

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ НАЦІОНАЛЬНИЙ
УНІВЕРСИТЕТ «ОДЕСЬКА МОРСЬКА АКАДЕМІЯ»
НАВЧАЛЬНО-НАУКОВИЙ ІНСТИТУТ МОРСЬКОГО ПРАВА ТА
МЕНЕДЖМЕНТУ

Кафедра «Менеджменту і економіки
морського транспорту»

Яворська Олександра Леонідівна
**ВИКОРИСТАННЯ ПРИНЦИПІВ АУТСОРСИНГА В
МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ**

Дипломна робота бакалавра
зі спеціальності 073 «Менеджмент»
спеціалізації «Менеджмент в галузі морського та річкового транспорту»

Науковий керівник
старший викладач
Кучер І.С.

Здобувач вищої освіти _____
Науковий керівник _____
Консультант _____
Завідуючий кафедрою _____
Нормоконтроль _____

Одеса 2021

ЗАВДАННЯ

на розробку дипломної бакалаврської роботи за темою:

ВИКОРИСТАННЯ ПРИНЦИПІВ АУТСОРСИНГА В МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ

	Зміст окремих частин дипломної бакалаврської роботи	Строк виконання	Фактично виконано
1	2	3	4
1	Мета роботи: дослідження теоретичних та практичних питань впровадження логістичного аутсорсингу.	04.06.2021	04.06.2021
2	Об'єкт дослідження: ринок логістичних послуг в транспортній системі України.	04.06.2021	04.06.2021
3	Предмет: підвищення ефективності від впровадження логістичного аутсорсингу.	04.06.2021	04.06.2021
4	ВСТУП	04.06.2021	04.06.2021
5	РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ АУТСОРСИНГУ В ТРАНСПОРТНО_ЛОГІСТИЧНИХ СИСТЕМАХ	04.06.2021	04.06.2021
6	РОЗДІЛ 2. АУТСОРСИНГ – ІНСТРУМЕНТ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ СИСТЕМ	04.06.2021	04.06.2021
7	РОЗДІЛ 3. ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНІ АСПЕКТИ	14.06.2021	14.06.2021

	ВИКОРИСТАННЯ АУТСОРСИНГУ І ОРГАНІЗАЦІЇ МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ		
8	РОЗДІЛ 4. ОХОРОНА ПРАЦІ	14.06.2021	14.06.2021
9	ВИСНОВКИ	14.06.2021	14.06.2021
10	СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	14.06.2021	14.06.2021
11	Анотація	14.06.2021	14.06.2021
12	Формування ілюстративного матеріалу	14.06.2021	14.06.2021
13	Відгук керівника	14.06.2021	14.06.2021
14	Рецензування	14.06.2021	14.06.2021
15	Дата захисту	17.06.2021	17.06.2021

Здобувач вищої освіти

Керівник

Завідувач кафедри

ЗМІСТ

ВСТУП.....	6
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ АУТСОРСИНГУ В ТРАНСПОРТНО_ЛОГІСТИЧНИХ СИСТЕМАХ.....	8
1.1. Сутність та особливості аутсорсингу в транспортно- логістичних системах.....	8
1.2. Ефективність використання аутсорсингу в логістичних системах.....	15
1.3. Методологічний підхід до вибору типу стратегії логістичного аутсорсингу.....	20
РОЗДІЛ 2. АУТСОРСИНГ – ІНСТРУМЕНТ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ СИСТЕМ.....	25
2.1. Аналіз міжнародних морських перевезень.....	25
2.2. Використання логістичного аутсорсингу на морському транспорті.....	35
2.3. Аутсорсинг на ринку логістичних послуг в транспортній системі України.....	41
РОЗДІЛ 3. ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНІ АСПЕКТИ ВИКОРИСТАННЯ АУТСОРСИНГУ І ОРГАНІЗАЦІЇ МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ.....	46
3.1. Оцінка ризиків при організації мультимодальних перевезень.....	46
3.2. Використання логістичного аутсорсингу для організації мультимодальних перевезень.....	51
3.3. Вибір логістичними компаніями способу транспортування.....	59
РОЗДІЛ 4. ОХОРОНА ПРАЦІ.....	64

4.1. Призначення та зміст Кодексу торговельного мореплавства України.....	64
4.2. Вимоги Розділу 5 Конвенції Міжнародної організації праці в морському судноплаванні 2006 року: «Дотримання і забезпечення виконання».....	69
4.3. Дії аварійної партії при боротьбі з пожежею, способи і прийоми гасіння пожежі.....	72
4.4. Судове обладнання та пристрої відносно до вимог Додатка II Міжнародної Конвенції по запобіганню забруднення з суден 1973 року, зміненої протоколом 1978 року.....	77
ВИСНОВКИ.....	84
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	87

ВСТУП

Україна є державою з досить хорошим географічним розташуванням, внаслідок чого можна зробити висновок про те, що транспорт відіграє важливу роль у розвитку економіки даної країни. Це можна пояснити тим, що транспорт цілком забезпечує потреби різних галузей і сфер економіки в перевезеннях. Також необхідно відзначити, що Україна активно веде зовнішню торгівлю з країнами як ближнього, так і далекого зарубіжжя. Виходячи з цього, можна сказати, що інтенсивний розвиток транспортного комплексу стає ще більш значущим питанням.

Крім того, в нових економічних умовах господарювання зі зростаючою конкуренцією все більша кількість підприємств і організацій в цілому частіше і частіше починають звертатися за допомогою до аутсорсингу логістичних послуг, оскільки це є досить ефективною бізнес-стратегією.

Актуальність теми логістичного аутсорсингу з кожним днем все посилюється, адже будь-яке підприємство прагне підвищувати свою конкурентоспроможність і збільшувати одержуваний прибуток, а скорочувати витрати на виробництво продукції / послуги, тим самим знижуючи якість своєї роботи абсолютно не хочеться. Впроваджуючи цю стратегію можна не тільки заощадити, але і повністю сфокусуватися на своїй першорядній задачі, що допоможе підприємству розвивати себе в великих темпах, а відповідно, і Україна також стане швидше розвиватися, адже все починається з малого ...

Метою дипломної роботи можна назвати розвиток поняття і доцільність впровадження логістичного аутсорсингу, розробку методичних рекомендацій з управління аутсорсингом в логістичних процесах, також розгляд ризиків, пов'язаних з передачею тих чи інших функцій організації на третю сторону-аутсорсера.

Для досягнення даної мети було визначено наступні завдання роботи: визначення сутності та особливості аутсорсингу в транспортно-логістичних

системах, ефективності використання аутсорсингу в логістичних системах, розробка методологічного підходу до вибору типу стратегії логістичного аутсорсингу, аналіз міжнародних морських перевезень, дослідження використання логістичного аутсорсингу на морському транспорті, визначення аутсорсингу на ринку логістичних послуг в транспортній системі України, оцінка ризиків при організації мультимодальних перевезень та розгляд використання логістичного аутсорсингу для організації морських перевезень.

Об'єктом дослідження є ринок логістичних послуг в транспортній системі України.

Предметом дослідження є підвищення ефективності від впровадження логістичного аутсорсингу.

Методи дослідження. Для вирішення поставлених завдань було використано низку загальних та специфічних методів наукового пізнання. При проведенні дослідження за основу було взято принципи описового, аналітичного, порівняльного, економіко-математичного та дедуктивного аналізу, методу моделювання, узагальнення, згрупування та оптимізації різноманітної за своїм походженням інформації.

Науково-методичною основою дослідження є чинні законодавчо-правові та нормативно-методичні акти. Інформаційну базу дослідження становлять дані Review of Maritime Transport, показники міжнародних рейтингів, статистичних збірок та річної статистичної звітності Державної служби статистики України.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ АУТСОРСИНГУ В ТРАНСПОРТНО- ЛОГІСТИЧНИХ СИСТЕМАХ

1.1. Сутність та особливості аутсорсингу в транспортно-логістичних системах.

Кожен день торговельні компанії відчують серйозне напруження на ринку конкуренції, в зв'язку з чим їм доводиться на постійній основі бути наготові, а також концентрувати більше своєї уваги на витратах компанії. Оскільки сучасна економіка пропонує досить вагому сукупну пропозицію «товар-послуга», що означає не тільки придбання покупцем товару, але і пропозиція йому всіх супутніх послуг, які так чи інакше пов'язані з його придбанням, наприклад транспортування, зберігання, вивантаження або навантаження товару і тому подібне. У випадках, коли компанії доводиться замислюватися про підвищення прибутку а також збільшення конкурентоспроможності, негайно постає питання про мінімізацію витрат. Так як компанія-виробник сильно ризикує скорочуючи витрати на безпосереднє виробництво і починаючи економити на якості виробленого товару, то можливим рішенням проблеми є економія на логістичних операціях. Таким чином з'являється поняття «логістичний аутсорсинг», або ж «контрактна логістика».

Якщо розглядати значення поняття «аутсорсинг» буквально, то його значенням стане «використання зовнішніх джерел» (з англ. Out - зовнішній, source - джерело). Якщо говорити коротко, то це передача неосновних (в окремих випадках і основних) функцій сторонньому подрячіку, який працює в необхідній області. Подібного роду послуги здійснюються на основі договору.

Існує два типи аутсорсингу: аутсорсинг виробничих функцій і аутсорсинг бізнес-процесів. У першому випадку відбувається передача або окремих, або всіх

виробничих функцій організаціям, які спеціалізуються в даній сфері. У приклад можна привести компанію «Hewlett-Packard Company», відому простому народу як «hp». Це одна з найбільших компаній у сфері інформаційних технологій, яка також є постачальником апаратного і програмного забезпечення; вона є майже абсолютним споживачем аутсорсингу, оскільки фактично не має власного виробництва.

У другому ж випадку слід розуміти передачу неосновних, проте необхідних для виробничої, а також торговельної діяльності компанії функцій. Тут ведеться робота з бухгалтерським обліком, управлінням персоналу, логістикою, фінансами, юридичним забезпеченням та інформаційно-комп'ютерним забезпеченням підприємства.

World Trade Organization (WTO) (Світова організація торгівлі) запропонувала свою класифікацію аутсорсингу за такими ознаками:

1) В залежності від місця розташування постачальника послуг: оншорний (для країни він є внутрішнім), офшорний (міжнародний);

2) В залежності від участі у власності виконавця: внутрішньофірмовий і аутсорсинг незалежних підприємств. В даному випадку мається на увазі безпосередню участь «замовника» і контроль у власності «виконавця».

3) Залежно від виду переданої діяльності: логістичний аутсорсинг, аутсорсинг послуг і аутсорсинг фізичного виробництва [20].

Так як предметом цієї дипломної роботи є аутсорсинг в транспортно-логістичних системах, то далі ми будемо розглядати саме логістичний аутсорсинг, і в такому випадку розгляд поняття «транспортно-логістичні системи» окремо зайвим точно не буде.

Транспортно-логістична система - це сукупність всіх об'єктів і суб'єктів і логістичної, і транспортної інфраструктури разом з матеріальними, фінансовими та інформаційними потоками між ними. Така сукупність виконує функції транспортування, зберігання, розподілу товарів, а також інформаційного та правового супроводу товарних потоків.

Таким чином ми розуміємо, що логістичний аутсорсинг це дуже непоганий спосіб економії ресурсів, особливо для компаній-виробників.

Коли перед компанією-виробником стоїть завдання доставки товару, то з'являється два варіанти вирішення такого завдання: по-перше, можна розширити свій штат, створюючи при цьому новий відділ (в даному випадку відділ логістики) і, відповідно, наймаючи необхідних фахівців. По-друге, можна звернутися за допомогою до професіоналів своєї справи, до транспортно-логістичних організацій. Так як в першому варіанті на підставу нового відділу піде чимало фінансів, часу і сил, крім того, новим співробітникам необхідної буде випата заробітної плати, а також зміст і фінансування необхідного майна, такого як автотранспорт, гаражі, бензин тощо, то годі й думаючи сказати, що цей варіант є більше «абузою» для компанії, ніж порятунком. Тому правильніше буде скористатися другим варіантом, який якраз і є логістичним аутсорсингом.

Таким чином, компанія спокійно може сконцентрувати свою увагу на виробництві своєї продукції, збільшення прибутку, а також на пошуку та залученні нових інвесторів.

Однак це зовсім не означає, що абсолютно кожна компанія повинна користуватися аутсорсингом, ця стратегія цілком може виявитися і крайнім заходом для виживання, якщо інших варіантів більше немає. Потреби в аутсорсингу не відчуває той, хто не відчуває конкуренції за капітал і не відчуває конкуренції за замовника, тобто як то кажуть, гроші є, все спокійно, клієнтів багато, є свої підвищені тарифи тощо. В такому випадку потреба в аутсорсингу відпадає сама по собі.

Крім аутсорсингу є ще логістичні оператори (далі лог. оператори), з якими його часто помилково плутають. Так в чому ж між ними різниця? Лог. оператори вирішують питання управління потоками (або зберігання, або перевезення, або розвантаження), аутсорсинг - це послуги експлуатанта, тобто виділення функції цілком того чи іншого напрямку повністю на бік (це може бути кілька видів послуг).

Також багато компаній просто бояться використовувати логістичний аутсорсинг, адже це хоч і вигідно, однак ризиковано. Є ймовірність фінансової втрати, підкуп аутсорсера конкурентами, розкриття комерційної таємниці, збитки в разі провалу і т.д. Так, ризик є в абсолютно кожній справі, будь це дорогий контракт, або ж неосновні та незначні завдання. До того ж передача функцій компанії аутсорсеру проводиться не в усній формі у вигляді «будь ласка - дякую», а підписується повноправний контракт. Крім того, існує предмет договірних зобов'язань, крім самого договору, є і фінансові гарантії, тобто аутсорсингова компанія закуповує (за свій рахунок) обладнання для виконання замовлення і в разі провалу також зазнає чималих збитків і піде в мінус, так і штрафні зобов'язання теж ніхто не відміняв. А головним пунктом для підписання контракту є довіра з обох сторін, тому середній термін перед підписанням контракту (для переговорів) становить від двох до шести місяців, в деяких випадках і більше (все залежить від рівня складності і безпеки в питанні ризиків, іншими словами можна сказати, що це термін на вивчення один одного. За цей період часу обидві компанії вивчають необхідну інформацію один одного, а якщо є необхідність, то компанія-замовник може попросити компанію-аутсорсера продемонструвати роботу над їх поточним проектом, ті в свою чергу, розуміючи всю важливість завоювання довіри, надають таку можливість в межах допустимого. Але і це ще не все. При підписанні контракту з боку замовника виділяється один співробітник, який розбирається в необхідній області, його також вписують в договір. Він упродовж всього терміну дії контракту надає необхідну інформацію, консультує, контролює тощо. Таким чином обидві компанії мінімізують подібного роду ризики і дотримуються баланс між «вигодою від отримання аутсорсингової допомоги (з боку фінансів)» і «не втратити в якості послуг, що надаються», (професіонали - дорого, але якісно, а не професіонали - неякісно, але дешево).

