

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

ЗАТВЕРДЖУЮ
Завідувач кафедри логістики
Матвеев В.В.
(підпис, П.І.Б)
«13» грудня 2021 р.

ДИПЛОМНА РОБОТА
(ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА)
ЗДОБУВАЧА ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ
«МАГІСТР»

ТЕМА: «Управління міжнародними перевезеннями
консолідованих вантажів»

зі спеціальності 073 «Менеджмент»
(шифр і назва)
освітньо-професійна програма «Логістика»
(шифр і назва)
форма навчання денна

Здобувач: Семенова Аліна Олександрівна
(прізвище, ім'я та по батькові) (підпис, дата)

Науковий керівник: Смерічевська С.В.
(прізвище та ініціали) (підпис, дата)

Нормоконтролер: Кабан Н.Д.
(прізвище та ініціали) (підпис, дата)

Київ 2021

НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
Факультет транспорту, менеджменту і логістики
Кафедра логістики

Освітнього ступеня магістр

Форма навчання денна

Спеціальність 073 «Менеджмент»

(шифр найменування)

Освітньо-професійна програма «Логістика»

(шифр найменування)

ЗАТВЕРДЖУЮ
Завідувач кафедри логістики

Матвєєв В.В.
(підпис, П.І.Б)
«04» жовтня 2021 р.

ЗАВДАННЯ
НА ВИКОНАННЯ ДИПЛОМНОЇ РОБОТИ ЗДОБУВАЧА

Семенової Аліни Олександрівни

(прізвище, ім'я, по батькові)

1. Тема дипломної роботи: «Управління міжнародними перевезеннями консолідованих вантажів» затверджена наказом ректора від 29 вересня 2021 р. № 2051/ст.

2. Термін виконання роботи: з 04.10.2021 р. до 02.01.2022 р.

3. Дата подання роботи на випускову кафедру 13.12.2021 р.

4. Вихідні дані до проекту: загальна та статистична інформація компанії ТОВ «ДСВ Логістика», економічно-фінансові показники діяльності компанії, літературні джерела з управління доставки збірних морських контейнерів, ланцюги поставок підприємства, інтернет-джерела.

5. Зміст пояснювальної записки: оптимізація управління транспортування збірних морських контейнерів; аналіз компанії «ДСВ Логістика»; дослідження ринку перевезення збірних морських контейнерів; вибір оптимальних маршрутів перевезень збірних контейнерів; аналіз ефективності морських перевезень.

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	Вивчення та аналіз наукових статей, літературних джерел, нормативно-правової документації, підготовка першого варіанту вступу та теоретичного розділу.	04.10.21-28.10.21	Виконано
2	Збір статистичних даних, проведення хронометражу, виявлення, підготовка першого варіанту аналітичного розділу.	29.10.21-15.11.21	Виконано
3	Розробка проектних пропозицій та їх організаційно економічне обґрунтування, підготовка першого варіанту проектного розподілу та висновків.	16.11.21-03.12.21	Виконано
4	Редагування перших варіантів та підготовка остаточного варіанта дипломної роботи, перевірка у нормоконтролера.	04.12.21-09.12.21	Виконано
5	Узгодження роботи з науковим керівником, одержання відгуку наукового керівника, подання на кафедру логістики для допуску до захисту, одержання внутрішньої та зовнішньої рецензій, довідки про успішність.	10.12.21-12.12.21	Виконано
6	Подання дипломної роботи на кафедру логістики.	13.12.21	Виконано

Здобувач _____
(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., д.е.н. Смерічевська С.В.	04.10.21	04.10.21
Розділ 2	проф., д.е.н. Смерічевська С.В.	29.10.21	29.10.21
Розділ 3	проф., д.е.н. Смерічевська С.В.	16.11.21	16.11.21

9. Дата видачі завдання «04» жовтня 2021 р.

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

Завдання прийняв до виконання: _____ Семенова А.О.

РЕФЕРАТ

Загальний обсяг пояснювальної записки до дипломної роботи «Управління міжнародними перевезеннями консолідованих вантажів» становить 125 сторінок та містить 33 рисунки, 27 таблиць, 75 використаних джерел, три додатки.

УПРАВЛІННЯ ЛАНЦЮГОМ ПОСТАВОК, ПОРТОВА ІНФРАСТРУКТУРА, МІЖНАРОДНІ МОРСЬКІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ, LCL-СЕРВІС, КОНТЕЙНЕРНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ, КОНСОЛІДОВАНІ ЗБІРНІ ВАНТАЖІ

У дипломній роботі досліджено концептуальні засади управління перевезенням збірними морськими контейнерами, теоретичні засади сьогоденного розвитку портової інфраструктури України та роль морського транспорту у морських перевезеннях, надана загальна характеристика виробничого підприємства, проаналізована виробничо-господарська діяльність компанії, на якій проводилося дослідження, проведено SWOT-аналіз діяльності підприємства, розроблено пропозиції щодо покращення роботи підприємства, запропоновано впровадити власний сервіс по доставці збірних вантажів і відмовитися від послуг підрядників, наведено економічне обґрунтування запропонованих рішень.

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

ABSTRACT

The total volume of the explanatory note for the thesis “Management of transportation of international consolidated cargo” is 122 pages and contains 33 figures, 27 tables, 75 sources used.

**SUPPLY CHAIN MANAGEMENT, PORT INFRASTRUCTURE,
INTERNATIONAL SHIPPING, LCL SERVICE, CONTAINER
TRANSPORTATION, CONSOLIDAL CONSOLID**

The thesis examines the conceptual principles of transportation management of consolidated sea containers, theoretical principles of current development of port infrastructure of Ukraine and the role of maritime transport in global transportation, provides a general description of the production enterprise, analyzes the production and economic activities of the company, developed proposals to improve the operation of the enterprise, proposed to introduce its own service for the delivery of LCL cargo and refuse from the services of contractors, provided an economic justification for the proposed solutions.

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

ЗМІСТ

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ.....	8
ВСТУП	9
РОЗДІЛ 1 КОНЦЕПТУАЛЬНО - МЕТОДИЧНІ ОСНОВИ ОРГАНІЗАЦІЇ МОРСЬКИХ КОНТЕЙНЕРНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ.....	13
1.1 Сутність і роль морського транспорту у вантажних перевезеннях: переваги і недоліки.....	13
1.2 Сьогоденний стан і тенденції розвитку портової інфраструктури України.....	20
1.3 Нормативно-правове забезпечення організації морських вантажних перевезень українськими підприємствами.....	24
1.4 Особливості LCL-сервісу при організації консолідованих вантажних перевезень морським видом транспорту	27
Висновки до розділу 1	32
РОЗДІЛ 2 АНАЛІЗ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ МІЖНАРОДНИМИ ВАНТАЖНИМИ ПЕРЕВЕЗЕННЯМИ В КОМПАНІЇ ТОВ «ДСВ ЛОГІСТИКА».....	34
2.1 Загальна характеристика діяльності транспортно-логістичної компанії ТОВ «ДСВ Логістики».....	34
2.2 Економічний аналіз логістичної системи компанії	41
2.3 Аналіз логістичних бізнес процесів підприємства ТОВ «ДСВ Логістика».....	51
2.4 Прорахунок вартості перевезення зібраного вантажу через сервіс підрядників	57
Висновки до розділу 2	67

РОЗДІЛ 3 УДОСКОНАЛЕННЯ УПРАВЛІННЯ МІЖНАРОДНИМИ ПЕРЕВЕЗЕННЯМИ КОНСОЛІДОВАНИХ ВАНТАЖІВ В КОМПАНІЇ «ДСВ ЛОГІСТИКИ»	69
3.1 Стратегічне значення впровадження власного сервісу LCL для вдосконалення в компанії системи управління міжнародними вантажними перевезеннями морем	69
3.2 Оцінка ризиків запровадження та реалізації в компанії «ДСВ Логістика» сервісу LCL для організації морських вантажних перевезень	78
3.3 Обґрунтування доцільності впровадження власного сервісу по доставці збірних морських контейнерів	87
Висновки до розділу 3	114
ВИСНОВКИ ТА РЕКОМЕНДАЦІЇ	116

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ

ТОВ – товариство з обмеженою відповідальністю

LCL - Less-than-Container-Load - перевезення, при якому відправник вантажу резервує тільки частину або окреме місце в контейнері. У цьому випадку вантажі перевозяться разом із товарами інших відправників вантажу.

FCL - Full Container Load - перевезення, при якому вантаж від одного відправника займає весь простір контейнера.

TEU - twenty-foot equivalent unit, умовна одиниця вимірювання місткості вантажних транспортних засобів, заснована на обсязі 20 футового контейнеру.

МІУ – Міністерство Інфраструктури України.

ВСТУП

Актуальність дослідження. Морські перевезення вантажів являють собою найбільш популярний вид міжнародних транспортних послуг. Основний обсяг міжнародної торгівлі в світі обслуговується саме морським транспортом. Морські вантажоперевезення відмінно підходять для будь-яких типів товарів і дозволяють забезпечувати високу економічність. Існуючі сьогодні способи організації перевезень дають можливість транспортувати, як великі партії, так і одиночні вантажі з максимальною ефективністю.

Успішне проведення ринкових реформ та економічне зростання в Україні неможливе без розвитку та вдосконалення транспортної системи. Однією із складових частин організації та управління транспортними перевезеннями є логістика. Застосування принципів логістики та її розвиток направлені на значне підвищення ефективності експортно-імпортних операцій та інтенсифікації транспортних потоків. Логістика морських перевезень має свої особливості, викликані специфікою самого морського транспорту, правилами та традиціями морського флоту [1].

Зростання світового торгового флоту, збільшення тоннажу і швидкостей суден привели до значного підвищення інтенсивності судноплавства. Якщо оцінювати дуже приблизно це поняття числом суден, що одночасно знаходяться в морі, неважко показати, що воно зростає значно швидше чисельного складу світового флоту. Так, при збільшенні середнього експлуатаційного часу з 0,4 до 0,6 інтенсивність судноплавства підвищується майже вдвічі.

Що стосується консолідації судноплавного сектору, то протягом останніх двох десятиліть важлива тенденція консолідації спостерігалася в різних форматах, таких як консорціуми та стратегічні альянси. В даний час три найбільші судноплавні лінії - Maersk, MSC та CMA-CGM - зосереджують майже 40 відсотків світового контейнерного потенціалу (у перерахунку на

TEU). Використання великих контейнерних суден в результаті зростання ринку та зменшення економічних і фінансових ризиків від співпраці є головними причинами такої тенденції. [9]

Сучасний стан морського торгового флоту України не в повному обсязі відповідає вимогам та потребам країни в перевезенні торгових та транзитних вантажів. Нерегульована лібералізація морської транспортної сфери в зовнішній торгівлі призвела до того, що морський транспортний потенціал України втратив національну квоту морських зовнішньоторгових перевезень. [59]

Узбережжя України в басейнах Чорного моря і Азова, а також в дельті Дунаю може похвалитися 13 морськими портами: Рені, Ізмаїл, Усть-Дунайськ, Білгород-Дністровський, Чорноморськ, Одеса, Південний, Миколаїв, Ольвія, Херсон, Скадовськ, Бердянськ та Маріуполь, загальна потужність яких становить 240 млн. тонн на рік. [44]

В кінці 2020 року світ логістики перевернувся. Дефіцит контейнерів, надвисока вартість морських перевезень, збільшення термінів доставки стали нинішніми реаліями морських контейнерних перевезень. І, здавалося, що доставити вантажі у віддалені регіони світу на «зараз» взагалі не реально. Імпортери та експортери почали відчувати значні труднощі під час виконання міжнародних договорів постачання. Виникали лише проблемні питання під час організації транспортування вантажу.

Також, проаналізувавши інформацію на сайті Міністерства інфраструктури України, можна побачити оцінку Всесвітнього економічного форуму щодо якості послуг у морських портах, а саме - у 2018 році Україна отримала 3,8 бали із 7 можливих (77 місце із 140 країн), а відповідно до індексу ефективності логістики, що формується Світовим банком, у 2018 році Україна посіла 66 місце із 160 країн (2,83 за максимального показника 5). При цьому найменш конкурентоспроможними критеріями України, з яких формується індекс ефективності логістики, визначено ефективність митного та прикордонного контролю та незадовільну транспортну інфраструктуру.

Для глобальних логістичних компаній, нинішня криза створила додаткові можливості для пошуку та розробки нестандартних рішень та варіантів у сфері міжнародної торгівлі. Так, наприклад, набрав популярності сервіс доставки збірних вантажів (LCL).

Контейнерні морські перевезення збірних вантажів наразі користуються великою популярністю у представників малого та середнього бізнесу. Це оптимальний варіант для доставки невеликих партій товарів. Головною перевагою методу є те, що оплачується тільки та частина контейнера, яка надається під вантаж. Великий досвід і велика клієнтська база «ДСВ Логістика» дозволяє забезпечувати швидке формування збірних вантажів, що дає можливість здійснювати максимально оперативні контейнерні морські перевезення.

Об'єднуючи Азіатсько-Тихоокеанський регіон з великими портами світу, DSV обслуговує понад 430 торгових напрямків. Власні стратегічні LCL центри – в Шанхаї, Нінбо, Шеньчжені, Циндао, Тайчунзі та Пусані для імпорتنих поставок в Україну, дають можливість відвантажувати від 100 кг до 10 тонн будь-якого вантажу.

Як міжнародний LCL оператор DSV бере на себе весь комплекс обробки імпорتنих вантажів, планування та оптимізацію логістики від постачальника до місця призначення. Розформування всіх імпорتنих консолей здійснюється в Києві на митному терміналі щотижня, це дозволяє заощадити час на обробку вантажів в портах України та безпечно здійснити доставку.

Очікувані результати від дипломного проектування полягають у налагодженні та запровадженні власного сервісу по перевезенню морських контейнерних збірних вантажів.

Метою магістерської роботи є розробка рекомендацій щодо підвищення ефективності управління міжнародними перевезеннями морських контейнерних вантажів на основі впровадження власного сервісу з доставки збірних морських контейнерів (LCL-сервісу).

Основними завданнями, що стоять для досягнення поставленої мети є:

- 1) дослідження сутності і ролі морського транспорту у вантажних перевезеннях: переваги і недоліки;
- 2) дослідження сьогоденного стану і тенденцій розвитку портової інфраструктури України;
- 3) дослідження особливостей LCL-сервісу при організації вантажних перевезень збірних вантажів морським видом транспорту (LCL-доставки);
- 4) аналіз логістичних бізнес процесів підприємства ТОВ «ДСВ Логістика»;
- 5) розрахунок вартості перевезення збірного вантажу через сервіс підрядників;
- 6) оцінка ризиків запровадження та реалізації в компанії «ДСВ Логістика» сервісу по доставці збірних вантажів;
- 7) аналіз доцільності впровадження власного сервісу по доставці збірних морських контейнерів.

Предмет - теоретичні основи та практичні аспекти управління міжнародними морськими вантажними перевезеннями.

Об'єкт – морські вантажні перевезення.

Методи дослідження, що використовувалися: статистичні, фінансові, методи аналізу, синтезу, пізнавальні, системного аналізу, історичні, термінологічні, порівняльні, логістичні, аналітичні, експертних оцінок, табличні та графічні методи, методи прогнозування, метод SWOT-аналізу.

База дослідження – логістична компанія «ДСВ логістика».

За результатами дослідження для участі в ІХ-й Міжнародній науково-практичній internet-конференції «Професійний менеджмент в сучасних умовах розвитку ринку» (Харків, 28 жовтня 2021) підготовлено та надруковано тези доповіді «LCL-сервіс в управлінні міжнародними морськими перевезеннями консолідованих вантажів».

Структура даної роботи складається із титульного листа, змісту, вступу, трьох розділів, які складаються з підрозділів, висновку, додатків та списку використаних джерел.

РОЗДІЛ 1

КОНЦЕПТУАЛЬНО - МЕТОДИЧНІ ОСНОВИ ОРГАНІЗАЦІЇ МОРСЬКИХ КОНТЕЙНЕРНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ

1.1 Сутність і роль морського транспорту у вантажних перевезеннях: переваги та недоліки

Велика роль у розвитку економічного співробітництва належить морському транспорту. Морський транспорт має ряд переваг порівняно з іншими видами транспорту. Використання природних морських шляхів, пропускна здатність яких майже необмежена і для підтримки яких вимагає менших витрат, ніж для транспорту інших видів, обумовлює, таким чином, порівняно низьку собівартість перевезень. А це, в свою чергу, сприяє збільшенню обсягів перевезень. [57]

Охарактеризуємо основні тенденції, що сприяли розвитку світового торгового флоту в 2018-2020 рр. Це незмінне збільшення обсягу світових морських перевезень; посилення економічної та транспортної глобалізації; постійно зростаючий попит на послуги торгового флоту; жорсткість міжнародних вимог та нормативів у сфері безпеки експлуатації суден та охорони навколишнього середовища; сильні коливання кон'юнктури фрахтового ринку; збільшення вкладень капіталу в світове портове господарство та берегова інфраструктура морського торгового флоту; поглиблення спеціалізації портів та терміналів; величезний прогрес у контейнеризації морських та змішаних перевезень.

По даним статистики з 2010 г. по 2020 г. кількість одиниць суден світового транспортного флоту збільшилася з 38917 до 39932, сумарний дедвейт цих суден збільшився з 761,9 млн. т до 880,0 млн. т, а обсяг світових морських перевезень зріс з 5434 млн. до 6247 млн. т. Очевидно, що морський транспорт і

на передбачуване майбутнє буде утримувати перше місце за обсягами перевезень у світовій торгівлі.

Світовий ринок контейнерних перевезень сьогодні є однією зі сфер, що найбільш динамічно розвивається. Щорічні темпи зростання становлять у середньому 8-10% [3]. Розвиток контейнеризації зумовив докорінну зміну організації перевезень генеральних вантажів, включаючи значні перетворення у сфері лінійного судноплавства: змінилися принципи ціноутворення, регулювання діяльності транспортних підприємств, форми конкуренції, з'явилися нові види об'єднань за участю судноплавних компаній, типи суден-контейнеровозів та ін. Усе це вимагає подальших наукових досліджень.

Питанням, пов'язаним із розвитком світового фрахтового ринку, зокрема ринку морських контейнерних перевезень, присвячено праці вітчизняних авторів, серед яких – О.М. Котлубай, І.А. Лапкіна, С.І. Рілов, П.Я. Панарін і закордонних – Е.Л. Лімонов, М. Brooks, М. Benacchio, Р. Cariou, С. Ferrari, Н. Haralambides, J. Hoffmann, Е. Musso, М. Stopford та ін. [1, с. 70]. Контейнеризація дала поштовх до раціоналізації морського транспорту та розвитку інтермодальних перевезень. Сучасні проблеми розвитку інтермодальних або мультимодальних перевезень розглядаються в роботах С.В. Милославської, К.І. Плужникова, М.Я. Постанова та ін. [2]. Але сьогодні відсутні систематизовані дослідження, що розглядають основні принципи діяльності транспортних підприємств на ринку морських контейнерних перевезень в умовах глобалізації.

Нині виконується низка досліджень щодо підвищення ефективності вантажних перевезень узагалі та контейнерних перевезень зокрема, а досвід економічно розвинутих країн доводить, що ефективність міжнародних транспортних перевезень зростає. [48] За оцінками фахівців, для України, яка має стійкі автомобільні, залізничні, морські зв'язки з державами Центральної та Західної Європи, а також із країнами СНД, розвиток контейнерних перевезень має стратегічний характер. Очевидно, що найбільшого ефекту на ринку транспортних послуг можна досягти завдяки організації контейнерних

перевезень у мережі міжнародних транспортних коридорів, а це, своєю чергою, потребує глибокого дослідження та вирішення низки проблем, які розглянуто мало.

Галузь контейнерних перевезень налічує більше 50 років, саме вона призвела до революції у сфері логістики і змінила обробку вантажів у ХХ ст. Сьогодні понад 90% перевезень тарно-штучних вантажів здійснюється в контейнерах [25 с, 4]. Дана система ефективна, економічна, але водночас уразлива. Контейнерні перевезення є системою інтермодальних перевезень із використанням стандартних інтермодальних контейнерів, стандартизованих Міжнародною організацією зі стандартизації (ISO), які, своєю чергою, можуть бути навантажені товаром, опечатані і повантажені на контейнерні судна.

Україна починаючи з підписання у 1994 р. Угоди про партнерство і співробітництво з Європейським Союзом дотримується визначеного політичного курсу, здійснює послідовні кроки на його реалізацію, у тому числі й у галузі транспорту. [58] Важливим напрямом транспортної політики в зазначеному контексті є розвиток міжнародних транспортних зв'язків, використання та розширення транзитного потенціалу країни й інтеграція національної транспортної системи до європейської. Контейнерні перевезення вважаються найбільш популярними і затребуваними в усьому світі. Завдяки універсальності контейнерів існує можливість перевозити практично всі види вантажу. Універсальність контейнерів – це одна з найголовніших причин, які дали їм змогу стати найпопулярнішим способом транспортування вантажу. За допомогою контейнерних перевезень можна здійснити перевезення від дверей до дверей – вид перевезення, коли від замовника потрібно тільки вказати місце, звідки забрати вантаж і куди його доставити.

Контейнерні перевезення виступають одним із найважливіших резервів підвищення продуктивності та зниження собівартості перевезення вантажів. [60]

Перевагами контейнерних перевезень є зниження витрат на тару та упаковку, підвищення продуктивності та поліпшення умов праці, прискорення

доставки вантажів та підвищення ступеня їх збереження, підвищення якості перевізного процесу в цілому. [3] Перевезення вантажів у контейнерах дає змогу уніфікувати транспортну технологію, що робить цей вид доставки вантажів дуже привабливим не тільки для морських ліній, а й для автотранспорту та залізниці.

Більше половини загального ринку контейнерних перевезень в Україні контролюють три найбільші перевізники: Maersk Line, CMA CGM та MSC. [66] Вони становлять 60% ринку, або 205 тис TEU. Частка 15 провідних перевізників у загальному обсязі контейнерів, що перевозяться через українські порти, зростає з 96% до 99%. Із квітня 2018 р. судна відомого данського перевізника Maersk Line – найбільшої у світі компанії з доставки контейнерів – не заходять в Одеський морський торговий порт. Натомість Maersk Line пропонує своїм клієнтам на вибір два варіанти суднозаходів – порт Чорноморськ (рибний термінал) або порт Южний (термінал ТІС) [3]. Завдяки цьому порт Южний у 2018 р. збільшив перевалку контейнерів на 75%. Однак, незважаючи на догляд Maersk Line, Одесі також удалося показати зростання в 15%. [5]

Світовим лідером серед лінійних операторів у контейнерних перевезеннях також є Maersk Line, що залишається провідною компанією на українському ринку. Компанія здійснює третину від загального обсягу контейнерних потоків, що проходить через порти України, – понад 90 тис. TEU було здійснено у першій половині 2017 р. Другий термінал в Одеському порту – Бруклінсько-Київський порт – збільшив перевалку на 10%, понад 100 тис TEU. Частка терміналу продовжує зростати. Компанія вже обробляє більше третини всього українського контейнерного потоку. Контейнерні кораблі CMA CGM, третього контейнерного перевізника у світі, є клієнтами терміналу. CMA CGM є партнером порту Бруклін-Київ та співвласником цього терміналу в Одеському морському торговельному порту. Ще один термінал – ТІС КТ у порту Южний. Обсяги перевалки вантажів у цьому порту в 2017 р. також показали тенденцію до зростання. За підсумками 2017 р. приріст загального вантажообігу всіх

українських портів становив +0,6%. Це перше зростання загального вантажообігу всіх українських портів за період 2013- 2016 рр. Усього в 2017 р. всі порти України переробили 132,6 млн. т вантажів. [5]

За підсумками 2020 р. морські порти України перевалили 846,5 тис TEU контейнерних вантажів. Це на 18,7% більше, ніж у минулому році. За даними Конференції ООН із торгівлі та розвитку (UNCTAD), світовий ринок контейнерів до 2023 р. зростатиме у середньому на 3,8% на рік. Значна позитивна динаміка в морських портах України є наслідком відновлення вантажообігу після значного падіння у 2014-2015 рр. Протягом 2020 р. в українських портах було перевалено 846,5 тис TEU. У тоннах вантажообіг контейнерних вантажів становив 10,9 млн [7]. Таким чином, показник перевалки контейнерів у 2020 р. став рекордним за останнє десятиліття (Таблиця 1.1).

Таблиця 1.1 - Обсяги переробки вантажів в основних морських портах України за 2019 – 2020 рр. (тис. т.)

Показники	Одеський морський порт			Морський порт Ольвія			Морський порт Южний			Морський порт Чорноморськ		
	2019	2020	%	2019	2020	%	2019	2020	%	2019	2020	%
Контейнери (т)	547,32	642,29	117,4	3,32	0,05	1,5	67,39	258,17	383,1	134,49	129,89	96,58
Контейнери (шт)	26380	29689	112,5	137	6	4,4	4105	13143	320,2	6605	6815	103,17
Контейнери (TEU)	41603	48206	115,9	243	11	4,5	5324	18849	354,0	-	-	-

Джерело: [78]

Загалом більша частина обробки контейнерів в Україні здійснюється виключно приватними стивідорними компаніями, де 25,7% обробки вантажів здійснюється на їхніх власних причалах (Таблиця 1.2). Серед стивідорних компаній лідерами з обробки контейнерів стали ДП «КТО», «БруклінКиїв Порт», «ГІС» і Чорноморський рибний порт. У компанії «ГІС» відзначають, що

за підсумком 2018 р. контейнерний термінал обробив 124947 TEU. Зростання порівняно з 2017 р. становило 75% [4].

Таблиця 1.2 - Обсяги переробки вантажів стивідорними компаніями в морських портах за формами власності за 2017–2019 рр. (тис т)

Перероблен о вантажів у морських портах України:	2017	2018	Абсолют -не відхиле ня в одиниця х	Відносне відхиленн я	2017	2018	Абсолютн е відхиленн я в одиницях	Відносне відхиленн я
Державними стивідорним и компаніями на причалах АМПУ	984,37	730,41	-253,96	-25,8	129,35	145,62	16,27	112,6
Приватними стивідорним и компаніями на причалах АМПУ	651,7	878,26	226,56	34,8	474,35	341,63	-132,72	72
Стивідорним и компаніями на власних причалах	202,02	522,61	320,59	158,69	111,03	184,67	73,64	166,3
Всього:	1838,09	2131,28	293,19	15,95	714,73	671,92	-42,81	94,01

Джерело: [79]

Загальні обсяги вантажів внутрішнього сполучення в основних портах України в розрізі видів вантажу наведено в табл. 1.3 [15; 16].

Таблиця 1.3 - Обсяги переробки вантажів в основних морських портах України за 2019- 2020 рр. (тис т)

Показники	Одеський морський порт			Морський порт Ольвія			Морський порт Южний			Морський порт Чорноморськ		
	1			2			3			4		
	2019	2020	%	2019	2020	%	2019	2020	%	2019	2020	%
Всього вантажів:	120,94	107,51	88,9	207,77	50,72	24,4	37,44	147,45	393,8	7,70	51,20	666,00
наливні	0,44	0,07	14,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-
суховантажні і сипучі	99,93	79,28	79,3	167,43	35,48	21,2	30,36	81,69	269,1	-	19,58	-
тарно-штучні вантажі	20,54	28,16	137,1	40,34	15,24	37,8	7,08	65,76	928,8	7,70	31,70	411,7

Закінчення табл.1.3

Показники	Одеський морський порт			Морський порт Ольвія			Морський порт Южний			Морський порт Чорноморськ		
	1			2			3			4		
	2019	2020	%	2019	2020	%	2019	2020	%	2019	2020	%
Контейнери (шт)	1061	-	-	-	-	-	410	40	9,8	-	-	-
Контейнери (тон)	12,35	-	-	-	-	-	7,08	0,84	11,9	-	-	-
Контейнери (TEU)	1547	-	-	-	-	-	759	40	10,5	-	-	-
Інші тарно-штучні вантажі	3,09	-	-	1,12	0,16	14,3	-	0,94	-	-	-	-

Джерело : [50]

За минулі 10 років можна також побачити, як змінилася і частка імпорту та експорту в контейнерних вантажах. Якщо в 2008 р. частка експорту становила близько 15%, то за підсумками 2018 р. вона зросла до 47,4%; щодо імпорту, то, за даними експертів, за стабільного курсу гривні і збереження стабільності росту ВВП у 2019 р. імпорт контейнерів може показати приріст у межах 14-15% на рік [5]. Серед основних видів вантажів, які експортуються контейнерами, – зерно, фрукти, харчові вантажі, металопродукція, будівельні матеріали. Імпортуються переважно обладнання, текстиль, харчові вантажі, алкоголь, пластик/ПВХ. В Адміністрації морських портів України відзначають, що позитивна динаміка 2018 р. є наслідком відновлення вантажообігу після значного падіння в 2014-2015 рр. [54] Сьогодні сумарна потужність усіх терміналів у морських портах України становить 3,1 млн. т TEU на рік. І зараз вони завантажені на 26%. Щоб не простоювати, багато хто використовує контейнерні потужності для перевалки інших видів вантажів: вугілля, зерна і т.д. Отже, контейнерні перевезення вантажів по праву вважаються не тільки найбільш економічним, а й найбільш надійним способом доставки вантажів.

Переваги та недоліки морських перевезень представлені в табл. 1.4.

Таблиця 1.4 - Переваги та недоліки морських перевезень (власна розробка)

Переваги	Недоліки
<ul style="list-style-type: none"> – порівняно низька собівартість перевезень; – значна вантажопідйомність, що дозволяє перевезти великі партії вантажів; – майже немає обмежень на пропускну здатність; – спільне юридичне та правове поле з 400-річною історією 	<ul style="list-style-type: none"> – потреба в добре обладнаних портах; – низька швидкість доставки; – велика залежність від природних умов; – великі витрати на будівництво портів і суден.

Доставка вантажів морським транспортом характерна своєю універсальністю, надійністю і невисокою ціною. Така методика перевезення вибирається для зниження собівартості транспортування вантажу. Морські транспортні перевезення особливо ефективні при перевезенні великих об'ємів.

1.2 Сьогоденний стан і тенденції розвитку портової інфраструктури України

Портова галузь відіграє ключову роль у зростанні української економіки та є частиною транспортної системи ЄС: загальний дохід, сформований ринком послуг у морських портах України, за даними останньої звітності, становив щонайменше 1,7 млрд доларів США, що дорівнює 2 % внутрішнього валового продукту країни. [67]

Згідно з статистичними даними Міністерство інфраструктури України отримало трохи більше ніж 3 млрд. грн. з держбюджету у 2019 році. На апарат МІУ пішло 477 млн грн, з яких 113 млн грн - на загальне керівництво та управління у сфері інфраструктури, 163 млн грн - на забезпечення експлуатаційно безпечного стану судноплавних шлюзів, а керівництву та

управлінню у сфері морського та річкового транспорту – 49 млн грн. (рис.1.1) [6].



Рисунок 1.1 – Розподілення бюджету апарату МІУ [33]

Також, проаналізувавши інформацію на сайті Міністерства інфраструктури України, можна побачити оцінку Всесвітнього економічного форуму щодо якості послуг у морських портах, а саме - у 2019 році Україна отримала 3,8 бали із 7 можливих (77 місце із 140 країн), а відповідно до індексу ефективності логістики, що формується Світовим банком, у 2020 році Україна посіла 66 місце із 160 країн (2,83 за максимального показника 5) [7]. При цьому найменш конкурентоспроможними критеріями України, з яких формується індекс ефективності логістики, визначено ефективність митного та прикордонного контролю та незадовільну транспортну інфраструктуру.

