістичне обслуговування: Навчальний посібник / М. Ю. Григорак, О. В. Карпунь. К.: НАУ, 2010. – 152 с.
19. Дмитриев А. Логистика транспортно-экспедиторских услуг. URL : http://greencar.at.ua/load/logistika/transportnaja_logistika/dmitriev_a_v_logistika_transportno_ekspeditorskikh_uslug/4-1-0-198.
20. Електронна енциклопедія «Вікіпедія». URL : <https://uk.wikipedia.org/wiki/>.
21. Еремеева Л. Э. Транспортная логистика : учебное пособие / Л. Э. Еремеева ; Сыкт. лесн. ин-т. Сыктывкар : СЛИ, 2013. – 260 с.
22. Жильцова, О.Н. Клиентоориентированность бизнеса / О.Н. Жильцова. – Ведомости, 2015. № 48. С. 12–13.
23. Офіційний сайт компанії «FTP». URL : <https://ftpu.com/index-ua.php>.
24. Плохих Ю. В., Губич М. Е. Перспективы и проблемы развития рынка транспортно-логистических услуг // Молодой ученый. 2015. №9. С. 684-686.
25. Родников А.Н. Логистика: Терминологический словарь / А.Н. Родников. М.: Экономика, 1995. 252с.
26. Тюріна Н.М. Логістика. навч. посіб. / Н.М. Тюріна, І.В.Гой, І.В. Бабій. К.: Центр учбової літератури, 2015. 392 с.
27. Управління ланцюгами поставок: як електронні документи відкривають бізнесу нові можливості. URL : <https://evo.business/upravlinnya-lancyugami-postavok-yak-elektronni-dokumenti-vidkrivayut-biznesu-novi-mozhливosti/>.

28. Щербатов В.В. Логістика та управління ланцюгами поставок. URL : https://stud.com.ua/58829/logistika/logistika_ta_upravlinnya_lantsyugami_postavok.
29. Смарт-порти. URL : <https://www.ericsson.com/en/industries/ports>
30. Розумні порти: підключені гавані майбутнього. URL : <https://www.ericsson.com/en/industries/ports>
31. Підвищення ефективності портових операцій. URL : <https://www.ericsson.com/en/cases/2019/increasing-the-efficiency-of-port-operations>
32. Рейтинг страхових компаній. URL : <https://mind.ua/publications/20198476-rejting-strahovih-kompanij-2019>
33. Що таке Smart Port? URL : <https://www.searates.com/blog/post/what-is-smart-port>
34. Міжнародні контейнерні перевезення. URL : <https://www.searates.com/>
35. Контейнерні перевезення. URL : www.container-transportation.com
36. Що таке контейнер? URL : <https://www.saloodo.com/logistics-dictionary/container/>
37. Про страхування морських вантажів. URL : <https://brit-mark.com/ua/press-centre/brit-mark-media/2015/korotko-o-strahovanii-morskih-gruzov>
38. Правила оформлення вантажних перевізних документів на перевезення морським транспортом. URL : <https://ips.ligazakon.net/document/view/re10256?an=19>
39. Що таке електронна система управління документами. URL : www.accruent.com
40. Електронний документообіг: можливості та переваги. URL : intelserv.net.ua
41. Ідентифікація ризиків морських перевезень. URL : cyberleninka.ru
42. Смерічевська С. В. Формування освітньо-інноваційного потенціалу логістизації національної економіки : стратегічні імперативи [монографія]. Херсон : ТОВ Видавничий дім «Гельветика», 2015. 320 с.

43. Мамчин М.М. Вплив логістичних ризиків на підвищення ефективності діяльності підприємств / М.М. Мамчин, О.А. Русановська // Вісник Національного університету «Львівська політехніка». – 2013. – № 720.
44. Логистика: учеб. пособие / И. В. Марусева, В. В. Котов, И. Я. Савченко; Под ред. И. В. Марусевой – СПб.: Питер, 2013. – 192 с.
45. Смерічевська С. В., Криворучко Г.О. Теоретико-методичні основи ефективного управління логістичними процесами на підприємстві // Актуальні проблеми економіки та управління. Збірник наук.праць молодих вчених. К.: КПІ ім.І.Сікорського. Випуск 13, 2019. URL : <http://ape.fmm.kpi.ua/article/view/170156/169893>
46. Кулик Ю. М. Формування моделі управління ризиковими ситуаціями для забезпечення надійності логістичної системи підприємства / Ю. М. Кулик // Економіка та держава. 2012.
47. Кулаговская Т. А. Управление логистическими рисками промышленных предприятий // Экономика, управление и инвестиции. 2014. № 1(3).
48. Кривов'язюк І. В. Актуальні проблеми сучасних логістичних систем та шляхи їх подолання / І. В. Кривов'язюк, Ю. М. Кулик // Збірник доповідей 11-ї міжн. наук.-практ. конф. “Проблеми підготовки професійних кадрів з логістики в умовах глобального конкурентного середовища” (м. Київ, 25-26 вер. 2013 р.). Київ: НАУ, 2013.
49. Кондратенко Н. О. Інструменти управління та методи оцінки ризиків у логістичних системах / Н. О. Кондратенко, О. О. Лобашов // Комунальне господарство міст. 2012. № 102.
50. Козловский, В.А. Логистический менеджмент [Текст] / В.А. Козловський СПб.: Политехника, 1999. 275 с.
51. Смерічевська С. В., Петленко А.О. Стратегічне значення та методологічні особливості реінжинірингу бізнес-процесів в умовах світової кризи // The 10th International scientific and practical conference «Scientific

achievements of modern society» (May 27-29, 2020) Cognum Publishing House, Liverpool, United Kingdom. 2020. 1075 p. P. 904-914/ URL : <http://bit.ly/3nCkfU1>

52. Cluster Policy of Innovative Development of the National Economy: Integration and Infrastructure Aspects : monograph / *under the editorship of professor Svitlana Smerichevska*. Poznań: Wydawnictwo naukowe WSPIA, 2020. 380 p.

Перелік товарів, з якими найчастіше працює компанія «ФТП»



Продукти харчування



Електроніка



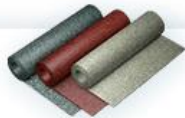
Косметика і засоби гігієни



Тканини та шкіргалантерея



Меблева фурнітура



Покриття для підлоги



Промислове обладнання



Будівельні матеріали



Товари медичного призначення



Електроінструменти



Канцелярські товари



Авто/Вело/Мото запчастини



Автотранспорт і сільгосптехніка



Одяг, взуття, аксесуари



Товари для полювання і риболовлі



Туристичне спорядження



Добрива



Лакофарбова продукція



Побутова хімія



Сантехніка