Є ще один спосіб мінімізувати ризики - «аутсорсинг-інсорсинг». Для ефективності даний спосіб необхідно проводити 1-2 рази на рік, по можливості - частіше. Що це за спосіб: компанія-замовник розраховує і порівнює фінансові та

якісні результати аутсорсера або з ринком іншим, або зі своїми власними можливостями. Така перевірка показує наскільки ефективно працює обрана стратегія аутсорсингу і чи є які-небудь пункти, які необхідно скорегувати, а в разі виявлення помилки - вчасно її виправити, уникнувши при цьому зайвих витрат і час. Таким чином ми розуміє, що в структурі аутсорсингу завжди повинна бути зв'язок, між компаніями і цим зв'язком є людина, той самий чоловік, якого вказують в договорі передачі функції компанії на аутсорсинг.

Що стосується потенційних клієнтів, то ними може бути абсолютно будь-яка компанія, яка стикається з проблемою зростання конкуренції на ринку інвестицій і, власне, збутовому ринку, тобто в боротьбі за клієнта.

Є і ті сфери, в яких аутсорсинг приносить мінімальний ефект, а тому і не потрібен. Такими сферами є повне виробництво (можна віддати елементи виробництва, але не повністю), маркетинг і максимально завантажені фонди.

Тепер про ціну даної послуги. Ціна логістичного аутсорсингу не може бути відразу певною, як ціна за продукт в звичайному магазині, адже вона залежить від безлічі факторів, наприклад:

1) Сезонність. Цей фактор впливає на види товарів, що перевозяться. Сюди входять також і погодні умови, адже з огляду на все це, в майбутньому буде обраний той чи інший вид транспорту, що в кінцевому результаті також вплине на вартість послуги.

2) Величина вантажного потоку

3) Професіоналізм «виконавця», тобто його кваліфікація і рівень. Всім відомо, що чим якісніше послуга / товар, тим він дорожчий і навпаки.

4) Термін, на який був підписаний договір. Ясна річ, що більшість компаній зацікавлені в довгострокових договорах, щоб уникнути плинності кадрів, тому часто аутсорсери пропонують своїм «замовнику» програми лояльності і знижок, особливо для постійних клієнтів, іншими словами кажучи: «чим довше ви з нами, тим більше знижок на наші послуги».

Таким чином, кінцева вартість аутсорсингу буде визначатися з урахуванням багатьох факторів, а вище перераховані будуть розглядатися в

першу чергу. Однак є варіант розгляду приблизної вартості, для вирішення таких питань в кожній компанії-аутсорсера є свій консультант, який допоможе вам з цим розібратися.

Раніше ми з'ясовували різницю між логістичним оператором і аутсорсером. Так як аутсорсинг бере на себе повністю всю функцію, а лог. оператор лише певну частину, то можна прийти до висновку, що всередині аутсорсингу ховається розподіл загального на частини, тобто вель логістичний процес (загальне) ділиться на транспортування, зберігання, завантаження / розвантаження і т.д. (Частини). Таким чином має місце бути класифікація логістичних операторів за видами згідно табл. 1.1:

Таблиця 1.1

Класифікація логістичних операторів за видами

Скорочення	Значення	Особливості відносини з замовником
4PL	(Fourth-Party Logistics Providers) Інтегрований логістичний партнер	Комплексна організація та управління ланцюгами поставок, які передбачають укладення довгострокового договору, спільні інтелектуальні бази, робочі групи, IT-інфраструктура.
LLP	(Lead Logistics Provider) Ведучий провайдер логістичних послуг	У таких випадках підписується середньостроковий контракт на конкретний обсяг послуг з розподілом ризиків і вигод від проектів.
3PL	(Third-Party Logistics Providers) Провайдер	Середньостроковий контракт, який передбачає систему тарифів на послуги, IT - інтеграцію та детальну звітність.

Продовження таблиці 1.1

LSP	(Logistic Service Providers) Логістичний посередник	Висновок разового договору з терміном на 1 рік, максимум. Договір має фіксовану ціну і прописану систему штрафних санкцій.
-----	---	--

Джерело: [20]

Дана класифікація прийнята в усьому світі, вона дозволяє більш точно визначити і вибрати найбільш ефективну схему і оператора, який зможе надати максимально повну послугу за відповідною «замовнику» ціною. [20]

Однак існує ще одна не менш популярна класифікація, відповідно до якої виділяють п'ять рівнів логістичного сервісу:

- 1) 1PL - інсорсинг. Це внутрішня логістика на підприємстві.
- 2) 2PL - частковий логістичний аутсорсинг. «Логістика другої сторони». Це означає, що компанія-замовник самостійно виконує частину функцій, наприклад: складає, формує логістичні ланцюжки, планує тощо, але залучається транспорт сторонніх організацій, тобто аутсорсерів.
- 3) 3PL - комплексний логістичний аутсорсинг. «Замовник» самостійно вже не займається зовнішньою логістикою, цим займається аутсорсер високої кваліфікації, які мають широкий спектр послуг, які об'єднують кілька, або навіть більшість, логістичних функцій.
- 4) 4PL - інтегральна логістика. Тут «виконавець» виконує не тільки функції комплексної транспортної логістики, а й завдання, пов'язані з проектуванням і плануванням ланцюгів поставок, а також управління логістичними бізнес-процесами на підприємстві.
- 5) 5PL - «віртуальна логістика». Аутсорсер надає весь комплекс послуг, використовуючи при цьому глобальне інформаційно-технологічний простір [21].

1.2. Ефективність використання аутсорсингу в логістичних системах

Ефективність аутсорсингу в логістиці залежить від ряду факторів, якими вже на традиційному рівні є скорочення загальних витрат, а також зміна в самій структурі витрат організації, що означає максимальне вилучення витрат, які пов'язані з транспортуванням, забезпеченням безпеки та експлуатацією транспортних засобів і персоналу відповідно. Не забуваємо, звичайно і про підвищення якості обслуговування потенційних споживачів, що означає скорочення термінів поставки, доставка «від дверей до дверей», також контроль і моніторинг самих процесів транспортування тощо.

Використовуючи аутсорсерів можна відразу виявити найважливіші вигідні пункти для компанії-замовника:

1) Пряма економія (в основному багато компаній нараховують близько 15-20% економії своїх коштів)

2) Перехресне використання фондів від потреб інших «замовників», тобто можна заощадити, якщо замовлення деяких компаній разом з вашої збігаються. Тут можна спокійно привести в приклад послуги таксі: припустимо, що одній людині потрібно переїхати з пункту «А» в пункт «В» і він замовляє таксі, а сума за проїзд становитиме, припустимо, 100 грн. Однак, якщо буде ще одна людина, у якого маршрут збігається з вашим, то вони спокійно можуть скинутися по 50 грн і поїхати разом. Таким чином обидва людини зможуть заощадити 50%.

3) Концентрація своїх інвестиційних зусиль

4) Збільшення якості управління грошовим потоком (наприклад, аутсорсер може надати відстрочку платежів)

5) Аутсорсер володіє необхідними ресурсами, які дозволяють швидко реагувати на різні зміни в ринковій кон'юнктурі, включаючи сезонні

6) Аутсорсер також забезпечує максимальний моніторинг всієї логістичного ланцюжка, що дозволяє уникнути небажаних витрат, які можуть бути пов'язані з тими чи іншими збоями в поставках

7) Аутсорсер несе повну відповідальність за безперебійне функціонування мережі, а також виконання логістичних операцій на умовах, які були визначені договором.

Скорочення витрат хоч і є важливим мотиватором, проте в першу чергу аутсорсинг покликаний для того, щоб зробити бізнес більш ефективним, відповідно до чого і з'явиться економічна вигода, звичайно якщо правильно організований бізнес отримає додатковий прибуток.

Аналізуючи ефективність аутсорсингу, компанії-замовники найчастіше порівнюють фактичні показники діяльності підприємства до і після його впровадження, але також можна порівнювати готові результати «виконавця» з гіпотетичними результатами власної компанії або взагалі іншого ринку. При цьому основний і досить суперечливою завданням для підприємства є вибір системи показників оцінки ефективності аутсорсингових операцій. Щоб правильно сформулювати таку систему, перш за все необхідно зрозуміти суть основних цілей і завдань, які ставлять перед собою власники або менеджери підприємства, приймаючи рішення про аутсорсинг. Вони, як правило, діляться на короткострокові - це зменшення витрат і збільшення прибутку, а також довгострокові - збільшення економічного потенціалу підприємства, зростання конкурентоспроможності, підвищення якості продукції тощо. Таким чином, аналіз ефективності аутсорсингу можна здійснювати на основі кількісних і якісних параметрів [21].

Кількісні показники повинні відображати вартісний аспект діяльності нашої компанії-замовника. В економічній літературі їх ділять на абсолютні, за допомогою яких можна проаналізувати відхилення фактичної величини витрат, доходів і прибутку від базових значень, і відносні, що дозволяють здійснити оцінку ефективності використання трудових ресурсів, основних фондів або фінансових ресурсів, а також інших складових, що формують економічний потенціал підприємства і беруть участь в процесі аутсорсингу. Таким чином роблять висновок про результативність використання аутсорсингу.

За допомогою якісних параметрів можна оцінити, наскільки покращилась діяльність підприємства з точки зору якісної складової його функціонування, вплив на збільшення попиту споживачів і прибутковості підприємства.

Далеко не секрет, що будь-яке виробництво, та й виробництво за участю аутсорсінга, коли проходить якийсь час і ринок вимагає все більше і більше, дешевше і дешевше, то втрачається персоніфікація і при цьому ринок отримує більш дешеву масштабну послугу, також і аутсорсинг. Він поступово втрачає свою персоніфікацію і стає сервісом, тобто люди купують сервіс, при цьому вони можуть заплатити дешевше і отримати сервіс набагато більшого рівня. Будь-яка компанія це робить для того, щоб зосередити всі свої сили на основному бізнесі. Але чому б не спробувати застосувати сучасні тренди в аутсорсингу? Як щодо впровадження штучного інтелекту (далі II) хоча б на рівні прийому запитів на замовлення аутсорсінга? Розглянемо приблизний принцип роботи II. 3 етапи:

- 1) Прийом запиту на аутсорсинг
- 2) Ідентифікація та обробка запиту «замовника»
- 3) Віднести запит до тієї чи іншої системи і передача певних завдань певним операторам

Таким чином ми також зможемо скорочувати свої витрати в лінії підтримки і збільшити швидкість виконання роботи, оскільки частина роботи, хоч і невелика, вже буде зроблена за людину штучним інтелектом. Також в таку систему можна буде додати програму самонавчання, щоб можна було вже клієнтові приблизно розрахувати вартість замовлення / послуги, або ж в режимі повідомлень пропонувати ті чи інші акції. Можна сказати, що даний спосіб цілком зможе послужити підвищенню ефективності впровадження аутсорсингу.

Тепер що стосується чинників, які занижують темпи розвитку вітчизняного аутсорсингу:

- 1) досить невеликі стимули для використання аутсорсингу, до яких можна віднести найочевидніші: скорочення витрат, коли власні потужності вже забиті і економія заради збільшення прибутку

2) на ринку до цих пір недостатньо невеликих і середніх компаній, які надають аутсорсингові послуги

3) брак рішучості для впровадження аутсорсингу.

Крім того можна додати, що в Україні аутсорсинг тільки набирає свою популярність і так як люди з обережністю підходять до всіх нововведень, на даний момент важко поширювати і розширювати подібні можливості. Говорячи про ризики, то це також впливає на результативність операцій. З'являється потреба у подальших дослідженнях, оцінці методик обґрунтування ризиків, а також способів їх нейтралізації.

Ситуація ускладнюється і тим, що на початковому етапі аутсорсингові компанії не в змозі допомогти потенційним замовникам, тут необхідно проводити ретельний аудит бізнес-процесів, також допомогу з обладнанням і передача технологій.

Підсумовуючи все вищесказане можна зробити висновок, що все пізнається в порівнянні. Грубо кажучи, оцінка ефективності впровадження логістичного аутсорсингу цілком може здійснюватися через розрахунок показників кількісних і якісних, також за допомогою порівняння плану і фактичних результатів, або ж через порівняння результатів аутсорсера і гіпотетичних результатів як якби ви працювали самостійно, не впроваджуючи аутсорсинг. Отже, розглянемо переваги та недоліки логістичного аутсорсингу в табл. 1.2.

Таблиця 1.2

Переваги та недоліки логістичного аутсорсингу

Переваги	Недоліки
Зниження ризиків, які пов'язані з реалізацією логістичних процесів, оскільки вони перенаправляються	Для великих організацій передача деяких функцій в аутсорсинг є недоцільною, оскільки вона може призвести до втрати

Продовження таблиці 1.2

зовнішньому виконавцеві, який спеціалізується в даній сфері.	конфіденційності інформації та зниження оперативності надання звітності.
Скорочення процентної частки від капітальних інвестицій, які часто переходять на аутсорсера.	Має місце бути ризик збитків через низьку якість послуг, оскільки в Україні аутсорсинг знаходиться тільки на стадії розвитку.
Можливість сфокусувати свою увагу на основних процесах в той час, як аутсорсер буде реалізовувати другорядні функції, за рахунок чого відбувається удосконалення ключових процесів і отримання додаткової конкурентної переваги.	Аутсорсинг деяких функцій може привести до втрати видів діяльності, які в сукупності з основним видом забезпечували організації успіх на споживчому ринку, або передавши в аутсорсинг багато функцій у організації можуть зрости витрати.
Можливість скорочення штату організації.	
Більш якісне виконання окремих функцій організації спеціалізованими аутсорсерами.	