На мою думку, потрібно сформуванати три стратегічні пріоритетні напрями розвитку морських портів України. Оскільки стратегія передбачає реалізацію як довгострокових так і середньота короткострокових планів, це дозволяє розробити три сценарії розвитку морських портів України: оптимістичний, песимістичний та ймовірний, який визначається середньорічним збільшенням обсягів вантажообробки.

У статті про «Проблеми та завдання розвитку портової логістики України» [2] наведені результати дослідження обсягів морських перевезень України, розвиток основних українських портів: «Морський торговельний порт «Южний», «Маріупольський морський торговельний порт», «Одеський морський торговельний порт», «Іллічівський морський торговельний порт» і переваги концесії для України.

Однак, для реформування портового господарства необхідні значні капітальні вкладення. Для реалізації інвестиційних проектів необхідно залучення приватних інвесторів, зацікавленість основних експортерів продукції, державна підтримка і стимулювання інвесторів в мінімізації ризиків і стабілізації податкового вітчизняного законодавства.

Теоретична складова робіт оформлена з високою академічною якістю та чіткою структурою «аргумент-обґрунтування-висновок». Автори провели дослідження і подали інформацію відповідно до усіх наукових вимог та використовували найкращі джерела з найбільш актуальною інформацією про морську галузь. Тим не менш, на мою думку, автори приділили недостатньо уваги тенденціям розвитку та важливим проблемам галузі.

Основні переваги концесії для України представлені на рис. 1.2.

Основні переваги концесії для України

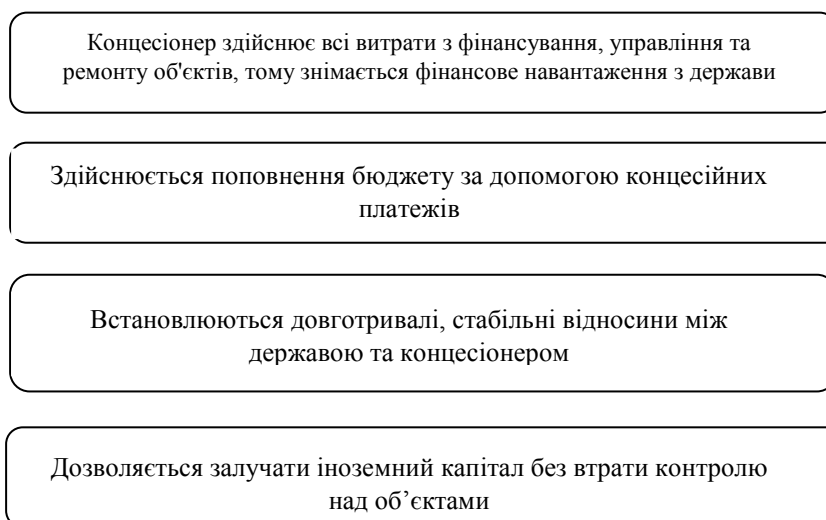


Рисунок 1.2 - Переваги концесії для України [35]

Недоліки полягають в тому, що частина ризиків переходить до держави та концесіонер може вимагати повернення грошей, оскільки держава як його партнер несе відповідальність за підтримання мінімального рівня рентабельності.

Незважаючи на те, що амбіційні претензії щодо початку концесійних процесів у великих українських портах не висловлювались, жодних подальших дій не було вжито, незважаючи на інтерес світових гравців, включаючи Хатчісона. Однак, все ж таки, управління морських портів України покликане поступово перейти до концепції порту орендодавця, на першому етапі - приватизація стивідорних компаній у портах Ольвія та Херсон. Поставлена мета - ліквідувати будь-які форми державних стивідорних послуг до 2030 року. Наприклад, порт «Ольвія», який може одним з найперших потрапити під проект концесії, може приносити державі мінімум 87 мільйонів гривень пені на рік. Нині портом зацікавлені кілька підприємств – один з найбільших експортерів «Нібулон» і китайський портовий оператор China Harbour.[51] Протягом перших трьох років в «Ольвії» планується побудувати новий зерновий термінал потужністю 2 млн тонн / рік (інвестиції 1,56 млрд грн), а в порту «Херсон» провести невідкладне оновлення активів (інвестиції 216 млн грн).

Таким чином можна зробити висновок, що українські порти мають не змагатися між собою, а конкурувати з європейськими та світовими портами. Завдяки концесіям, країна може протягом 3-4 років відновити застарілу транспортну інфраструктуру, незадовільний стан якої є перешкодою для використання величезного транзитного потенціалу України. [36]

1.3 Нормативно-правове забезпечення організації морських вантажних перевезень українськими підприємствами

Сучасне морське право України є відбитком відповідних міжнародних угод з морських перевезень вантажу. Починаючи з неофіційних Лондонських правил морських перевезень вантажу, Гаазьких правил про морське перевезення вантажів (1921 р.) [8], Брюссельської конвенції про уніфікацію деяких правил про коносамент (1924 р.) [9] і Протоколу про змінення Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил про коносамент (1968 р.) [11], поступово формувалися різновиди субінституту договору морського перевезення вантажу, які були враховані в кодекс торгового мореплавства (КТМ) більшості морських країн світу, у тому числі й у КТМ України. Таким чином, вийшло так, що основне нормативне навантаження зосереджене на регулюванні договорів перевезення за чартером та за коносаментом. В більшій мірі все залежить від обраної проформи чартеру.

Чинний КТМ України виділяє наступні морські перевезення вантажу, які представлені в табл.1.5.

Таблиця 1.5 – Види морського перевезення вантажу

Морські перевезення вантажу виділені КТМ України	
1	2
Транспорт загального користування (ст. 129 КТМ України)	Зобов'язана прийняти будь-який запропонований для перевезення вантаж, якщо на судні є вільні приміщення, придатні для перевезення, і вантаж може бути перевезений без шкоди для раніше прийнятих до перевезення вантажів[14]
Міжнародні перевезення (ст. 132 КТМ України).	Перевезення між портами України й іноземними портами можуть здійснюватися як суднами, що плавають під Державним прапором України, так і за умови взаємності суднами, що плавають під іноземним прапором [20]

Продовження табл.1.5

1	2
Чартерні перевезення (ст. 133 КТМ України), каботажні перевезення (ст. 131 КТМ України)	Ст. 133 визначає договір морського перевезення вантажу як договір, за яким перевізник або фрахтівник зобов'язуються перевезти доручений йому відправником вантаж з порту відправлення у порт призначення і видати його уповноваженій на одержання вантажу особі (одержувачу), а відправник або фрахтувальник зобов'язується сплатити за перевезення встановлену плату (фрахт) [21]
Перевезення за коносаментом (п. 2 ч. 2 ст. 134 КТМ України).	Коносамент є документом, що підтверджує наявність та зміст договору морського перевезення. Разом з тим, в коносаменті викладаються основні умови договору перевезення [22]

Джерело: [26]

Нарешті, 03.10.2019 р. Парламент прийняв довгоочікуваний та вистражданий Закон про концесію №155-ІХ, який набрав чинності 20.10.2019 р. [68] Закон передбачає низку новацій та змін до законодавства, що мають реанімувати механізм концесії, створивши умови для інвестування, насамперед, у морські та річкові порти, автомобільні дороги, аеропорти. Описане вище законодавче регулювання питань приватизації та концесії систематизовано у табл. 1.6.

Контейнерні перевезення викликають значні труднощі у визначенні відповідальності за ушкодження або втрату вантажу. Це пояснюється тим, що контейнерні перевезення найчастіше здійснюються як змішані, тобто в перевезенні контейнерів бере участь не тільки морський, але і залізничний, і автомобільний, а нерідко і всі види транспорту. Недоліки вантажу виявляються лише при його одержанні. Тому встановити, на якій стадії перевезення виникли обставини, що призвели до збитку, дуже важко, а часом і просто неможливо. Але з ратифікацією Конвенції ООН про міжнародні змішані перевезення вантажів, прийнятої в Женеві 24 травня 1980 року, закріплено відпрацьований практикою принцип єдиної відповідальності. [12] Основна проблема, що

ускладнює змішані міжнародні контейнерні перевезення, - це визначення моменту настання події, яка спричинила втрату або пошкодження вантажу. До рішення цього питання найбільш близько підійшла Конвенція ООН про міжнародні змішані перевезення вантажів.

Таблиця 1.6 - Законодавча база концесійної активності в українських портах

Законодавча основа приватизації портів України	Законодавча перешкода приватизації	Законодавча основа здачі портів України у концесію
<p><i>Закон України «Про морські порти України», який набрав чинності 13.06.2013 р.- розділив об'єкти портової інфраструктури на стратегічні (не підлягають приватизації) та нестратегічні (підлягають приватизації).</i></p>	<p><i>Закон України №847 XIV від 07.07.1999 р.- порти включені у Переліку об'єктів права державної власності, що не підлягають приватизації</i> - СКАСОВАНО 20.10.2019</p>	<p><i>Закон про концесію №155 IX від 20.10.2019 р.- низку новацій та змін до законодавства, що мають реанімувати механізм концесії, створивши умови для інвестування, насамперед, у морські та річкові порти, автомобільні дороги, аеропорти.</i></p>

Джерело : власна розробка

З метою забезпечення безпеки морських перевезень вантажів наказом Мінтрансу України від 14 грудня 1998 р. № 497 затверджено Положення про порядок підготовки та подання інформації про вантаж для його безпечного морського перевезення. [69] Згідно з цим Положенням інформацію про вантаж становлять документи, які містять відомості, необхідні для забезпечення належного розміщення та безпечного перевезення вантажів (генеральних, навалочних, небезпечних тощо), або підтверджують його транспортні характеристики чи свідчать про вжиті заходи щодо підготовки до транспортування.

Що стосується експедиторів, то у відносинах зі своїми клієнтами вони мають керуватися гл. 65 Цивільного кодексу України, Законом України «Про транспортно-експедиторську діяльність» [13] і договором транспортного експедирування. Ст. 9 цього закону визначені суттєві умови договору

транспортного експедирування, а саме: відомості про сторони договору; вид послуги експедитора; вид і найменування вантажу; права та обов'язки сторін; відповідальність сторін, в тому числі у разі завдання шкоди внаслідок дії непереборної сили; розмір плати експедитору; порядок розрахунків; пункти відправлення та призначення вантажу; порядок погодження змін маршруту, виду транспорту, вказівок клієнта; строк (термін) виконання договору; а також всі умови, щодо яких за заявою хоча б однієї зі сторін має бути досягнуто згоди.

Варто зазначити, що на практиці далеко не всі договори містять вказані суттєві умови. Формально такі договори є не укладеними, згідно зі ст. 638 Цивільного кодексу України, що є ризиком сторін у випадку спірних ситуацій.

1.4 Особливості LCL-сервісу при організації консолідованих вантажних перевезень морським видом транспорту

Оскільки логістичний ринок обслуговує українських виробників і імпортерів, він є індикатором стану економіки в цілому, і в той же час він повністю залежить від промислового виробництва та імпорту. Істотно скоротилися показники України в рейтингу Світового банку. Основною причиною стали проблеми на Сході країни, а також темп реформ інфраструктури, зокрема доріг і митниці. Серед позитивних тенденцій було виділено наступні: введений контроль на дорогах (з 2016 року встановлюються ваги на магістралях і штрафи за надмірну вагу в фурах). Одним з факторів розвитку ринку збірних вантажних перевезень є збільшення асортиментного пропозиції в бізнесі, який постраждав від кризи і намагається за рахунок цього збільшити продажі. Імовірна ситуація, коли підприємства, раніше перевозили великі партії товарів, тепер переорієнтуються на менші обсяги і будуть

користуватися послугами доставки збірних вантажів, щоб оптимізувати свої виробничі витрати.

Контейнерні морські перевезення збірних вантажів користуються великою популярністю у представників малого та середнього бізнесу. Це оптимальний варіант для доставки невеликих партій товарів. Головною перевагою методу є те, що оплачується тільки та частина контейнера, яка надається під вантаж.

LCL (Less than Container Load) - термін використовується для опису перевезень невеликих вантажів морем, для яких не потрібна повна місткість контейнера. Ось чому LCL-контейнер також називають «консолідованим контейнером». [50]

LCL - це гнучкий та економічно ефективний варіант для транспортування невеликих, менш критичних за часом вантажів між великими портами світу.

Цей гнучкий спосіб доставки підходить для всього - від невеликої посилки до великої партії. Перевага полягає в тому, що можна отримати свій товар як тільки він буде готовий, замість того, щоб чекати, поки інший товар одного клієнта заповнить повний контейнер. У випадку LCL клієнт не може вирішити, з якими іншими видами вантажу поділити контейнер. Крім того, можливі затримки, через те, що контейнер використовується кількома клієнтами.

Судноплавні компанії часто пропонують фіксований час відправлення з гарантованим вантажним місцем на найважливіших маршрутах.

Два важливі фактори, які слід враховувати при виборі між FCL та LCL - це вага та розміри вантажу. Наприклад, якщо вантаж складається лише з однієї або кількох піддонів, може бути дешевше їх перевезти у збірному контейнері.

Переваги та недоліки доставки збірних вантажів представлені в табл. 1.7.

Таблиця 1.7 - Переваги та недоліки доставки збірних вантажів

Переваги	Недоліки
1	2
<p>— Вартість фрахту зазвичай базується на обсязі вантажу на відміну від фіксованої ставки, як це має місце з відправленнями FCL (Full Container Load);</p> <p>— Частіша доставка меншої кількості товарів означає менші витрати на інвентар;</p> <p>— Дешевий вид перевезення</p> <p>— У часи великого попиту на морські перевезення, коли місткість судна майже заповнена, LCL може бути більш гнучким і швидким варіантом порівняно з бронюванням вантажу, ніж відвантаження FCL.</p>	<p>— Потрібні завантаження та вивантаження LCL з контейнерів як у портах перевалки, так і в пункті призначення, що збільшує загальний час відвантаження.</p> <p>— Поставки LCL можуть бути значно дорожчими за кубічний метр, ніж вантажі FCL.</p> <p>— Можливі великі затримки в портах перевалок в зв'язку з нестачею вільного обладнання, погодними умовами, перенесенням судовиходів по ініціативі лінії.</p> <p>— Інші товари LCL у контейнері можуть зіткнутися з митними проблемами, що спричиняють затримку.</p> <p>— З перевезеннями LCL передбачається більше перевантаження, що може збільшити ризик пошкодження.</p> <p>— Невчасне пред'явлення документів будь-кого із учасників перевезення в збірному вантажі спричиняють не вчасне вивезення контейнера із порту і додаткові витрати.</p>

Джерело : власна розробка

Вартість доставки LCL розраховується переважно за обсягом, зазвичай у кубічних метрах (м³). Іншими словами, чим більший обсяг відвантаження LCL, тим більша вартість. Розміщення товару в контейнері повного і збірного контейнеру представлено на рис. 1.3.

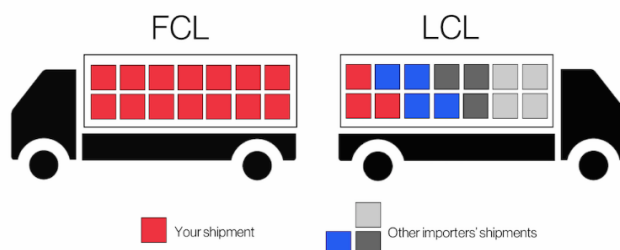


Рисунок 1.3 - Ілюстрація розміщення збірного і цілого вантажу в контейнері [23]

Можна виділити кілька основних аспектів, з яких і формується сума доставки вантажів, які представлені в табл. 1.8.

Таблиця 1.8 - Основні аспекти з яких і формується сума доставки вантажів [28]

Основні аспекти з яких і формується сума доставки вантажів	
1	2
Кілометраж	Один з ключових чинників, що впливає на ціну доставки. Розрахунок кілометражу залишається актуальним навіть в тому випадку, якщо транспортні тарифи не прив'язані до ціни перевезень вантажу за кілометр. При цьому тарифи відрізняються в межах міста і за його межами, а також по різних регіонах держави.
Витрати	Від цього пункту також залежить ціна необхідної доставки. Розрахунок здійснюється з урахуванням коефіцієнта зносу судна, витрати палива, суми на обслуговування і інших технічних характеристик.
Послуги, пов'язані з експедируванням і охороною	Вони також беруться до уваги, коли потрібно розрахувати вартість вантажоперевезення.
Вид вантажу	Безумовно, різні типи товарів потребують певних умов перевезення (наприклад, швидкісний режим, акуратність водіння, вид транспортного засобу та інше). Найчастіше за транспортування небезпечних вантажів, будь-яких рідин, живого товару або негабариту фірма-виконавець ставить великі суми.
Географія	Для різних країн ціна на доставку може різнитися; це саме можна сказати і про місце, звідки буде завантаження. Враховується можливість відправки збірного вантажу або зворотної доставки. У зв'язку з цим тарифи на транспорт значно різняться. Щоб дізнатися, скільки коштує кілометр вантажоперевезення, необхідно звернути увагу на маршрут.

Продовження табл.1.8.

1	2
Шляхи	Шляхи, через які найчастіше проходить вантажний транспорт, більш популярні, і зазвичай на них сума перевезень нижча в порівнянні з вартістю доставки в віддалену місцевість, де погано розвинена транспортна інфраструктура.
Додаткові	Серед них виділяються витрати, необхідні для оформлення митних документів і документів транзиту; засоби для необхідного маркування товарів; сума упаковки та інших пакувальних матеріалів; оплата складських послуг.

Для того, щоб полегшити клієнтам процес планування витрат і вибір підрядника, більшість компаній запускають на своєму сайті он-лайн калькулятор розрахунку вартості доставки вантажу.

Приклад розрахунку вартості перевезення на сайті компаній представлений на рис.1.4.

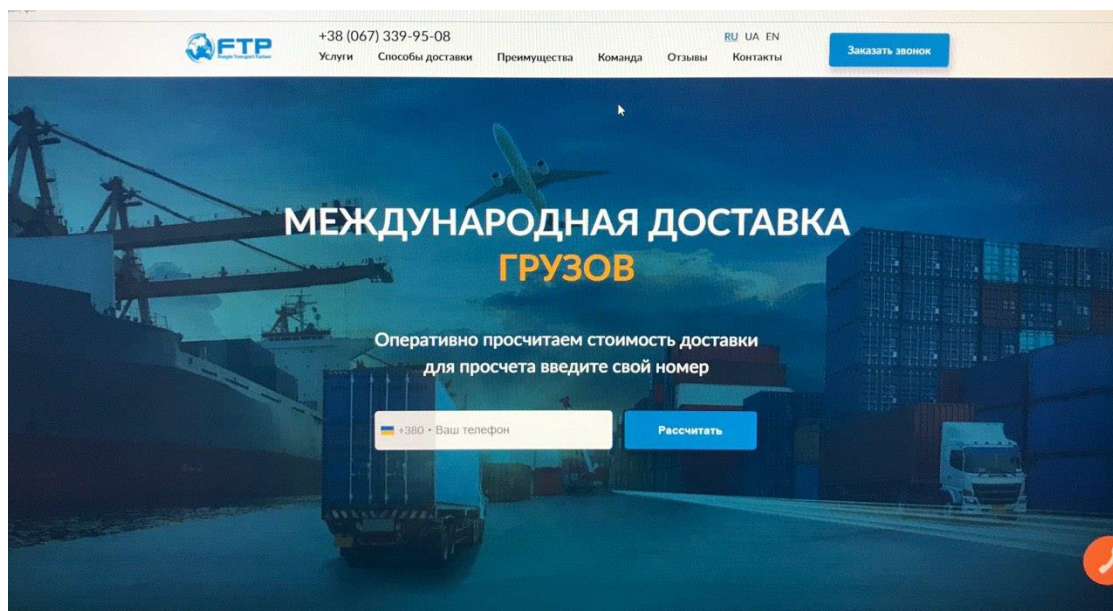


Рисунок 1.4 - Розрахунок вартості перевезення на сайті компаній [19]

Клієнту достатньо вказати у відповідних полях форми дані про вантаж, точки навантаження і розвантаження, проміжні точки маршруту, і через кілька

секунд отримає розрахунок вартості і відстань доставки. Для замовлення послуги з розрахованими параметрами, клієнту достатньо ввести номер телефону і менеджери зв'яжуться для уточнення деталей.

Висновки до розділу 1

Морські вантажні перевезення є найбільш популярним видом міжнародних транспортних послуг, адже вони відмінно підходять для будь-яких типів товарів і дозволяють забезпечувати високу економічність.

Було виявлено основні переваги та недоліки морських перевезень: порівняно низька собівартість перевезень; значна вантажопідйомність, що дозволяє перевезти великі партії вантажів; майже немає обмежень на пропускну здатність; спільне юридичне та правове поле з 400-річною історією.

Доставка вантажів морським транспортом характерна своєю універсальністю, надійністю і невисокою ціною. Така методика перевезення вибирається для зниження собівартості транспортування вантажу. Морські транспортні перевезення особливо ефективні при перевезенні великих об'ємів. Недоліками можна назвати: потреба в добре обладнаних портах; низька швидкість доставки; велика залежність від природних умов; великі витрати на будівництво портів і суден. Щодо особливості морських перевезень то вони полягають в тому, що більшість водного простору Світового океану не входить в юрисдикцію жодної держави і значна частина процесу транспортування вантажів відбувається поза межами будь-якої національної правової системи.

На сьогоднішній день сформувалися три основні системи конвенційного регулювання договору міжнародного морського перевезення вантажу - Брюссельська 1924 р діюча зі змінами 1968 і 1979 рр .; Гамбурзька 1978 року і Роттердамська 2008 року.

В кінці 2020 року світ логістики перевернувся. Дефіцит контейнерів, надвисока вартість морських перевезень, збільшення термінів доставки стали нинішніми реаліями морських контейнерних перевезень. І, здавалося, що доставити вантажі у віддалені регіони світу на «зараз» взагалі не реально. Імпортери та експортери почали відчувати значні труднощі під час виконання міжнародних договорів постачання. Виникали лише проблемні питання під час організації транспортування вантажу.

Для глобальних логістичних компаній, нинішня криза навпаки створила додаткові можливості для пошуку та розробки нестандартних рішень та варіантів у сфері міжнародної торгівлі. Так, наприклад, набрав популярності сервіс доставки збірних вантажів (LCL).

Перевезення збірних вантажів - це оптимальний варіант для доставки невеликих партій товарів. Головною перевагою методу є те, що оплачується тільки та частина контейнера, яка надається під вантаж.

В результаті проведених досліджень виявлено, що формуванню збірних поставок великими логістичними операторами повинен передувати попит на них у промислових виробників, які з метою економії витрат впроваджують у виробництво модель just in time. Формування збірних поставок вимагає створення спільного ланцюга поставок, в якому перевізник займатиме місце лідера і координатора процесу перевезення та буде здійснювати індивідуальний підхід до обслуговування своїх клієнтів. Завдяки цьому стає можливим подовжити життєвий цикл традиційних логістичних послуг, якими є лінійні та нерегулярні перевезення.

РОЗДІЛ 2

АНАЛІЗ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ МІЖНАРОДНИМИ ВАНТАЖНИМИ ПЕРЕВЕЗЕННЯМИ В КОМПАНІЇ ТОВ «ДСВ ЛОГІСТИКА»

2.1 Загальна характеристика діяльності транспортно-логістичної компанії ТОВ «ДСВ Логістика»

DSV Panalpina A / S (друга назва: DSV A / S) - датська транспортно-логістична компанія, що пропонує транспортні послуги по всьому світу автомобільним, повітряним, морським та поїздом. З моменту заснування у 1976 р. дев'ятьма незалежними датськими перевезниками, компанія домоглася швидкого розширення та міжнародної присутності, переважно за допомогою низки стратегічних придбань конкурентів, одними з найважливіших - Samson Transport (1997), DFDS Dan Transport Group (2000) , JNBachmann (2004), Frans Maas (2006), ABX LOGISTICS 2008) та UTi Worldwide, Inc. у 2016 році. Складові компанії зображені на рис. 2.1.

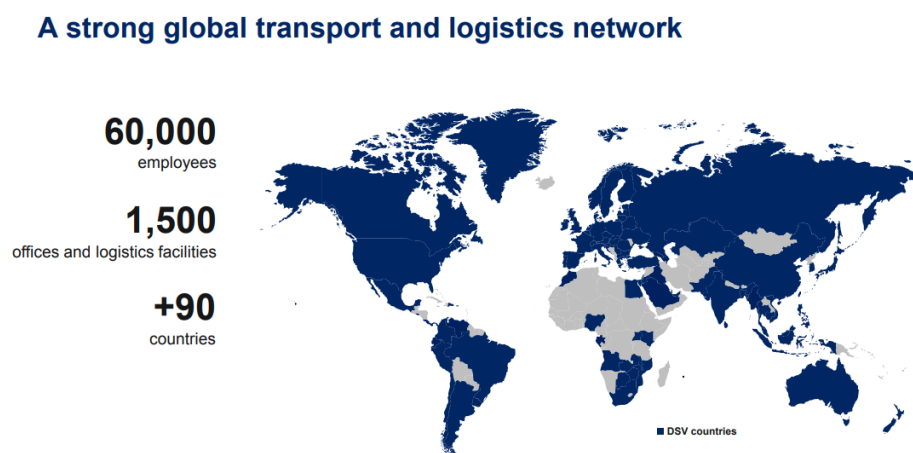


Рисунок 2.1 – Загальна характеристика компанії DSV A/S

У квітні 2019 року DSV підписала угоду про придбання Panalpina Welttransport (Holding) AG. Угода була закрита в серпні 2019 року. [16]

Емблема компанії зображена на рис. 2.2.



Global Transport and Logistics

Рисунок 2.2 - Емблема компанії DSV Logistics LLC

Компанія DSV Panalpina має штаб-квартиру в Гедехусене (поблизу Копенгагена), Данії та представництвами більш ніж в 90 країнах, працює 60 000 людей і співпрацює з партнерами та агентами по всьому світу.

Компанія має три підрозділи: дорожнє, повітряне та морське.

Група також має зростаючий контрактний логістичний бізнес. Як частина легкої фінансової стратегії, щоб мінімізувати постійні витрати і мінімум швидко реагувати на коливання ринку, група не володіє жодними кораблями та літаками, а лише відносно невеликою кількістю вантажних автомобілів і причепів. Складське приміщення компанії представлено на рис. 2.3.



Рисунок 2.3 – Складське приміщення компанії DSV A/S

Сьогодні компанія підвищує ефективність ланцюга поставок клієнтів забезпечуючи транспортування, зберігання, упаковку та обробку всіх видів товарів. Здійснюється доставка вантажів безпечно і надійно, у будь-який час і в будь-яку точку світу – повітрям, морем, наземним і залізничним транспортом. Підрозділи офісу ДСВ в Україні зображені на рис. 2.4

DSV in Ukraine

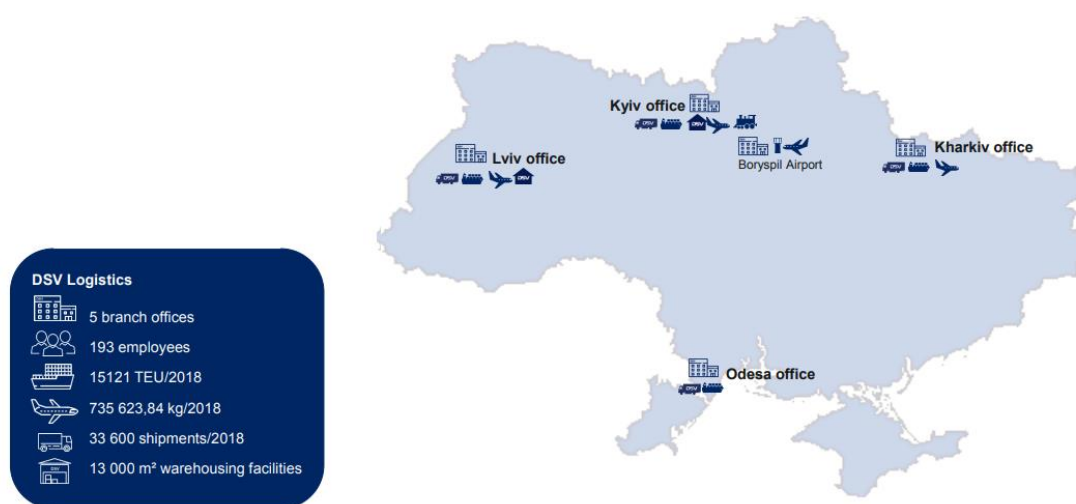


Рисунок 2.4 – ДСВ Логістика в Україні

Працює глобальна мережа офісів і транспортно-логістичних комплексів більш ніж у 90 країнах світу. А це близько 1500 дочірніх компаній зі штатом співробітників більш ніж 55 000 кваліфікованих фахівців. Послуги, які надаються - міжнародні автоперевезення, морські контейнерні перевезення, авіаперевезення, складська логістика, дистрибуція, митно-брокерські послуги, страхування вантажів.

Компанія «ДСВ Логістика» в основному співпрацює з широко відомими лідерами міжнародних морських контейнерних перевезень - перевізниками CMA CGM, MAERSK LINE, ZIM, що здійснюють регулярні судозаходи на контейнерні термінали для перевалки контейнерів в портах Одеса та Чорноморськ.

Транспортно-експедиторська компанія «ДСВ Логістика» пропонує широкий комплекс транспортних послуг з морських вантажоперевезень:

1) у відповідній для транспортування контейнерній тарі перевезення різного виду вантажів: сипучих, наливних, штучних, негабаритних, нестандартних і швидкопсувних;

2) перевозка дрібних партій товару в контейнерах збірних вантажів;

3) консолідація, збір і завантаження вантажу в контейнер від різних відправників на контейнерних терміналах портів Одеса або Чорноморськ (Україна) з наступною доставкою по морю одному вантажоодержувачу в порти країн Європи, Азії та Америки;

5) митне очищення і страхівка в морських портах Одеського регіону;

6) надання комплексу транспортних послуг з мультимодальної доставки контейнерних вантажів за схемою «від дверей до дверей»;

7) конкурентоспроможні ставки на фрахт морського транспорту в різних портах світу.

Розглянемо детальніше конкурентів «DSV», які найчастіше займають високі позиції у міжнародних рейтингах: Компанія "DHL", Kuehne + Nagel Group, DB Schenker, Damco, Kerry Logistics, GEODIS.

«DSV» входить в 6-ку найбільших фрахтових компаній за перевезенням кількості вантажу морськими шляхами. У 2019 році вона займала 5 місце за доходами у світі.

SWOT-аналіз «ДСВ Логістика», наведений в табл. 2.1, ілюструє, що сильних сторін у підприємства більше, ніж слабких. А отже, це свідчить про досить міцну та злагоджену організаційну структуру самого підприємства.

До сильних сторін компанії відносяться стратегія поглинання та постійне збільшення, що проявляється в тому, що DSV Panalpina агресивно розширює бізнес завдяки великим придбанням. Зростання через придбання є основною стратегією, а нинішня мережа «ДСВ Логістики» в значній мірі є результатом минулих стратегічних придбань.

Таблиця 2.1. SWOT-аналіз діяльності «ДСВ Логістика»

Сильні сторони	Слабкі сторони
<ol style="list-style-type: none"> 1. Гнучка бізнес-модель, що дозволяє задовольнити індивідуальні потреби клієнтів і не вимагає значних інвестицій; 2. Використання стратегії поглинання та постійне збільшення; 3. Сформована база зовнішніх постачальників транспортно-логістичних послуг; 4. Кваліфікований персонал та великий обсяг напрацьованих компетенцій в організації ланцюжків поставок; 5. Корпоративна інформаційна система (OTM). 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Відсутність власних матеріальних активів іноді не дозволяє надавати конкурентоспроможні послуги; 2. Невелика популярність на ринку України. 3. Висока залежність роботи від ІТ – системи. 4. Складнощі при здійсненні глобальних операцій, що стосуються нормативних та законодавчих положень, звичаїв різних країн.
Можливості	Загрози
<ol style="list-style-type: none"> 1. Зростання ринкових сегментів 3PL послуг та управлінської логістики; 2. Вихід на ринки Європи та Азії шляхом створення спільних підприємств або придбання провідних гравців ринку; 3. Вихід на ринок транзитних перевезень по території Митного Союзу Росії, Білорусі та Казахстану. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Падіння обсягів вантажних перевезень в разі посилення економічної кризи; 2. Зростання тарифів в рамках державного регулювання; 3. Зростання конкуренції на логістичному ринку; 4. Значні коливання валютного курсу гривні; 5. Компанія є вразливою до системних збоїв, кібер-атак; 6. Існує ризик отримання збитків у разі недотримання міжнародного чи національного законодавства, негативна репутація.