Джерело: [21]

Таким чином можна стверджувати, що логістичний аутсорсинг володіє потужним потенціалом для розвитку на сучасному ринку.

1.3. Методологічний підхід до вибору типу стратегії логістичного аутсорсингу

У логістиці аутсорсинг виконує ті ж завдання, що і в різних інших сферах, а якщо конкретніше - скорочення витрат організації. Якщо правильно і грамотно побудувати і реалізувати аутсорсингові схеми, то ця стратегія цілком може стати найважливішим інструментом в оптимізації логістичного ланцюжка.

Перед керівником компанії часто постає питання про те, чи доцільно буде застосування аутсорсингових схем, а в разі впровадження аутсорсингу - рішення про те, які ж все-таки функції необхідно віддати на третю сторону, тобто на компанію-підрядника. Найбільш розсудливим рішенням стає поєднання власної логістики плюс використання аутсорсингових схем.

Розвиток логістики компанії, крім напрацьованого досвіду і незалежності від сторонніх посередників, буде забезпечувати компанії персоналізований сервіс, який буде відповідати як внутрішнім запитам, так і потребам організації, а також, в більшості випадків - економію коштів і можливість в майбутньому зробити диверсифікацію бізнесу.

Однак використання аутсорсингових схем має на увазі якісний, але стандартизований сервіс. Також тут однозначно зіграє роль і скорочення фінансових ризиків.

Вивчаючи питання «стратегії логістичного аутсорсингу», необхідно пам'ятати, що логістична стратегія - це довгострокове, якісно оперделённое напрувление розвиток логістики, яке стосується як форм, так і засобів її реалізації в фірмі, міжфункціональної і Міжорганізаційні координації та інтеграції, яке формулюється вищим менеджментом організації в відповідно до корпоративних цілей. Також існує думка про те, що дана стратегія - це інструмент конкурентної боротьби, також складається з безлічі факторів, які сприяють високій організаційної «конкурентної реактивності», простіше кажучи - здатності якомога швидше реагувати на зміни ринку.

В основному виділяють кілька базових стратегій, які найчастіше використовуються при побудові логістичних систем: поліпшення якості логістичного сервісу, мінімізація витрат, а також інвестицій в логістичну інфраструктуру і логістичного аутсорсингу.

Ухвалення рішення «аутсорсинг / інсорсинг» в логістиці є різновидом стратегічного завдання «купувати / робити», більш відомої як МОВ («Make or Buy»). Дане рішення приймається по мінімуму витрат, тобто TCO («Total Cost of Ownership»), однак необхідно провести при цьому ретельний аналіз і оцінку всіх складових TCO для обох варіантів, що показано на рис.1.1

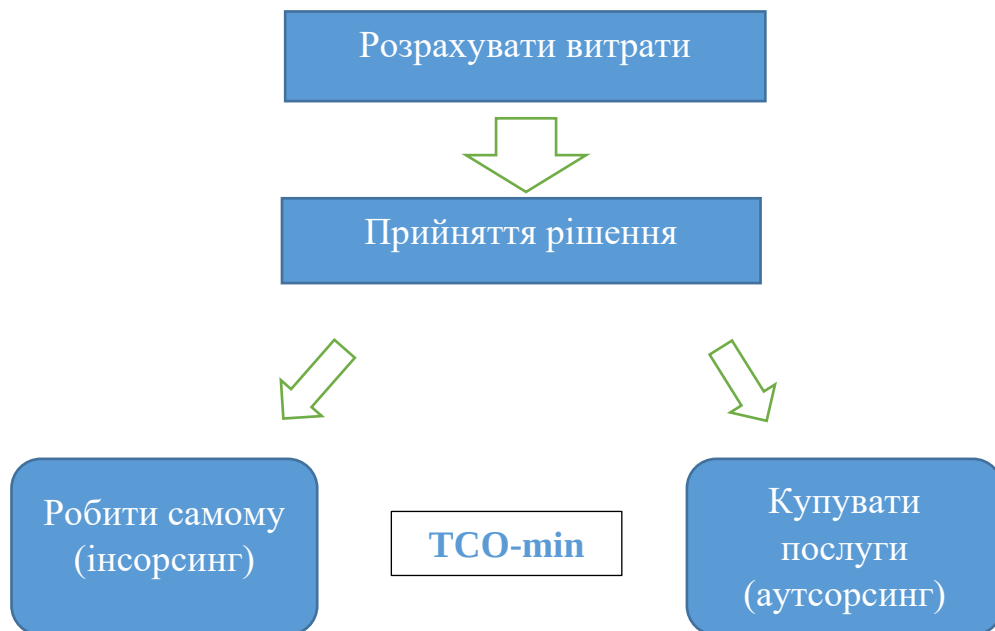


Рис. 1.1. Схема прийняття рішення «Make or Buy»

Джерело: [20]

До складу TCO при рішенні «купувати послуги» входять такі чинники, як тарифи на послуги логістичних посередників, маркетингові витрати, пов'язані з вивченням і аналізом ринку постачальників логістичних послуг, транзакційні витрати з пошуку можливих логістичних посередників і встановлення з ними ділових контактів, витрати грошових і часових ресурсів на аналіз якості логістичного сервісу у різних постачальників, витрати на замовлення,

планування і контролінг діяльності логістичних посередників, а також управлінські витрати та ін.

До складу TCO при рішенні «Робити самому» входять витрати на формування власної логістичної інфраструктури, витрати на власну операційну логістичну діяльність, управлінські та накладні витрати служби логістики та ін.

Однак, крім аналізу TCO цілком можна використовувати такий інструмент, як поле прийняття рішень «Make or Buy» в логістиці, як показано на рис. 1.2.

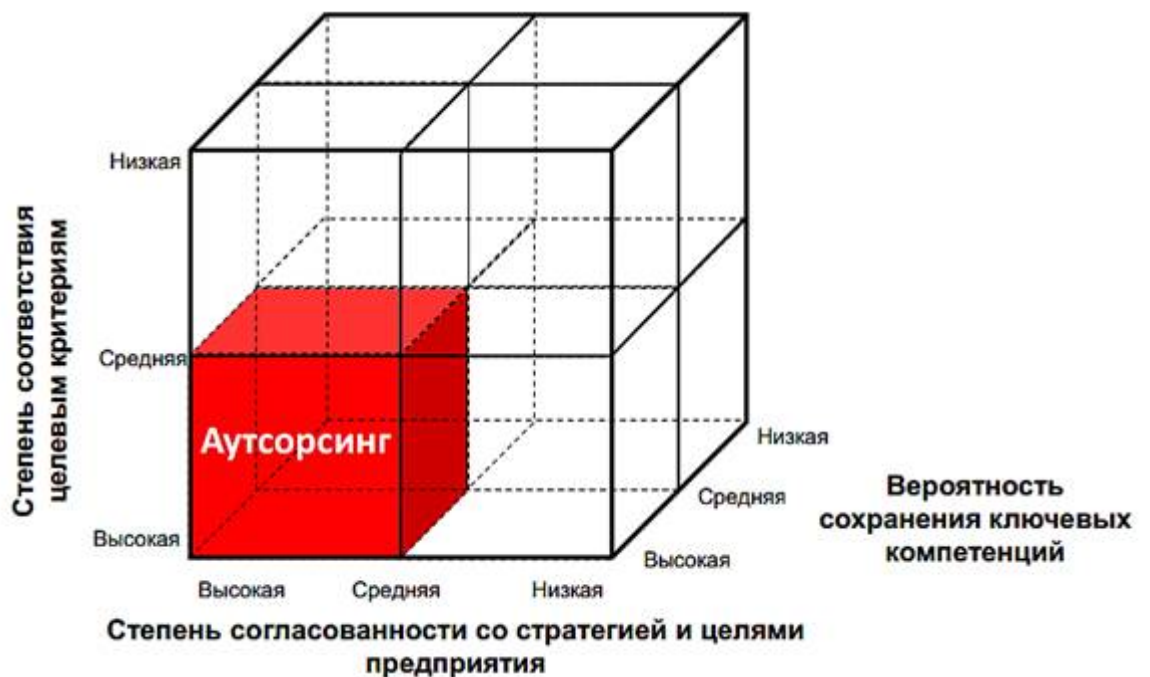


Рис. 1.2. Поле принятия решений "Make or Buy"

Джерело: [20]

Слід вибрати аутсорсинг в разі, якщо в компанії досягається висока відповідність стратегії цілям компанії, обраним цільовим критеріям, тобто вартість послуги, надійність виконання послуги і її показники якості і т.д., а також якщо можливість збереження ключових компетенцій підприємства при переході на аутсорсинг досить висока.

Якщо ж все відбувається з точністю да навпаки, тобто є низька відповідність, то буде доцільніше вибрати інсорсинг. А причинами такої низької

відповідності можуть послужити, наприклад, втрата прав власності на унікальні продукти або технології.

Якщо узагальнити все вищесказане, то основні причини прийняття рішення «Робити» або ж «Купувати» можна сформулювати в наступній табл.1.2.

Таблиця 1.2

Основні причини «Робити» або «Купувати»

Робити	Купувати
Підтримка ключових компетенцій	Зосередження на ключових компетенціях
Невизначеність постачальників послуг (ризик зробити гірше)	Зниження витрат на основні фонди
Гарантії адекватного обслуговування	Підвищення гнучкості
Наявність надлишкового персоналу або логістичних потужностей	Підвищення оборотності активів та запасів
Підтримка бажаного рівня якості сервісу	Зниження загальних операційних (логістичних) витрат
Запобігання змови постачальників послуг	Збереження зобов'язань перед існуючими постачальниками
Захист персоналу від звільнень і підтримку морального духу колективу	Придбання нових технологічних або управлінських можливостей
Захист прав власності на технології і унікальні проекти	Відсутність потужностей для виконання операцій
Збільшення або підтримання розмірів компанії	Страхування за рахунок наявності альтернативного джерела послуг

Продовження таблиці 1.2

Більш висока інтеграція логістичних процесів	Неадекватні технологічні або управлінські ресурси та ін.
--	--

Джерело: [21]

Від успішної реалізації стратегії аутсорсингу залежить подальший успіх бізнесу, а це значить, що від неї ж залежить і ділова репутація організації, взаємовідносини з партнерами, а також потенційними споживачами і конкурентами, подальші можливості розвитку і, власне, вартість акцій на фондових біржах.

Однак необхідно розуміти, що з впровадженням логістичного аутсорсингу, з'являється можливі ризики втратити контроль над здійсненням певної функції / операції і витратами, також знання кон'юнктури. Для ефективного реалізації такого роду стратегії необхідна довіра і розуміння контрагентів, також спільне узгодження всіх цілей і стратегій, спільна участь безпосередньо в прийнятті рішень. Перспективою ж успішного впровадження логістичного аутсорсингу є в першу чергу прагнення до довгострокового партнерства при спеціалізації партнерів на своїх ключових компетенціях.

РОЗДІЛ 2

АУТСОРСИНГ – ІНСТРУМЕНТ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ СИСТЕМ

2.1. Аналіз міжнародних морських перевезень

Міжнародна торгівля на сьогоднішній день, та й в принципі, є одним з основних видів міжнародного співробітництва. Розвитку даної сфери виділяють особливу увагу, а сприяє цьому самому розвитку як раз таки, в основному, морський транспорт, оскільки саме завдяки морським судам виробляються міжнародні міжконтинентальні перевезення [37].

Однак світові морські перевезення мають достатню залежність від тенденцій у світовій економіці, а також торгівлі. Діючою моделлю сучасної економіки є ринкова модель, яка ґрунтується на економічному зростанні і протиставляється скороченню суспільного споживання, а все тому, що в іншому випадку механізм конкуренції, як основний інструмент ринкової економіки, припиняє працювати.

Існує певні чинники, які впливають на швидкість росту економіки: по-перше, це собівартість безпосередньо виробництва і її додана вартість. У разі, коли темпи зростання доданої вартості перевищує темпи зростання собівартості виробництва, то спостерігаються умови прискореного зростання економіки. Якщо ж все навпаки, тобто собівартість зростає швидше доданої вартості, то в цьому випадку ми можемо спостерігати регресію, що перекладається з латинської як «regression» - «зворотний рух», або ж «повернення». Це відбувається з тієї причини, що частина доданої вартості використовується в якості компенсації збільшеного приросту собівартості, а для того, щоб попередити цю ситуацію, необхідно, в основному, збільшувати масштаби виробництва та більш раціонально використовувати обмежені природні ресурси, тобто не утилізувати їх за непотрібністю, а переробляти в більш необхідні

ресурси, що в свою чергу допомагає не тільки економити, але і зберігає нашу неньку природу.

Також є третій варіант, коли додана вартість і собівартість виробництва врівноважені, це означає, що економічний ринок є стабільним. Грубо кажучи, все відбувається в спокійному темпі, своєю чергою.

Мировой экономический рост имеет свою цель, и ею является обеспечение стабильности и дальнейшее преумножение благосостояния народа, т.е. населения, также развитие производства и увеличение внутреннего валового продукта (далее ВВП), из чего вытекает и расширение ассортимента товаров и услуг, повышение их качества и тому подобное.

У табл. 2.1 можна розглянути динаміку зміни світового показника ВВП.

Таблиця 2.1

Світове економічне зростання за 2017-2020 рр. (у % річних темпів росту)

Регіони/країни	2017 рік	2018 рік	2019 рік	2020 рік
ВСІ КАРАЇНИ СВІТУ	3,1	3,2	2,5	-3,5
1. Країни з розвиненою економікою:	2,3	2,3	1,6	-4,7
Сполучені Штати	2,2	3,0	2,2	-3,5
Європейський Союз	2,5	1,9	1,3	-6,6
Японія	1,9	0,6	0,0	-4,7
2. Країни, що розвиваються:	4,4	4,6	3,8	-1,7
Україна	3,3	3,4	3,2	-4,0
Російська Федерація	1,6	2,8	2,0	-3,0
Африка	2,6	2,7	2,5	-2,4
Східна Азія:	6,2	6,5	5,8	1,2
Китай	6,9	6,8	6,0	2,3
Південна Азія:	6,3	6,4	4,4	-5,4
Індія	6,9	6,5	4,0	-7,3

Продовження таблиці 2.1

3. Латинська Америка:	1,0	1,8	0,9	-6,5
Бразилія	1,1	1,8	1,4	-4,1
4. Країни, що найменш розвинені	4,3	4,7	4,3	0,7

Джерело: сформовано автором за джерелами [37, 38, 39]

Згідно даної таблиці, можна виявити нестабільність економічного зростання країн, особливо у 2020 року, але це пояснюється всесвітньою проблемою під назвою COVID19.

Отже, у 2017 році простежується зріст показника ВВП до 3,1%, у 2018 році він трохи підвищився до позначки 3,2%, але вже у 2019 році стрімко почав падати аж до 2,5%, та через COVID19 у 2020 році впав вже до -3,5% в цілому [37, 38].

Темп світового промислового виробництва – провідного показника попиту на послуги морського транспорту – уповільнився у зростанні і склав 3,1% у 2018 році, що на 0,5% менше за відповідний період у 2017 році. Крім окремих факторів, що впливають на економічну ситуацію різних країн та секторів, висока невизначеність політики, що виникає внаслідок торговельної напруги між Китаєм та США, здійснює сильний тиск на глобальний показник ВВП. В економіці країн, що розвиваються, зростання ВВП сповільнилося до 4,6% , 3,8% та -1,7% у 2018, 2019 та 2020 роках відповідно [37, 38, 39].

Що стосується саме України, то наприкінці 2019 року падіння промислового виробництва набуло катастрофічних темпів. Узимку 2018-2019 років промисловість не росла. Але у березні 2019 року обсяги промислового виробництва почали вперше зростати за чотири місяці – на 2,1%. Та вже у квітні зростання значно прискорилося до 5,2% [38, 39].

Проте з травня промисловість сповільнювалася уже впродовж восьми місяців. Так наприкінці 2019 року падіння промислового виробництва набуло найвищих темпів з 2014-2015 років У жовтні цей показник знизився на 5%, у листопаді – на 7,5%, та у грудні – на 8,3%. Все це показано на рис. 2.1 та рис. 2.2.

ЗМІНА ТЕМПІВ ПРОМИСЛОВОГО ВИРОБНИЦТВА В УКРАЇНІ У 2019
у відсотках, до відповідного місяця минулого року

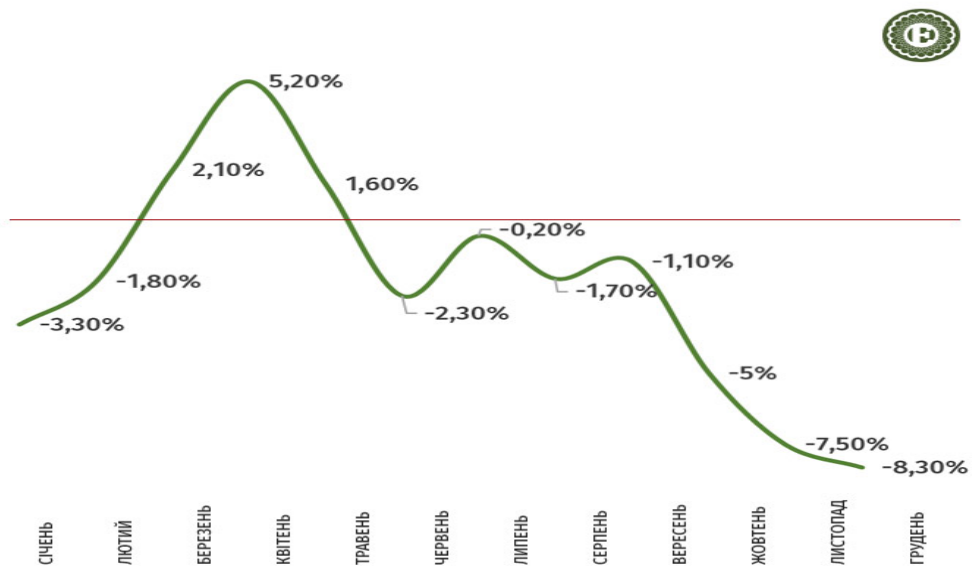


Рис.2.1. Зміна темпів промислового виробництва в Україні у 2019 році

Джерело:[39]

ЗМІНА ТЕМПІВ ПРОМИСЛОВОГО ВИРОБНИЦТВА В УКРАЇНІ ЗА РОКАМИ
у відсотках, до минулого року

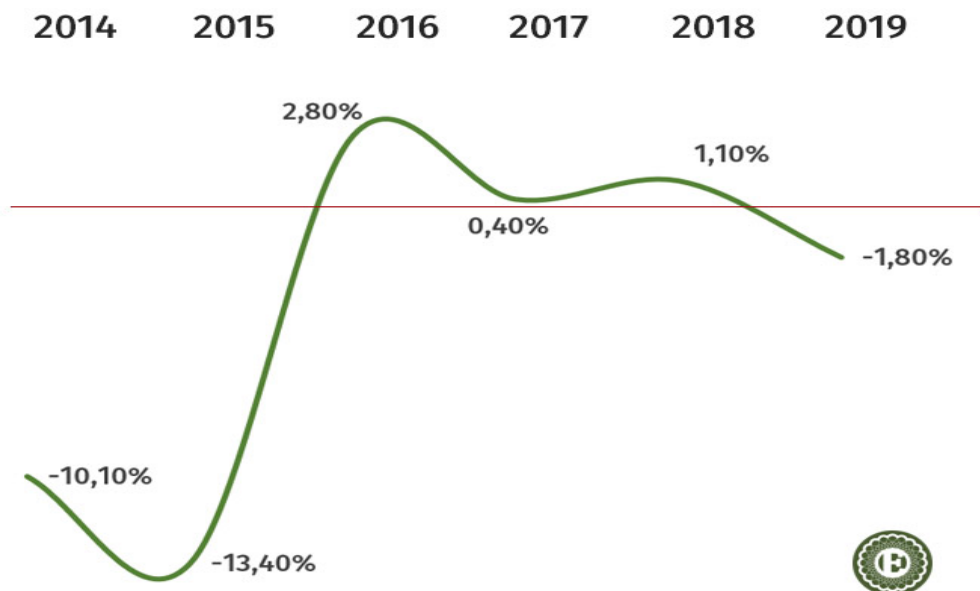


Рис. 2.2. Зміна темпів промислового виробництва в Україні за роками

Джерело:[39]

Факторами, які вплинули на падіння промислового виробництва стали: по-перше, зниження цін на товари основних промислових виробників під впливом внутрішніх та зовнішніх факторів, далі металургійне виробництво, адже через падіння цін на енергоносії також значно поменшилися нафтопереробка та видобуток газу, та і зима цього року була достатньо тепла, тому попут на електроенергію, газ та вугілля також зменшився. Ну і останнім фактором стала політика НБУ щодо облікової ставки та курсу гривні.

У країн, що найменш розвинені зростання ВВП сповільнилося з 4,7% у 2018 році до 4,3% та 0,7% у 2019 та 2020 роках відповідно. За оцінкою ЮНКТАД протягом 2021-2023 рр. країни світу вже почнуть реабілітуватися і збільшувати ВВП, що показано в табл. 2.2 [39].

Таблиця 2.2

Прогноз реабілітації, світове економічне зростання за 2021-2023 рр

Регіони/країни	2021 рік	2022 рік	2023 рік
ВСІ КАРАЇНИ СВІТУ	5,6	4,3	3,1
1. Країни з розвинутою економікою:	5,4	4,0	2,2
Сполучені Штати	6,8	4,2	2,3
Європейський Союз	4,2	4,4	2,4
Японія	2,9	2,6	1,0
2. Країни, що розвиваються:	6,0	4,7	4,4
Україна	3,8	3,1	3,1
Російська Федерація	3,2	3,2	2,3
Африка	2,8	3,3	3,8
Східна Азія:	7,7	5,3	5,2
Китай	8,5	5,4	5,3
Південна Азія:	6,8	6,8	5,2
Індія	8,3	7,5	6,5
3. Латинська Америка:	5,2	2,9	2,5

Продовження таблиці 2.2

Бразилія	4,5	2,5	2,3
4. Країни, що найменш розвинені	2,9	4,7	5,6

Джерело:[39]

Згідно з табл. 2.2 у 2021 році показник ВВП країн світу зростає аж до 5,6%, але вже потім почне потрохи спадати до 4,3% та 3,1% у 2022 та 2023 роках відповідно.

Що стосується рішення про припинення подальшого занепаду світової економіки, то більшість країн загалом вирішують збільшити масштаби виробництва та перевезень, що відображається на показниках міжнародної товарної торгівлі у вигляді важливішого фактору розвитку транзитного потенціалу країн. Тут звісно необхідно виділити важливу роль морської торгівлі, що є невід'ємною частиною світової торгівлі. Тому розглянемо у табл. 2.3 динаміку обсягу товарної торгівлі за 2016-2018 роки.

Таблиця 2.3

Динаміка обсягу товарної торгівлі за 2016-2018 рр. (річні зміни у %)

Експорт			Країна або регіон	Імпорт		
2016	2017	2018		2016	2017	2018
1,3	4,1	2,5	Усі країни світу	1,2	4,8	3,1
1,0	3,3	2,1	1. Розвинені країни:	2,2	3,1	2,5
2,3	6,0	2,7	Японія	0,8	2,8	2,0
-0,2	4,0	4,1	США	0,5	4,0	5,3
1,1	3,6	1,6	ЄС	3,1	2,6	1,5
0,0	4,5	4,1	2. Країни з перехідною економікою:	5,8	13,0	3,9
-0,3	4,2	4,3	Співдружність Незалежних Держав	5,1	14,1	3,3
2,0	5,2	2,9	3. Країни, що розвиваються:	-0,4	6,8	4,0
0,5	3,7	-0,6	Африка	-5,4	-0,4	4,5

Продовження таблиці 2.3

0,1	6,1	6,3	Субсахарська Африка	-10,4	1,1	2,1
2,5	3,0	2,5	Латинська Америка	-6,0	5,2	5,9
1,3	6,5	3,3	Східна Азія:	1,7	6,9	4,6
1,4	7,1	4,1	Китай	3,7	8,9	6,4
5,7	5,8	2,5	Південна Азія:	1,3	11,5	2,8
2,7	6,6	4,3	Індія	-1,8	11,7	3,1
2,6	8,9	4,6	Південно-східна Азія	2,4	9,5	6,8
2,5	-1,2	2,0	Західна Азія	-1,7	2,5	-4,1

Джерело: сформовано автором за джерелами [37, 38, 39]

Згідно табл. 2.3, зрозуміло, що світовий товарооборот з 2016 року у 2017 році підвищився до 4,45%, але в 2018 році вже спав до показника 2,8%. Кажучи про світовий експорт, то його відсоток у 2018 році склав 2,5, а імпорт – 3,1.

Стосовно України, то імпорт товарів все ще перевищує експорт, і це незважаючи на карантин та кризис, слід роздивитись рис. 2.3.



Рис. 2.3. Товарообіг України за 2019-2020 рр.

Джерело:[39]

Як повідомляє державна митна служба, в 2020 році за 9 місяців в Україну імпортували товарів на більш, ніж на 38 млрд дол., Проте експортували лише на 35,1 млрд дол. А якщо порівняти результати з 2019 роком, то імпорт України зменшився на 11,8%, тобто на 5,1 млрд дол., А експорт зменшився на 5,6%, або ж на 2,1 млрд дол.

Найбільшими країнами, з яких імпортується товар в Україну, є Китай - 5,8 млрд дол., Німеччина - 3,7 млрд дол. і Росія - 3,4 млрд дол. Якщо говорити про експорт, то найбільшими країнами є також Китай - 4,8 млрд дол., Польща - 2,4 млрд дол. і також Росія - 2 млрд дол.

Тепер про товари. Трьома найбільш експортованими товарами з України на 2020 рік стали зернові, соняшникова олія і чорні метали, що можна побачити на рис. 2.4. самими ж імпортованими товарами на 2020 рік стали палива мінеральні, нафта і продукти її перегонки, машини, обладнання і механічні пристрої, а також засоби наземного транспорту, що також можна побачити на рис. 2.4.



Рис. 2.4. Товари експорту та імпорту України за 2020 рік

Джерело:[39]

Все таки морський транспорт залишається найважливішою частиною виробничого ланцюжка поставок в світі, оскільки саме їм більше 4/5 всієї світової торгівлі товарами здійснюється перевезення. Як і раніше попит на морський транспорт обумовлюється зростанням світової економіки і, відповідно, потребою в перевезенні товарів. Розвиток міжнародної морської торгівлі за видами вантажу за 2015-2019 роки можна побачити на рис.2.5.