У 2006 році DSV поглинає Koninklijke Frans Maas Groep NV, ставши третьою за величиною транспортною компанією зі своєю дорожньою діяльністю у всій Європі. 2007 року було змінено назву з DFDS Transport на DSV. З придбанням ABX LOGISTICS в 2008 році DSV відкрила представництва у Південній Америці і тепер присутня на всіх континентах. Крім того, компанія зміцнила свої позиції в 49 Європі, особливо в Італії, Німеччині, Франції та Іспанії. У 2012 DSV купує групу компаній Swift Freight, яка мала 36 офісів, розташованих в 15 країнах Африки, Близького Сходу та Азії. Таким чином, розширюючи свої ринки збуту до Латинської Америки.

В 2020 році компанія завершила інтеграцію свого найбільшого на сьогоднішній день придбання — швейцарської компанії Panalpina, а у квітні 2021 вже було оголошено про нову мегаугоду з Agility щодо купівлі логістичного бізнесу Global Integrated Logistics (GIL) за 4,2 млрд доларів США. З придбанням GIL DSV Panalpina вийде на третє місце у рейтингу найбільших логістичних компаній світу, витіснивши DB Schenker на четвертий рядок. [49]

Сформована база зовнішніх постачальників транспортно-логістичних послуг, допомагає надавати якісний сервіс клієнтам. Основними експедиторами експортно-імпортних операцій є:

- 1) ТОВ «Глобал Оушен Лінк»;
- 2) ТОВ «Маккензі»;
- 3) ТОВ «Формаг»;
- 4) ТОВ «Галеон»;
- 5) ТОВ «Мультітранс»;
- 6) ТОВ «Транс Фаворит»;
- 7) ТОВ «Ламан Шіппінг»;
- 8) ТОВ «ТРАНС ХОУП ГРУП»;
- 9) ТОВ «АФ Лоджістік»;
- 10) Страхова компанія Уніка.

Кваліфікований персонал та великий обсяг напрацьованих компетенцій в організації ланцюжків поставок - у DSV працівникам пропонується високий рівень контролю над сферами відповідальності. Стажори також отримують обов'язки на ранньому етапі. Те, що продовжує мотивувати працівників щодо співпраці з DSV, — це постійний розвиток компанії. Це стабільне та надійне місце для роботи і воно покращується з кожним роком. У DSV є можливості скрізь, якщо людина віддана своїй справі. Робота з такою кількістю колег із різних країн і культур означає, що всі мають змогу вчитися один у одного. Це допомагає як у кар'єрному розвитку, так і на особистому рівні [24].

Також однією з сильних сторін компанії є корпоративна інформаційна система (OTM), яка представлена такими продуктами як MyDSV, DSV API та DSV EDI.

MyDSV – це ефективна система для малих та середніх клієнтів компанії. Переваги представлені в табл. 2.2.

Таблиця 2.2 - Переваги інформаційної системи MyDSV

Переваги інформаційної системи MyDSV	
Містить дані про відправлення клієнта	MyDSV надає клієнту інтерактивний огляд усіх даних про відправлення.
Безперебійне бронювання	Клієнт може бронювати місце, отримувати нові ціни та змінювати свої бронювання за допомогою простого онлайн-інструменту.
Клієнтоорієнтованість	Клієнт може налаштувати myDSV відповідно до потреб. Вибрати, які послуги потрібні, використати власні шаблони бронювання та вирішити, коли і як отримувати сповіщення.
Поширення інформації	Клієнт може легко ділитися інформацією з колегами та клієнтами.

DSV API – API є чудовою альтернативою традиційним з'єднанням EDI для надсилання замовлень, друку етикеток, відстеження відправок тощо. Інтеграція API з DSV підвищує ефективність і зменшує кількість помилок, пов'язаних із виконанням будь-якого із зазначених вище завдань. DSV API можна інтегрувати в будь-яку систему, яка підтримує обмін даними API. Система пропонує реалізацію самообслуговування з онлайн-доступом до каталогу DSV API та інструкцій 24/7.

DSV EDI — це безкоштовна послуга ДСВ на ринку, яка автоматизує обмін електронними даними між DSV та транспортними та складськими системами клієнта. Система обробляє рахунки-фактури та дає змогу партнерам клієнта замовляти транспорт у ДСВ. DSV EDI значно скорочує час, який потрібно витратити на адміністрування, і підвищує безпеку та ефективність, покращуючи конкурентоспроможність клієнтів.

Одним з найважливіших елементів бізнес-моделі «ДСВ Логістика» є підхід до використання активів і постійна увага до оптимізації процесів та

витрат. Оптимальне використання активів здійснюється через короткострокові договори оренди більшості терміналів, складів та експлуатаційного обладнання. Це дозволяє скоротити витрати та пов'язаний капітал і швидко адаптуватися до будьякого потенційного спаду на окремих ринках.

Таким чином, перспективними напрямками подальшого розвитку бізнесу компанії є екстенсивне зростання основної діяльності з метою надання 43 комплексних логістичних послуг рівня 3PL, розвиток партнерських відносин з максимально широким колом зовнішніх постачальників транспортно-логістичних послуг, розширення клієнтської бази і географії діяльності, а також вихід на нові ринки шляхом створення стратегічних альянсів з провідними транспортними і логістичними компаніями Європи та Азії.

Слабкими сторонами діяльності компанії є недостатній географічний обхват, залежність від роботи ІТ-системи, ризики невідповідності законодавства і внутрішньохолдингового конкуренція за клієнта, які планують розширювати свій портфель послуг за рахунок логістичних сервісів.

Таким чином, перспективними напрямками подальшого розвитку бізнесу компанії є екстенсивне зростання основної діяльності з метою надання 43 комплексних логістичних послуг рівня 3PL, розвиток партнерських відносин з максимально широким колом зовнішніх постачальників транспортно-логістичних послуг, розширення клієнтської бази і географії діяльності, а також вихід на нові ринки шляхом створення стратегічних альянсів з провідними транспортними і логістичними компаніями Європи та Азії.

2.2 Економічний аналіз логістичної системи компанії

Група компаній DSV - глобальний логістичний оператор, який на сьогодні - один з головних постачальників у сфері європейських перевезень та логістичних послуг у торгівлі та промисловості.

Група компаній DSV надає та управляє рішеннями для ланцюгів поставок для тисячі компаній щодня - від малого сімейного бізнесу до великих глобальних корпорацій. Її діапазон є глобальним, проте присутність локальна і близька для клієнтів. Понад 60 000 співробітників в більше 80 країн активно працюють над досягненням плідної взаємодії з клієнтами та наданням високоякісної послуги. [70]

На сьогоднішній день компанія DSV є ключовим гравцем у міжнародній транспортній та логістичній індустрії і створює необхідні умови для подальшого розвитку бізнесу своїх клієнтів. Представництва корпорації розташовані більш ніж у 80 країнах світу, а це близько 1000 дочірніх компаній зі штатом більш ніж 45 тис. кваліфікованих співробітників.

Щодо України, загалом компанія має 5 філій, на якій працює 173 працівника, 9700 кв.м складських приміщень. Щодо обороту, то за 2017 рік компанія має наступні результати:

- 1) 11 млн. Євро, або 9000 TEU;
- 2) 3 млн. Євро, або 2 435 відправлень.

DSV займає 4 місце за валовими доходами / оборотами і входить в 6-ку найбільших фрахтових компаній за перевезенням кількості вантажу морськими шляхами (табл.2.3). [71]

Таблиця 2.3 - Найбільші фрахтові логістичні компанії у світі за 2020 рік

№	Назва компанії	Валовий дохід, млрд.дол.	Обсяг морських перевезень	Обсяг авіап перевезень метричний
1	Kuehne+Nagel	26,105	3 059 000	2 081 000
2	DSV	20,294	4 053 000	1 304 000
3	DB Schenker	16,746	2 006 000	1 179 000
4	Raben	10,073	1 305 594	574 644
5	Nippon Express	7,046	2 950 800	532 400
6	UPS	6,793	1 488 500	921 400
7	CEVA Logistics	6,646	681 600	421 800

Джерело : [34]

У 2019 році ДСВ займала 5 місце за доходами у світі. Розглянемо детальніше динаміку доходу DSV (рис. 2.5).



Рисунок 2.5 – Динаміка доходу компанії за 2015 – 2020рр., млн. EUR [37]

Станом на 2019 р. дохід компанії становив 9078 млн.євро (+33% до доходу 2018 р., найбільший приріст показника за останні 7 років), у 2020 р. він зріс на 11% і сягнув 10036 млн.євро. Перш за все, таке зростання спричинене ефективними продажами послуг, особливо у секторах авіаперевезень, морських перевезень та складської логістики.

Клієнтська база ГК DSV налічує понад 300 клієнтів, починаючи з великих міжнародних логістичних компаній і закінчуючи малими і середніми підприємствами. Основні клієнти компанії, що забезпечують більше 70% доходу компанії зображені на рис. 2.6.

Постачальниками послуг для корпорації «DSV» являються дочірні компанії та філії корпорації, а також приватні оператори рухомого складу, автотранспортні і судноплавні компанії, складські оператори, стивідорні компанії.



Рисунок 2.6 – Основні клієнти компанії «ДСВ Логістика» (власна розробка)

Завдяки співпраці автодорожньої логістики, авіа та морської логістики, компанія пропонує наступні послуги:

- 1) перевезення повітряними шляхами;
- 2) перевезення морськими шляхами;
- 3) перевезення залізницею;
- 4) брокерські послуги в аеропорту;
- 5) перевезення від дверей до дверей;
- 6) проектна логістика (нестандартні перевезення). [72]

Схематично доставку, яку пропонує «ДСВ Логістика» представлена на рис.2.7.

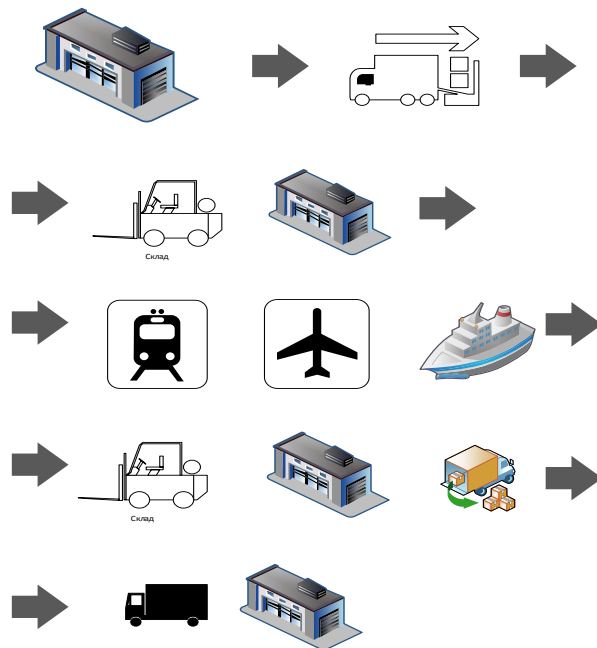


Рисунок 2.7 – Схема доставки за допомогою ДСВ Логістики (власна розробка)

ДСВ Логістика пропонує широкий вибір якісних послуг:

1. Можливість забрати вантаж зі складу відправника за рахунок великої кількості агентів по всьому світі, які організують локальну доставку в країні відправлення;
2. Доставка товару на склад тимчасового зберігання;
3. Контроль за завантаженням налюбив вид транспорту: жд, авіа, море.
4. Забір вантажу після прибуття в кінцеву точку перевезення основним видом транспорту на склад для зберігання чи розформування, допомога в митному оформленні та консолідація вантажу в авто для доставки клієнту;
5. Доставка товару на склад клієнту.

Більшість клієнтів обирають перевезення морем. Таким чином, найбільший відсоток у структурі прибутку займає діяльність департаменту «ДСВ логістика» Air & Sea (у 2019 р. – 62%, у 2020 р. – 66%), на другому місці - «ДСВ логістика» Solution (24% у 2019 р.). Департамент Road займає найменшу частку, що становила 10% у 2019 р. (рис.2.8)

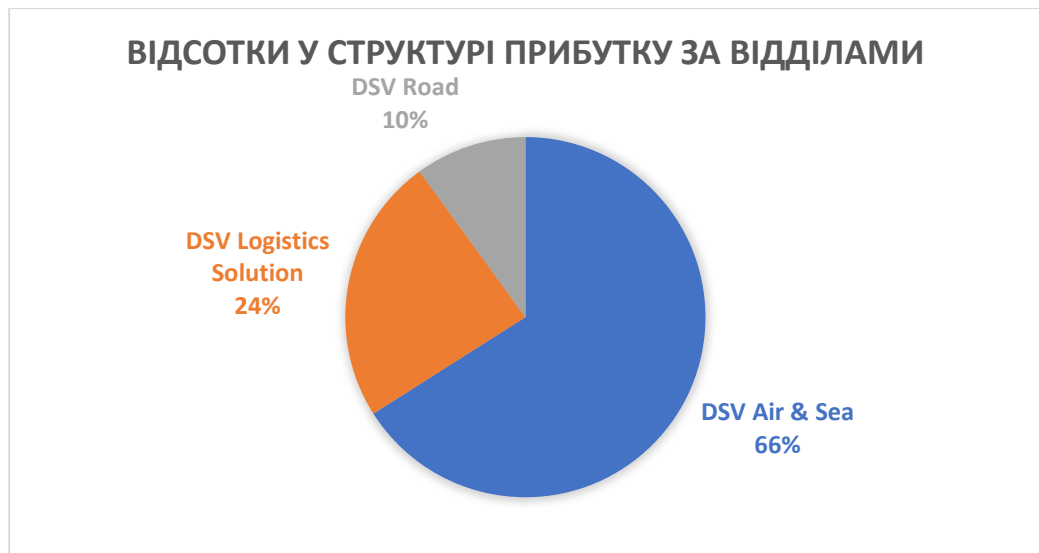


Рисунок 2.8 – Відсотки у структурі прибутку за відділами (власна розробка)

Морські міжнародні перевезення займають більшу частину ринку вантажоперевезень. На сьогоднішній день такий вид транспортування є найбільш економічним, якщо необхідна доставка вантажу на великі відстані. Саме це і є ключовою ланкою експортних і імпортних перевезень.

Розглянемо детальніше динаміку морських перевезень компанії у розрізі експортно-імпортних операцій у 2020 р. (рис. 2.9).

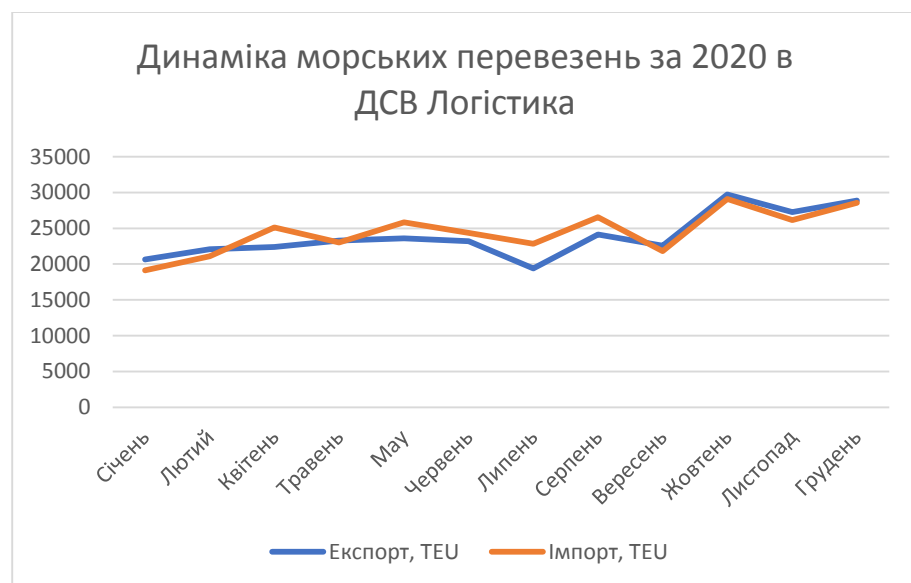


Рисунок 2.9 – Динаміка морських перевезень компанії у розрізі експортно-імпортних операцій у 2020 р. (власна розробка)

Експортні та імпорتنі перевезення мали нестійку тенденцію до зростання у 2020 р. Найбільші обсяги експорту та імпорту були досягнені у жовтні, - 29720 TEU , 29103 TEU відповідно. Найменші: експорту – у липні (19380 TEU), імпорту – у січні (19136 TEU). Найбільш динамічним портом для компанії є Одеський порт та Чорноморський порти.

Компанія «ДСВ логістика» не обмежується роботою тільки в українських портах, але також, за бажанням клієнта, перевезення вантажів може бути виконано через порти Західної і Східної Європи, із застосуванням однієї з європейських систем митного оформлення вантажів (NIR, T-1, T-2, Sad і т.д.). Послуги з перевезення вантажів у складі збірного контейнеру LCL (Less than Container Load) - це можливість транспортування консолідованих вантажів обсягом від 1 м. куб. (або від 1 тонни), що і є одним з найбільш економічних видів транспортування. Цей спосіб дозволяє доставляти вантажі малими партіями, на регулярній основі без витрат на фрахтування повного контейнеру. Клієнт оплачує фрахт не за весь контейнер, а тільки за ту його частину, яку займає його вантаж. Пріоритетними напрямками компанії є організація доставки LCL вантажів з наступних портів (табл. 2.4).

У 2020 році акції «ДСВ логістика» зросли на 56%. 2020 рік був найкращим роком після рецесії 2008-2009 років. Однією з потенційно руйнівних тем 2019 року була дуже реальна загроза кібер-атак. Тому «ДСВ логістика» особливу увагу приділила профілактиці, плануванню відновлення, а також зміцненню організації в галузі кібербезпеки.

Таблиця 2.4 - Пріоритетні напрямки для доставки LCL вантажів (воласна розробка)

Індія	Калькутта, Мумбаї. Нью-Делі
Індонезія	Джакарта, Сурабая
Японія	Кобе, Нагоя, Осака, Токіо
Корея	Бусан
Малайзія	Порт Кланг, Пенанг
Пакистан	Карачі. Порт Касим
Філіппіни	Маніла, Себу
Гонконг	Гонкног
Китай	Дальян, Фучжоу, Шеньчжень, Шекоу, Циндао, Сяминь, Нінбо, Шанхай
Сінгапур	Сінгапур
Шрі-Ланка	Коломбо
Таїланд	Гавкотом Чабанг
В'єтнам	Хошимін, Хайфон

Компанія планує збільшити рентабельність своєї діяльності до 2022 р. на 7,5%, прибуток – на 25%. При чому прогнозується підвищити рентабельність по підрозділу Air & Sea на 10%. Компанією у річному звіті розроблені наступні цілі щодо підрозділу Air & Sea та вцілому підприємства на 2022 р. (табл. 2.5).

Таблиця 2.5 – Цілі «ДСВ Логістика» на 2022р.

Цілі 2022 року	Фактично 2020р. %	Цілі 2022р. %
«ДСВ ЛОГІСТИКА» - усі відділи	6,5	7,5
Операційна маржа	29,4	32,5
Коефіцієнт конверсії ROIC (до оподаткування)	23,4	> 25,0
Air & Sea		
Операційна маржа	9,2	10,0
Коефіцієнт конверсії	37,4	42,5

Джерело : [35]

Цей річний звіт включає прогнози відповіді на різні питання, такі як очікувані прибутки і майбутні стратегії та плани на розширення. Такі прогнози є невизначеними та враховують різні ризики, проте багато факторів є поза контролем «ДСВ Логістика», що може призвести до значних змін та можуть в результаті істотно відрізнятись від очікувань, викладених в річному звіті 2017 року. Такі фактори включають: економічні та ділові умови, курс валют і коливання процентних ставок, попит на послуги «ДСВ логістика», конкуренція в транспортному секторі, проблеми в одному або декількох дочірніх компаніях «ДСВ логістика», невизначеність у зв'язку з придбанням і відчуження підприємств.

Станом на 2020 р. дохід компанії становив 9078 млн.євро (+33% до доходу 2018 р., найбільший приріст показника за останні 7 років), у 2021 р. він зріс на 11% і сягнув 10036 млн.євро.

За результатами проведеного аналізу можемо зробити наступні висновки:

1) Найбільші обсяги вантажоперевезень відзначаються у 2019 році-722931 TEU. Фінансова і економічна кризи 2009 р. та у 2014 р. не обійшли стороною і компанію, - обсяги господарювання якої значно зменшились. Проте поступово компанія нарощувала свої об'єми і у 2019 році вантажоперевезення досягнули 580 638 TEU.

2) Експортні та імпорتنі перевезення мали нестійку тенденцію до зростання у 2019 р. Найбільші обсяги експорту та імпорту були досягнені у жовтні - 29720 TEU, 29103 TEU відповідно. Найменші: експорту – у липні (19380 TEU), імпорту – у січні (19136 TEU). 3) Найбільш динамічним портом для компанії є Одеський порт (75% у структурі товарообороту) та Чорноморський порти (17% відповідно).

4) У грудні 2019 року найбільше імпортних поставок компанією через Одеський порт було здійснено з наступними країнами – Туреччина (84,8 млн. т), Китай (22,4 млн. т), Єгипет (18,6 млн. т) та Греція (17,9 млн. т). При чому найчастіше перевезення були здійснені через порти Yagimsa (1305 поставок) та 69 Kumport (1105 поставок), на третьому місці єгипетський Port Said/EAST (782

поставки). Найчастіше у грудні з Одеського порту відправляли товари в наступні порти: Kumport, Marport, Tekirdag (Туреччина), Piraeus (Греція), Port Klang (Малайзія). У 2019 р. з Одеського порту вивозилися в основному товари сільського господарства, харчової, хімічної та деревообробної промисловості.

5) Для перевезення вантажу використовуються наступні контейнери: сухі контейнери (загального призначення), сухі контейнери з високим кубом - ідеально підходять для легких, об'ємних або гучних вантажів. Також здійснюються поставки відкритими, рефрижераторними, платформенними контейнерами та у флексітанках. Також компанія надає послуги з перевезення вантажів у складі збірного контейнеру.

Отже, хоч і морські перевезення займають незначну нішу у структурі міжнародних вантажоперевезень, компанія динамічно розвивається і розширює ринки збуту, збільшує обсяги товарообороту та асортимент наданих послуг, що стосуються морських поставок.

2.3 Аналіз логістичних бізнес процесів компанії ТОВ «ДСВ Логістика»

Сьогодні, коли по всьому світу переміщаються величезні потоки товарів, послуги з перевезення вантажів стають як ніколи затребуваними. Залежно від характеристик вантажу, а також необхідності його доставки в певні терміни, вантажоперевезення можуть здійснюватися наземним (автомобільним і залізничним), повітряним або морським транспортом.

Морські вантажоперевезення є на сьогоднішній день одним з найбільш дешевих видів міжнародних транспортних перевезень. Крім того, на користь морських перевезень вантажів каже ще й статистика, згідно з якою цей вид транспорту є найбільш безпечним і надійним. Морські простори безмежні і дозволяють якісно переміщати вантаж на значні відстані.

Надійні, безпечні та якісні морські перевезення вантажів - ось ключовий фактор популярності даної послуги, яку пропонує компанія ТОВ «ДСВ Логістика».

Популярність морських перевезень вантажів пов'язана ще і з тим, що даний вид транспорту сьогодні відіграє ключову роль у зовнішньоторговельному обороті між державами, так як морські судна (танкери, суховантажі, рефрижератори та ін.) можуть потрапити, по суті, в портові міста більш ніж 120 країн світу.

На прикладі постійного клієнта компанії ДСВ Логістики розглянемо процес перевезення повного 40-футового контейнеру тканини з Анкари (Туреччина) до Києва (Україна).

Для оптимізації собівартості перевезення ДСВ Логістикою було запропоновано виключити з маршрута транзитні країни (Болгарію, Румунію) та замінити відрізок перевезення морською ділянкою. Для цього використовуємо контейнер, який завантажується в місті відправлення – Анкара та розвантажується в місті прибуття Києві.

Схема розміщення європіддонів в контейнері, а саме 23, максимальна кількість, зображена на рис. 2.10.

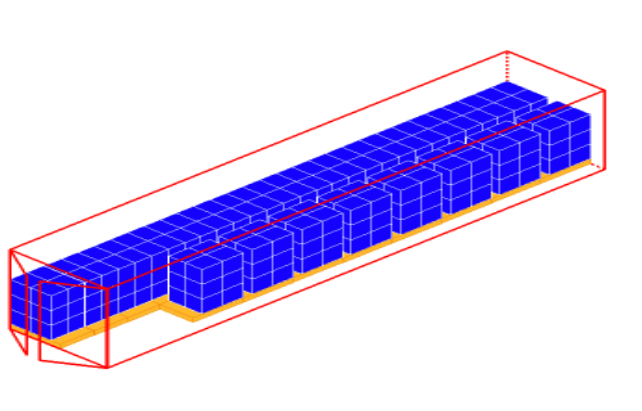


Рисунок 2.10 – Розміщення піддонів в контейнері 40НС [31]

Маршрут Анкара-Київ розбиваємо на три ділянки: сухопутна Анкара-порт Стамбул, морська порт Стамбул – порт Одеса та сухопутна порт Одеса – Київ. При цьому розглядаємо варіант перевезення при якому імпортерне обладнання знаходиться в місті Анкара та приймається для експортного перевезення.

Сухопутне перевезення по території Туреччини триває 6 годин 25 хвилин. Початок маршруту в місті Анкара та закінчується в порту Стамбул.

В місті Анкара відбувається завантаження контейнера з його наступним транспортуванням та здачею в порт для оформлення до морського перевезення. Така практика скорочує робочий час водія та звільняє його для здійснення наступного рейсу. Це можливо за рахунок того, що компанія ДСВ Логістика має офіси в багатьох країнах світу і в тому числі в Туреччині. Маршрут зображений на рис. 2.11.

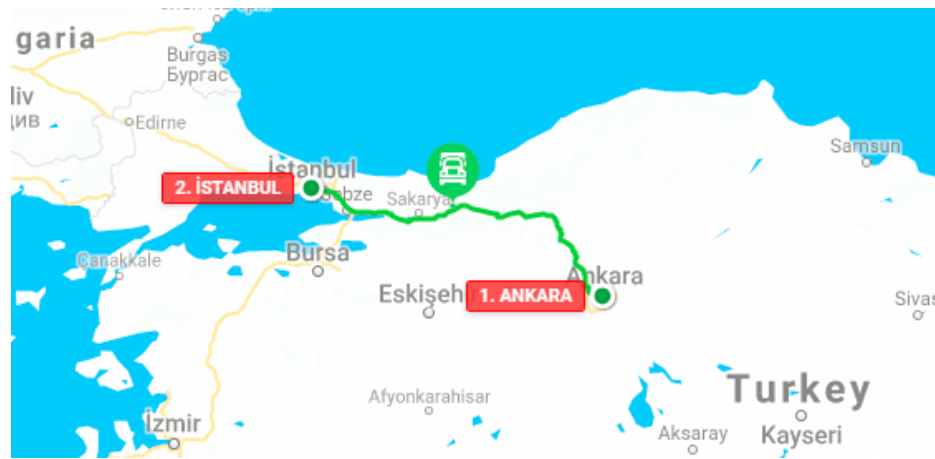


Рисунок 2.11 – Сухопутна ділянка маршруту Анкара – порт Стамбул [30]

Морське перевезення між портами Стамбул та Одеса триває 4 доби та забезпечується компанією СМА СGM. Морська ділянка маршруту зображена на рис. 2.12.

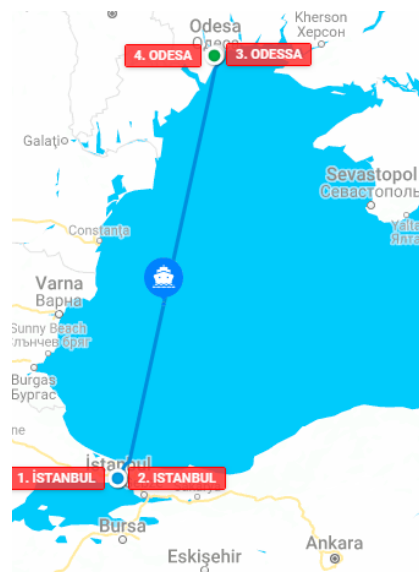


Рисунок 2.12 – Морська ділянка маршруту порт Стамбул – порт Одеса

[30]

Заміна на морську ділянку, яку запропонувала ДСВ Логістику, має ряд переваг окрім того, що це значно зменшує вартість. Також при такому перевезенні у водія немає необхідності в тому, щоб виконувати один тривалий

рейс. Це полегшує процес документарного оформлення перевезення та дозволяє уникнути оформлення різних дозволів на перевезення.

Перевезення по Україні становить 6 годин 45 хвилин. Маршрут зображений на рис.2.13.

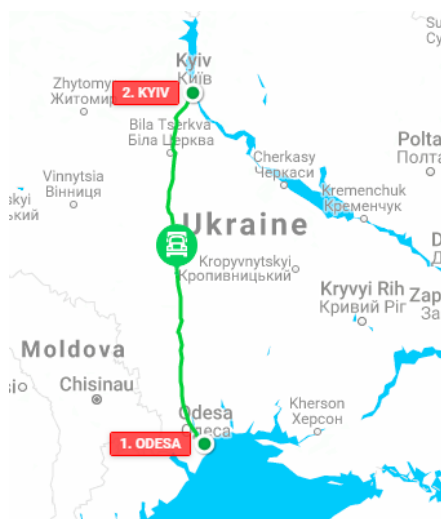


Рисунок 2.13– Сухопутна ділянка маршруту порт Одеса-Київ [30]

Розрахунок часу на виконання перевезення наведено в табл.2.4.

Таблиця 2.4 – Розрахунок часу на виконання перевезення на маршруті Анкара-Київ

Відрізок маршруту	Час	Населені пункти	Час виконання операцій	Пройдена відстань, км
Туреччина	09:00-13:30	Анкара – Сакар'я	4 год 30 хв	360 км
	13:30-14:15	Відпочинок	45 хв	-
	14:15-15:25	Сакар'я – порт Стамбул	1 год 10 хв	90 км
Морське перевезення	порт Стамбул – порт Одеса 4 доби ТОВ «ДСВ Логістика» - експедитор			
Авто перевезення	15:25-19:55	Порт Одеса – Біла Церква	4 год 30 хв	360 км
	19:55-20:40	Відпочинок	45 хв	-
Україна	20:40-22:10	Біла Церква – Київ	1 год 30 хв	115 км

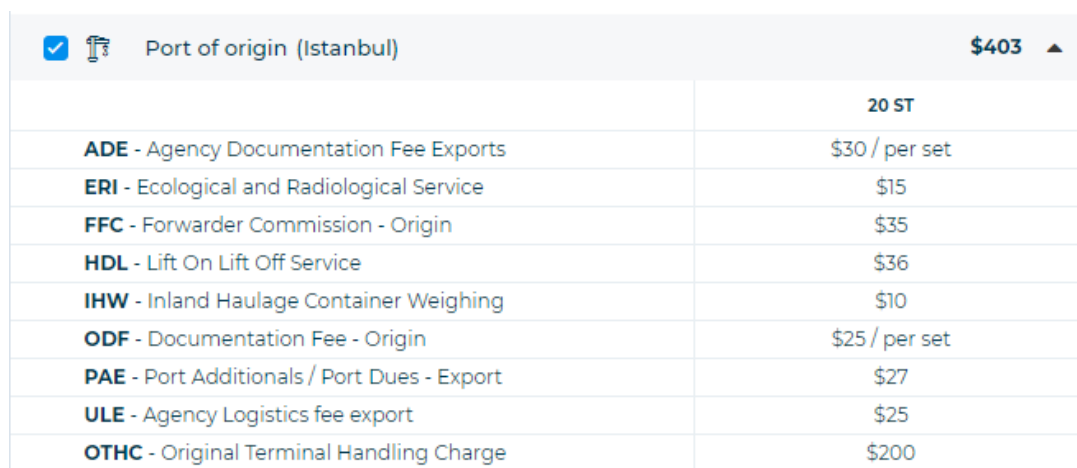
Загалом перевезення на маршруті Туреччина-Україна через компанію ДСВ Логістика становить 4 доби 13 годин 10 хвилин, що дорівнює 4,6 діб.

Розмитнення вантажу відбувається в митниці призначення – МПП Київ. В митницю міста Одеса подається попередня митна декларація. Її мета – пришвидшення проходження митниці транспортним засобом.

Перевезення виконується по режиму FOB Incoterms-2020 [25].

Витрати та організацію перевезення від місця завантаження в місті Анкара до порту Стамбул бере на себе офіс ДСВ Логістики в Туреччині. Було розраховано, що вартість сухопутного перевезення територією Туреччина за маршрутом місто Анкара – порт Стамбул становить 482 \$, що дорівнює 434 €.

Обробка контейнера в порту відправлення Стамбул до подальшого транспортування морем, становить 403 \$ = 363 €, що зображено на рис 2.14.



Port of origin (Istanbul) \$403 ▲	
20 ST	
ADE - Agency Documentation Fee Exports	\$30 / per set
ERI - Ecological and Radiological Service	\$15
FFC - Forwarder Commission - Origin	\$35
HDL - Lift On Lift Off Service	\$36
IHW - Inland Haulage Container Weighing	\$10
ODF - Documentation Fee - Origin	\$25 / per set
PAE - Port Additional / Port Dues - Export	\$27
ULE - Agency Logistics fee export	\$25
OTHC - Original Terminal Handling Charge	\$200

Рисунок 2.14 – Витрати в порту відправлення лінії СМА CGM Стамбул [26]

Транспортування морем, оформлення документів та перевезення від порту Одеса до міста Києва організовує ТОВ «ДСВ Логістика», а сплачує отримувач.

Морське перевезення контейнера забезпечує суднохідна лінія СМА CGM. Фрахт на перевезення якою становить 1000\$.

Транспортування здійснюється на умовах FIFO (Free In Free Out) і означає те, що в ціну фрахту не включено навантаження контейнера на судно в порту відправлення і його вивантаження з судна в порту призначення.

Складові вартості обслуговування в порту Одеса наведені на рис. 2.15.

<input checked="" type="checkbox"/> Port of discharge \$525 ▲	
	20 ST
ADI - Agency Documentation Fee imports	\$30 / per set
ERI - Ecological and Radiological Service	\$15
IHW - Inland Haulage Container Weighing	\$10
IMP - Import Service	\$25
PAE - Port Additional / Port Dues - Export	-
PAI - Port Additional / Port Dues - Import	\$20
ULI - Agency Logistic Fee Import	\$25
DTHC - Destination Terminal Handling Charge	\$400

Рисунок 2.15 – Складові витрат в порту призначення Одеса [27]

Вивантаження контейнера в порту призначення, обробка документів, перевірка пломб, переміщення на термінал, портовий збір та навантаження на ТЗ – 525 \$ чи 472 €.

Зображуємо витрати на організацію морського транспортування контейнера на рис. 2.16.



Рисунок 2.16 – Витрати на організацію морського перевезення (власна розробка)

Загальна вартість перевезення за маршрутом Анкара (Туреччина) – Київ (Україна) становить 2410\$.

В другій половині 2019 року ціни на паливо зросли майже вдвічі, що призвело до значного збільшення рейсових експлуатаційних витрат та до зменшення рентабельності перевезень і окупності суден, що відповідним чином, але неоднозначно вплинуло на величину фрахтових ставок.

Якщо ставка фрахту для одного напрямку перевезення вантажів погоджена, то для всіх інших напрямків вона знаходиться автоматично, згідно з чіткими функціональними залежностями, відповідно до таких факторів, як питомий вантажний об'єм і вид вантажу, додаткові витрати судновласника при перевезенні даного вантажу, норми завантаження – вивантаження тощо.

Численні витрати судновласника залежать від чітко визначених комерційних умов роботи конкретного судна. Портові збори і стивідорні витрати по видам вантажу визначаються ставками конкретних портів і комплексів по перевантажуванню – це індивідуальні ціни.

Витрати на паливо, які є основними в будь-якому рейсі, зараз стають домінуючими.

2.4 Прорахунок вартості перевезення збірних вантажів через сервіс підрядників

Для того, щоб перевезення товару було значно дешевшим ДСВ Логістика пропонує перевезення збірних контейнерних вантажів. Під час доставки збірних вантажів витрати на перевезення розподіляються пропорційно між усіма відправниками, і це головний плюс такого способу транспортування.

На даний момент компанія не має власного сервісу по перевезенню збірних вантажів, а використовує послуги підрядників – ТОВ Маккензі та Твою Логістику.

По-перше, розглянемо процес доставки збірного вантажу через підрядників, який представлений на рис.2.11.

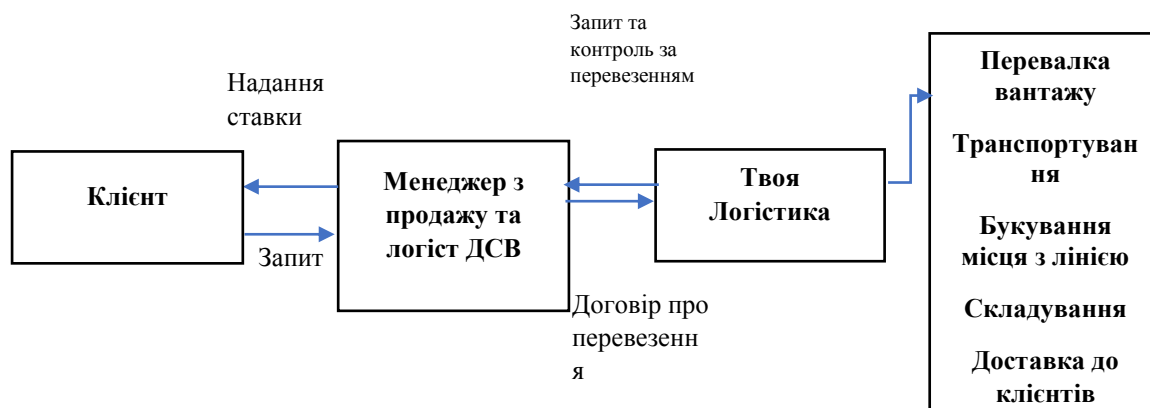


Рисунок 2.17 – Схема комунікацій та доставки збірного вантажу через підрядників

1. По перше менеджер з продажу отримує запит від клієнта на прорахунок доставки збірного вантажу: надає усі необхідні параметри.
2. Далі сейлз менеджер направляє запити з даними по вантажу до підрядників, отримує ціни.
3. Менеджер з продажу приймає рішення по вибору компанії, яка здійснить перевезення збірного вантажу.
4. Далі підписує заявку про перевезення і надає данні по відправнику і даті забору вантажу від відправника.
5. Підключає до роботи операціоніста для контролю за вантажем.

На цьому етапі збір необхідних даних завершується і залишається лише функція контролю за діями підрядника: чи забрали вантаж від відправника, перевірка коносаментів, контроль дати прибуття вантажу, наявність усіх документів і тд. В даному випадку є ризик того, що підрядник порушить умови договору, затримає вантаж, не встигне його забрати, завантажити в контейнер, зірве строки доставки вантажу для клієнта.

Основною проблемою використання послуг підрядників у перевезенні збірних вантажів для ДСВ Логістики є те, що такі види товарів як одяг, взуття,

інструменти майже кожного разу приїжджають в неповній кількості і в пошкоджених коробках.

З усіма проблемами вище ТОВ «ДСВ Логістика» стикається кожного разу, використовуючи послуги підрядників, що веде до зниження довіри клієнтів і зменшення тієї кількості клієнтів, хто перевозить збірні вантажі.

Далі розглянемо розрахунок транзитного часу перевезення збірних вантажів з використанням сервісу підрядників. Розглянемо перевезення товару з Шанхаю морським видом транспорту у складі збірного контейнеру (Рис.3.4). Умови перевезення FOB (усі локальні витрати сплачує відправник в країні відправлення). Дані для прорахунку представлені в табл.2.5.

Таблиця 2.5 – Вхідні данні для прорахунку транзитного часу перевезення через сервіс підрядників за маршрутом Шанхай – Гонконг – Одеса - Первомайськ

Точка відправлення	Вид транспорту	Відстань	Швидкість км/год	Зберігання на складі підрядників	Точка прибуття
Склад відправника	Авто	1096км	80км/год	144год	Склад агентів ТОВ Маккензі в Шанхаї
Склад агентів ТОВ Маккензі в Шанхаї	Авто	530км	80км/год		Порт Шанхай
Порт Шанхаю	Морське перевезення	1230км	21км/год	-	Порт Гонконг
Склад підрядників в Гонконзі	-	-	-	120год	
Порт Гонконг	Морське перевезення	6400км	21км/год	-	Порт Одеса
Розформування,митне оформлення та зберігання на складі агентів	-	-	-	96год	
Порт Одеса	Авто	480км	90км/год	-	м.Первомайськ

Далі розглянемо схему перевезення збірного вантажу з використанням сервісу підрядників на рис.2.12.

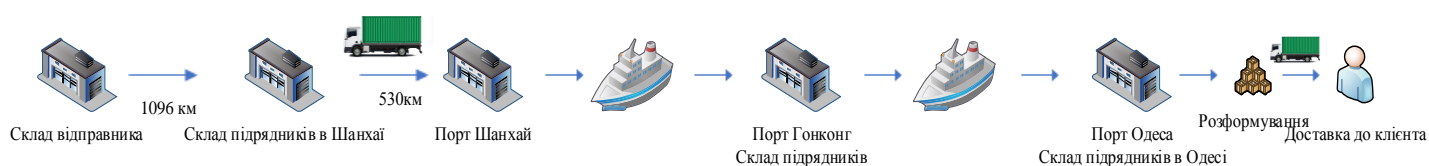


Рисунок 2.18 – Перевезення збірного вантажу за маршрутом Шанхай – Гонконг – Одеса – Первомайськ за допомогою сервісу підрядників (власна розробка)

В табл.2.6 представлено прорахунок транзитного часу перевезення збірного вантажу з використанням сервісу підрядників.

Таблиця 2.6 - Прорахунок транзитного часу перевезення збірного вантажу через сервіс підрядників за маршрутом Шанхай – Гонконг – Одеса – Первомайськ

Вид транспорту	Авто та море	Розрахунок
1	2	3
Склад відправника – склад ДСВ в Шанхаї (авто)	Відстань	1096км
	Час	$1096\text{км}/80\text{км}/\text{г}=13\text{год } 42\text{хв}$
Зберігання	Час	144год
Шанхай - Гонконг (море)	Відстань	1768км
	Час	$1768\text{км}/21\text{км}/\text{г} = 3\text{дн } 12\text{год } 11\text{хв}$
Зберігання	Час	72год
Гонконг - Одеса (море)	Відстань	15000км
	Час	$15000\text{км}/21\text{км}/\text{г} = 29\text{ дн } 18\text{ год}$

Загалом час доставки через сервіс підрядників складає – 48 днів 1 годину 28 хвилин. Відстань – 18 344км.

Впливати на маршрут ДСВ Логістика не може, бо, купуючи послугу з перевезення збірного вантажу, компанія підрядника автоматично надсилає маршрут перевезення та орієнтири судовиходу та судозаходу в Україну для ДСВ Логістики. Саме компанія підрядника купує фрахт у лінії і саме підрядник на момент бронювання місця на судні у лінії може вибирати – прямий чи не прямий сервіс перевезення до України.

На прикладі компанії ТОВ Маккензі розглянемо прорахунок вартості доставки збірного вантажу за маршрутом Шанхай – Гонконг – Одеса - Первомайськ. Умови доставки:

- FOB;
- брокер клієнта розмитнює вантаж в порту Одеса;
- генеральний вантаж.

На рис.2.19 можна побачити, що на сайті компанії є онлайн калькулятор, де можна ввести данні про вантаж і отримати на пошту прорахунок.

The screenshot shows a web form titled "Запитайте ставку" (Request quote) with a "Контакти >" link. The form is organized into two columns. The left column contains: "Вид транспорту" (Transport type) with icons for plane, truck, train, ship, and others; "Перевезення з" (Origin) and "Перевезення в" (Destination) with dropdown menus; and "Що ви перевозите?" (What are you transporting?) with a text area. The right column contains: "Повне ім'я*" (Full name), "Назва компанії" (Company name), "Телефон (+ код країни)" (Phone), and "Адреса електронної пошти*" (Email address) with a pre-filled example "name@example.com". A green button at the bottom center says "Запит на пропозицію".

Рисунок 2.19 – Онлайн-калькулятор для прорахунку вартості перевезення вантажів на сайті Маккензі [29]

Дані, які були введенні в онлайн калькулятор для прорахунку представлені в табл.2.7:

Таблиця 2.7 - Прорахунок доставки збірного вантажу через сервіс підрядників за маршрутом Шанхай – Гонконг - Одеса

Вага вантажу	Об'єм вантажу
5 143 кг.,	6,8 куб. м.
Порт/станція відправлення	Місто призначення
Китай, Шанхай	Одеса
Можна штабелювати?	Страхуємо вантаж?
Так	Так

В табл. 2.8. представимо прорахунок доставки збірного вантажу через сервіс підрядників.

ТОВ Маккензі залучає своїх клієнтів використовувати онлайн-калькулятор розрахунку доставки вантажу і надає в цьому випадку знижку в 50\$ за самостійний розрахунок через калькулятор. З урахуванням знижки ціна доставки складатиме 2 257\$.

Таблиця 2.8 - Прорахунок доставки збірного вантажу через сервіс підрядників за маршрутом Шанхай – Гонконг – Одеса - Первомайськ

Incoterms	Маршрут	LCL Доставка	Тип авто	Окреме авто	Збірне авто
FOB	Морем через Одесу	2 257 \$	10 тонник	390\$	
Страхівка: 50 \$ Перевезення по маршруту: Шанхай - Гонконг - порт Одеса – м.Первомайськ					

Так як клієнт також виявив бажання застрахувати вантаж, то ціна страхування через компанію ТОВ «ДСВ Логістика» складатиме – 50\$.

Окреме 10 тонне авто за маршрутом Одеса – Первомайськ складатиме 390\$.

Загальна сума за доставку збірного вантажу через підрядників складатиме – 2 697\$.

У випадку використання сервісу підрядників, ціна доставки завжди буде складати ту суму, яка була запропонована на момент прорахування тарифу. Можливі додаткові витрати за те, що клієнт вчасно не пред'явив документи для експедирування, довго не забирав вантаж зі складу в Одесі.

Представимо у вигляді табл.2.9 загальну вартість перевезення збірного вантажу через сервіс підрядників за маршрутом Шанхай – Гонконг – Одеса – Первомайськ.

Таблиця 2.9 – Загальний прорахунок доставки збірного вантажу через сервіс підрядників за маршрутом Шанхай – Гонконг – Одеса – Первомайськ

Маршрут	Шанхай – Гонконг – Одеса – Первомайськ
Відстань	18 344 км
Час доставки	48 днів 1 год 28 хв
Вартість страхування	50\$
Загальна вартість доставки	2 697\$

Сума доставки вже включає в себе: фрахт, розвантажувальні/навантажувальні роботи, надбавки ліній, експедирування в Одесі, автодоставку до клієнта, тому сума виставлена на ДСВ Логістику змінюватись не буде.

Прорахувати витрати на інші вантажі в контейнері неможливо, так як по-перше ми не знаємо, які витрати несе підрядник при перевезенні контейнера, а по-друге, ми не знаємо з якими вантажами наш вантаж буде розміщено.

Незважаючи на те, що вартість перевезення через підрядників невелика, є фактори на роботу яких ДСВ Логістика не може вплинути, а тому є ризик втрати клієнта. Такими факторами є:

- невчасне інформування про статус вантажу зі сторони підрядників;
- можливість крадіжки частини вантажу в порту Одеса;

- невідповідальність з боку персоналу – не відповідають на дзвінки та листи;
- некомпетентність деяких співробітників компаній;
- розформування на складі та доставка до клієнта займає дуже багато часу, звідси й зриви строків поставки по контрактам для клієнтів;
- незацікавленість співробітників у допомозі та наданні високоякісного сервісу.

Переваги та недоліки використання сервісу по доставці збірних вантажів у підрядників представлені у Таблиці 2.10.

Одним з факторів розвитку ринку збірних вантажних перевезень є збільшення асортиментних пропозицій в бізнесі, який постраждав від кризи і намагається за рахунок цього збільшити продажі.

Таблиця 2.10 Переваги та недоліки використання ЛСЛ сервісу у підрядників

Переваги	Недоліки
<ul style="list-style-type: none"> • зменшення логістичних витрат; • скорочуються витрати на тимчасове залучення висококваліфікованих фахівців; • відпадає необхідність у розширенні штату компанії; • повний спектр послуг від одного постачальника; • можливість використання рідкісних ресурсів в інших видах діяльності. 	<ul style="list-style-type: none"> • залежність від інших; • недостатній вплив на логістичного оператора; • зниження продуктивності власних співробітників; • не виконання покладених функцій в повному обсязі; • проблеми координації; • зниження якості продукції, при несумлінності аутсорсера. • існує ймовірність досить великого ризику збитків через низьку якість послуг, адже аутсорсинг у нашій країні тільки розвивається; • фірма-аутсорсер, як і будь-яка інша, що здійснює підприємництво, може збанкрутувати, у зв'язку із чим організація-замовник змушена буде скористатися послугами нового аутсорсера, а це приводить до додаткових моральних і матеріальних витрат.

Імовірна ситуація, коли підприємства, раніше перевозили великі партії товарів, тепер переорієнтуються на менші обсяги і будуть користуватися

послугами доставки збірних вантажів, щоб оптимізувати свої виробничі витрати [18].

Аналізуючи діяльність ТОВ «ДСВ Логістика», було виявлено, що компанія знаходиться на 3 етапі життєвого циклу компанії – зрілість (рис. 2.20).

На етапі зрілості організації рівень продажів стабілізується, зростання сповільнюється. Така ситуація викликана високим рівнем конкуренції і насиченням ринку.

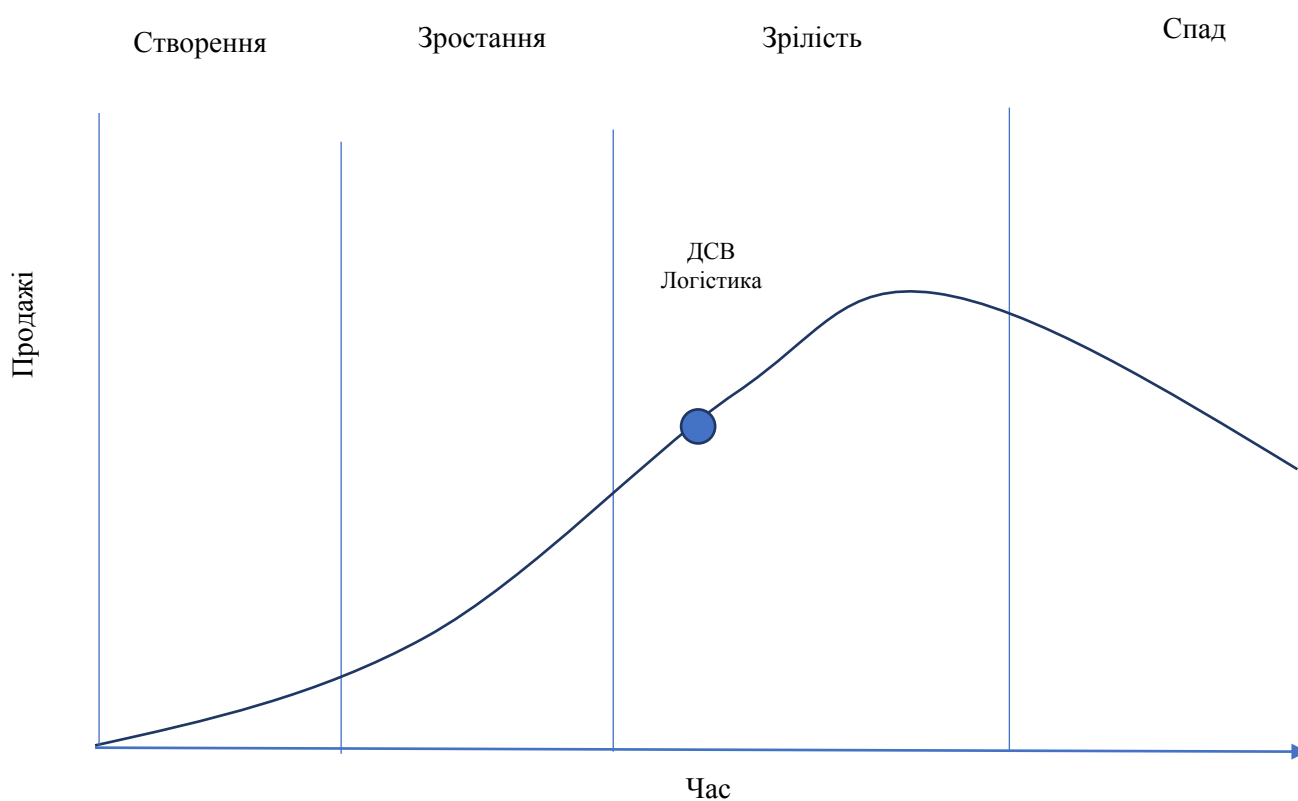


Рисунок 2.20 – Етап життєвого циклу ДСВ Логістики (власна розробка)

На етапі зрілості компанії також можуть приносити хороший рівень прибутку, якщо мають правильно збалансований портфель продуктів. Основним завданням бізнесу стає максимізація прибутку, що може бути досягнуто підвищенням стабільності роботи та ефективності управління. Всі управлінські ресурси компанії сфокусовані на внутрішній ефективності, встановленні жорсткого контролю за ключовими процесами [17].

Стадія «зрілості» – основна робоча стадія життєвого циклу підприємства протягом якої реалізуються його місія, стратегічні цілі і досягається максимальний економічний і соціальний ефект. Отже, необхідним є створення умов за яких тривалість стадії «зрілості» буде найбільшою.

Звичайно, практично всі конкуренти зацікавлені у тому щоб продовжити етапи зростання і зрілості.

Основні завдання на цьому етапі – продовження життєвого циклу компанії. Цього можна досягти такими засобами:

- розширення ринку шляхом придбання нових компаній, виходу на нові територіальні ринки або впровадження нових послуг;
- модифікація послуг;
- репозиціонування марки з метою привертання уваги нових сегментів споживачів; пошук нових сфер використання товару.

На фазі зрілості важливо домогтися зростання використання існуючих послуг, а також спрямувати управління якістю наданих послуг на поліпшення їхніх функціональних характеристик (надійність, економічність і ін.), поліпшення властивостей (часто шляхом модернізації, тобто додання додаткових властивостей, що розширюють область застосування) і тд.

Для глобальних логістичних компаній, нинішня криза створила додаткові можливості для пошуку та розробки нестандартних рішень та варіантів у сфері міжнародної торгівлі. Так, наприклад, набрав популярності сервіс доставки збірних вантажів (LCL).

На етапі зрілості компанії ДСВ Логістика краще спрямувати ресурси на найбільш прибутковому сервісі. Таким сервісом в компанії може стати впровадження сервісу по доставці збірних вантажів.

Одним з факторів розвитку ринку збірних вантажних перевезень є збільшення асортиментних пропозиції в бізнесі, який постраждав від кризи і намагається за рахунок цього збільшити продажі. Імовірна ситуація, коли підприємства, раніше перевозили великі партії товарів, тепер переорієнтуються

на менші обсяги і будуть користуватися послугами доставки збірних вантажів, щоб оптимізувати свої виробничі витрати [18].

Основні причини переведення функцій по управлінню збірними вантажами з аутсорсингу до власного ЛСЛ сервісу ТОВ «ДСВ Логістика»:

1. Необхідність передачі внутрішньої інформації – про партнерів, про плани розвитку, стратегічні орієнтири та ін. – на зовні.

2. Нерозвиненість інфраструктури, перш за все складських комплексів. 90 % складських приміщень – це склади радянської забудови, що не пристосовані до зберігання специфічних товарів. Проте площі складських приміщень щорічно збільшуються.

3. Сумніви щодо якості надаваних логістичних послуг, постійний контроль над діями підрядників.

Висновки до розділу 2

Проходження переддипломної практики відбувалося в міжнародній компанії ДСВ Логістика. В процесі практики досліджувався робочий процес та підприємстві, збиралися звітні дані та набувалися практичні навички з виконання перевезень у міжнародному сполученні. Як висновок можна зазначити, що компанія займає стійкі позиції на ринку транспортних послуг. Це обумовлюється наявністю постійних клієнтів підприємства та систематичним надходженням замовлень від нових компаній. Тенденція зберігається завдяки активній роботі відділу маркетингу.

Компанія має в офіси в 90 країнах світу. Має 3 підрозділи –автомобільний, море/авіа та складське зберігання.

Був розглянутий існуючий маршрут перевезення Анкара – Стамбул – Одеса – Київ, який клієнт зміг оптимізувати завдяки співпраці з ДСВ Логістика.

Для забезпечення своєчасного, повного і належного виконання перевезення розглянуто класифікацію та правила перевезення вантажу, що дає уявлення про те, за яких умов потрібно здійснювати транспортування.

Своєчасне та повне виконання перевезення забезпечується в першу чергу правильно підібраними та оформленими документами.

Проводилися основні розрахунки по визначенню транзитного часу та вартості перевезення збірних вантажів через сервіс підрядників. Транзитний час перевезення за маршрутом Шанхай – Гонконг – Одеса - Первомайськ становить 48 днів 1 год 28хв. Вартість перевезення через сервіс підрядників становить 2 697 usd, що є задовільним, але є певні нарікання ні сервіс, який надають підрядники. Такими факторами є:

- невчасне інформування про статус вантажу зі сторони підрядників;
- можливість крадіжки частини вантажу в порту Одеса;
- невідповідальність з боку персоналу – не відповідають на дзвінки та листи;
- некомпетентність деяких співробітників компаній;
- розформування на складі та доставка до клієнта займає дуже багато часу, звідси й зриви строків поставки по контрактам для клієнтів;
- незацікавленість співробітників у допомозі та наданні високоякісного сервісу.

Отже, для того, щоб надавати клієнтам якісний та високий рівень сервісу, слід оптимізувати перевезення збірних вантажів, наприклад, запровадивши власний сервіс по перевезенню збірних морських контейнерів. Основні параметри, які потрібно оптимізувати – час розформування контейнера та доставки до клієнта, загальні витрати, захистити вантаж від крадіжок.

РОЗДІЛ 3
УДОСКОНАЛЕННЯ УПРАВЛІННЯ МІЖНАРОДНИМИ
ПЕРЕВЕЗЕННЯМИ КОНСОЛІДОВАНИХ ВАНТАЖІВ В КОМПАНІЇ
«ДСВ ЛОГІСТИКИ»

3.1 Стратегічне значення впровадження власного сервісу LCL для
вдосконалення в компанії системи управління міжнародними вантажними
перевезеннями морем

В кінці 2020 року світ логістики перевернувся. Дефіцит контейнерів, надвисока вартість морських перевезень, збільшення термінів доставки стали нинішніми реаліями морських контейнерних перевезень. І, здавалося, що доставити вантажі у віддалені регіони світу на «зараз» взагалі не реально.

Імпортери та експортери почали відчувати значні труднощі під час виконання міжнародних договорів постачання. Виникали лише проблемні питання під час організації транспортування вантажу. [74]

Ще в кінці 2020 року світ спостерігав ажіотаж, який виник через дефіцит контейнерів і, відповідно, наддинамічну зміну вартості морських перевезень, збільшення термінів доставки. Експедиторські компанії намагалися задіяти всі можливі потужності, тому що значна частина клієнтів «включала режим очікування» через надвисокі ставки. Адже якщо необхідно доставити вантаж на «зараз», треба бути готовим до вартості близько USD14000 за 40-футовий контейнер з Китаю. [73]

Для глобальних логістичних компаній, нинішня криза навпаки створила додаткові можливості для пошуку та розробки нестандартних рішень та

варіантів у сфері міжнародної торгівлі. Так, наприклад, набрав популярності сервіс доставки збірних вантажів (LCL).

В організаційному і технічному плані доставка збірного вантажу набагато складніше звичайної доставки. Це пояснюється принципами оформлення і транспортування збірних вантажів з Європи чи іншого регіону, а також певною матеріальною базою.

Крім того, перевізник повинен вирішувати проблему поставки у так званих надзвичайних ситуаціях. Часто буває, що завантаження продукції неможливе аж до кінця виробництва, тобто в часі у другій половині дня, а клієнт очікує поставку (часто на значній відстані) вже на наступний день, бажано вранці. Не кожна транспортна компанія в змозі адаптуватися до цього. Такі вимоги є стандартними в промисловому виробництві. Діючи в такій системі, щоб убезпечити клієнтам мінімальні витрати на виробництво, перевізники беруть на себе відповідальність. Угоди часто мають положення, які визначають штрафи за недотримання поставки у визначений час.

ДСВ Логістика має власні стратегічні центри – в Шанхаї, Нінбо, Шеньчжені, Циндао, Тайчунзі та Пусані для імпорتنих поставок в Україну, дають можливість відвантажувати від 100 кг до 10 тонн будь-якого вантажу, тому їх можна використати не тільки для перевалки повних контейнерів, а й для перевалки збірних вантажів.

Виявивши проблему компанії у Розділі 2, яка може пришвидшити перехід компанії зі стадії стабільності до стадії спаду, якщо і надалі продовжувати користуватися послугами підрядників, на прикладі ТОВ «ДСВ Логістика» буде розглянуто впровадження власного сервісу по доставці контейнерних збірних вантажів, для того, щоб уникнути прямої залежності від підрядників.

По-перше розглянемо схему перевезення збірного вантажу без залучення сторонніх підрядників (рис.3.1).