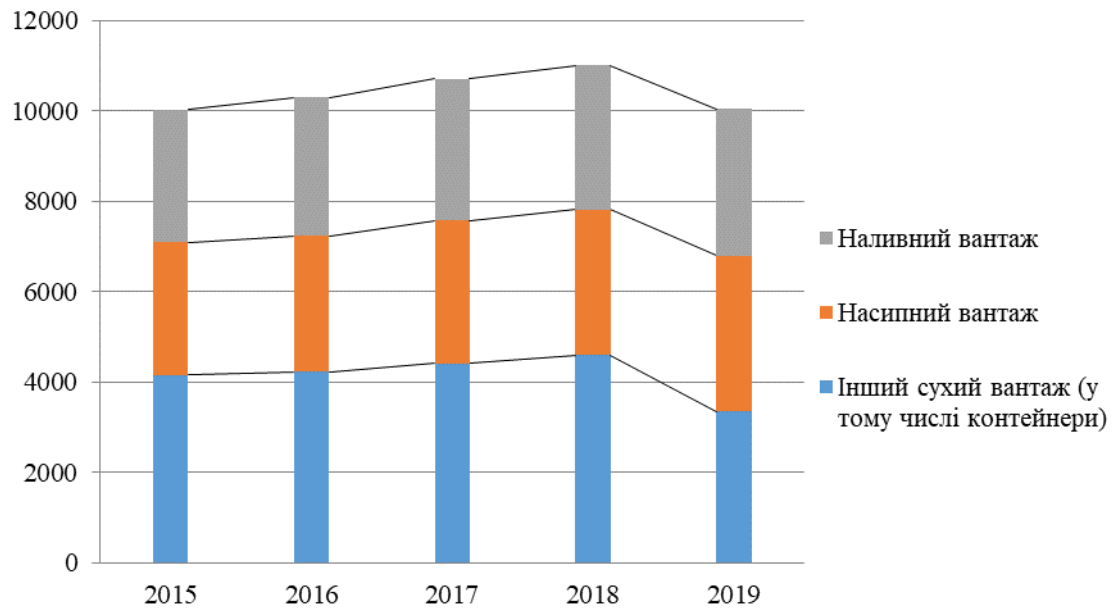


Рис. 2.5. Розвиток міжнародної морської торгівлі по видам вантажу за 2015-2019 рр. (у млн. завантажених тонн)

Джерело:[37]

З даного малюнка можна зробити висновок, що в 2018 році відбувся пік обсягу міжнародної торгівлі, причому за всіма видами вантажу. Цей «пік» склав 11 млрд тонн, згідно з оцінкою ЮНКТАД. Більшою мірою, звичайно, зросли перевезення по сухому насипному вантажу, також з контейнерних перевезень і перевезень газу, нафти, хімічних речовин.

Також не слід забувати про структуру світової морської торгівлі, адже як було показано на рис. 2.5, вона складається з насипного вантажу, наливного вантажу та іншого сухого вантажу. І на момент 2018 року переважали перевезення сухих насипних вантажів, тобто залізної руди (29,2%), зерна і вугілля (40%). На другому ж місці стояли контейнерні перевезення (24%) і перевезення дрібними вантажами (25,8%).

Що стосується наливного вантажу, то його відсоток від загального обсягу морської торгівлі склав 29%. Ці результати можна підкріпити збільшенням попиту на імпорт і експорт сирої нафти і газу з США. Якраз в цей час було знято заборону на експорт сирої нафти, що і підштовхнуло США до такої позиції

світового експортера нафти і газу, що значно змінило світової ландшафт торгівлі газом і нафтою.

2.2. Використання логістичного аутсорсингу на морському транспорті

Одним з найважливіших показників інтенсивності розвитку морських перевезень України є вантажообіг морських портів. Це доводиться тим, що саме через морські перевезення проходить більше 80% зовнішньоторговельних вантажів країни.

Динаміку портової перевалки України можна спостерігати в табл. 2.4.

Таблиця 2.4

Динаміка портової перевалки України

Рік	Об'єм перевалки вантажів, млн т	Зростання перевалки вантажів, %
2016	127, 15	-8,6
2017	127, 92	0,6
2018	130, 27	1,8
2019	159, 89	18,5
2020	159, 1	-0,5

Джерело: сформовано автором за джерелами [44]

Згідно табл. 2.4, спостерігається інтенсивний розвиток з 2017 року до 2019 року, коли саме і відбувся пік вантажної перевалки. Далі в табл. 2.5 можна роздивитись динаміку портової перевалки за напрямками за 2019 - 2020 рр.:

Таблиця 2.5

Динаміка портової перевалки України за напрямками за 2019 - 2020 рр.

Напрямок перевалки	2019	2020
Експорт	22,3%	1,7%
Імпорт	8,7%	-8,4%
Транзит	7,8%	-8,8%
Каботаж	1,9%	12,2%

Джерело: сформовано автором за джерелами [44]

Усі відсоткові показники в табл. 2.5 показані у порівнянні з попереднім роком, тобто у порівнянні з 2018 роком, у 2019 році експорт підвищився на 22,3%, а у 2020 році – виріс ще на 1,7%, і так далі.

Стосовно ключових вантажів та їх перевалки, то динаміку буде показувати слідує табл. 2.6., табл. 2.7.

Таблиця 2.6

Ключові вантажі і їх динаміка в перевалці 2019 року

Вантаж	Об'єм перевалки, млн т	Різниця з попереднім роком, %
Зернові	53,9	33,6
Руда	37,3	33
Чорні метали	15,3	-4,7
Контейнери	12,7	16,2
Вугілля	6,7	-17,2

Джерело: сформовано автором за джерелами [44]

Таблиця 2.7

Ключові вантажі і їх динаміка в перевалці 2020 року

Вантаж	Об'єм перевалки, млн т	Різниця з попереднім роком, %
Зернові	47,3	-12,2
Руда	44,3	18,8
Чорні метали	16,7	8,8
Контейнери	12,8	0,6
Масло рослинне	6,2	6,8

Джерело: сформовано автором за джерелами [44]

Таким чином можна зробити висновок про те, що галузь морського транспорту досить інтенсивно розвивається, хоч і з невеликими затримками в 2020 році, проте це цілком можна пояснити карантинними заходами в зв'язку з COVID19. Однак можна сміливо стверджувати, що в наступні роки темпи розвитку знову зростуть, оскільки карантинні заходи поступово послаблюються, і в кінцевому рахунку, будуть скасовані.

Практика показує, що на сьогоднішній день все більше і великий вибір компаній, які здійснюють свою діяльність в галузі вантажних перевезень, що сприяє зростанню розвитку логістичного аутсорсингу в Україні, однак, через нововведення такого сервісу як аутсорсинг, більшість потенційних клієнтів все ще незадоволені слабким рівнем координації дій окремих учасників логістичного ланцюжка стосовно перевезення вантажем морським транспортом. Також було озвучено твердження про те, що далеко не завжди враховуються індивідуальні вимоги, які можуть стосуватися комерційної документації. Також більшу кількість респондентів відзначило, що їх не влаштовує деяка неузгодженість в діях персоналу логістичних компаній.

Таким чином можна прийти до висновку про те, що однією з найважливіших причин слабого рівня розвитку логістичного аутсорсингу в Україні на морському транспорті є акцентування уваги на виробничому аспекті,

в той час, як є необхідність в розвиток партнерських відносинах, які можуть базуватися на концепції маркетингу взаємодії . У даній концепції головна увага займає орієнтація на тривале взаємовигідне співробітництво між продавцем і клієнтом. Це означає, що в даному випадку необхідно звертати увагу не на залучення нових потенційних клієнтів, а на утриманні старих, як то кажуть: «побіжиш за двома зайцями - жодного не зловиш», так і в бізнесі.

Узагальнюючи вищевикладене, можна стверджувати, що впровадження діяльності логістичних компаній подібного роду концепції дає можливість їм завоювати довіру клієнтів, на чому, в основному, і базується підписання договору на аутсорсинг, а також можливість займатися не тільки зовнішньої, але й внутрішньої логістикою. Таким чином можна буде не тільки скорочувати витрати потенційних клієнтів, але і розширювати свої можливості в сфері послуг, що надаються, тим самим підвищуючи свою конкурентоспроможність.

Така активна реалізація на ринку логістичного аутсорсингу зможе забезпечити немаленький ефект за такими напрямками як: зростання частки аутсорсингу, підвищення конкурентоспроможності компанії, внаслідок чого і країни на світовому рівні, а також зниження логістичних та індивідуальних витрат.

Крім того, однією з важливих ознак сучасних тенденцій в логістиці є еволюція логістичних фірм в напрямку їх трансформації в логістичних операторів. Все більше на ринку послуг з'являються компанії, які позиціонують себе, як 3PL та 4PL-компанії. Необхідно пояснити ці аббревіатури:

- Логістика першого рівня (first party logistics 1PL) – це внутрішня логістика, де всі послуги з транспортування, складського зберігання, митних операцій і супутнього сервісу зосереджені всередині компанії замовника.

- Логістика другого рівня (second party logistics 2PL) – це зовнішня логістика, що дозволяє виконувати традиційний спектр послуг, пов'язаних із транспортуванням та складуванням.

- Логістика третього рівня (third party logistics 3PL) – це зовнішня логістика, що дозволяє інтегрувати усі логістичні послуги в єдиний комплекс,

який включає також такі додаткові послуги, як проміжне зберігання вантажу, проектування та розробка інформаційних систем, використання послуг субпідрядників та ін. Світова теорія стверджує, що компанія-провайдер 3PL повинна надавати транспортно-експедиційні послуги та послуги доданої вартості, такі як навантаження та розвантаження, послуги з комплектації асортименту, складські послуги, управління вантажопотоками, маркетингові та фінансові послуги. Сучасні провайдери 3PL пройшли шлях синергійного поєднання специфічних послуг, що раніше надавалися відокремленим операторам логістичного ринку. Сервіс 3PL являє собою багатoproфільного консультанта, який пропонує та реалізує рішення з управління ланцюгом постачань.

– Логістика четвертого рівня (fourth party logistics 4PL) – це зовнішня і внутрішня логістика. Компанія – провайдер, виконуючи функції логістичних послуг провайдера 3PL, також виконує функції планування логістичних операцій, найм та координацію роботи субпідрядників інших рівнів, усі пов’язані фінансові трансакції, ведення документації тощо. Для діяльності провайдера 4PL важливо дотримуватись нейтралітету та незалежності, щоб запобігати будь-яких конфліктів інтересів. Тому часто провайдер 4PL застосовує сервіс 2PL та 3PL, володіючи лише комп’ютерними системами та інтелектуальною власністю. Фактично 4PL від 3PL відрізняє також те, що робота першої з клієнтом основана на використанні ERP-системи, яка здатна звести до мінімуму ризику в логістичному ланцюжку замовника, забезпечуючи його при цьому функціями стратегічного та оперативного управління.

– Логістика п’ятого рівня (fifth party logistics 5PL) – це Інтернет-логістика. Провайдери 5PL використовують всесвітню мережу як єдиний віртуальний простір для виконання повного спектра логістичних завдань. На даний час в нашій країні такий рівень сервісу ще не поширився в достатній мірі [20, 21].

Таким чином, Україна все ж таки характеризується попитом на такі види логістичного аутсорсингу:

– транспортно-експедиційні послуги. Зазвичай до цієї послуги звертаються ті компанії, в яких існує відділ експедирування. Таким чином транспортна компанія виконує лише перевезення вантажу, а підготовкою документів займається сама компанія-замовник. Найчастіше більш затребуваною на українському ринку логістичного аутсорсингу є транспортно-експедиційна послуга, оскільки вона передбачає координацію вантажоперевезення в цілому;

– послуги з митного оформлення є специфічною сферою логістичної діяльності, яка вимагає функціонування в межах регламентованого правового поля;

– послуги складування. Організація і забезпечення складування на базі власного підприємства може виявитись занадто дорогим заходом, що передбачає значні фінансові інвестиції, як в покупку або оренду приміщення, так і в обладнання складу у відповідність з необхідними нормами. Саме це є рушійною силою, що спонукає компанії звертатись до операторів, що пропонують ефективні методи складування і перевірені складські приміщення високої якості;

– координація процесу закупівель, упаковка/ перепакування товарів, складування і т.д. До цього виду послуг найчастіше звертаються компанії із досить розгалуженою філіальною (торгові) мережею. В цьому разі управління процесами товароруху і його забезпечення може бути занадто ускладненим;

– комплексні послуги (комплексний аутсорсинг). Подібний спектр послуг надають 3PL і 4PL оператори, чиї компетенції можуть стати затребуваними компаніями зі складним алгоритмом постачань, який характеризується наявністю декількох проміжних етапів.

В цілому ситуацію на вітчизняному ринку 3PL-аутсорсингу можна розглядати, як оптимістичну. Позитивна динаміка проявляється як у збільшенні кількості клієнтів, що обирають саме цю концепцію купівлі логістичних послуг, так і в зростаючій глибині проникнення аутсорсингу у власні логістичні інфраструктури компаній. Рівень сервісу постійно збільшується.

Основними чинниками, які сьогодні стримують розвиток логістичного аутсорсингу є:

- застарілий автопарк і підхід до формування транспортних мереж;
- застарілі складські площі, до того ж в недостатній кількості;
- “непрозорість” логістичних операцій;
- недосконала законодавча база;
- відсутність належних знань в області логістики та кваліфікованого персоналу;
- завищені ціни на логістичні послуги та високий рівень інфляції;
- сильна політизація господарського середовища;
- чинники недовіри: боязнь втрати контролю, розкриття комерційної таємниці, відсутність знань в області аутсорсингу, небажання скорочення персоналу тощо.

На розвиток логістичного аутсорсингу значно впливають і вимоги вантажовласників. Вимоги вітчизняних вантажовласників досить прості, проте, враховуючи технічні характеристики складських приміщень, автопарку, відсутність спеціалістів в області логістичного сервісу та загальнодержавних інфляційних тенденцій, важко зробити вибір.

Значним ускладненням при прийнятті рішення про аутсорсинг часто є відсутність операторів, які пропонують повний необхідний спектр логістичних послуг в усіх регіонах країни на доступних умовах.

В цілому ринок на сьогодні знаходиться в стадії середньої конкуренції з нерівномірно розділеним попитом і пропозицією по логістичним сервісам і слабо розвиненими вільними нішами, зайнятими спеціалізованими операторами.

2.3. Аутсорсинг на ринку логістичних послуг в транспортній системі України

Низький рівень конкурентоспроможності товаровиробника є наслідком неякісних ресурсів, неефективної технології, негативного клімату інвестицій в логістичній сфері, а також відсутності досвідчених працівників в галузі.

ринках послуг. Схеми менеджменту мають гарантувати активне оновлення та пристосування потенціалу ресурсів підприємства до динамічних умов кон'юнктури в ринках.

Поява нових смаків та вподобань споживачів, оновлення продукції, покращення технологічних методів та розвиток глобальних ринків вимагають коректування характеристик капіталу організацій, що потребує залучення компаній аутсорсингу. Фундаментом конкурентних переваг суб'єктів підприємницької діяльності є технології, які можуть швидко підлаштуватися під потреби клієнтів, забезпечити покращення якості продукції та зменшити витрати на виробництві. Через низьку гнучкість пропозиції окремих факторів на виробництві потрібні обсяги економічних ресурсів можуть створитися лише у певний період, деякі з них стають унікальними. За допомогою стратегічних партнерських взаємовідносин стає можливим використання переваг контрактних зв'язків за умов аутсорсингу та подолання тиску чинників конкуренції.

Якщо проаналізувати рейтинг бізнес-процесів аутсорсингу в Україні, що показано на рис. 2.6, то можна зробити висновок: однією з головних сфер, що залучають ці аутсорсингові бізнес-процеси в Україні, є логістика. Були проведені дослідження холдингу "ANCOR", за результатами яких було виявлено: 36% респондентів визнали, що користуються послугами аутсорсингу для своїх компаній; серед них 40,5% - ІТ-послуги, 35,1%- логістика, 27%- забезпечення ресурсами виробничих процесів та 21,6% - маркетингові послуги.



Рис. 2.6. Рейтинг аутсорсингових бізнес-процесів

Джерело: [21]

Можна виділити такі чинники привабливості України у сфері зарубіжних компаній аутсорсингу:

- зрілий та активний ІТ-ринок;
- переважаюча кількість висококваліфікованих робітників, що володіють багатьма технологіями;
- розвинена система освіти, університети та науково-дослідницькі установи;
- високий рівень володіння іноземною мовою у працівників;
- процеси трансформації, як економічної, так і політичної, що орієнтуються на бізнес-моделі Заходу;
- вигідне географічне положення;
- спорідненість із Західною Європою у культурі;
- низький рівень витрат, в т.ч. на заробітну плату.

Логістичні технології з часом ускладнюються. Нині важливо мати швидку реакцію на будь-які зміни характеристик маркетингових чинників та ринкової кон'юнктури. Глобальні конкурентні сили і відповідні зміни в технології

впливають на застосування ІТ аутсорсингових послуг. Україні необхідно звернути увагу на нарощування експорту ІТ послуг, також зростання обсягів послуг для підтримки, тобто інфраструктура підтримки ІТ, звісно збільшити кількість провайдерів, та також залучити частку іноземного капіталу, вирішити проблему дефіциту кваліфікованих спеціалістів, що в свою чергу може допомогти підвищити рівень споживання аутсорсингових послуг на інтернет-ринку. Крім цього необхідно сформувати систему управління якістю, інтенсивно вдосконалювати параметри продукції та впровадити систему урядового сприяння програмного забезпеченню та розвитку ІТ-аутсорсингу, що показує рис.2.7.



Рис. 2.7. Сучасні тенденції у сфері аутсорсингу ІТ-послуг України

Джерело: [21]

Необхідно зауважити, що також існують чинники, які уповільнюють розвиток ринку логістичного аутсорсингу в Україні: відсутній сприятливий інвестиційний клімат, низький рівень фондового ринку та інфраструктури,

високий рівень корупції, недосконалість контрактних відносин, нестабільність у фінансово-економічній ситуації.

Нині наші підприємства функціонують в активному глобальному середовищі та їм потрібно приймати і втілювати в життя певні управлінські рішення, які мають бути оперативними і стратегічними. Існують чинники, що впливають на ефективність українських підприємств: залучення до глобальних логістичних мереж, зміни в економіці та політиці, кон'юнктура ринків, рівень ефективності логістичного управління. За таких умов підприємства використовують конкурентні стратегії, маючи на меті зменшення ризиків та рівня невизначеності. Також на рівень виваженості управлінських рішень може впливати вірогідний нестаток інформації щодо ринкової кон'юнктури. Поєднання засобів інсорсингу та механізмів логістичного аутсорсингу є передумовою здобуття глобальних конкурентних переваг вітчизняних підприємств.

РОЗДІЛ 3

ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНІ АСПЕКТИ ВИКОРИСТАННЯ АУТСОРСИНГУ І ОРГАНІЗАЦІЇ МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

3.1. Оцінка ризиків при організацій мультимодальних перевезень

На сьогоднішній день питання про стійкість функціонування транспортної сфери є одним з головних, оскільки стосується здійснення життєдіяльності та ефективного функціонування ринкової економіки. Також в цьому питанні існує необхідність у виявленні і мінімізації загроз і ризиків в економічній безпеці. Можна навіть вважати, що це глобальне завдання сучасної економіки.

В цілому і загальному, розвиток мультимодальних перевезень повністю залежить від зростання контейнерних перевезень. У більшості випадків, мультимодальні перевезення включають в себе перетин кордону, а також досить рідко не користуються послугами контейнерної перевезення, при яких контейнери перед відправленням дуже ретельно перевіряються і опечатуються [49].

З кожним днем все більше використовуються контейнерні перевезення, оскільки користуватися контейнерами найзручніше, адже його можна пересувати при допомозі будь-якого транспорту, при цьому не перекидаючи вміст, наприклад: літаком, морським судном, автомобілем, залізничним транспортом [50].

Таким чином топ-менеджменс разом зі стивидорами портів оголосили про перспективні плани, стосовно розвитку транспортного комплексу України. У ці плани входить зростання потужності контейнерних терміналів аж до 2025 року. Це, звісно ж, позначиться на удосконаленні мультимодальних перевезень [12].

Якщо розглядати контейнерні перевезення при прогнозуванні аж до 2030 року, то можна сказати, що при середньорічному темпі в 2% основним джерелом збільшення вантажообігу якраз таки стануть контейнерні вантажі. Вони

займають близько 7% загального вантажообігу і в майбутньому будуть рости з великими оборотами, що також позначиться на зростанні Ринкової економіки. В середньому середньорічний приріст контейнерних вантажів, виходячи з прогнозів до 2030 року, становитиме не менше 6,4%, завдяки чому додасться і частина контейнерного вантажопотоку в структурі ринку мультимодальних перевезень. А тому, щоб впевнено йти цим прогнозом і не допустити будь-яких помилок, рекомендується також оцінювати ризики при здійсненні мультимодальних перевезень. Класифікацію ризиків можна розглянути на табл. 3.1.

Таблиця 3.1

Класифікація ризиків при мультимодальних перевезеннях

Ризики	Класифікація ризиків
Політичні	Зміни в політичній ситуації в Україні і за кордоном; розрив міждержавних відносин; дії із застосуванням військової сили і масові зіткнення; передача у власність держави землі, промислових об'єктів, підприємств, банків, транспорту або іншого майна, що належить приватним особам, організаціям; зміна чинного законодавства.
Природньо-екологічні	Кліматичні і біологічні впливи на вантаж; несприятливі погодні умови; стихійні лиха.
Фінансово-комерційні	Ризики макроекономіки; зменшення попиту і купівельної спроможності; демпінг цін з боку конкурентів; невиконання з боку замовника всіх вимог підписаного договору перевезення, в тому числі в частині оплати; конфліктні ситуації між учасниками договірних відносин; інфляційні; валютні; кредитні.
Соціальні	Загроза страйків; конфлікт між співробітниками; крадіжки, грабежі, підпали та інші зловмисні дії.

Продовження таблиці 3.1

Технічні і техногенні	Пошкодження вантажу та транспортних шляхів; вихід з ладу транспорту та обладнання; неполадки в комп'ютерних системах і в зв'язку; факт виникнення пожежної ситуації в основних і допоміжних приміщеннях транспортної компанії; техногенні катастрофи.
--------------------------	---

Джерело: сформовано автором за джерелами [50]

Найважливішим питанням і головним завданням будь-якого оператора мультимодальних перевезень є розрахунок і мінімізація небажаних витрат, які можуть виникнути при різних ризикованих операціях. Для цього необхідно вибрати правильну, найбільш сприятливу стратегію і тактику при виборі шляху проходження кожного етапу мультимодальної перевезення [49].

Таким чином, оцінка ризиків ґрунтується на обчисленні середньстатистичної шкоди в результаті здійснення певної дії за попередній період часу [52]:

$$П_{БР} = 1,5 N_{КР} + 0,35 N_{АВ} + 0,005 N_{БР}, \quad (3.1)$$

де $П_{БР}$ - показник умовних сукупних втрат від порушення безпеки руху, нормований на одиницю роботи;

$N_{КР}$ - число крахів;

$N_{АВ}$ - число аварій;

$N_{БР}$ - число випадків браку в роботі транспорту за певний період.

Як правило, у разі здійснення екогномічного ризику транспортно-логістичні компанії отримують витрати на відшкодування економічного збитку та витрати на управлінські дії.

Таким чином, можна стверджувати, що методика кількісної оцінки економічних ризиків базується на визначенні ризикованих витрат. Виходить, що ризиковані витрати цілком деталізують суб'єкти транспортної компанії по

тяжкості ризиків. Виходячи з цього, витрати сумарних ризиків можна розрахувати за формулою [52]:

$$Z_{\text{заг}} = Z_{\text{від}} + Z_{\text{обс}}, \quad (3.2)$$

де $Z_{\text{заг}}$ - загальні ризикові витрати;

$Z_{\text{від}}$ - ризикові витрати відшкодування, що виникають після реалізації економічного ризику;

$Z_{\text{обс}}$ - витрати обслуговування ризику, що виникають до моменту реалізації економічного ризику.

Мультимодальна транспортування вантажів завжди включала в себе досить велику кількість логістичних учасників. По-перше, сюжа входять різні види транспорту, таких як Авіотransпорт, автотransпорт, залізничний транспорт, морський транспорт. Також це стосується різний спектр логістичних послуг, те ж саме можна сказати і про контейнерні перевезення. Таким чином, зростає важливість проблеми, пов'язаної з суб'єктами управління контейнерними перевозки в мультимодальних транспортних ланцюгах, а також використання інтегрованих механізмів управління в комплексі логістичних послуг [26].

В кінцевому підсумку суб'єкти управління контейнерними перевезеннями можна розділити на 3 основні групи:

1) Державні органи - це прямі і непрямі суб'єкти. Сюди входять служби державного контролю, тобто це митні пункти, Прикордонний контрольні ветеринарні служби, служби карантину рослин, служби екологічного контролю зовнішнього середовища і тому подібні, також сюди входять адміністрація портів, аеропортів, залізниць і інші, і органи внутрішніх справ і судові органи.

2) Споживачі транспортних послуг, тобто клієнти. Сюди входять не тільки покупці товарів або послуг, а й їх виробники.

3) Організації, які, власне, і надають дані транспортно-логістичні послуги. Сюди входять оператори мультимодальних перевезень, логістичні провайдери комплексних послуг, безпосередньо перевізники, також тимчасове складування

та зберігання, консолідація і переробка товарів, і, звичайно, додаткові услуги такого роду як брокери, стивідори, страховики, аудиторы, банки тощо [19].

Основним діючим суб'єктом мультимодальної транспортної ланцюга, який, в принципі, об'єднує всіх інших учасників ринку контейнерних перевезень, є оператор мультимодальних перевезень (далі ОМП). Він є представником грозоотправителя, за дорученням і від імені якого, а також за його рахунок ОМП вибирає маршрут перевезення, його учасників, а також контролює і організовує реалізацію всього процесу перевезення в цілому, так би мовити, «від дверей до дверей». В основному, при виборі свого ОМП вантажовідправник, тобто клієнт базується наступними факторами:

- 1) мінімальна наскрізна ставка
- 2) мінімальне транзитний час
- 3) максимальна надійність і безпеку, мається на увазі Відсутність репредвiденний ситуацій і небажаних витрат, а також затримка вантажу.

Що стосовно ОМП, то він самостійно реалізовує доставку вантажу через свої дочірні компанії та філії, або ж через підписаний з іншими спеціалізованими компаніями договір. Такими компаніями можуть бути портові експедитори - вони займаються таможенним очищенням і оформленням супровідних документів, складські компанії (для зберігання або перетримки вантажу), оператори контейнерних терміналів, а також, компанії-перевізники.

Також ОМП можуть, в разі необхідності, користуватися послугами лізингу, страхування або аудиту.

Кожен контракт, складений з ОМП (стосовно підрядників), базується на міжнародних конвенціях і національних законах, проте це ніяк не впливає на обов'язки ОМП перед вантажовідправником за договором мультимодальної перевезення.

Якщо вдуматися в процес мультимодальних перевезень, то можна зрозуміти, що моделлю управління ОМП є якась ланцюжок, основним шляхом якої представляється будь-який вид транспорту (авто, жд, авіо і тд). Термінальна обробка і додатковий сервіс доповнюють транспортний модуль моделі. ОМП, що

управляє даним транспортним процесом, є відповідальним за весь цей ланцюжок доставки товару в цілому, але може і передавати невелику частину своєї відповідальності іншим організаціям.

Перевагою даної моделі є те, що вона чітко демонструє розподілені між учасниками мультимодальної транспортного перевезення обов'язки, в тому числі і обмін інформацією. Це означає, що кожен учасник хнаєт свою роль і є відповідальні за свою операцію, також самостійно управляє своїми ресурсами. Тут необхідне розуміння в самій середині цієї системи кількох пунктів: яким транспортом, сервісом, а також інформацією повинні обмінюватися учасники, також коли вони повинні це робити і яким чином.

Грубо кажучи, ОМП являє керуючим всіх цих процесів, всього цього ланцюжка транспортної системи, який також є учасником логістичного ланцюжка потавкі, відповідальний за забезпечення інших учасників необхідною інформацією. Таким чином виходить, що кожен учасник цього ланцюжка є як користувачем, так і генератором інформації, всі вони мають ключове значення для забезпечення ефективної роботи мультимодальної транспортного ланцюжка.

3.2. Використання логістичного аутсорсингу для організації мультимодальних перевезень

У сфері транспортної логістики використання аутсорсингу є досить ефективною дією. Для складання алгоритму перевезення варто послідовно виконувати наступні етапи, які представлені на рис. 3.1.



Рис.3.1. Етапи організації міжнародного перевезення вантажу

Джерело: сформовано автором

У кожному етапі присутній перелік заходів, які повинні здійснюватися для виконання головної мети логістичного підприємства - виконання якісної доставки вантажу для задоволення потреби клієнта.