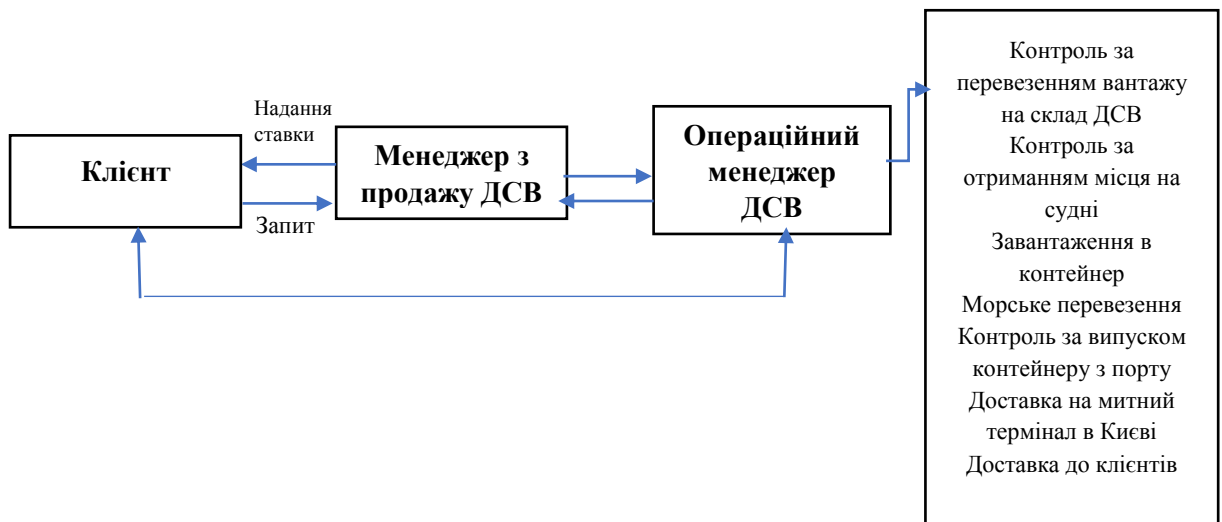


Рисунок 3.1 – Схема комунікації та перевезення збірного вантажу власним ЛСЛ сервісом (власна розробка)

У випадку запровадження власного сервісу по доставці вантажів операційний менеджер самостійно контролює усі етапи перевезення, усуває недоліки, якщо такі трапляються, може самостійно вести комунікацію з клієнтом і володіє інформацією з перших вуст – від власних агентів ДСВ.

Велика мережа агентів ДСВ по всьому світі допоможе налагодити впровадження ЛСЛ і здійснювати контроль на кожному етапі ланцюга постачання.

При формуванні власної консолі всі вантажі, які беруть участь в вантажоперевезенні партії потрібно зібрати в одному місці. Найчастіше це відбувається на спеціальних розподільних складах ДСВ агентів. Проводиться вимір габаритів товарів, завішування і звірення їх найменування із супровідною документацією. Після проведення огляду, і зняття показників, формується кінцева вартість вантажоперевезення. Експерти транспортної компанії також вивчають якість і надійність початкової упаковки у всіх вантажів. При необхідності перепакування (через пошкодження цілісності базової або через її невідповідність стандартам), фахівці ДСВ Логістики пропонують скористатися послугою по якісній упаковці відповідно до всіх вимог. Саме завдяки відповідальному ставленню штатних співробітників компанії до огляду партій,

клієнти можуть бути впевнені в тому, що їхні товари з Китаю придуть в Україну в цілості й збережені.

Процес перевезення збірного вантажу власним сервісом ДСВ представлений на рис. 3.2.

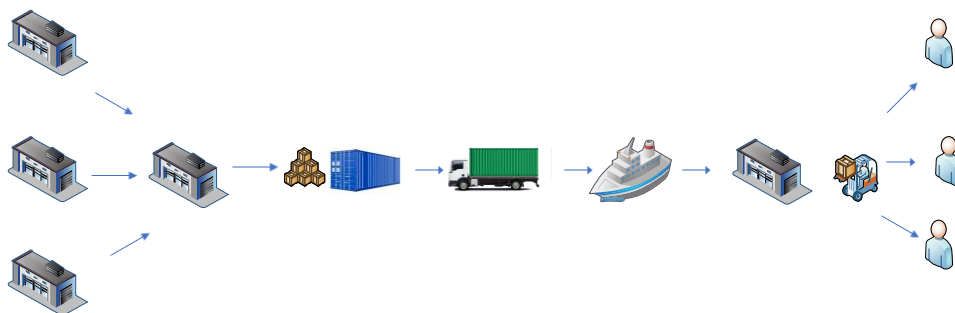


Рисунок 3.2 - Процес перевезення збірного вантажу власним сервісом ДСВ (власна розробка)

1. ДСВ агент зв'язується з постачальником клієнта;
2. На основі дати готовності товару вони вирішують, на який судовихід встигне вантаж;
3. Перевірка домашніх коносаментів з клієнтами і подання інструкцій в лінію для лінійного коносаменту (див. Додаток А,В)
4. Товари доставляються на склад ДСВ агентів поблизу;
5. Агенти перевіряють цілісність товару, зважують його та завантажують товари у спільний контейнер з вантажем від інших клієнтів (див.Додаток С).
6. Контейнер буде запломбований і доставлений в порт;
7. Завантаження на судно, доставка в порт Одеса;
8. В Одесі контейнер знімають з корабля і перевозять на місцевий митний склад у Києві – Чайки.
9. На складі контейнер розформовується і товар проходить митне оформлення;
10. Організація доставки товару клієнтам.
11. Отримання товару клієнтом.

Далі розглянемо розрахунок транзитного часу перевезення збірних вантажів власним сервісом ДСВ Логістика. Розглянемо перевезення товару з Шанхаю морським видом транспорту у складі збірного контейнеру (рис.3.3). Умови перевезення FOB (усі локальні витрати сплачує відправник в країні відправлення).

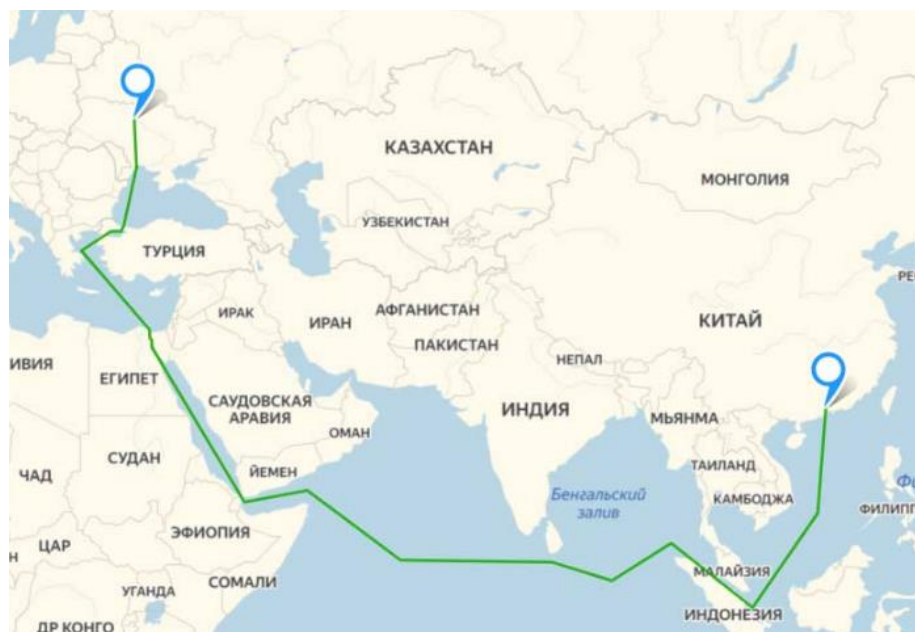


Рисунок 3.3 – Перевезення збірного вантажу за маршрутом Шанхай - Київ

Дані для прорахунку представлені в табл. 3.1.

Таблиця 3.1 – Вхідні данні для прорахунку транзитного часу перевезення через власний сервіс ДСВ Логістика за маршрутом Шанхай – Одеса – Київ - м.Первомайськ

Точка відправлення	Вид транспорту	Відстань	Швидкість км/год	Зберігання на складі агентів ДСВ	Точка прибуття
1	2	3	4	5	6
Склад відправника	Авто	880км	80км/год	96год	Склад ДСВ агентів в Шанхїї
Склад агентів ДСВ в Шанхаї	Авто	270км	80км/год		Порт Шанхай
Порт Шанхаю	Море	9674км	21км/год	-	Порт Одеса

Закінчення табл.3.1

1	2	3	4	5	6
Порт Одеса	Авто	480км	90км/год	-	Склад ДСВ в Києві
Розформування, митне оформлення та зберігання на складі ДСВ	-	-	-	72год	
Склад ДСВ в Києві	Авто	480км	90км/год	-	м.Первомайськ

На рис. 3.4 представлена схема запровадження власного прямого сервісу компанії ДСВ Логістика по доставці збірних вантажів.



Рисунок 3.4 – Перевезення збірного вантажу за маршрутом Шанхай – Київ власним сервісом по доставці збірних вантажів компанії ДСВ Логістика

В табл. 3.2 представлено прорахунок транзитного часу перевезення збірного вантажу власним сервісом ДСВ Логістика.

Таблиця 3.2 - Прорахунок транзитного часу перевезення збірного вантажу власним сервісом ДСВ Логістика за маршрутом Шанхай – Одеса – Київ - м.Первомайськ

Вид транспорту	Авто та море	Розрахунок
1	2	3
Склад відправника – склад ДСВ в Шанхаї (авто)	Відстань	880км
	Час	$880\text{км}/80\text{км/год} = 11\text{Год}$
Зберігання на складі ДСВ агентів	Час	120год
Склад ДСВ в Шанхаї – порт Одеса (авто)	Відстань	270км
	Час	$270\text{км}/80\text{км/год}$

Закінчення табл.3.2

1	2	3
Шанхай - Одеса (море)	Відстань	17 916 км
	Час	$17\,916\text{км}/21\text{ км/год} = 35$ днів 13 год 8 хв
Одеса – Київ (авто)	Відстань	480 км
	Час	$480/90 = 5$ год 20хв
Розформування, митне оформлення та зберігання на складі ДСВ	Час	72год
Пошук авто та доставка до клієнта	Відстань	480км
	Час	$480\text{км}/90\text{км/год} = 5$ год 20хв
Загалом	Відстань	20 026км
	Час	44 дні 13год 51хв

Транзитний час перевезення власним ЛСЛ сервісом ДСВ Логістики складає – 44 дні 13 годин 51 хвилину. Відстань – 20 026 км.

Згідно табл.2.6 транзитний час перевезення через сервіс підрядників становив 48 днів 1 год 28 хв. Загалом перевезення через сервіс підрядників довше на 3 д 11 ч 37 мин.

На сайті компанії ДСВ немає онлайн-калькулятора для прорахунку, всі запити клієнт напряму адресує менеджеру з продажів в переписці. (Додаток Е).

Для того, щоб прорахувати вартість вантажу менеджер з продажів використовує онлайн калькулятор, куди потрібно ввести данні по вантажу (вагу, об'єм, умови доставки). Приклад представлений на рис.3.5.

Terms of Delivery	FOB
Port of Loading	Ningbo as Direct
Place of Delivery (расформирование)	KIEV CFS (Chaika)
Final Place of Delivery	Kharkivskiy reg
Volume, CBM (min 1cbm)	24,50
Weight, T	6,35
Local Charges @ Origin, USD	\$0,00
*Freight to CFS Chaiky, USD	\$7 300
Тариф включает: морской фрахт, PPP, доставка груза из порта на таможенный терминал Чайки, расформирование контейнера, DSV Protect.	
**ориентировочное транзитное время доставки (port-port) дней :	38-40
Ставка действительна (погружен на борт судна) до	31-Oct-2021
<u>Расходы на доставку по Украине:</u>	
Доставка растаможенного груза на склад импортера при оформлении на терминале в Чайках (USD)	\$180,00
TOTAL (НДС включен в ставку, счет выставляется по курсу НБУ):	USD 7 480

Рисунок 3.5– Онлайн-калькулятор прорахунку вартості перевезення збірного вантажу через власний сервіс ДСВ Логістики

Онлайн калькулятор дає вартість доставки нетто, тобто до цієї ставки менеджер з продажів додає свій заробіток на перевезенні. Онлайн калькулятор не включає в себе витрати, які постійно виникають при доставці товару, а саме: експедирування в Одесі, огляд та зважування контейнеру (виникає не завжди), простій авто, формування транзитної декларації і тд.

Більш детальні витрати на доставку вантажу може бачити операційний менеджер в програмному забезпеченні компанії CargoWise, яким користуються всі офіси ДСВ у всьому світі.

CargoWise - це глибоко інтегроване глобальне програмне рішення, яке дозволяє логістам виконувати складні логістичні операції та керувати операціями в одній базі даних для кількох користувачів, функцій, країн, мов та валют.

Це потужне рішення дозволяє логістам ДСВ краще вирішувати складності логістичної галузі, одночасно різко підвищуючи продуктивність, зменшуючи

витрати та зменшуючи ризики за допомогою глобальної інтегрованої програмної платформи.

CargoWise - це одноплатформене програмне рішення, побудоване на єдиному керівному принципі: підвищення продуктивності.

Приклад програмного забезпечення ДСВ Логістики можна побачити на рис 3.6.

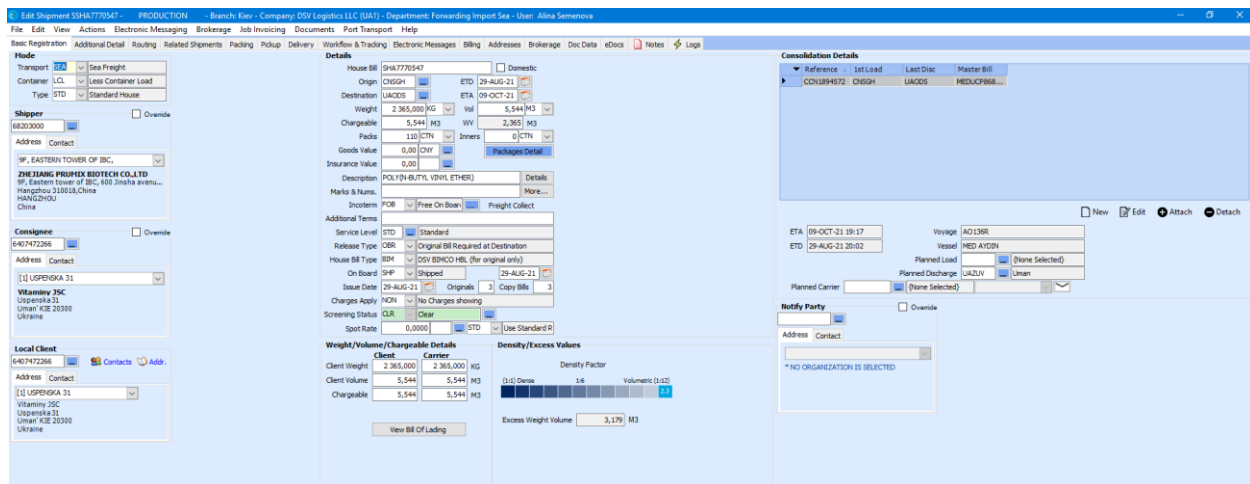


Рисунок 3.6 – Приклад програмного забезпечення ДСВ Логістики

CargoWise має функцію рознесення витрати по об'єму, кількості робіт і т.д., що значно спрощує виставлення рахунків і розподіл тарифів між учасниками збірних вантажів (рис 3.7)

Quote Number	Charge	Description	Department	Sell Exchange	Sell Curre	Inv. Type	OS Sell Amt	Local Sell Amt	Debtor	Debtor Name	Sell Tax ID	Posted	AR Invoice	Cost	OS Cost Amt	Local Cost Amt	Creditor	Creditor Name	Cost Tax ID	Estimated Cost	Posted
	FRT	Послуги з міжнародного перев...	FIS	1,000000	UAH	FIN	0,00	0,00	6407...	Vitamins JSC	NOTREPORT			USD	1 506,27	40 184,57	6401406404	DSV Estonia ...	NOTREPORT	1 506,27	
	THI	Навантажувально-розвантажув...	FIS	1,000000	UAH	FIN	0,00	0,00	6407...	Vitamins JSC	VAT			USD	44,23	1 179,98	6407088750	TOV MSHK U...	VAT	44,23	
	BRD	Brokerage/Customs Charges	FIS	1,000000	UAH	FIN	0,00	0,00	640140...	DSV Air & Se...	VAT			USD	77,17	2 058,76	6407090070	TOV - MOP	VAT	77,17	
	FFF	Транспортно-експедиторськ посл...	FIS	1,000000	UAH	FIN	0,00	0,00	6407...	Vitamins JSC	VAT			USD	18,75	300,22	6407090077	TOV - FERG...	VAT	18,75	
	DEL	Перевезення територією України	FIS	1,000000	UAH	FIN	0,00	0,00	6407...	Vitamins JSC	VAT			USD	61,17	1 631,81	6407092519	Multitrans T...	VAT	61,17	
	ORG	Origin Charges	FIS	1,000000	UAH	FIN	0,00	0,00	640140...	DSV Air & Se...	FREEVAT			UAH	93,75	93,75	6408489129	Izumov Kyry...	NOTREPORT	93,75	

Рисунок 3.7 – Приклад автоматичного розподілення витрат серед учасників ЛСЛ сервісу

Так як ДСВ Логістика є міжнародною компанією і клієнти компанії є постійними замовниками послуг протягом багатьох років, ДСВ не витрачає

багато коштів на рекламу своїх продуктів, тому максимум, що компанія може зараз зробити – представити власний LCL сервіс в соціальній мережі LinkedIn або додати фразу про запуск власного сервісу по доставці збірних вантажів внизу підпису (Додаток D).

Головне завдання, яке зараз стоїть перед менеджерами з продажів – це максимально заповнити контейнер вантажами, бо при умові неповного заповнення контейнеру по об’єму є можливість закрити всі роботи без прибутку або навіть отримати мінусовий профіт.

3.2 Оцінка ризиків запровадження та реалізації в компанії «ДСВ Логістика» сервісу LCL для організації морських вантажних перевезень

Сферою транспортно-логістичних ризиків при перевезенні вантажів морем пропонується вважати морський транспорт, логістичні ланцюги постачання та систему управління (ризик-менеджмент), що представлено на рис. 3.8.

Значний вплив на логістичні ризики при перевезенні вантажів морем має специфічна сфера функціонування морського транспорту, яка в даний час піддається впливу таких факторів як:

- непродумана фіскальна політика держави, яка приводить до старіння флоту;
- перехід під «зручні» іноземні прапори сучасних високоефективних суден;
- відсутність структурних перетворень у сфері управління транспортом, використання застарілих економічних та адміністративних механізмів.

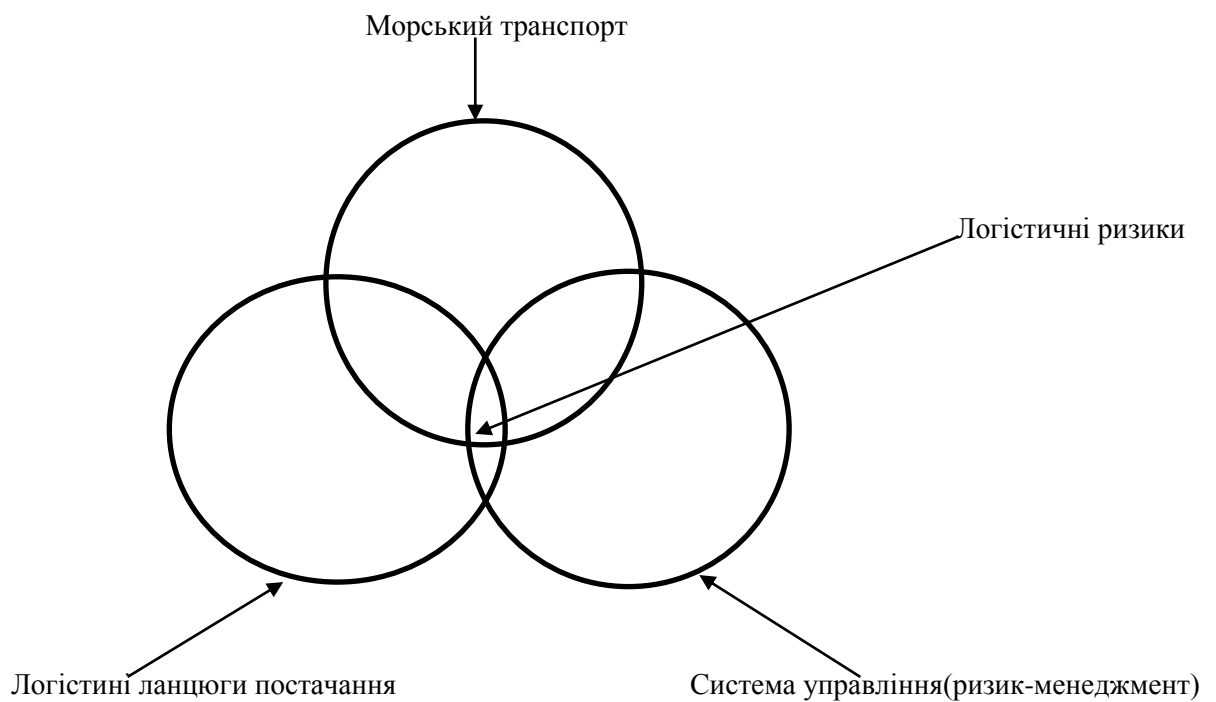


Рисунок 3.8 – Транспортно-логістичні ризики при перевезенні вантажів морем
[32]

Також до ризиків при перевезенні збірних вантажів морським видом транспорту можна віднести погодні умови, технічну несправність судна, зміщення судовиходу, недозаповненість контейнеру вантажами, складність з отриманням місця на судні від лінії, неправильне розміщення вантажу в контейнері, крадіжка вантажу.

Представимо загальні ризики на рис.3.9, які виникають при перевезенні збірних вантажів морським видом транспорту.

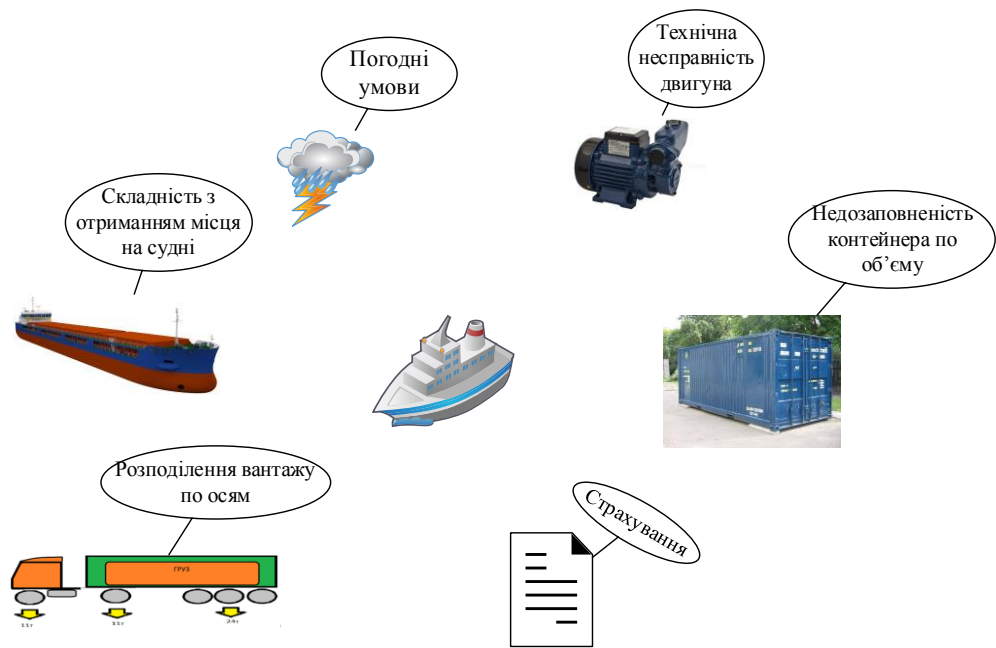


Рисунок 3.9 – Ризики, які виникають при перевезенні збірних вантажів морським видом транспорту (власна розробка)

В табл.3.3 розглянемо більш детально ризики, які можуть виникати при перевезенні вантажів морем.

Таблиця 3.3 – Ризики, які виникають при перевезенні вантажів морським видом транспорту

Ризик 1	Опис 2	Шляхи запобігання ризику 3
Погодні умови	Якщо вантаж йде морем, гідрометереологічні фактори, такі як тайфуни, землетруси, цунамі, впливають на доставку вантажу. При таких умовах можливе скасування судовиходу і або коригування курсу та укриття судна в найближчому порту, що може змістити термін доставки вантажу на 1-2 тижні.	На жаль, в таких випадках на час доставки товару неможливо вплинути, логістам лише можна просити у ліній офіціальний лист з причинами затримок, або прохання розписати у формі повідомлення чому судно затримується, щоб надати клієнтам інформацію про затримки і зняти з себе відповідальність.

Продовження табл.3.3

1	2	3
Технічна несправність судна	Лише один двигун складається із понад 120 тисяч деталей. Усі вони можуть ламатися. Існують різні варіанти технічних несправностей, після настання яких продовжувати рейс судну буде неможливим.	Якщо вантаж у випадку технічної несправності двигуна йде в контейнері - то, можливо, буде перевантажений на інше найближче судно в порту перевалки, або судовихід буде перенесено на тиждень. В такому випадку більшість ліній направляють офіційний лист з причиною затримки. (додаток F)
Недозаповненість збірного контейнеру по об'єму	При недозаповненості контейнера по об'єму, профіт буде мінусовий.	Для того, щоб вирішити данну проблему, по-перше менеджерам з продажів потрібно інтенсивніше продавати перевезення збірними вантажами. Це може бути у формі холодних дзвінків, розсилка по електронній пошті, налаштування таргетованої реклами.
Розміщення товару в контейнері	При неправильному розміщенні товару в контейнері та недостатній комунікації між відділом продажу та операційним відділом может бути недозаповненість контейнеру, перевантаження по осям	Повинна бути чітка передача інструкцій між відділом продажів і операційним відділом. Після підписання заявки з клієнтом, менеджер з продажів повинен проінформувати операційного менеджера про дату готовності вантажу та параметри. Операційні менеджери після отримання інструкцій від менеджера з продажів приймають рішення по можливості розміщення вантажу в контейнері, щоб максимально заповнити контейнер по об'ємній вазі, також передають побажання агентам в Китаї та відслідковують дату готовності вантажу та дати cut off для кожного вантажу по прибутті на склад агентів, для того щоб встигнути розмістити вантаж.

Продовження табл.3.3

1	2	3
<p>Складність з отриманням місця на судні від лінії</p>	<p>На даний момент на ринку контейнерних перевезень спостерігається глобальний дисбаланс порожнього обладнання, більшість якого знаходиться в США, термінали не справляються з великим навантаженням, тому суднам потрібно чекати 3-8 днів для того, щоб його вивантажили. Також на сьогоднішній день, складається відчуття, що судноплавні компанії частково завищують попит та нестачу місць штучно, знімаючи судна з рейсів. Тим самим ринок «підігривається», а ставки фрахту зростають.</p>	<p>Для того, щоб отримати місце на судні потрібно завчасно розміщувати букінг в лінію та просто чекати. Якщо не видають місце на заплановани й судовихід, у ДСВ Логістики велика мережа агентів по всьому світі, які можуть запропонувати підтвердження місця від якого хтось відмовився.</p>
<p>Овербукінг або роллінг</p>	<p>Означає, що на судні на фактичну дату недостатньо місця, щоб завантажити заплановані контейнери. Наприклад, це найпоширеніша причина затримок вантажів в Україні під час експорту, особливо в сезон зернових. Особливої актуальності це набуває в сезон свят, наприклад у Китайський Новий Рік, або перед початком Різдва.</p>	<p>Якщо є можливість, то намагайтеся уникати пікових сезонів. Якщо ж просто необхідно відправити партію саме в піковий час, то не потрібно вдаватися до послуг маленьких і невідомих перевізників. Ціни у них будуть нижчими, але в такі «дуже жваві» сезони вони просто не зможуть впоратися з обсягом. Найбільші перевізники, у свою чергу при виникненні будь-яких проблем, можуть задіяти своїх підрядників та мережу агентів для отримання місця.</p>
<p>Перевантаженість порту чи терміналу</p>	<p>Зазвичай відбувається, коли в порт прибуває величезна кількість контейнерів, що перевищує норму із запасом. Особливо це стосується портів перевалки, де оборот транзитних вантажів найчастіше перевищує імпортно-експортний.</p>	<p>Внаслідок цього явища, судно змушене довше чекати початку вантажних робіт, доки повністю не буде закінчено роботу з попередніх вантажів і повпливати на цей процес неможливо, потрібно лише чекати.</p>

Закінчення табл.3.3

Далі однією з поширених проблем є розміщення вантажу в контейнері так, щоб вантаж рівномірно розподілявся по осям. План завантаження має бути складений на початок такелажних робіт, ось чому так важливо отримувати завчасно інструкції з описом вантажу, вагою та об'ємом від менеджерів з продажу. План допомагає об'єднати несумісні вантажі та забезпечити безпечне розміщення вмісту всередині контейнера. Навантаження необхідно розподілити таким чином, щоб жодна половина контейнера не підтримувала більше 60% ваги вантажу.

Більшість збірних вантажів власного сервісу ДСВ Логістики буде перевозитись в 40-футових контейнерах. Загальна вага усіх збірних вантажів буде сягати 16-17 тон. Для перевезення такої ваги вантажу підійде двохосний тягач із тривісним напівпричепом. Дозволене навантаження на одну вісь – 11т, на здвоєну 18т, на будову вісь – 24т. Разом ми маємо 53т (дозволено 44 т).

$44 \text{ т} - (\text{вага тягача} - 9 + \text{вага напівпричепи} - 7 \text{ т}) = 28 \text{ т}$. Забираємо тару контейнера що дорівнює вазі в 4т, $28\text{т} - 4\text{т} = 24\text{т}$.

Даний контейнеровоз може проходити за осьовими вагами з вантажем не більше 24т. Приклад двохосного тягача із тривісним напівпричепом представлений на рис.3.10.

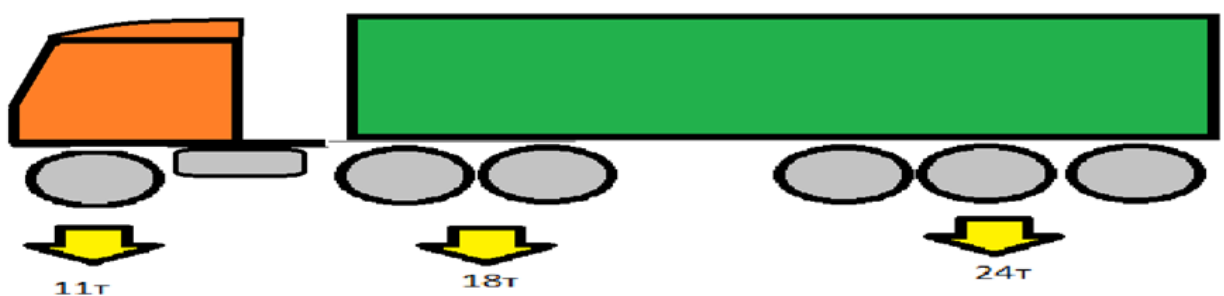


Рисунок 3.10– Приклад двохосного тягача із тривісним напівпричепом

Якщо вантаж неправильно буде завантажений в контейнері, то є можливість не рівномірного розподілу вантажу у контейнері і буде дуже

складно знайти авто для такого перевезення. Приклад нерівномірного розподілу вантажу в контейнері представлений на Рис.3.11.

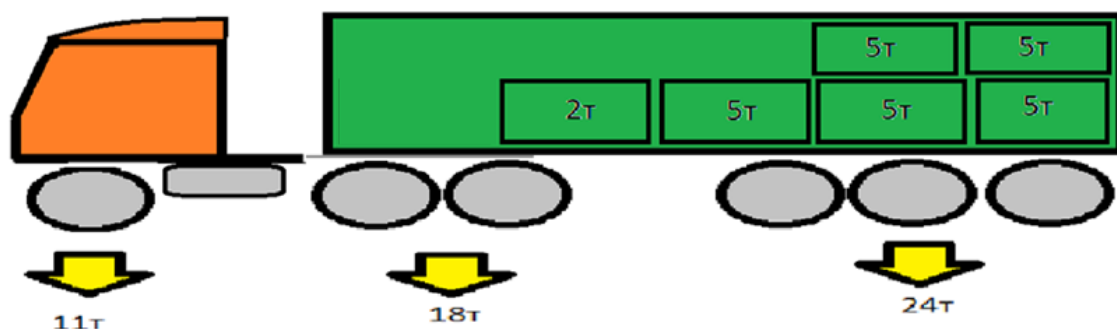


Рисунок 3.11 – Приклад нерівномірного розподілу вантажу в контейнері

Якщо неправильно розмістити вантаж в контейнері, то вантаж може бути пошкодженим водою, ударами, а також пошкодженнями через неправильну фіксацію та розміщення вантажу в контейнері.