Клієнт може виконати кожен етап як самостійно, так і за допомогою логістичної компанії. Якщо для клієнта діяльність з організації перевезення не профільному, то він може передати цю функцію аутсорсингу. Варто розглянути можливі вигоди для клієнта:

- звернення більшої уваги на профільну сферу діяльності;
- спрощення схеми договірних відносин;
- економія грошових ресурсів;
- економія часу, витраченого на транспортування;

-отримання послуг від професіоналів.

На схемі, яка показана на рис. 3.2, описано договірні відносини, які необхідно мати клієнту для здійснення міжнародної морської перевезення. До таких суб'єктів відносяться:

- виробник - юридична особа, яке також виступає як продавець товару;
- транспортний агент - організовує доставку товару на замовлення виробника до кордону стрпни-відправлення;
- порт одержувача - юридична особа, яка здійснює прийом вантажних суден в портах, їх завантаження / розвантаження, напрямок руху морського транспорту;
- митниця - державна установа, що контролює імпорту / експорту товарів;
- перевізники - фізичні та юридичні особи, які розпоряджалися транспортними засобами і транспортують різні вантажі.

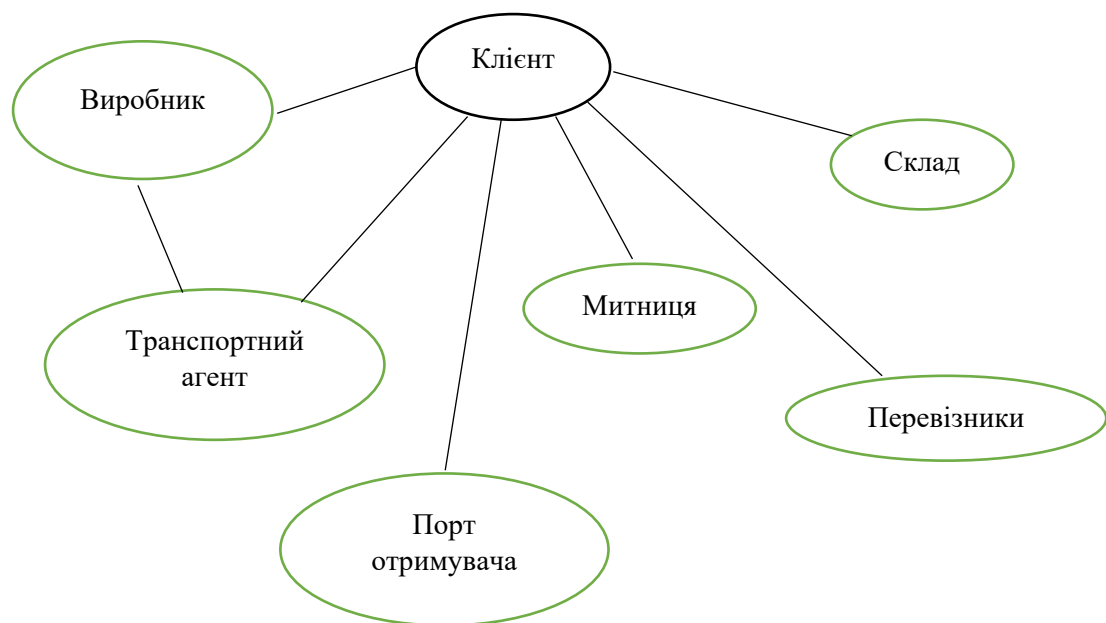


Рис. 3.2. Схеда договірних відносин «Організатор перевезення –клієнт»

Джерело: сформовано автором

На рис. 3.3 зображена схема договірних відносин, в разі яких логістична компанія (ЛК) є організатором перевезення.



Рис. 3.3. Схема договірних відносин «Організатор перевезення –ЛК»

Джерело: сформовано автором

У даній ситуації відповідальність за організацію перевезення несе саме ЛК і вона ж становить договірні відносини з усіма суб'єктами цієї логістической діяльності. В цей час клієнт зберігає договірні відносини з виробником, і ЛК укладає з клієнтом угоду. Однак можливий варіант, що клієнт зберігає договірні відносини тільки з ЛК, тому на схемі зв'язок між виробником і клієнтом показана пунктирною лінією.

Етап визначення типу вантажу важливий при організації міжнародного перевезення, в нього входить детальне вивчення транспортних характеристик вантажу для подальшого визначення транспортної тари і засоби. Визначення параметрів вантажу впливає на вартість митних платежів при декларуванні вантажу і його збереження при транспортуванні.

Наступний етап після визначення транспортних характеристик вантажу - це вибір транспортного засобу. При виборі транспортного засобу варто звернути

увагу не тільки на транспортні характеристики вантажу, а й на наявність транспортної інфраструктури. Тут важливо знайти найбільш вигідні способи транспортування вантажу. Варто розуміти співвідношення часу на перевезення вантажу і витрати на це.

Наступним і досить важливим етапом стає складання маршруту перевезення. Менеджер, отримуючи інформацію від клієнта, знає пункти відправлення та призначення. Якщо до складу міжнародного перевезення входить морське перевезення, то застосовується схема руху матеріального потоку, яка показана на рис. 3.4.

Матеріальний потік - це продукція, яка розглядається в процесі додатку до неї логістичних та / або технологічних операцій і відноситься до певного тимчасового проміжку. Рух товару від виробника до споживача представлено на рис. 3.4.

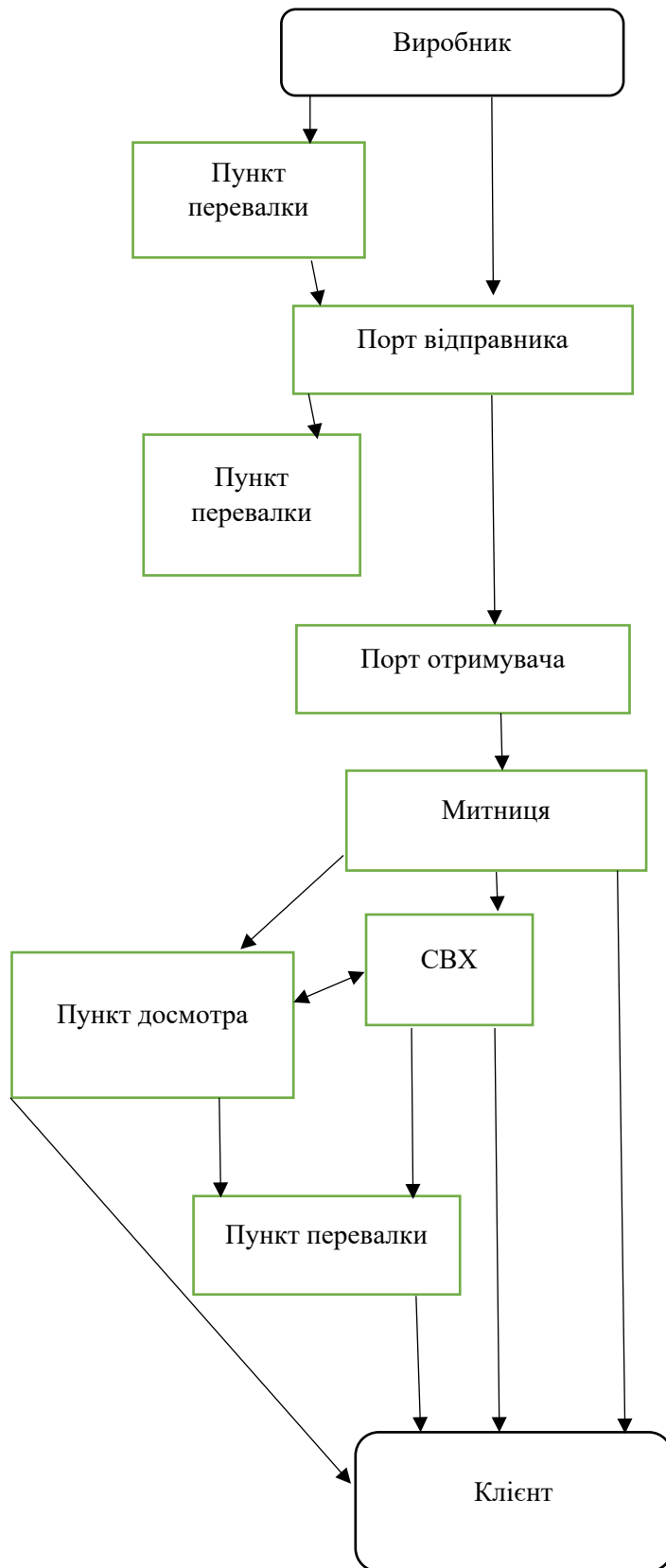


Рис. 3.4. Матеріальні потоки при міжнародному морському перевезенні вантажів

Джерело: сформовано автором

Товар може проходити кілька пунктів перевалки в випадках, якщо він відправляється частинами, або потрібно його перетарка або збірка перед відправленням. Такими пунктами можуть стати склади виробника, контейнери термінали або митні склади. Кінцева вартість товару залежить від кількості таких пунктів на шляху руху, чим їх більше, тим більше вартість. Після того, як товар укомплектували і повантажили на транспортний засіб, він вирушає до порту відправника, після чого товар перевантажується на судно і переправляється в порт країни-одержувача. Після всього вище перерахованого настає розвантаження судна і митний контроль вантажу. Далі можливі такі варіанти руху вантажу:

- 1) вантаж відправляється клієнту після отримання митного дозволу;
- 2) контейнер спочатку відправляється в зону огляду, і тільки потім клієнту;
- 3) після зони огляду контейнер вирушає на склад тимчасового зберігання (далі СТЗ), після чого клієнту;
- 4) спочатку контейнер їде на СТЗ, потім в зону огляду, після чого вже клієнту;
- 5) відправляється до клієнта після СТЗ.

Клієнт або споживач зв'язується з логістическою компанією для того, щоб отримати послуги з доставки вантажу, сплачені раніше. Можна припустити, що клієнт може самостійно організувати маршрут руху вантажу, якщо переглянути ланцюг руху транспортного потоку. Однак для цього потрібні кваліфікація і додаткові матеріальні ресурси. Варто розглянути рух інформаційних потоків двома схемами:

- клієнт стає організатором перевезення;
- логістичні компанія виступає в ролі організатора перевезення.

Головним в обох схемах виступає потік, який пов'язує клієнта і виробника - рамковий контракт. Решта інформаційні потоки формуються в рамках рамкової контракту. Клієнт не може бути своїм представником в іншій країні, тому саме виробник займається організацією доставки вантажу до кордону країни-відправника. Клієнт починає нести відповідальність за доставку вантажу лише

при його прибуття в порт призначення. Виробник ділиться інформацією з клієнтом про те судні, на якому прибуде контейнер з вантажем, приблизний час прибуття та номер контейнера. Далі клієнт отримує підтвердження про прибуття контейнера, перед цим відправивши запит в порт. У митниці потрібно задекларувати імпортований товар. Клієнт оплачує митні збори і платежі, відправляючи всі необхідні документи в митницю. Митниця може запросити огляд контейнера, в залежності від специфіки вантажу. У цій ситуації клієнту необхідно зробити додатковий інформаційний потік з доглядом.

Клієнту необхідно зв'язуватися з пунктом перевалки, пунктом огляду і СТЗ через те, що рух товару може йти різними шляхами від митниці до клієнта. І інформаційні потоки потрібно організувати так, щоб клієнт контролював як рух товару, так і його збереження на всіх етапах логістичного ланцюжка.

Клієнт перевантажений вхідними та вихідними інформаційними потоками. Транспортна логістика не основний вид діяльності клієнта, тому до вже створеної мережі інформаційних потоків додаються профільні потоки. Тому краще розглядати схему, при якій ЛК стає організатором перевезення.

Транспортні компанії, які займаються міжнародним перевезенням, мають такі види послуг:

- ТЕО (транспортно-експедиторське обслуговування);
- митне оформлення.

Між портом і клієнтом саме експедитор є сполучною ланкою. Митний брокер стає посередником меду митницею і клієнтом. Основна причина звернення до аутсорсингу - це можливість отримати якісну послугу, яка забезпечує вигідне співвідношення вартості перевезення і часу доставки.

Так як клієнт не може бути своїм представником в країні відправлення, оформляє вантаж сам виробник. Як правило, наймається транспортний агент, які займається організацією транспортних та інформаційних потоків всередині країн відправлення.

Схема допомагає клієнту зі скороченням числа інформаційних потоків до мінімуму, саме ці дії призводять до зменшення часу, витраченого на обробку додаткової інформації і збільшення концентрації в основній сфері діяльності.

Складання маршруту перевезення і вибір транспортного засобу організовані таким чином, щоб витрати на саму перевезення були мінімальними. Для маленьких і середніх бізнесів з цим допомагає звернення до логістичну компанію. Логістична компанія на даному етапі має кілька завдань:

- пошук найбільш швидкісних маршрутів;
- вибір перевізників і постачальників;
- мінімізація витрат.

При виборі маршруту варто звернути увагу на дві головні завдання, щоб задовольнити клієнта. Завдання на визначення мінімального часу перевезення та завдання визначення мінімальної вартості перевезення.

3.3. Вибір логістичними компаніями способу транспортування

Побудова завдань, за допомогою яких визначається мінімальна вартість перевезення, дає можливість логістичним компаніям управляти своїми витратами, а також визначати саму залежність вартості перевезення від обраних варіантів маршрутів і типів контейнерів. рішенням же подібних завдань є формування собівартості логістичних послуг.

Необхідно визначити мінімальну вартість перевезення, а для цього необхідно визначити кількість контейнерів, які необхідно відправити по кожному маршруту і яким видом транспорту. Таким чином необхідно прийняти наступні показники і їх позначення:

K_{mn}^i - кількість контейнерів i -го виду (сухий, великотоннажний, рефрижераторний та т.д.), по маршруту m , з використанням виду перевезення n , шт.;

K_i - загальна кількість контейнерів i -го виду у фірмі;

C_{mn}^i - вартість перевезення в i -му контейнері маршрутом m з використанням виду перевезення n , грн./контейнер;

C_m - вартість замовлення на перевезення маршрутом m , грн.;

V_{mn} - об'єм вантажу, який перевантажується маршрутом m з використанням виду перевезення n , т,

$$V_{mn} = \sum_i K_{mn}^i \times G_i \quad (3.3)$$

де G_i - вантажопідйомність контейнера i -го виду, т/контейнер.