Приклад рівномірного розподілу вантажу в контейнері представлений на рис.3.12.

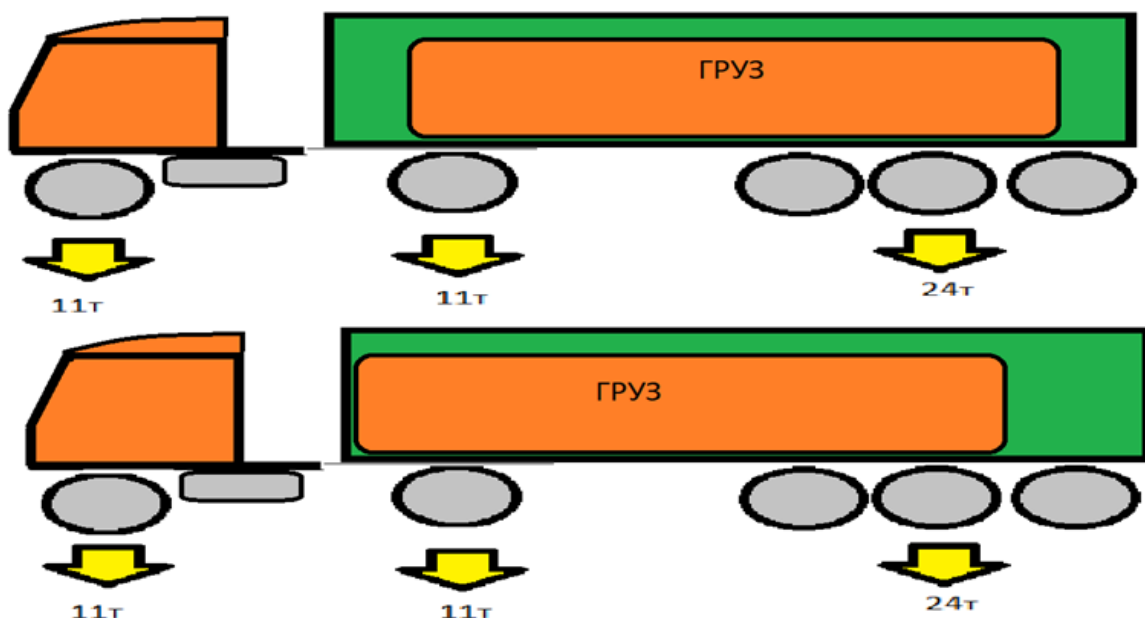


Рисунок 3.12 – Приклад рівномірного розподілу вантажу в контейнері

Далі розглянемо ризик, який виникає, якщо вантаж не застрахований. Страхування вантажу вкрай необхідна опція при перевезенні вантажу морським видом транспорту. Страхові випадки настають у тому випадку, якщо є втрата

вантажу (окрім випадків катастрофи), пошкодження вантажу, вантаж намок під час перевезення та інші. (додаток G)

Зокрема, транспортно-експедиційна компанія звільняється від відповідальності за втрату або пошкодження вантажу, а також за прострочення в доставці вантажу, якщо вони сталися не з вини компанії, або обставини, наслідком яких перевізник не міг запобігти. А це означає, що за загибель вантажу, спричинену стихійними лихами та форс-мажорними обставинами, перевізник, згідно із законодавством, у переважній більшості випадків не несе відповідальності взагалі, а відшкодування за шкodu внаслідок ДТП, розкрадання вантажу та ін. Проводиться лише при доведеній відповідальності перевізника/експедитора, у більшості випадків перевізник звільняється від відповідальності за пошкодження або втрату вантажу, якщо це було пов'язано з навантаженням, укладанням, розвантаженням або обробкою вантажу відправником або одержувачем. Страхування вантажів ці ризики покривають.

ДСВ Логістика пропонує послуги зі страхування як вантажів в повних контейнерах, так і вантажів, які перевозяться в збірних контейнерах. Збірні вантажі вже застраховані з лімітом відповідальності до 5000 EUR та страховка вже влючена у вартість перевезення.

Далі, ризик, який потрібно розглянути – це розформування контейнеру на складі в Одесі. В основному розформування в Одесі затягується на півтори чи два тижні, так як склад переповнений. Бували випадки, коли контейнер розформували 3 тижні, тому доставка по Україні займала лише місяць. Для того, щоб уникнути такого ризику, ДСВ Логістика пропонує своїм клієнтам розформування на складі в Києві. Після того, як контейнер вивантажили з борта судна, доставка в Київ на склад ДСВ відбувається на 2-3 день. На день подачі контейнера на склад починається розформування, тому подачу до клієнта можна планувати вже на другий день після подачі контейнера на склад. В цілому доставка з Одеси до Києва, розформування, оформлення документів, доставка до клієнта займає тиждень, замість 2-3 тижнів, які можливо очікували при розформування в Одесі.

Останній ризик, який можна розглянути при перевезенні вантажів власним сервісом ДСВ Логістика – це вартість доставки важких та об’ємних вантажів зі складу ДСВ Логістика в Києві до доверей клієнта, який знаходиться також в Києві.

Для доставки важких та об’ємних вантажів завжди потрібно враховувати постійні витрати – це вартість розвантаження/завантаження товару в машину та з машини, та вартість доставки зі складу ДСВ до складу клієнта.

На прикладі ДЦ Україна розрахуємо вартість доставки вантажу в 805 коробок та 13,85м³ при умові, що вантаж потрібно вивантажувати на складі ДСВ Логістики в Києві та доставляти до клієнта локальною машиною та якщо вантаж не вивантажувати на складі ДСВ, а залишити в контейнері.

Прорахуємо вартість вивантаження коробок з контейнеру на склад та завантаження коробів зі складу в локальне авто.

Вага 1 коробки – до 3кг.

Тариф на послугу (одна операція по розвантаженню/завантаженню) – 4 грн.

Загалом сума за вивантаження та завантаження в локальне авто виходить – 6 440грн.

Ціна за авто – 3 050грн.

Тобто, загальна сума за роботи на складі та доставку до клієнта становитиме – 9 490грн.

Прорахуємо вартість доставки та робіт на складі, якщо вантаж не вивантажувати на складі ДСВ, а залишити в контейнері.

Якщо вантаж залишати в контейнері і доставляти клієнту в ньому, потрібно виконати дві умови:

1. Митниця клієнта знаходиться в Києві або в Київській області, бо знайти водія, який після вивантаження вантажів на складі в Києві буде їхати на митницю та вивантаження в Луцьк, буде дуже складно та вартість доставки буде дуже високою.

2. Вантаж повинен знаходитись на початку контейнера (біля дверей), щоб спочатку їхати на митницю та вивантаження до клієнта з таким вантажем; або вантаж розміщувати в кінці контейнера, щоб після вивантаження всіх інших вантажів, їхати на митницю та вивантаження до клієнта.

Вартість доставки товару в контейнері зі складу до клієнта прорахувати вкрай складно, так як додаткової вартості при запиті на такого роду перевезення не додається.

Вартість перевезення за маршрутом Одеса – склад ДСВ в Києва – митниця/склад клієнта складає – 650\$, ця вартість розподіляється пропорційно на всі вантажі системою CargoWise.

Вартість, яка розподіляється системою на перевезення вантажу в 805 коробок та 13,85м³ становить – 1 845 грн.

Суми за вивантаження та розвантаження вантажу з авто немає.

Економія складає 9 490 грн – 1 845грн = 7 645 грн.

3.3. Обґрунтування доцільності впровадження власного сервісу по доставці збірних морських контейнерів

Розрахуємо вартість доставки збірного вантажу через власний сервіс ДСВ Логістики при умові, що контейнер повністю заповнений товарами по вазі (кг) з неповним наповненням по об'єму і контейнер повністю заповнений товарами по об'єму з неповним заповненням по вазі.

Розформування контейнерів ДСВ Логістики здійснюється на митному терміналі в Києві. Це дозволяє зекономити час на обробку вантажів в порту Одеса, а також надійно доставити вантаж. Усі вантажі вже застраховані з лімітом відповідальності до 5 000 EUR, а витрати для кожної роботи становлять – 4 usd.

По-перше, розрахуємо вартість вантажу з такою ж вагою в 5 143 кг та об'ємом 6,8 м3, як і при перевезенні через сервіс підрядників, при умові, що контейнер повністю заповнений товарами по вазі (кг) з неповним наповненням по об'єму (м3).

Прорахунок здійснимо на основі 40 футового high cube контейнеру, в який можна розмістити 60м3 та близько 27т вантажу, за маршрутом Шанхай – Одеса (прямий сервіс компанії ДСВ) з доставкою по Україні в місто Перовмайськ.

В даний контейнер змогли розмістити тільки 3 вантажі з даними, які представлені в табл.3.4.

Таблиця 3.4 – Дані по вантажам для 40 футового high cube контейнеру для власного ЛСЛ сервісу ДСВ при умові повного наповнення контейнеру по вазі (кг)

Вантаж	Вага, кг	Об'єм, м3	Відсоток вантажу у контейнері по вазі. %	Відсоток вантажу у контейнері по об'єму, %
1 вантаж	5143	6,8	19,05	11,33
2 вантаж	9348	2,15	34,62	3,58
3 вантаж	9800	23,37	36,3	38,95
Загалом	24 291	32,32	89,97	53,87

Для прорахунку відсотка вантажу 1 у контейнері по вазі використаємо наступну формулу – $(5\ 143/27\ 000)*100\% = 19,05\%$. Аналогіно прораховуємо для вантажу 2 та 3.

Для прорахунку відсотка вантажу 1 у контейнері по об'єму використаємо наступну формулу :

$$(6,8/60)*100\% = 11,33\%.$$

Аналогіно прораховуємо для вантажу 2 та 3.

З таблиці можна зробити висновок, що контейнер не повністю заповнений по об'єму, лише на 53,87%, але майже повністю заповнений по вазі – 89,97%.

Для початку сейл менеджер прораховує ставку на основі наданих даних від клієнта та вносить їх в таблицю Ексель, щоб отримати витрати на перевезення.

На момент котування ставки для клієнта менеджер з продажів не знає з якими вантажами буде їхати саме його вантаж, а тому не може знати по факту судозахода чи профіт від клієнта буде мінусовий чи позитивний. В таких випадках краще перестраховуватись та закладувати більший дохід.

Котирування розраховується на підставі ваги/обсягу (велика величина береться до розрахунку) – $1\text{м}^3 = 750\text{кг}$.

Онлайн - калькулятор розраховує вартість вантажу при умові заповнення контейнеру на 55 – 60м³.

Тариф застосовується для імпортних, комерційних, генеральних, належним чином упакованих, маркованих та штабелюваних вантажів.

Тариф включає: морський фрахт, ПРР, доставку вантажу з порту на митний термінал Чайки, розформування контейнера, DSV Protect.

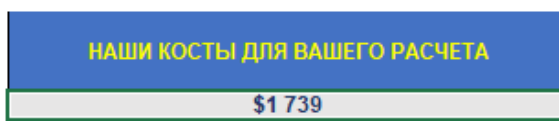
Представимо витрати для всієї консолідованої партії у вигляді табл.3.4.

Автодоставка по Україні прораховується для кожного вантажу окремо. Клієнт також може забирати вантаж власними силами (самовивіз) зі складу ДСВ, тому в данному випадку витрат на авто доставку по Україні не буде.

По-перше, прорахуємо вартість вантажу за допомогою онлайн-калькулятора з файлу Ексель з рис.3.5 для даних з табл.3.3.

Для початку візьмемо данні для першого вантажу з параметрами 5 143 кг та 6,8 м³ та введемо данні в калькулятор.

Після введення даних по вантажу у відповідному полі з'являється вартість витрат на перевезення як на рис.3.13.



НАШИ КОСТЫ ДЛЯ ВАШЕГО РАСЧЕТА
\$1 739

Рисунок 3.13 – Приклад прорахунку витрат на перевезення для вантажу 1 через онлайн – калькулятор компанії ДСВ Логістика

Витрати для першого вантажу за фрахт, розвантаження з борту судна, перевезення до складу та розформування на складі склали – 1 739\$.

Для аналогії прорахуємо вартість витрати на перевезення збірних вантажів 2 та 3.

Для другого вантажу витрати склали – 3 142\$.

Для третього вантажу витрати склали – 5 870\$.

До ставок представлених в табл.3.4 сейлз менеджер повинен додати ще витрати на перевезення по Україні, так як автодоставка прораховується окремо для кожного вантажа згідно з адресою вивантаження.

Витрати для першого вантажу разом з автодоставкою складатимуть - $1\,739\$ + 600\$ = 2\,339\$$. Дохід від клієнта, який менеджер з продажів запланував отримати становить – 3 220\$.

Витрати для другого вантажу разом з автодоставкою складатимуть - $3\,142\$ + 300\$ = 3\,442\$$. Дохід від клієнта, який менеджер з продажів запланував отримати становить – 4 815\$.

Витрати для третього вантажу разом з автодоставкою складатимуть - $5\,870\$ + 482\$ = 6\,352\$$. Дохід від клієнта, який менеджер з продажів запланував отримати становить – 6 700\$.

Узагальнимо витрати по перевезенню в табл.3.5.

Таблиця 3.5 – Дані по витратам для збірних вантажів згідно прорахунку в онлайн-калькуляторі з автодоставкою по Україні

Вантаж	Заплановані витрати згідно прорахунку онлайн- калькулятора, usd
1 вантаж (5 143кг; 6,8 м3)	2 339
2 вантаж (9 348кг; 2,15м3)	3 442
3 вантаж (9 800кг; 23,37м3)	6 352
Загалом	12 133

Також сейлз менеджер додає до витрат ту суму прибутку, яку він хоче отримати від клієнта.

З табл.3.5 можна зробити висновок, що витрати, з урахуванням автодоставки по Україні, на весь контейнер мають становити 12 133\$, тобто ціна на 1м3 становитиме 202 usd.

По факту розміщення вантажу в контейнер можна дізнатися, яка ставка фрахту та вивантаження з борту судна буде актуальна для контейнеру, так як вартість фрахту постійно змінюється, а такі витрати як авто доставка до складу ДСВ, експедирування в Одесі, витрати на складі ДСВ залишатимуться постійними.

Прорахунок за табл.3.5 дуже оптимістичний, так як на сьогоднішній день тільки витрати на фрахт коливаються від 14 000\$ до 15 000\$ за контейнер 40НС.

По факту прибуття контейнеру в порт Одеса витрати для трьох вантажів становитимуть суми представлені в табл.3.6.

З табл.3.6 можна зробити висновок, що фактичні витрати більше запланованих витрат з табл.3.4 на 2 910\$, тому ця різниця у витратах буде розподілена між доходами від клієнтів, тому є можливість залишитися без профіту або отримати негативний профіт.

Таблиця 3.6 – Фактичні витрати для всієї консолідованої партії для власного ЛСЛ сервісу ДСВ при умові повного навантаження контейнеру по вазі (кг)

Послуга	Вартість
Фрахт	13 592 usd
Розвантажувальні/навантажувальні роботи	393 usd
Авто доставка до складу ДСВ	708 usd
Експедирування в Одесі	200 usd
Витрати на складі ДСВ	150 usd
Всього	15 043 usd

Фактична вартість за 1м3 в даному випадку становитиме – $13\,592\text{usd}/42,7\text{м}^3 = 318,31\text{usd}$.

Як вже описувалось вище, CargoWise, система ДСВ Логістики, має функцію рознесення витрат по об'єму та вазі, в залежності, який показник більше. Розподілення системою проходить наступним чином:

- Фрахт розподіляється по показнику, який більше – вага чи об'єм;
- Розвантаження з борту судна розподіляється також по показнику , який більше – вага чи об'єм;
- Транспортно – експедиційні послуги на території України – по кількості замовлень у контейнері;
- Доставка з Одеси до складу в Києві - розподіляється також по показнику , який більше – вага чи об'єм;
- Витрати на складі ДСВ - розподіляється також по показнику , який більше – вага чи об'єм.

Представимо фактичні витрати для кожного вантажу у вигляді табл.3.7, на основі того, як витрати розподілились в системі пропорційно об'єму та вазі системою для трьох вантажів з параметрами з табл.3.3.

З табл.3.7 можна зробити висновок, що фактичні витрати на перевезення збірних вантажів з урахуванням автоперевезення становлять – 16 179,52 usd.

Таблиця 3.7 – Витрати розподілені системою CargoWise для кожного вантажу через власний сервіс ДСВ при умові не повного наповнення контейнеру по об'єму та повного наповнення по вазі

Номер вантажу	Послуга	Вартість
1	2	3
1 вантаж (5143 кг; 6,8 м3)	Фрахт	2 183,63 usd
	Розвантажувальні/навантажувальні роботи	67,63 usd
	Авто доставка до складу ДСВ	121,83 usd
	Експедирування в Одесі	34,41 usd
	Витрати на складі ДСВ	50 usd
	Авто доставка зі складу ДСВ до клієнта	300 usd
	DSV Protect	4 usd
Загалом витрати для 1 вантажу		2 761,5 usd

Закінчення табл.3.7

2 вантаж (9 348 кг; 2,15 м3)	Фрахт	3 978,87 usd
	Розвантажувальні/навантажувальні роботи	92,96 usd
	Авто доставка до складу ДСВ	300 usd
	Експедирування в Одесі	47,31 usd
	Витрати на складі ДСВ	50 usd
	Авто доставка зі складу ДСВ до клієнта	300 usd
	DSV Protect	4 usd
Загалом витрати для 2 вантажу		4 773,14 usd
3 вантаж (9 800 кг; 23,37 м3)	Фрахт	7 438,9 usd
	Розвантажувальні/навантажувальні роботи	232,41 usd
	Авто доставка до складу ДСВ	418,69 usd
	Експедирування в Одесі	118,28 usd
	Витрати на складі ДСВ	50 usd
	Авто доставка зі складу ДСВ до клієнта	482 usd
	DSV Protect	4 usd
Загалом витрати для 3 вантажу		8 744,28 usd
Загальні витрати для трьох вантажів		16 278,92 usd

Далі у вигляді табл.3.8 представимо заплановані витрати на клієнтів з прорахунку через онлайн-калькулятор, фактичні витрати, які розподілились системою та дохід від клієнта.

Таблиця 3.8 – Витрати прораховані через онлайн-калькулятор та дохід від клієнта для кожного вантажу для власного ЛСЛ сервісу ДСВ при умові не повного наповнення контейнеру по об'єму

Номер вантажу	Дохід від клієнта за всі послуги, USD	Заплановані витрати на клієнта прораховані через онлайн-калькулятор, USD	Фактичні витрати на клієнта за всі послуги, USD	Профiт від клієнта за всі послуги, USD
1 вантаж (5143 кг, 6,8 м3)	3 220	2 339	2 761,5	458,5
2 вантаж (9 348 кг, 2,15 м3)	4 815	2 442	4 773,14	41,86
3 вантаж (9 800 кг, 23,37 м3)	6 700	6 352	8 744,28	-2 044,28
Всього	14 735	12 133	16 278,92	-1543,92

Підсумовуючи, з табл.3.8 можна зробити висновок, що дохід від клієнтів при повному завантаженні контейнера по вазі за всі послуги становитиме 14 735 USD, при тому що фактичні витрати на клієнтів становитимуть 16 278,92 USD. Загалом профіт від клієнтів буде – 1 543,92 USD.

Так як система розподіляє витрати згідно найбільшого параметра вантажу, то найбільші витрати підуть на вантаж з найбільшим об'ємом, так як по вазі контейнер наповнився максимально. Тому так важливо наповнювати контейнер рівномірно, а при можливості заповнювати на 55 – 60м³ або закладувати гарний профіт на перевезенні.

Загалом, можна зробити висновок, що перевезення вантажів власним сервісом ДСВ Логістики буде не вигідним при повному завантаженні контейнера по вазі, бо в такому випадку витрати за неповне завантаження по об'єму та неправильній прокотованій ставці на клієнта підуть в роботу з найбільшим об'ємом і прибуток на всьому контейнері будет мінусовий.

При перевезенні збірних вантажів важливо наповнювати максимально контейнер по об'єму, але якщо це не вдається, то потрібно прораховувати ставки для вантажів з великою вагою та об'ємом не через онлайн калькулятор, а вручну, попередньо перевірши вагу(кг) в м³.

Спробуємо оптимізувати прорахунок запланованих витрат, та представимо прорахунок вартості кожного вантажу вручну, враховуючи всі постійні витрати та фрахт, який змінюється.

Як описувалося раніше котирування розраховується на підставі ваги/обсягу (велика величина береться до розрахунку) – $1\text{ м}^3 = 750\text{ кг}$.

Представимо орієнтовні витрати для перевезення контейнеру 40НС з такими ж параметрами вантажів як з табл.3.3. Орієнтовні витрати для контейнера з середньою вартістю фрахту представлені в табл.3.9.

Таблиця 3.9 – Орієнтовні витрати для всієї консолідованої партії, для власного ЛСЛ сервісу ДСВ при умові повного навантаження контейнеру по вазі (кг) без урахування автодоставки

Послуга	Вартість, USD
Фрахт	15 000
Розвантажувальні/навантажувальні роботи	390
Авто доставка до складу ДСВ	700
Експедирування в Одесі	200
Витрати на складі ДСВ	150
Загалом	16 440

По – перше, прорахуємо вартість 1м³ при загальних витратах при умові, що контейнер заповнили на 60м³.

$$16\,440\text{usd}/60\text{м}^3 = 274\text{ usd} / \text{орієнтовна вартість за 1м}^3.$$

Прорахуємо тепер вартість для кожного вантажу окремо разом з автодоставкою, приймаючи до уваги той факт, що потрібно прораховувати по параметру, який більше – вага чи об'єм.

1 вантаж з вагою 5 143 кг та 6,8м³. Рахуємо по вазі:

$$5\,143\text{ кг}/750\text{кг} = 6,9\text{м}^3.$$

6,9м³ * 274 usd = 1890,6 usd (витрати на 1 вантаж без автодоставки по Україні).

1890,6usd + 600 usd = 2 490,6 usd (витрати на 1 вантаж з автодоставкою по Україні).

2 вантаж з вагою 9 348 кг та 2,15м³. Рахуємо по вазі. Для початку вагу переведемо в об'єм:

$$9\,348\text{кг}/750\text{кг} = 12,5\text{м}^3.$$

12,5м³ * 274 usd = 3 425 usd (витрати на 2 вантаж без автодоставки по Україні).

3 425 usd + 300 usd = 3 725 usd (витрати на 2 вантаж з автодоставкою по Україні).

3 вантаж з вагою 9 800 кг та 23,37м³. Рахуємо по об'єму:

23,37м³ * 274 usd = 6 403,38 usd (витрати на 3 вантаж без автодоставки по Україні).

6 403,38 usd + 482 usd = 6 885,38 usd (витрати на 2 вантаж з автодоставкою по Україні).

Представимо прорахунки здійснені вручну по витратам для кожного вантажу при умові повного наповнення контейнеру по вазі в табл.3.10.

Таблиця 3.10 – Дані по витратам для збірних вантажів згідно прорахунку вручну з автодоставкою по Україні

Вантаж	Заплановані витрати з автодоставкою згідно прорахунку вручну для кожного вантажу
1 вантаж (5 143кг; 6,8 м3)	2 490,6 usd
2 вантаж (9 348кг; 2,15м3)	3 725 usd
3 вантаж (9 800кг; 23,37м3)	6 885,38 usd
Загалом	13 100,98 usd

З табл.3.10 можна зробити висновок, що заплановані витрати для трьох вантажів в контейнері становитимуть 13 100,98 usd, а загальний об'єм становитиме 42,69м3, тобто фактична вартість за куб буде прораховуватись саме по показнику - 42,69м3.

Фактичні витрати будуть такими ж як і в табл.3.5 і становитимуть загалом 15 043usd.

Фактична вартість 1м3 випадку становитиме – $15\,043\text{usd}/42,69\text{м}^3 = 352,38\text{usd}$, при тому, що при початкових розрахунках вартість 1м3 була – 274 usd.

В такому випадку, якщо сейл менеджер не заклав гарний прибуток на своїй роботі є можливість отримати мінусовий профіт, бо заплановані витрати і ставка, яка продавалась на клієнта була розрвхована по показнику – 274usd/м3.

Далі у вигляді табл.3.10 представимо заплановані витрати на клієнтів з ручного прорахунку, фактичні витрати, які розподілились системою та продану вартість для клієнта, де сейлз менеджер заклав вже свій профіт.

Таблиця 3.11 – Витрати та дохід від клієнта для кожного вантажу для власного ЛСЛ сервісу ДСВ при умові не повного наповнення контейнеру по об'єму згідно ручного прорахунку

Номер вантажу	Дохід від клієнта за всі послуги, USD	Заплановані витрати на клієнта, USD	Фактичні витрати на клієнта за всі послуги, USD	Профiт від клієнта за всі послуги, USD
1 вантаж (5143 кг, 6,8 м3)	3 220	2 490,6	2 761,5	458,5
2 вантаж (9 348 кг, 2,15 м3)	2 815	3 725	4 773,14	41,86
3 вантаж (9 800 кг, 23,37 м3)	7 415,38	6 885,38	8 744,28	-2 044,28
Всього	15 450,38	16 278, 92	-1543,92	-1 543,92

З табл.3.11 можна зробити висновок, що якщо прораховувати витрати на клієнтів вручну, приймаючи до уваги всі витрати, при повній завантаженості контейнера по вазі, все одно на одній роботі профiт від клієнтів буде з мінусом. Загальний профiт на всьому контейнері від перевезення буде становити - **1543,92usd**.

Для того, щоб ще більше оптимізувати вартість перевезення і отримати мінімальний профiт, можна запропонувати зекономити на вартості перевезення та розформування вантажу 3 з вагою 9 800 кг та 23,37м3.

Для того, щоб виконати таку умову, на момент, коли всі вантажі завантажені в контейнер і операційний менеджер розуміє, що контейнер завантажений повністю тільки по вазі, потрібно шукати методи оптимізацій витрат, для того, щоб отримати прибуток від контейнеру, який завантажили максимально по вазі, а не об'єму або хоча б спробувати оптимізувати негативний профiт і зменшити його.

По-перше, митниця клієнта та точка вивантаження вантажу повинна бути в Києві або Київській області, тому що економія в цьому випадку полягає саме в тому, що на момент замовлення та пошуку авто, критерії, які направляються на відділ диспетчерів наступний – Одеса – Київ, 700\$, можливі дві точки

вивантаження. Час від простою на розмитнення та вивантаження товару з контейнеру – 2 дні.

По-друге, вантаж потрібно рівномірно розподілити в контейнері, ще в країні відправлення, для того, щоб не було перевантаження по осям і можна було без проблем переміщувати контейнер по території України.

Витрати на даний вантаж на складі ДСВ Логістика становлять – 50 usd.

Доставка товару зі складу ДСВ до клієнта становить – 482 usd.

Тобто, витрати по преміщенню данного вантажу зі складу в локальне авто та за доставку до клієнта становлять – 530 usd.

Якщо залишити 3 вантаж з параметрами 9 800 кг та 23,37 м³ в контейнері, то можна зекономити ще 530 usd на данній партії вантажу, так як витрати по розформуванню товару та за доставку до клієнта не будуть застосовуватися, а вартість перевезення з Одеси до Києва буде все одно розподілятися на всіх учасників перевезення, як описувалось вище. Тобто від фактичної вартості доставки потрібно відняти витрати на складі ДСВ та витрати за локальне авто: 1 543,92 usd – 530 usd = 1 013,92 usd.

Далі у вигляді табл.3.12 представимо фінальні заплановані витрати на клієнтів з ручного прорахунку, фактичні витрати, які розподілились ситемою та дохід від клієнта, де сейлз менеджер заклав вже свій профіт з урахуванням того, що 3 вантаж залишиться в контейнері і поїде до клієнта на митницю після розформування інших вантажів.

Таблиця 3.12 – Витрати та дохід від клієнта для кожного вантажу для власного ЛСЛ сервісу ДСВ при умові не повного наповнення контейнеру по об'єму

Номер вантажу	Дохід від клієнта за всі послуги	Заплановані витрати на клієнта	Фактичні витрати на клієнта за всі послуги	Профіт від клієнта за всі послуги
1 вантаж (5143 кг, 6,8 м ³)	3 220 usd	2 490,6 usd	2 761,5	458,5
2 вантаж (9 348 кг, 2,15 м ³)	4815 usd	3 725 usd	4 773,14	41,86

Закінчення табл.3.12

3 вантаж (9 800 кг, 23,37 м3)	7 415,38 usd	6 885,38 usd	8 744,28	-1 013,92 usd
Всього	15 450,38 usd	13 073,58 usd	16 179,52 usd	-513,56 usd

З табл.3.12 можна зробити висновок, що навіть, оптимізувавши перевезення вантажу в контейнері, перевезення з максимально наповненою вагою та наполовину наповненим об'ємом в 40 НС контейнері є неприбутковим, загальний профіт становить – 513,56 usd.

Ціна від підрядників буде залишатися сталою - 2 697 usd впродовж усього перевезення, у випадку власного ЛСЛ сервісу ДСВ, витрати, які будуть розподілятися на вантаж можуть змінюватись в залежності від того наскільки контейнер заповнений.

Далі розглянемо прорахунок вантажу вагою в 5143 кг та об'ємом 6,8 м3 у випадку, якщо увесь об'єм контейнеру в 60м3 заповнений, прорахуємо витрати компанії на весь контейнер та профіт для цілого контейнеру.

Прорахунок здійснимо на основі 40 футового high cube контейнеру, в який можна розмістити 60 м3 та близько 27т вантажу.

В даний контейнер змогли розмістити 9 вантажів з даними, які представлені в табл.3.11.

Таблиця 3.11 – Дані по вантажам для 40 футового high cube контейнеру для власного ЛСЛ сервісу ДСВ при умові повного наповнення контейнера по об'єму

Вантаж	Вага	Об'єм	Відсоток вантажу у контейнері по вазі	Відсоток вантажу у контейнері по об'єму
1	1 049 кг	1,06 м3	3,88%	1,77%
2	1 102,08 кг	3,32 м3	4,08%	5,53%
3	5 143 кг	6,8 м3	19,05%	11,33%
4	655 кг	1,44 м3	2,46%	2,4%
5	1 686 кг	7 м3	6,24%	11,66%
6	1 020 кг	9,2 м3	3,77%	15,33%

Закінчення табл.3.11

7	3 574 кг	17,5 м3	13,24%	29,16%
8	258 кг	1,4 м3	1%	2,33%
9	2 447 кг	11,63	9,06%	19,38%
Загалом	16 934,58 кг	59,43 м3	62,78%	98,89%

З таблиці можна зробити висновок, що контейнер заповнений по об'єму на 98,89%, а по вазі на 62,78%.

По-перше, прорахуємо вартість вантажу за допомогою онлайн-калькулятора з файлу Ексель з табл.3.11.

Для початку візьмемо данні для першого вантажу з параметрами 1 049 кг та 1,06 м3 та введемо данні в калькулятор.

Після введення даних по вантажу у відповідному полі з'являється вартість витрат на перевезення як на рис.3.9.

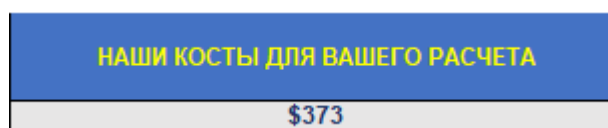


Рисунок 3.9 – Приклад прорахунку витрат на перевезення для вантажу 1 через онлайн – калькулятор компанії ДСВ Логістика

Витрати для першого вантажу за фрахт, розвантаження з борту судна, перевезення до складу та розформування на складі склали – 379\$.

Для аналогії прорахуємо вартість витрат на перевезення збірних вантажів усієї партії з 9 товарів.

Для другого вантажу витрати склали – 854\$.

Для третього вантажу витрати склали – 1 738\$.

Для четвертого вантажу витрати склали – 383\$.

Для п'ятого вантажу витрати склали – 1 774\$.

Для шостого вантажу витрати склали – 2 325\$.

Для сьомого вантажу витрати склали – 4 401\$.

Для восьмого вантажу витрати склали – 373\$.

Для дев'ятого вантажу витрати склали – 2 933\$.

До ставок представлених в табл.3.4 сейлз менеджер повинен додати ще витрати на перевезення по Україні, так як автодоставка прораховується окремо для кожного вантажа згідно з адресою вивантаження.

Витрати для першого вантажу разом з автодоставкою складатимуть - 379\$ + 95\$ = 474\$. Дохід від клієнта, який менеджер з продажів запланував отримати становить – 663\$.

Витрати для другого вантажу разом з автодоставкою складатимуть - 854\$ + 95\$ = 949\$. Дохід від клієнта, який менеджер з продажів запланував отримати становить – 1 420\$.

Витрати для третього вантажу разом з автодоставкою складатимуть – 1 738\$ + 379\$ = 2 117\$. Дохід від клієнта, який менеджер з продажів запланував отримати становить – 3 220\$.

Витрати для четвертого вантажу складатимуть - 383\$. Дохід від клієнта, який менеджер з продажів запланував отримати становить – 820\$.

Витрати для п'ятого вантажу разом з автодоставкою складатимуть – 1 774\$ + 239\$ = 2 013\$. Дохід від клієнта, який менеджер з продажів запланував отримати становить – 2 254\$.

Витрати для шостого вантажу разом з автодоставкою складатимуть – 2 325\$ + 284\$ = 2 609\$. Дохід від клієнта, який менеджер з продажів запланував отримати становить – 3 710\$.

Витрати для сьомого вантажу складатимуть – 4 401\$. Дохід від клієнта, який менеджер з продажів запланував отримати становить – 5 830\$.

Витрати для восьмого вантажу разом з автодоставкою складатимуть – 373\$ + 42\$ = 415\$. Дохід від клієнта, який менеджер з продажів запланував отримати становить – 673\$.

Витрати для дев'ятого вантажу складатимуть – 2 933\$. Дохід від клієнта, який менеджер з продажів запланував отримати становить – 3 023\$.

Узагальнено отримані дані після прорахунку через онлайн-калькулятор в табл.3.12

Таблиця 3.12 – Дані по витратам для збірних вантажів згідно прорахунку в онлайн-калькуляторі з автодоставкою по Україні при умові повного наповнення контейнеру по об'єму

Вантаж	Заплановані витрати для кожного вантажа згідно прорахунку онлайн-калькулятора з урахуванням автодоставки
1	2
1 вантаж (1 049 кг, 1,06 м3)	474\$
2 вантаж (1 102,08 кг; 3,32 м3)	949\$
3 вантаж (5143 кг; 6,8 м3)	2 117\$
4 вантаж (655 кг; 1,44 м3)	383\$
5 вантаж (1 686 кг; 7 м3)	2 013\$
6 вантаж (1 020 кг; 9,2 м3)	2 609\$
7 вантаж (3 574 кг; 17,5 м3)	4 401\$
8 вантаж (258 кг; 1,4 м3)	415\$
9 вантаж (2 447 кг; 11,63 м3)	2 933\$
Загалом	16 294 \$

Також сейлз менеджер додає до витрат ту суму прибутку, яку він хоче отримати від клієнта.

З табл.3.4 можна зробити висновок, що витрати, з урахуванням автодоставки по Україні, на весь контейнер мають становити 16 294\$.

По факту розміщення вантажу в контейнер можна дізнатися, яка ставка фрахту та вивантаження з борту судна буде актуальна для контейнеру, так як вартість фрахту постійно змінюється, а такі витрати як авто доставка до складу ДСВ, експедирування в Одесі, витрати на складі ДСВ можуть інколи збільшуватися в залежності від кількості товару, але більш менш залишатимуться постійними.

По факту прибуття контейнеру в порт Одеса витрати для трьох вантажів становитимуть суми представлені в табл.3.13.

Представимо фактичні витрати для всієї консолідованої партії у вигляді табл.3.14, візьмемо ті ж данні для прорахунку, що брали для не повністю заповненого контейнеру в табл.3.3, тільки витрати на складі ДСВ будуть вищими, так як вантажів більше. Автодоставка по Україні прораховується для кожного вантажу окремо. Клієнт також може забирати вантаж власними силами (самовивіз) зі складу ДСВ, тому в данному випадку витрат на автодоставку по Україні не буде.

Таблиця 3.14 – Фактичні витрати для всієї консолідованої партії для власного ЛСЛ сервісу ДСВ при умові повного наповнення контейнера по об'єму

Послуга	Вартість, USD
Фрахт	13 592
Розвантаження з борту судна	393
Авто доставка до складу ДСВ	708
Експедирування в Одесі	200
Витрати на складі ДСВ	477
Загалом	15 370

Витрати на складі ДСВ у випадку повного завантаження контейнера по об'єму складатимуть – 477 usd, так як вантажів більше, тому більше операцій буде проведено по завантаженню/розвантаженню товарів та оформленню.

Фактична вартість 1м3 за фрахт у випадку повного завантаження контейнера по об'єму складатиме – $13\,592/59,43 = 228,71\text{usd}$.

Представимо фактичні витрати для кожного вантажу пропорційно тому, як вони розподілились системою пропорційно об'єму та вазі CargoWise у вигляді табл.3.15.

Таблиця 3.15 – Витрати для кожного вантажу через власний сервіс ДСВ при умові повного наповнення контейнера по об'єму з урахуванням автодоставки

Номер вантажу	Послуга	Вартість, USD
1	2	3
1 вантаж (1 049 кг, 1,06 м3)	Фрахт	242,43
	Розвантаження з борту судна	44
	Авто доставка до складу ДСВ	35
	Експедирування в Одесі	22
	Витрати на складі ДСВ	9
	Авто доставка зі складу ДСВ до клієнта	95
	DSV Protect	4
Загалом витрати для 1 вантажу		451,43
2 вантаж (1 102,08 кг; 3,32 м3)	Фрахт	760
	Розвантаження з борту судна	49
	Авто доставка до складу ДСВ	54
	Експедирування в Одесі	22
	Витрати на складі ДСВ	26
	Авто доставка зі складу ДСВ до клієнта	95
	DSV Protect	4
Загалом витрати для 2 вантажу		1010
3 вантаж (5143 кг; 6,8 м3)	Фрахт	1 568,95
	Розвантаження з борту судна	40
	Авто доставка до складу ДСВ	50
	Експедирування в Одесі	22
	Витрати на складі ДСВ	55
	Авто доставка зі складу ДСВ до клієнта	379
	DSV Protect	4
Загалом витрати для 3 вантажу		2118,95
4 вантаж (655 кг; 1,44 м3)	Фрахт	329,34
	Розвантаження з борту судна	40
	Авто доставка до складу ДСВ	40
	Експедирування в Одесі	22
	Витрати на складі ДСВ	12
	Авто доставка зі складу ДСВ до клієнта	самовивіз
	DSV Protect	4
Загалом витрати для 4 вантажу		443,34
5 вантаж (1 686 кг; 7 м3)	Фрахт	1 600,97
	Розвантаження з борту судна	44
	Авто доставка до складу ДСВ	64
	Експедирування в Одесі	22
	Витрати на складі ДСВ	56
	Авто доставка зі складу ДСВ до клієнта	239
	DSV Protect	4
Загалом витрати для 5 вантажу		2029,97

Закінчення табл.3.15

1	2	3
6 вантаж (1 020 кг; 9,2 м3)	Фрахт	2 104,13
	Розвантаження з борту судна	44
	Авто доставка до складу ДСВ	112
	Експедирування в Одесі	22
	Витрати на складі ДСВ	74
	Авто доставка зі складу ДСВ до клієнта	284
	DSV Protect	4
Загалом витрати для 6 вантажу		2 644,13
7 вантаж (3 574 кг; 17,5 м3)	Фрахт	4 002,43
	Розвантаження з борту судна	44
	Авто доставка до складу ДСВ	110
	Експедирування в Одесі	22
	Витрати на складі ДСВ	140
	Авто доставка зі складу ДСВ до клієнта	самовивіз
	DSV Protect	4
Загалом витрати для 7 вантажу		4 318,43
8 вантаж (258 кг; 1,4 м3)	Фрахт	320,19
	Розвантаження з борту судна	44
	Авто доставка до складу ДСВ	42
	Експедирування в Одесі	22
	Витрати на складі ДСВ	12
	Авто доставка зі складу ДСВ до клієнта	42
	DSV Protect	4
Загалом витрати для 8 вантажу		486,19
9 вантаж (2 447 кг; 11,63 м3)	Фрахт	2 659,9
	Розвантаження з борту судна	44
	Авто доставка до складу ДСВ	132
	Експедирування в Одесі	22
	Витрати на складі ДСВ	93
	Авто доставка зі складу ДСВ до клієнта	самовивіз
	DSV Protect	4
Загалом витрати для 9 вантажу		2 954,9

Далі у вигляді табл.3.15 представимо дохід від клієнта з фактичними витратами для кожного вантажу.

Таблиця 3.15 – Витрати та дохід від клієнтів для кожного вантажу для власного сервісу ДСВ при умові повного наповнення контейнеру по об'єму

Номер вантажу	Дохід від клієнта за всі послуги, USD	Заплановані витрати прораховані через онлайн-калькулятор на клієнтів за всі послуги, USD	Фактичні витрати на клієнта за всі послуги, USD	Профiт від клієнта за всі послуги, USD
1 вантаж (1 049 кг, 1,06 м3)	663	474	451,43	211,57
2 вантаж (1 102,08 кг; 3,32 м3)	1 420	949	1010	410
3 вантаж (5143 кг; 6,8 м3)	3 220	6 352	2 118,95	1 101,05
4 вантаж (655 кг; 1,44 м3)	820	383	443,34	376,66
5 вантаж (1 686 кг; 7 м3)	2 254	2 013	2 029,97	224,03
6 вантаж (1 020 кг; 9,2 м3)	3 710	2 609	2 644,13	1065,87
7 вантаж (3 574 кг; 17,5 м3)	5 830	4 401	4 318,43	1 511,57
8 вантаж (258 кг; 1,4 м3)	673	415	486,19	186,81
9 вантаж (2 447 кг; 11,63 м3)	3 023	2 933	2 954,9	68,1
Загалом	21 613	16 294	16 457,34	5 155,66

Розрахувавши вартість доставки збірного вантажу через власний сервіс ДСВ Логістики при умові, що контейнер максимально заповнили по об'єму, можна зробити висновки, що в такому випадку профiт в роботах буде позитивним, а загальний дохід на перевезенні контейнера становитиме – **5 155,66 usd**.

Розглянутий вантаж 3 з вагою 5 143 кг, та об'ємом 6,8м3 буде з доходом - **1 101,05 usd**, при умові повного завантаження контейнеру по об'єму.

Далі, розглянемо прорахунок витрат для перевезення 9 вантажів здійснений вручну.

По – перше прорахуємо вручну вартість 1м3 при запланованих загальних витратах при умові, що контейнер заповнили на 60м3.

$16\,440\text{usd}/60\text{м}^3 = 274\text{ usd}$ / орієнтовна вартість за 1м^3 . Фактична вартість, яку прорахували раніше для 1м^3 у випадку повного завантаження контейнера по об'єму складатиме – $15\,370/59,43 = 258,62\text{usd}$.

Прорахуємо тепер вартість для кожного вантажу окремо разом з автодоставкою, приймаючи до уваги той факт, що потрібно прораховувати по параметру, який більше – вага чи об'єм.

1 вантаж з вагою $1\,049\text{ кг}$ та $1,06\text{м}^3$. Рахуємо по об'єму:

$1,06\text{м}^3 * 274\text{ usd} = 290,44\text{usd}$ (витрати на 1 вантаж без автодоставки по Україні).

$290,44\text{usd} + 95\text{usd} = 385,44\text{ usd}$ (витрати на 1 вантаж з автодоставкою по Україні).

2 вантаж з вагою $1\,102,08\text{ кг}$ та $3,32\text{м}^3$. Рахуємо по об'єму:

$3,32\text{м}^3 * 274\text{ usd} = 909,68\text{ usd}$ (витрати на 2 вантаж без автодоставки по Україні).

$909,68\text{ usd} + 95\text{ usd} = 1004,68\text{ usd}$ (витрати на 2 вантаж з автодоставкою по Україні).

3 вантаж з вагою $5\,143\text{ кг}$ та $6,8\text{м}^3$. Рахуємо по об'єму:

$6,8\text{м}^3 * 274\text{ usd} = 1\,863,2\text{ usd}$ (витрати на 3 вантаж без автодоставки по Україні).

$1\,863,2\text{ usd} + 379\text{ usd} = 2\,242,2\text{ usd}$ (витрати на 2 вантаж з автодоставкою по Україні).

4 вантаж з вагою 655 кг та $1,44\text{м}^3$. Рахуємо по об'єму:

$1,44\text{м}^3 * 274\text{ usd} = 394\text{ usd}$ (витрати на 2 вантаж без автодоставки по Україні).

5 вантаж з вагою $1\,686\text{ кг}$ та 7м^3 . Рахуємо по об'єму:

$7\text{м}^3 * 274\text{ usd} = 1\,918\text{ usd}$ (витрати на 3 вантаж без автодоставки по Україні).

$1\,918\text{ usd} + 239\text{ usd} = 2\,157\text{ usd}$ (витрати на 2 вантаж з автодоставкою по Україні).

6 вантаж з вагою $1\,020\text{ кг}$ та $9,2\text{м}^3$. Рахуємо по об'єму:

$9,2\text{м}^3 * 274 \text{ usd} = 2\,520,8 \text{ usd}$ (витрати на 2 вантаж без автодоставки по Україні).

$2\,520,8 \text{ usd} + 284 \text{ usd} = 2\,804,8 \text{ usd}$ (витрати на 2 вантаж з автодоставкою по Україні).

7 вантаж з вагою 3 574 кг та 17,5м³. Рахуємо по об'єму:

$17,5\text{м}^3 * 274 \text{ usd} = 4\,795 \text{ usd}$ (витрати на 3 вантаж без автодоставки по Україні).

8 вантаж з вагою 258 кг та 1,4м³. Рахуємо по об'єму:

$1,4\text{м}^3 * 274 \text{ usd} = 383,6 \text{ usd}$ (витрати на 3 вантаж без автодоставки по Україні).

$383,6 \text{ usd} + 42 \text{ usd} = 425,6 \text{ usd}$ (витрати на 2 вантаж з автодоставкою по Україні).

9 вантаж з вагою 2 447 кг та 11,63м³. Рахуємо по об'єму:

$11,63\text{м}^3 * 274 \text{ usd} = 3\,186,62 \text{ usd}$ (витрати на 3 вантаж без автодоставки по Україні).

Представимо прорахунки здійснені вручну по витратам для кожного вантажу при умові повного наповнення контейнеру по вазі в табл.3.16.

Таблиця 3.16 – Дані по витратам для збірних вантажів згідно прорахунку вручну з автодоставкою по Україні

Вантаж	Заплановані витрати згідно прорахунку вручну з урахуванням автодоставки по Україні
1	2
1 вантаж (1 049 кг, 1,06 м ³)	385,44 usd
2 вантаж (1 102,08 кг; 3,32 м ³)	1 004,68 usd
3 вантаж (5143 кг; 6,8 м³)	2 242,2 usd
4 вантаж (655 кг; 1,44 м ³)	394 usd
5 вантаж (1 686 кг; 7 м ³)	2 157 usd
6 вантаж (1 020 кг; 9,2 м ³)	2 804,8 usd
7 вантаж (3 574 кг; 17,5 м ³)	4 795 usd

Закінчення табл.3.16

8 вантаж (258 кг; 1,4 м3)	425,6 usd
9 вантаж (2 447 кг; 11,63 м3)	3 186,62 usd
Загалом	17 395,34 usd

Далі у вигляді табл.3.17 представимо заплановані витрати на клієнтів з ручного прорахунку, фактичні витрати, які розподілились ситемою та продану вартість для клієнта, де сейлз менеджер заклав вже свій профіт.

Таблиця 3.17 – Витрати та дохід від клієнта для кожного вантажу для власного ЛСЛ сервісу ДСВ при умові не повного наповнення контейнеру по об'єму згідно ручного прорахунку

Номер вантажу	Дохід від клієнта за всі послуги, USD	Заплановані витрати на клієнта згідно прорахунку вручну, USD	Фактичні витрати на клієнта за всі послуги, USD	Профіт від клієнта за всі послуги, USD
1	2	3	4	5
1 вантаж (1 049 кг, 1,06 м3)	663	385,44	451,43	211,57
2 вантаж (1 102,08 кг; 3,32 м3)	1 420	1 004,68	1010	410
3 вантаж (5143 кг; 6,8 м3)	3 220	2 242,2	2 118,95	1 101,05
4 вантаж (655 кг; 1,44 м3)	820	394	443,34	376,66
5 вантаж (1 686 кг; 7 м3)	2 254	2 157	2 029,97	224,03
6 вантаж (1 020 кг; 9,2 м3)	3 710	2 804,8	2 644,13	1065,87
7 вантаж (3 574 кг)	5 830	4 795	4 318,43	1 511,57
8 вантаж (258 кг; 1,4 м3)	673	425,6	486,19	186,81
9 вантаж (2 447 кг; 11,63 м3)	3 023	3 186,62	2 954,9	68,1
Загалом	21 613	17 395,34	16 457,34	5 155,66

З табл.3.17 можна зробити висновок, що якщо прораховувати витрати на клієнтів вручну, при повній завантаженості контейнера по об'єму заплановані витрати на весь контейнер будуть більшими ніж фактичні витрати, а тому

немає можливості отримати мінусовий дохід на перевезенні контейнера, тому що менеджер з продажів закладавав свій профіт від клієнта саме по запланованих витратах, прорахованих вручну.

Далі представимо загальну табл.3.18, де узагальнимо витрати та профіт від клієнта з параметрами вантажу в 5 143кг та 6,8м3, який прораховували через сервіс підрядників та власний сервіс ДСВ Логістики з повним навантаженням контейнеру по вазі та повним навантаженням контейнеру по об'єму.

З табл.3.18 можна зробити висновок, що профіт від перевезення вантажу з параметрами в 5 143кг та 6,8м3 через сервіс підрядників становитиме – 523 usd.

Профіт від перевезення вантажу через власний сервіс ДСВ Логістики становитиме 303,3usd при умові повного наповнення контейнеру по вазі та при умові повного наповнення контейнеру по об'єму профіт становитиме – 1 101,05usd.

Також можна зробити висновок, що при перевезенні вантажу з параметрами в 5 143кг та 6,8м3 через власний сервіс ДСВ Логістики при умові повного наповнення контейнеру по вазі та при умові повного наповнення контейнеру по об'єму, профіт все одно буде позитивний, а от профіт на цілому контейнері буде варіюватися.

Таблиця 3.18 – Витрати та дохід від клієнта для вантажу з параметрами в 5 143кг та 6,8м3

Сервіс	Витрати на клієнта при повному завантаженні контейнера по вазі USD	Витрати на клієнта при повному завантаженні контейнера по об'єму, USD	Дохід від клієнта USD	Профіт від клієнта при повному завантаженні контейнера по вазі	Профіт від клієнта при повному завантаженні контейнера по об'єму USD
Перевезення через підрядників	2 697	2 697	3 220	523	523
Перевезення через власний сервіс ДСВ при умові повного наповнення контейнеру по вазі	2 916,69	2 118,95	3 220	303,31	1 101,05

Також можна зробити висновок, що при перевезенні вантажу з параметрами в 5 143кг та 6,8м³ через власний сервіс ДСВ Логістики при умові повного наповнення контейнеру по вазі та при умові повного наповнення контейнеру по об'єму, профіт все одно буде позитивний, а от профіт на цілому контейнері буде варіюватися.

При умові використання послуг підрядника можливості отримати мінусову роботу немає, так як всі витрати по перевезенню з непередбаченими витратами несе підрядник. У випадку запровадження власного сервісу отримання прибутку на контейнері можливе лише при повній наповненості контейнеру по об'єму.

Проаналізувавши прорахунок перевезення контейнеру, який максимально заповнили по вазі і наполовину по об'єму, можна було б зробити висновок, що перевезення збірних вантажів власним сервісом буде не вигідним, але є ряд факторів, чому такий висновок буде сумнівним, а саме:

— Незадоволеність клієнтів з приводу постійних зміщень судовиходу вантажів в збірних робить неможливим очікування дати готовності інших вантажів, щоб ще заповнити контейнер, тому потрібно обирати або завантажувати контейнер вантажами, які є або відмінити місце на судні і робити запит про отримання місця на іншій судовихід з іншою датою (але за відміну місця буде штраф в 400usd).

— Контейнери з повним наповненням по об'єму приносять великі профіти, які перебивають негативний профіт на контейнерах з негативним профітом. (табл.3.19)

Таблиця 3.19 – Профiт вiд контейнерiв за перiод вiд травня до жовтня 2021

року

Мiсяць	Кiлькiсть контейнерiв	Профiт (uah)
1	2	3
Травень	1 контейнер	+ 86 697,79
	2 контейнер	-21 474,05
	3 контейнер	-2 267,38
	4 контейнер	+ 8 695,49
Загалом за травень		+ 71 651,85
Червень	1 контейнер	+ 517,33
	2 контейнер	-8 419,99
	3 контейнер	+ 32 911,51
	4 контейнер	-25 983,53
	5 контейнер	+ 7 570,36
Загалом за червень		+6 595,68
Липень	1 контейнер	-41 428,25
	2 контейнер	+8 432,02
	3 контейнер	+13 236,22
	4 контейнер	+39 135,82
	5 контейнер	+68 334,66
	6 контейнер	+92 903,31
	7 контейнер	-19 684,22
	8 контейнер	+36 699,64
Загалом за липень		+197 629,2
Серпень	1 контейнер	+185 827,39
	2 контейнер	+26 960,25
	3 контейнер	+20 687,65
	4 контейнер	+57 468,53
	5 контейнер	+423,2
	6 контейнер	+67 581,13
	7 контейнер	+7 784,79
Загалом за серпень		+366 733,03
Вересень	1 контейнер	-38 071,8
	2 контейнер	+35 482,34
	3 контейнер	+28 327,81
	4 контейнер	+60 597,66
	5 контейнер	+25 124,87
	6 контейнер	+98 835,61
	7 контейнер	+23 559,4
	8 контейнер	+109 210,68
	9 контейнер	+25 124,87
Загалом за вересень		+406 263,24
Жовтень	1 контейнер	+83 844,44
	2 контейнер	-55 694,01
	3 контейнер	+68 114,23
	4 контейнер	-18 958
Загалом за жовтень		+77 306,66
Загалом за вci мiсяцi		+1 126 179,66

З табл.3.19 можна зробити висновок, що навіть якщо інколи профіт від контейнерів буде негативним, загальний профіт за місяць буде позитивним, а тому, компанія все одно надалі буде продовжувати розвивати перевезення збірних морських контейнерів.

У вигляді рис.3.10 представимо профіт та кількість контейнерів по кожному місяцю.

З рис.3.10 можна зробити висновок, що кількість контейнерів з початку травня зростає. Тому і профіт буде більшим. В жовтні був спад, який пов'язаний з тайфунами в порту первалки Бусан, а тому всі контейнери очікуються в листопаді.

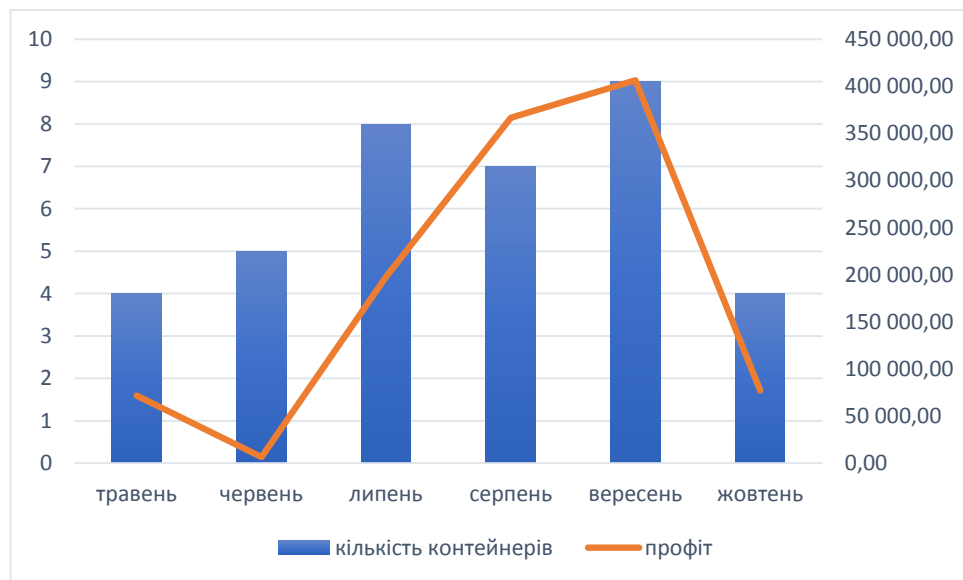


Рисунок 3.10 - Профіт та кількість контейнерів по кожному місяцю

Якщо надалі активно займатися продажами власного сервісу по збірних вантажах для клієнтів та закладувати на перевезення гарний профіт, як кількість контейнерів, так і кількість профіту буде тільки зростати.

— Наразі, перевезення вантажів у складі збірних контейнерів буде набирати популярності, тому при правильних прорахунках витрат та гарних доходах цей тип перевезення може приносити великі прибутки, навіть якщо інколи профіт від контейнерів буде негативним.

Висновки до розділу 3

Для розробки та удосконалення проєкту по управлінню міжнародними перевезеннями консолідованих вантажів було обрано компанію ТОВ «ДСВ Логістика».

На прикладі вантажу з параметрами 5 143кг та 6,8м³ було розглянуто перевезення через власний сервіс компанії по доставці збірних контейнерів при умові, що контейнер максимально заповнили по вазі та контейнер максимально заповнили по об'єму.

Прорахувавши перевезення контейнеру, який максимально заповнили по вазі можна зробити висновок, що профіт на всьому контейнері буде негавтивним, а саме 303,31usd. Вантаж з параметрами 5 143кг та 6,8м³ буде з профітом 303,31usd.

В свою чергу, прорахувавши перевезення контейнеру, який максимально заповнили по об'єму можна зробити висновок, що профіт на всьому контейнері буде позитивним, а саме 5 144 usd. Вантаж з параметрами 5 143кг та 6,8м³ буде з профітом 1 101,05 usd.

Ціна від підрядників буде залишатися сталою - 2 697 usd впродовж усього перевезення, у випадку власного ЛСЛ сервісу ДСВ, витрати, які будуть розподілятися на вантаж можуть змінюватись в залежності від того наскільки контейнер заповнений.

Можна зробити висновок, що якщо прораховувати витрати на клієнтів вручну, при повній завантаженості контейнера по об'єму заплановані витрати на весь контейнер будуть більшими ніж фактичні витрати, а тому немає можливості отримати мінусовий дохід на перевезенні контейнера, тому що менеджер з продажів закладавав свій профіт від клієнта саме по запланованих витратах.

Проаналізувавши прорахунок перевезення контейнеру, який максимально заповнили по вазі і наполовину по об'єму, можна було б зробити висновок, що

перевезення збірних вантажів власним сервісом буде не вигідним, але є ряд факторів, чому такий висновок буде сумнівним, а саме:

— Незадоволеність клієнтів з приводу постійних зміщень судовиходу вантажів в збірних робить неможливим очікування дати готовності інших вантажів, щоб ще заповнити контейнер, тому потрібно обирати або завантажувати контейнер вантажами, які є або відмінити місце на судні і робити запит про отримання місця на інший судовихід з іншою датою.

— Контейнери з повним наповненням по об'єму приносять великі профіти, які перебивають негативний профіт на контейнерах з мінусовим профітом.

— Наразі, перевезення вантажів у складі збірних контейнерів буде набирати популярності, тому при правильних прорахунках витрат та гарних доходах цей тип перевезення може приносити великі прибутки, навіть якщо інколи профіт від контейнерів буде негативним.

Можна зробити висновок, що навіть якщо інколи профіт від контейнерів буде негативним, компанія все одно надалі буде продовжувати розвивати перевезення збірних морських контейнерів і поволі відмовлятися від послуг підрядників.

ВИСНОВКИ ТА РЕКОМЕНДАЦІЇ

Актуальність теми «Управління міжнародними перевезеннями консолідованих вантажів» полягає у тому, що сьогодні світ логістики перевернувся. Дефіцит контейнерів, надвисока вартість морських перевезень, збільшення термінів доставки стали нинішніми реаліями морських контейнерних перевезень.

Імпорттери та експорттери почали відчувати значні труднощі під час виконання міжнародних договорів постачання.

Ще в кінці 2020 року світ спостерігав ажіотаж, який виник через дефіцит контейнерів і, відповідно, наддинамічну зміну вартості морських перевезень, збільшення термінів доставки. Експедиторські компанії намагалися задіяти всі можливі потужності, тому що значна частина клієнтів «включала режим очікування» через надвисокі ставки.

Для глобальних логістичних компаній, нинішня криза навпаки створила додаткові можливості для пошуку та розробки нестандартних рішень та варіантів у сфері міжнародної торгівлі. Так, наприклад, набрав популярності сервіс доставки збірних вантажів (LCL).

Основні проблеми, які супроводжують управління міжнародними збірними контейнерами це те, що в організаційному і технічному плані доставка збірного вантажу набагато складніше звичайної доставки. Це пояснюється принципами оформлення і транспортування збірних вантажів з Китаю, Індії, Кореї і тд.

Крім того, перевізник повинен вирішувати проблему поставки у так званих надзвичайних ситуаціях. Часто буває, що завантаження продукції неможливе аж до кінця виробництва, тобто в часі у другій половині дня, а клієнт очікує поставку (часто на значній відстані) вже на наступний день, бажано вранці. Не кожна транспортна компанія в змозі адаптуватися до цього.

Були проведені дослідження та розрахован час та вартість доставки збірного вантажу через сервіс підрядників і через власний сервіс ТОВ «ДСВ Логістики».

Проводилися основні розрахунки по визначенню транзитного часу та вартості перевезення збірних вантажів через сервіс підрядників. Транзитний час перевезення за маршрутом Шанхай – Гонконг – Одеса - Первомайськ становить 48 днів 1 год 28хв. Вартість перевезення через сервіс підрядників становить 2 697 usd, що є задовільним, але є певні нарікання ні сервіс, який надають підрядники. Такими факторами є:

- невчасне інформування про статус вантажу зі сторони підрядників;
- можливість крадіжки частини вантажу в порту Одеса;
- невідповідальність з боку персоналу – не відповідають на дзвінки та листи;
- некомпетентність деяких співробітників компаній;
- розформування на складі та доставка до клієнта займає дуже багато часу, звідси й зриви строків поставки по контрактам для клієнтів;
- незацікавленість співробітників у допомозі та наданні високоякісного сервісу.

На прикладі вантажу з параметрами 5 143кг та 6,8м³ було розглянуто перевезення через власний сервіс компанії по доставці збірних контейнерів при умові, що контейнер максимально заповнили по вазі та контейнер максимально заповнили по об'єму.

Прорахувавши перевезення контейнеру, який максимально заповнили по вазі можна зробити висновок, що профіт на всьому контейнері буде негавтивним, а саме 303,31usd. Вантаж з параметрами 5 143кг та 6,8м³ буде з профітом 303,31usd.

В свою чергу, прорахувавши перевезення контейнеру, який максимально заповнили по об'єму можна зробити висновок, що профіт на всьому контейнері буде позитивним, а саме 5 144 usd. Вантаж з параметрами 5 143кг та 6,8м³ буде з профітом 1 101,05 usd.

Ціна від підрядників буде залишатися сталою - 2 697 usd впродовж усього перевезення, у випадку власного ЛСЛ сервісу ДСВ, витрати, які будуть розподілятися на вантаж можуть змінюватись в залежності від того наскільки контейнер заповнений.

Також з табл.3.19 можна зробити висновок, що навіть якщо інколи профіт від контейнерів буде негативним, загальний профіт за місяць буде позитивним, а тому, компанія все одно надалі буде продовжувати розвивати перевезення збірних морських контейнерів, незважаючи на те, що не всі контейнери будуть з позитивним профітом.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ ІНФОРМАЦІЇ

1. Григорак М.Ю., Костюченко Л.В. Методика оцінки використання потенціалу логістичної інфраструктури. Економічні науки. Серія “Економіка та менеджмент”: зб. наук.праць. Луцьк, 2010. Вип. 7(26). Частина 4. С. 103-108.
2. Григорак М.Ю. Інтелектуалізація ринку логістичних послуг: концепція, методологія, компетентність. К.: Сік Груп Україна. 2017. 513 с.
3. Смерічевська С. В., Жаболенко М.В., Маловичко С.В. та інші. Маркетинг і логістика: концептуальні основи та стратегічні рішення. Навч. посібник у схемах і таблицях. 2-е видання стереотипне /За загальною редакцією С.В. Смерічевської. Львів: «Магнолія 2006», 2019. 552 с.
4. Смерічевська С. В., Федоров Є. Є., Ібрагімхалілова Т.В. Стратегія формування ТЛК в Україні: інноваційний та інтелектуальний підходи. Монографія/ за заг.ред. С. В. Смерічевської. Донецьк: Вид-во «ВІК», 2013. 360 с.
5. Смерічевська С.В. Чабанов М.Е. Стратегічне значення та перспективи для України поставок транспортно-логістичних послуг на міжнародний ринок // Реформування фінансово-економічної системи: погляд у майбутнє: збірник тез наукових робіт учасників Міжнародної науково-практичної конференції для студентів, аспірантів та молодих учених (м. Київ, 26–27 січня 2018 р.). К.: Аналітичний центр «Нова Економіка», 2018. С.98-103.
6. Смерічевська С. В., Світлична А.О. Стан та стратегічні тренди розвитку світового ринку вантажних авіап перевезень //Scientific Achievements of Modern Society. VI International Scientific and Practical Conference «Scientific Achievements of Modern Society» (5-7 February 2020). Liverpool, Great Britain. P.1226-1326.
7. Аксютин Л.Р. Организация морских перевозок. Одесса: ЛАТСТАР, 2000. 72 с.

8. Теория систем и системный анализ: Учеб.пособие. – К.: МАУП, 2003. – 368 с.
9. Искусство системного мышления: Необходимые знания о системах и творческом подходе к решению проблем/ Джозеф О’Коннор и Иан Макдермотт. – М.: Альпина Бизнес Букс, 2006. – 302 с.
10. Андриющенко Н.С. Толковый морской словарь. Основные термины: более 6000 слов и словосочетаний. М.: Астрель: АСТ, 2007. 766 с.
11. Шемякин А. Н. Современное международное морское право и перспективы его развития. О. : ОНМА, 2013. с.
12. Burns M. Port Management and Operations / Maria G. Burns. – Boca Raton: CRC Press, 2015. 406 с.
13. Бабкин Е.В., Мартынов А.Л. Международные фрахтовые и транспортные операции. СПб.: СПГУВК, 2012. 204 с.
14. Винников В.В. Экономика и эксплуатация морского транспорта: Экономика морских перевозок. Экономические расчеты на морском флоте: Задачи, ситуации, примеры: Учебн. пос. для вузов водного транспорта. 2-е изд., перераб. и доп. Одесса: Фенікс, 2013. 262 с.
15. Жихарева В.В. Экономические основы деятельности судоходных компаний: Учебное пособие. Одесса.: Латстар, 2003. 219 с.
16. Бромвич М. Анализ экономической эффективности и капиталовложений: Пер. с англ. М.: ИНФРА-М, 2016. 432 с.
17. Бауэрсокс Доналд Дж., Клосс Дейвид Дж. Логистика: интегрированная цепь поставок. 2-е изд. / [Пер. с англ. Н. Н. Барышниковой, Б. С. Пинскера]. - М.: ЗАО «Олимп-Бизнес», 2008. - 640 с.
18. Слободян В. В. Актуальні проблеми розвитку контейнерних перевезень в Україні. В. В. Слободян. 2019. URL: http://ir.nusta.edu.ua/bitstream/doc/4380/1/4213_IR.pdf (дата звернення: 08.09.21).
19. Контейнерні перевезення та параметри морських контейнерів. Західброксервіс. URL: pereviznykam/konteinerni-perevezennya-ta-parametrymorskyykh-konteineriv/ (дата звернення: 08.09.21).

20. Неділько С. Доля українських портів: концесія чи приватизація? Сергій Неділько. Юридична газета online. 2019. URL: <https://yur-gazeta.com/publications/practice/transportne-pravo/dolya-ukrayinskih-portiv-koncesiya-chi-privatizaciya.html> (див. 02.09.2021).
21. Договір морського перевезення вантажу, як підстава відповідальності за неналежне виконання зобов'язань. URL: <http://diplomukr.com.ua/news/2009/05/14/931> (дата звернення: 08.09.21).
22. Протокол об изменении Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте, подписанной в Брюсселе 25 августа 1924 года (Правила Висби). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_010#Text (дата звернення: 08.09.21).
23. Протокол об изменении Международной конвенции об унификации. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_011#Text.https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_189#Text (дата звернення: 08.09.21).
24. Закон України Про транспортно-експедиторську діяльність. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1955-15#Text> (дата звернення: 08.09.21).
25. Кодекс торговельного мореплавства України Стаття 129. Морські перевезення транспортом загального користування. URL: https://kodeksy.com.ua/kodeks_torgovel_nogo_moreplavstva_ukraini/statja-129.htm.
26. Стаття 131 Кодексу торговельного мореплавства України. Каботажні перевезення. URL: <https://urst.com.ua/ktmu/st-131>.
27. DSV покупает Panalpina за 4,6 млрд долларов.2019. URL: <https://logist.fm/news/dsv-pokupaet-panalpina-za-46-mlrd-dollarov>.
28. Современные модели управления жизненным циклом компании. URL: <http://powerbranding.ru/biznes-analiz/olc-models/> (дата звернення: 08.09.21).
29. Business Life Cycle. URL: <https://corporatefinanceinstitute.com/resources/knowledge/finance/business-life-cycle/>
30. Международная доставка грузов от 30 кг. 2020. URL: <https://ftpua.com> (дата звернення: 08.09.21).

31. Стаття 132. Міжнародні перевезення. 2021. URL: <https://consultgroup.com.ua/ua/zakonodavstvo-ukrainy/kodeksy/ktmu/ktmu-stattya-132/>.
32. Особливості договору морського чартеру. 2014. URL: <http://science.lpnu.ua/sites/default/files/journalpaper/2017/may/2240/vnulpurn201480733.pdf> (дата звернення: 08.09.21).
33. Правові функції коносаменту. URL: <http://dspace.onua.edu.ua/bitstream/handle/11300/12754/Серафімов%20В.%20В.%20Правові%20функції%20коносаменту.pdf?sequence=1&isAllowed=y>.
34. Морські перевезення. URL: <https://neolit.ua/ua/trucking/shipping>. (дата звернення: 08.09.21).
35. Every single person at DSV is part of something 60,000 times bigger than themselves. URL: <https://www.dsv.com/en/about-dsv/careers/meet-our-people>.
36. Інкотермс 2020: особливості можливого застосування. URL: <http://www.visnuk.com.ua/ru/news/100015209-inkoterms-2020-osoblivosti-mozhlivogo-zastosuvannya-1> (дата звернення: 08.09.21).
37. Routes.Get a schedule. URL: <https://www.cma-cgm.com/ebusiness/schedules> (дата звернення: 19.09.21).
38. Public Prices Finder – Search. URL: <https://www.cma-cgm.com/ebusiness/inland-tariffs/finder> (дата звернення: 19.10.21).
39. Калькулятор розрахунку вартості перевезення. URL: <https://trans-atlas.com.ua/ua/article/239> (дата звернення: 19.10.21).
40. FS Mackenzie International Group. URL: <https://fsmlogistics.com/uk/zvyazhitsya-z-nami/> (дата звернення: 19.10.21).
41. порт Одеса-Київ. URL: <https://www.google.com/maps/search/порт+Одеса+Київ/@46.4598865,30.5717043,11z/data=!3m1!4b1>.
42. Калькулятор завантаження контейнера. URL: <https://stoles.com.ua/ua/directory/container-loading-calculator/>.

43. Управление логистическими рисками при перевозке грузов морским транспортом. 2013. URL: https://static.freereferats.ru/_avtoreferats/01006614339.pdf.
44. Бюджетні програми на 2021 рік. URL: <https://mtu.gov.ua/content/byudzhnet-ministerstva.html>.
45. ТОП-10 логістичних компаній світу: перша п'ятірка. URL: <https://lading.ua/news/top-10-logistichnih-kompanij-svitu-persha-pyatirka/>.
46. Концесія як вид інвестування. 2020. URL: <https://home.kpmg/ua/uk/home/media/press-releases/2020/04/kontsesiya-yak-vyd-investuvannya.html>.
47. Півтора року тому запрацював закон про концесію. Що це змінило? 2021. URL: <https://www.epravda.com.ua/publications/2021/04/12/672860/>.
48. Reports and presentations. URL: [https://investor.dsv.com/financials/reportspresentations?b648099f_year\[value\]=2015](https://investor.dsv.com/financials/reportspresentations?b648099f_year[value]=2015).
49. Interview: Ukrainian Ports Aim to Become Deeper and Greener. Offshore Energy. 2018. URL: <https://worldmaritimeneews.com/archives/266202/interview-ukrainian-ports-aim-to-become-deeper-and-greener/> (дата звернення: 19.10.21).
50. Hutchison Ports Thailand Receives World's Largest Quay Cranes With Advanced Remote Control Technology At Laem Chabang Port. Hutchison Port. URL: <https://hutchisonports.com/en/media/news/hutchison-ports-thailand-receives-worlds-largest-quay-cranes-with-advanced-remote-control-technology-at-laem-chabang-port/> (дата звернення: 19.10.21).
51. DSV Panalpina претендует на покупку DB Schenker. 2021. URL: <http://infranews.ru/logistika/58219-dsv-panalpina-pretenduet-na-pokupku-db-schenker/> (дата звернення: 19.10.21).
52. Доставка збірних вантажів. URL: <https://goodlogistics.com.ua/uk/lcl-ltl-sbornye-gruzy/>.

53. Лот «порт Ольвія»: перша концесія за новим законом принесе державі гроші, а людям — робочі місця. 2018. URL: <https://hromadske.ua/posts/persha-v-ukrayini-koncesiya>.
54. Розвиток контейнерних перевезень в умовах глобалізації України. 2019. URL: <http://ndi-fp.nusta.edu.ua/thesis/755/> (дата звернення: 19.10.21).
55. Груз в контейнерах: Максимум за последние 10 лет. Центр транспортных стратегий. URL: https://cfts.org.ua/articles/gruz_v_konteynerakh_maksimum_za_poslednie_10 лет_1508/106738 (дата звернення: 19.10.21).
56. О. Гончаренко. Проблеми та перспективи Європейської інтеграції України. URL: <https://jrn1.nau.edu.ua/index.php/IMV/article/viewFile/5915/6665>.
57. Морські перевезення. URL: <http://ffu.com.ua/послуги-сервіс/морські-перевезення/>.
58. Проблеми імплементації Угоди про партнерство і співробітництво між Європейськими Співтовариствами та їх державами – членами та Україною. 2015. URL: <https://parlament.org.ua/2015/08/15/chasopis-parlament-52004/>.
59. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року. 2018. URL : <https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:Jx0eYmCrjNcJ:https://www.kmu.gov.ua/storage/app/uploads/public/5b2/ba3/bfb/5b2ba3bfbcbae572801742.doc+&cd=6&hl=uk&ct=clnk&gl=ua&client=opera>.
60. Аналіз розвитку контейнерних перевезень залізничним транспортом в Україні. 2020. URL: https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:bjm_E-6NZEJ:https://praci.vntu.edu.ua/index.php/praci/article/download/603/565/+&cd=2&hl=uk&ct=clnk&gl=ua&client=opera.
61. Церковна А. В. Тенденції контейнерних перевезень в Україні / А. В. Церковна, В. В. Харламова. Ринкова економіка: сучасна теорія і практика управління. – 2018. – С. 129 – 143.

62. Нікулін С. Г. Світові тенденції розвитку морських портів. С. Г. Нікулін, Н. В. Роціна. Актуальні проблеми секторальної економіки. – 2015. – № 4 (20). – С. 148 – 154.
63. Андрієнко М. М. Оцінка ефективності контейнерних перевезень на транспорті. М. М. Андрієнко. Ефективна економіка. – 2011. – № 10. – С. 17 – 22
64. Hammadi C. Multimodal transport systems / C. Hammadi, M. Ksouri. – Wiley-ISTE, 2013. – 272 с.
65. Container Transport System as a Means of Saving Resources. L. Soloviova, O. Strelko, S. Isaienko. IOP Conf. Series: Earth and Environmental Science. 2020. Volume 459, Chapter 4. URL: <https://doi.org/10.1088/1755-1315/459/5/052070>.
66. Актуальні проблеми розвитку контейнерних перевезень в Україні. 2019. URL: http://pev.kpu.zp.ua/journals/2019/5_16_uk/7.pdf.
67. Понад 3,5 млрд грн інвестовано АМПУ у розвиток портової інфраструктури. 2019. URL: <https://www.kmu.gov.ua/news/ponad-35-mlrd-grn-investovano-ampu-u-rozvitok-portovoyi-infrastrukturi-z-2015-roku-investiciyi-zbilshilisyu-u-33-raza-volodimir-omelyan>.
68. Доля українських портів: концесія чи приватизація? 2019. URL: <https://jur-gazeta.com/publications/practice/transportne-pravo/dolya-ukrayinskih-portiv-koncesiya-chi-privatizaciya.html>.
69. Про затвердження Положення про порядок підготовки та подання інформації про вантаж для його безпечного морського перевезення. 2018. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/REG3288>.
70. Звіт про управління ТОВ ДСВ Логістика. URL: https://euroshuttle.com.ua/wp-content/uploads/DSV_Management_Report-2019.pdf.
71. Топ-10 найбільших логістичних компаній України. 2020. URL: <https://mintrans.news/logistics/top-10-naybilshikh-logistichnikh-kompaniy-ukraini>.
72. Offices in Ukraine. DSV. URL: <https://www.dsv.com/en/countries/europe/ukraine>.

73. Доставка вантажів – це просто. Прямий LCL сервіс. 2021. URL: <https://logist.fm/reshenia/dostavka-vantazhiv-ce-prosto-pryamiy-lcl-servis>.
74. Як своєчасно спланувати відвантаження азійського регіону та Америки? 2021. URL: <https://logist.fm/publications/yak-svoiechasno-splanuvati-vidvantazhennya-aziyskogo-regionu-ta-ameriki>.
75. Угода на мільярд: DSV хоче придбати логістичний підрозділ Agility. 2021. URL: <https://logist.fm/news/ugoda-na-milyard-dsv-hoche-pridbati-logistichniy-pidrozdil-agility>.
76. Yaremovich P., Mykhailenko D., Smerichevska S., Andrushkevych Z., Tytykalo V. Formation of the scientific paradigm of the transformation of potentialforming space and logistics platforms of the regional economy // IJCSNS International Journal of Computer Science and Network Security, VOL.21 No.10, October 2021. P.288-294. DOI:10.22937/IJCSNS.2021.21.10.41.URL : http://paper.ijcsns.org/07_book/202110/20211041.pdf
77. Семенова А.О., Смерічевська С.В. LCL-сервіс в управлінні міжнародними морськими перевезеннями консолідованих вантажів // Професійний менеджмент в сучасних умовах розвитку ринку: Матеріали доповідей X науково-практ. конфер. з міжнародною участю (1 листопада 2021 р.). Х.: Вид-во Іванченка І. С., 2021. С.399-401 URL : <https://bit.ly/2YGLsOj>
78. Морські порти України та Одеської області: підсумки 2019 року. URL: <https://morhoz.odessa.gov.ua/morski-porty-ukrayiny-ta-odeskoyi-oblasti-pidsumky-2019-roku/>.
79. Про внесення змін до Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1634-2020-p#Text>.
80. Доцільність переходу українських підприємств на аутсорсинг логістичних послуг в умовах нестабільного середовища.URL: http://probleconomy.kpi.ua/pdf/2010_6.pdf.

Приклад домашнього коносаменту ДСВ для перевезення збірних вантажів

Shipper GOLDEN STAR CO., LTD. NO.1166 NGUYEN BINH KHIEM STREET, DONG HAI 2 WARD, HAI AN DISTRICT, HAIPHONG CITY, VIETNAM. ID: 0200288498 On behalf of Deckers Europe Ltd, N30 Shaftesbury Ave, W1D 5EU, London, United Kingdom Consigned to order of "OLM" LLC UKRAINE, 49000, CITY DNIPRO, ST.LAZARYAN, B.3 EMAIL: OLM.LLC.UKR@GMAIL.COM		COPY BL No. HAN0093175 Consol Ref. CVN129441 Reference No. SHAN0093175 NON-NEGOTIABLE COMBINED TRANSPORT BILL OF LADING Based upon BIMCO COMBICONBILL				
Notify party/address DSV LOGISTICS LLC SIMYI SOSNINYH STREET, 7D KYIV 03134 UKRAINE PHONE: +380 44 390 51 21 FAX: +380 44 390 51 20 EMAIL: UASEAOPERATIONS@UA.DSV.COM		 Carrier: DSV Ocean Transport A/S Hovedgaden 630 DK-2640 Hedehusene Denmark CVR/VAT No: 25 13 34 55				
Pre-carriage by	Place of receipt					
	HAIPHONG, VIET NAM					
Ocean Vessel	Port of loading					
SOL PROMISE / 1068	HAIPHONG, VIET NAM					
Port of discharge	Place of delivery	Original Bill - Surrendered at Origin	Number of original Bills of Lading			
ODESSA, UKRAINE	ODESSA, UKRAINE	DESTINATION	0 (zero)			
Marks and Nos.	Quantity and description of goods	Gross weight, kg, Measurement, m ³				
OLM LLC ST.LAZARYAN, B.3	55 Carton(s) A PART OF CONTAINER	331.64 KG	6.098 M3			
DNIPRO 49000 UKRAINE Made in Vietnam Carton no.:	330 PAIRS OF UGG FOOTWEAR AS PER PROFORMA INVOICE AND SALES ORDER NO. 80075470 DELIVERY TERMS (INCOTERMS 2020) : BY SEA SHIPMENT : FOB (HAIPHONG, VIETNAM)					
Container	Seals	Type	Weight	Volume	Packages	Mode
OOLU8472459	17360577	40HC	331.64 KG	6.098 M3	55 CTN	CFS/CFS
INCOTERM: FOB SHIPPED ON BOARD 19-Jul-21						
Particulars above declared by Shipper						
Freight and charges FREIGHT COLLECT For delivery of goods please apply to: DSV Air & Sea Ltd. - I708 16th Floor, Hanssem Bldg, 179, Seongam-ro, Mapo as Agent of DSV Ocean Transport A/S, Denmark Seoul 11 03929 Korea, Republic of Phone: +82 2-323-1313 Fax: +82 2-323-1212		RECEIVED the goods in apparent good order and condition and, as far as ascertained by reasonable means of checking, as specified above unless otherwise stated. The Carrier, in accordance with and to the extent of the provisions contained in this Bill of Lading, and with liberty to sub-contract, undertakes to perform and/or in his own name to procure performance of the combined transport and the delivery of the goods, including all services related thereto, from the place and time of taking the goods in charge to the place and time of delivery and accepts responsibility for such transport and such services. One of the Bills of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the goods or delivery order. IN WITNESS whereof TWO (2) original Bills of Lading have been signed, if not otherwise stated above, one of which being accomplished the other(s) to be void.				
Shipper's declared value of subject to payment of above extra charge. Note: The Merchant's attention is called to the fact that according to Clauses 10 to 12 and Clause 24 of this Bill of Lading, the liability of the Carrier is, in most cases, limited in respect of loss of or damage to the goods and delay.		Place and date of issue Hanoi 19-Jul-21 Signed for DSV OCEAN TRANSPORT A/S AS CARRIER Branch of Panalpina World Transport (Vietnam) Co., Ltd. by As agents to carrier				
T - 3015 (edg. 12/02)		p.t.o.				

Приклад лінійного коносаменту для перевезення збірних вантажів

See website for large version of the reverse | Ver página Web para términos y condiciones | Смотрите веб-сайт для ознакомления с условиями и положениями | 提单的条款和条件详见网站 | www.msc.com

 MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY S.A. 12-14, chemin Rieu - CH -1208 GENEVA, Switzerland website: www.msc.com	SEA WAYBILL No. MEDUCP868242 NOT NEGOTIABLE - COPY		
	NO. & SEQUENCE OF SEA WAYBILLS	NO. OF RIDER PAGES 0 Zero	
SHIPPER: DSV AIR & SEA CO., LTD. AS AGENT FOR DSV OCEAN TRANSPORT AIS 8-8F & 16F, RAFFLES CITY CHANGNING OFFICE TOWER 3,NO.1183 CHANGNING ROAD,SHANGHAI 200061 CHINA PHONE: +86 21 3325 9800 FAX: +86 21 3325 9970	CARRIER'S AGENTS ENDORSEMENTS: (Include Agent(s) at POD) SHIPPERS LOAD, STOW AND COUNT SHIPPERS LOAD, COUNT AND SEALED: Carrier has no liability or responsibility whatsoever for thermal loss or damage to the goods by reason of natural variations in atmospheric temperature during the winter period, and / or caused by inadequate packing of the Goods for carriage in dry-van containers, and / or inherent vice of the Goods, in such temperatures. FCL/FCL SAID TO CONTAIN (Lloyd/MO Number: 0703006) -FREE OUT SHIPPERS DECLARES THAT ANY APPLICABLE WOOD PACKAGING MATERIALS COMPLY WITH ISPM16 REGULATIONS. FAILURE TO COMPLY WILL RESULT IN CONTAINERS BEING RETURNED TO LOAD PORT OR CARGO DESTROYED - ALL COSTS/PENALTIES WILL BE FOR SHIPPERS ACCOUNTS		
CONSIGNEE: DSV LOGISTICS LLC SIMYI SOSNINYN STREET, 7D AS AGENT OF DSV OCEAN TRANSPORT AIS, DENMARK KYIV 03134 UKRAINE PHONE: +380 44 390 5121 FAX: +380 44 390 5120	PORT OF DISCHARGE AGENT: MSC Ukraine, Lidersovskiy Blvd, Office nbr. 204 - 207 Odessa Phone : +380 48 794 7272 Fax : +380 48 794 7274		
NOTIFY PARTIES : (No responsibility shall attach to Carrier or to his Agent for failure to notify - see Clause 20) DSV LOGISTICS LLC SIMYI SOSNINYN STREET, 7D AS AGENT OF DSV OCEAN TRANSPORT AIS, DENMARK KYIV 03134 UKRAINE PHONE: +380 44 390 5121 FAX: +380 44 390 5120			
VESSEL AND VOYAGE NO (see Clause 8 & 9) MSC OLIVER - FT133W	PORT OF LOADING Shanghai	PLACE OF RECEIPT: (Combined Transport ONLY - see Clause 1 & 5.2) XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX	
BOOKING REF. (or) SHIPPER'S REF. 1777ZEES39630 (or) Service Contract Number 153-1	PORT OF DISCHARGE Odessa, Ukraine	PLACE OF DELIVERY : (Combined Transport ONLY - see Clause 1 & 5.2) XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX	
PARTICULARS FURNISHED BY THE SHIPPER - NOT CHECKED BY CARRIER - CARRIER NOT RESPONSIBLE (see Clause 14)			
Container Numbers, Seal Numbers and Marks	Description of Packages and Goods (Continued on attached Bill of Lading Rider pages(s), if applicable)	Gross Cargo Weight	Measurement
MSMU5029240 40' HIGH CUBE Seal Number: FX19799972 Tare Weight: 3,840 kgs. Marks and Numbers: N/M	565 Package(s) of OPTICAL FRAMS TOOTH FOR ROCK DRILLING LOAD CELL POLY(N-BUTYL VINYL ETHER) TRANSGLUTAMINASE YG-S960 SODIUM SILICATE POWDER MAGNESIUM CITRATE ANHYDROUS FREEZER BDW-86L390 Total Items: 565 Freight Payable at Geneve	20,234.600 kgs. Total : 20,234.600 kgs.	48.456 cu. m. 48.456 cu. m.

Додаток С

Розміщення збірних вантажів в контейнері



Інформування клієнтів ДСВ Логістика про запуск власного сервісу з доставки збірних вантажів

DSV LOGISTICS LLC
 7D, Simyi Sosninyh
 Kyiv, 03134, Ukraine
 +38 067 31 88 168 Mobile
 +38 050 351 78 80 Mobile
Marina.Gonchar@ua.dsv.com
www.ua.dsv.com

DSV is offering regular LCL service with weekly departures from Central & North China to Ukraine



DSV - Global Transport and Logistics

485,378 followers

1w

Запрошуємо до співпраці! 🍷

Якщо Ви експедитор і замислились над плануванням імпорتنих та експортних відвантажень, DSV LCL Import & Export solutions – краще логістичне рішення, яке забезпечує безперервність ланцюга постачань збірних вантажів з/в Україну.

DSV LCL Import & Export solutions передбачає судовиходи з портів:

- Шанхай - щотижня,
- Шеньчжень, Циндао, Нінбо - раз на два тижні.

Всі інші вантажі відвантажуються через хаб в Пусан.

Крім цього, для спрощення і поліпшення процесу перевезення вантажів, ми пропонуємо:

- до консолі з Циндао додати вантажі з Пекін, Тяньцзінь, Далянь;
- до консолі з Шеку - вантажі з Гуанчжоу, Шунде, Фошань, Цзянмень, Чжуншань, Чжухай, Шаньтоу.

Розформування контейнерів здійснюється на митному терміналі в Києві. Це дозволяє заощадити час на обробку вантажів в порту Одеса, а також безпечно доставити вантажі.

Нагадуємо - всі вантажі вже застраховані з лімітом відповідальності до 5000 EUR і нульовою франшизою (DSV Protect).

Нам є, чим Вас здивувати! Цікаво? Відправляйте запити 😊 <https://lnkd.in/dcwgBNVc>

Schedule for Direct LCL Services to Ukraine								DSV
PORT / WEEKS	CW42 (11-15-17-19)	CW43 (18-19-24-19)	CW44 (25-10-31-19)	CW45 (01-11-07-11)	CW46 (08-11-14-11)	CW47 (15-11-21-11)	CW48 (22-11-28-11)	
SHANGHAI	(blank sailing)	(CFS Cut Off 12:10)	(CFS Cut Off 18:10)	(CFS Cut Off 25:10)	(CFS Cut Off 02:11)	(CFS Cut Off 09:11)	(CFS Cut Off 16:11)	
HONGKONG	(blank sailing)	(blank sailing)	(CFS Cut Off 18:10)	(blank sailing)	(CFS Cut Off 01:11)	(blank sailing)	(CFS Cut Off 15:11)	
BUSAN	(blank sailing)	(blank sailing)	(CFS Cut Off 18:10)	(blank sailing)	(CFS Cut Off 01:11)	(blank sailing)	(CFS Cut Off 15:11)	
SHEKOU	(blank sailing)	(blank sailing)	(CFS Cut Off 18:10)	(blank sailing)	(CFS Cut Off 02:11)	(blank sailing)	(CFS Cut Off 16:11)	
QINGDAO	(blank sailing)	(blank sailing)	(CFS Cut Off 18:10)	(blank sailing)	(CFS Cut Off 01:11)	(blank sailing)	(CFS Cut Off 15:11)	
TACHUNG	(blank sailing)	(blank sailing)	(CFS Cut Off 21:10)	(blank sailing)	TBA	(blank sailing)	TBA	
ALL Other Origins via BUSAN based on DSV Partner weekly LCL services on request								

Сборный груз оборудование



Софья Дробот (Sofia Drobot) <buyer1@partner-a.com.ua>
To Mariia Shkliaruk - DSV; Kateryna Grebenyuk - DSV
Cc EXT.Alina Semenova

Добрый день!

Прошу посчитать доставку сборным грузом две отправки. Сборный груз может быть море, жд:

1. Оборудование: линия по производству и упаковке масок
Hangzhou Jizhi Chuangxiang Technology Co.,Ltd
Room 411, Building 1, 312 Jiangling South Road, Binjiang District, Hangzhou, Zhejiang

Условия поставки

FOB SHENZHEN

2 boxes -2150*1350*1550 = 8,99 cbm

2 boxes -2050*1000*1450 = 5,95 cbm

2 boxes -2000*1080*1510 = 6,52 cbm

2 boxes -2900*600*380 = 1,32 cbm

Общий объем - 22,78 cbm

Общий вес 3400 кг

Кол-во ящиков - 8

2. Оборудование по производству масок:

Daofeng Precision Industry (dongguan) Co., Ltd

address: CN,Guangdong,Dongguan,Room 101, No. 363, Shipai Taihe Middle Road, Shipai Town

Условия поставки

EXW Dongguan

2400*870*1700 = 3,55 cbm

2060*1580*1640 = 5,34 cbm

1970*840*1600 = 2,65 cbm

2550*600*290 = 0,44 cbm

Общий объем - 11,98 CBM

Общий вес- 1500 кг

Кол-во ящиков - 4



CMA CGM KOREA CO., LTD.
as Agents of CMA CGM S.A.

Attn Valued customer

31,,AUG, 2021

Subject : VESSEL CHANGE NOTICE : CMA CGM VOLGA 0BXADW1MA

1. We would like to express our sincere appreciation for your support and cooperation.
2. Regretfully, we hereby inform that due to engine repair of original vessel CMA CGM VOLGA 0BXADW1MA, your valuable cargo will be loaded on the alternative vessel CMA CGM LISA MARIE 0BXADW1MA at KRPUS
Please kindly refer to below revised schedule.

	Vessel name / Voyage	ETD at PUSAN
Original schedule	CMA CGM VOLGA 0BXADW1MA	05,SEP,2021
Revised schedule	CMA CGM LISA MARIE 0BXADW1MA	18,SEP ,2021

We fully understand your hardship in trouble and would like to express our sincere apology for the inconvenience caused to customer.

CMA CGM KOREA

CMA CGM Korea Co., Ltd. Seoul H.O. 11th Floor, HanWha Non-Life Insurance Bldg 43, TAEPYEDONGNO 2GA, CHUNG-KU, Seoul, Korea. Tel : 82-2-757-2311 / Fax : 82-2-755-4859/4689 / Email : sel.genmbox@cma-cgm.com
CMA CGM Korea Co., Ltd. Pusan office, Room N° 1005 Yu Chang Building 25-2 Chungang-Dong, Chung Ku, Pusan, Korea, Tel : 82-51-463- 8943 / Fax : 82-5-463 8945 / Email : bsn.genmbox@cma-cgm.com
www.cma-cgm.com