Тому цільова функція буде мати вигляд:

$$C = \sum_m \sum_n \sum_i C_{mn}^i \times K_{mn}^i \rightarrow \min \quad (3.4)$$

Система обмежень має такий вигляд:

$$\begin{cases} \sum_n \sum_i C_{mn}^i \leq C_m, & i = (1, \dots, I); \\ \sum_n V_{mn} \geq V_m, & m = (1, \dots, M); \\ \sum_m \sum_n K_{mn}^i \leq K_i, & n = (1, \dots, N); \\ I, M, N \in (1, \dots, P). \end{cases} \quad (3.5)$$

Вирішуємо задачу, взявши за приклад перевезення турбогенератор, який має масу 135 т (V_m). Маємо три маршрута ($m=3$) та три способа транспортування ($n=3$). Компанія має в наявності 50 вільних контейнерів (K_i): 30 контейнерів ($K_{mn}^1=30$), які мають вантажопідйомність 25 т (G_1) та 20 контейнерів ($K_{mn}^2=20$), які мають вантажопідйомність 15 т (G_2). Тарифні ставки представлені у табл. 3.2.

Таблиця 3.2

Транспортні тарифи, грн./контейнер

$m \backslash n$	1	2	3	V_m , т
1	72 913, 7	70 357, 7	77 247, 8	135

Продовження таблиці 3.2

	56 710, 6	54 722, 3	60 081, 7	
2	60 698, 9	68 704, 9	74 645, 7	135
	47 210, 2	53 487, 2	59 508, 6	
3	72 707, 6	70 394	75 509, 2	135
	56 550, 4	54 750, 8	58 729, 4	

Джерело: сформовано автором

Тепер визначаємо необхідну кількість контейнерів для відправки по кожному маршруту, щоб мінімізувати вартість перевезення та час доставки.

Маршрути:

- 1) Мексика – Гібралтар – Одеса
- 2) Мексика – Гібралтар – Стамбул – Одеса
- 3) Х'юстон – Амстердам – Одеса

За видом транспортування маємо також три шляхи:

- 1) морський та залізничний транспорт;
- 2) морський та автотранспорт;
- 3) морський, залізничний та автотранспорт.

Для того, або транспортувати турбогенератор, необхідно 9 вільних контейнерів K^2 ($135 / 15 = 9$) чи 6 вільних контейнерів K^1 ($135 / 25 = 5,4$). Крім цього можливо комбінувати різні види контейнерів. Тому роздивимось слідуючі цвльові задачі:

$$C_1 = \sum_{n=1}^3 C_{1n}^1 \times K_{1n}^1 + \sum_{n=1}^3 C_{1n}^2 \times K_{1n}^2 \rightarrow \min \quad (3.6)$$

$$C_2 = \sum_{n=1}^3 C_{2n}^1 \times K_{2n}^1 + \sum_{n=1}^3 C_{2n}^2 \times K_{2n}^2 \rightarrow \min \quad (3.7)$$

$$C_3 = \sum_{n=1}^3 C_{3n}^1 \times K_{3n}^1 + \sum_{n=1}^3 C_{3n}^2 \times K_{3n}^2 \rightarrow \min \quad (3.8)$$

Далі система обмежень:

$$\left\{ \begin{array}{l} C_1, C_2, C_3 \leq 555\,000; \\ \sum_{n=1}^3 V_{1n}, \sum_{n=1}^3 V_{2n}, \sum_{n=1}^3 V_{3n} \geq 135; \\ \sum_{m=1}^3 \sum_{n=1}^3 K_{mn}^1 \leq 6; \\ \sum_{m=1}^3 \sum_{n=1}^3 K_{mn}^2 \leq 9. \end{array} \right. \quad (3.9)$$

Таким чином, бачимо через табл. 3.3 мінімальні значення тарифів кожного маршруту та кожного виду контейнера.

Таблиця 3.3

Мінімальні значення тарифів, грн./контейнер

Маршрут	Вид транспортування	Значення	
		Для K^1	Для K^2
1	2	70 357, 7	54 722, 3
2	1	60 698, 9	47 210, 2
3	2	70 394	54 750, 8

Джерело: сформовано автором

Далі необхідно розрахувати вартість перевезення з використанням значень при різному комбінуванні контейнерів з табл. 3.3, таким чином буде визначено мінімальне значення. Всі дані розрахунків приведені в табл. 3.4

Таблиця 3.4

Значення цільових функцій при різних комбінаціях контейнерів, грн.

C	$K^1 = 6,$ $K^2 = 0$	$K^1 = 0,$ $K^2 = 9$	$K^1 = 5,$ $K^2 = 1$
C_1	422 146, 2	492 500, 7	406 510, 8
C_2	364 193, 4	424 891, 8	350 704, 7

Продовження таблиці 3.4

C_3	422 364	492 757, 2	406 720, 8
-------	---------	------------	------------

Джерело: сформовано автором

Самим вигідним рішенням для даного завдання стає вибір, при якому кількість контейнерів першого виду буде становити 5 одиниць, а іншого -1. Саме при такій комбінації контейнерів досягається мінімальне значення перевезення по маршруту 2 (Мексика - Гібралтар - Стамбул - Одеса) з використанням виду транспортування 1 (морський та залізничний транспорт). Це значення дорівнює 350 704, 7 грн.

РОЗДІЛ 4

ОХОРОНА ТРУДА

4.1. Призначення та зміст Кодекса торговельного мореплавства України

Кодекс торговельного мореплавства (далі КТМУ) - це законодавчий акт, який діє з 1995 року зі змінами та доповненнями. Він регулює відносини, що виникають із торговельного мореплавства. Сам Кодекс складається з 393 статей, які в свою чергу об'єднані в розділи, а ті - вже в розділи. На даний момент діють одинадцять розділів, а саме:

- 1) Розділ I. Загальні положення
- 2) Розділ II. Судно
- 3) Розділ III. Екіпаж судна
- 4) Розділ IV. Мореплавство у територіальному морі, внутрішніх водах, акваторіях морських портів
- 5) Розділ V. Морські перевезення
- 6) Розділ VI. Фрахтування суден
- 7) Розділ VII. Морське буксирування
- 8) Розділ VIII. Морське страхування
- 9) Розділ IX. Надзвичайні морські події
- 10) Розділ X. Обмеження відповідальності судновласника
- 11) Розділ XI. Претензії та позови

Торговельне мореплавство (в цьому Кодексі) - це діяльність, яка пов'язана з використанням суден для перевезення різних морських промислів, таких як: вантаж, пасажери, пошта, рибний промисел і т.д., також для розвідки корисних копалин і їх видобування, виконання буксирних операцій, криголамних і рятувальних, і для інших наукових, культурних і господарських цілей.

Правом на торгове мореплавання володіють суб'єкти господарювання, якщо у них наявна відповідна ліцензія, в разі якщо її отримання передбачено законом. Державне регулювання здійснюється через центральний орган виконавчої влади, який в свою чергу забезпечує формування, а також реалізує державну політику в сферах морського і річкового транспорту. На допомогу центральному органу виконавчої влади приходять і інші центральні органи виконавчої влади та національної комісії, що здійснюють державне регулювання у сфері транспорту.

Сферою дії Кодексу торговельного мореплавства України є морські судна, та судна внутрішнього плавання, однак правила цього Кодексу не поширюються на судна, що плавають під військово-морським прапором України, винятком можуть бути лише випадки, передбачені у Кодексі.

Розділ I говорить про основні положення цього Кодексу. Що стосовно судна, то згідно з Розділом II, статті 15, - це самохідна або несамохідна плавуча споруда, яка призначена в першу чергу для перевезення вантажів, пасажирів, пошти, рибного або будь-якого іншого морського промислу, також для наукових, культурних і навчальних цілей, для спорту і несення спеціальної державної служби. Кожне судно має містити свою назву, яку присвоює власник, має бути зареєстровано та пройти технічний нагляд, яке здійснює класифікаційне товариство. Також судно повинно мати такі основні документи як: свідоцтво про право плавання під Державним прапором України (судновий патент), свідоцтво про право власності на судно, класифікаційне свідоцтво, обмірне свідоцтво (для суден, що підлягають технічному нагляду класифікаційного товариства), свідоцтво про мінімальний склад екіпажу, список осіб суднового екіпажу (суднова роль), список пасажирів, що перебувають на судні, судновий журнал, машинний журнал (для суден з механічним двигуном), санітарний журнал, суднове санітарне свідоцтво, пасажирське свідоцтво, якщо судно перевозить більше 12 пасажирів, дозвіл на право користування судною радіостанцією, журнал (щоденник радіослужби) та інші документи відповідно до Регламенту

радіозв'язку, свідоцтво про вантажну марку, журнал реєстрації заходів щодо запобігання забрудненню моря [65].

Існують такі поняття як судновласник і власник судна, вони відрізняються один від одного. Судновласником у цьому Кодексі визнається юридична або фізична особа, яка експлуатує судно від свого імені, незалежно від того, чи є вона власником судна, чи використовує на інших законних підставах.

Власником судна є суб'єкт права власності або особа, яка здійснює відносно закріпленого за нею судна права, до яких застосовуються правила про право власності.

Глава 4 Розділи II вміщує в себе інформацію про арешт судна. Судно може бути арештоване, або ж навпаки - звільнене з-під арешту, виключно за рішенням суду, господарського суду або голови Морської арбітражної комісії. Судно може бути арештоване тільки на морські вимоги. Морська вимога - це вимога, що виникає з права власності та інших майнових прав на судно, будівництво судна, управління, експлуатацію або комерційне використання судна, заставу судна чи здійснення заходів, пов'язаних з рятуванням судна [65].

Судно повинне мати екіпаж і Розділ III якраз це підтверджує. До складу екіпажу входить капітан, командний склад і, власне, суднова команда. До командного складу судна, крім капітана, належать: помічники капітана, суднові механіки, електромеханіки, радіоспеціалісти, судновий лікар, боцман. До командного складу судновласник може віднести інших суднових спеціалістів. Суднова команда складається з осіб, які виконують службові обов'язки на судні та не належать до командного складу судна. Існує мінімальний склад екіпажу, при якому судно можуть допустити до виходу в море, його встановлює центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту, залежно від типу, району плавання, призначення судна та відповідно до чинного законодавства України.

Згідно КТМУ капітан торгового судна має право володіти зареєстрованою табельною вогнепальною зброєю, в Кодексі також визначені права капітана судна на реквізицію продовольства, в разі його нестачі на судні, на продаж

частини суднового майна, без якого можна обійтися, в разі нагальної потреби судна в грошах (ремонт, утримання екіпажу) [65].

Трампові перевезення повинні оформлятися юридично, договірної формою є чартер. Зазвичай такий вид договору полягає через третю особу (посередника або фрахтового брокера). Договір чартеру має кілька умов, що відносяться до судна, вантажу, фрахтові, які повинні бути виконані в обов'язковому порядку.

Перевізник, який доставляє вантаж в порт призначення, повинен отримати плату за перевезення. Така плата називається фрахтом. Ставка фрахту залежить від кон'юнктури ринку. Вага, міра, вартість вантажу впливають на калькуляційні розрахунки.

Якщо для транспортування вантажу потрібно все судно або певні приміщення судна, то використовується договір рейсового чартеру. Рейсовий чартер має кілька етапів. Судно здійснює рейс в порт навантаження, приймає вантаж, здійснює рейс в порт розвантаження, видає вантаж. Якщо розглядати типовий договір, то можна відзначити, що він містить велику кількість умов рейсового чартеру.

Взагалі то, чартер - договір морського перевезення зі складними умовами. Відповідальність і режим чартеру встановлюються разом з угодами про коносаменті, які бувають багатосторонніми та двосторонніми. Процес укладання договору фрахтування судна називається фрахтуванням суден. Фрахтування може здійснюватися по рейсовим чартерам, існує кілька видів: фрахтування на один рейс, фрахтування на послідовні рейси, фрахтування на круговий рейс та фрахтування за генеральним контрактом.

Існує ще погодження про послуги або про управління, коли експлуатацію судна здійснює оператор.

Помічником в портах для судна є бусир, тому в цьому Кодексі має місце бути Розділ VII Морське буксирування [65]. За договором морського буксирування власник одного судна зобов'язується за винагороду

відбуксирувати інше судно чи плавучий об'єкт на певну відстань або буксирувати його протягом певного часу, чи для виконання маневру.

Також КТМУ передбачає Розділ про морське страхування, згідно якому за договором морського страхування страховик зобов'язується за обумовлену плату, тобто страхову премію, у разі настання передбачених у договорі небезпечностей або випадковостей, яких зазнає об'єкт страхування, тобто у разі страхового випадку, відшкодувати страхувальнику або іншій особі, на користь якої укладено договір, понесені збитки. Об'єктом морського страхування може бути будь-який пов'язаний з мореплавством майновий інтерес, наприклад судно, у тому числі і таке, що будується, вантаж, фрахт, плата за проїзд, орендна плата, очікуваний від вантажу прибуток і вимоги, що забезпечуються судном, вантажем і фрахтом, заробітна плата, інші види винагороди капітана, інших осіб суднового екіпажу, цивільна відповідальність судновласника і перевізника, а також ризик, взятий на себе страховиком (перестрахування).

Страхування суден здійснюється не просто так, адже випадків аварії в морській індустрії також багато, тому в КТМУ вказується точне поняття загальної аварії. Так, ст. 277 КТМУ вказує, що загальною аварією визнаються збитки, понесені внаслідок здійснених свідомо і розумно надзвичайних пожертвувань з метою порятунку судна, фрахту і вантажу, який перевозиться на судні, від загальної для них небезпеки, та встановлює, що загальна аварія розподіляється між судном, фрахтом і вантажем пропорційно їх вартості.

Також кожен судновласник має відповідальність, яка може обмежуватись. Судновласник відповідає за своїми зобов'язаннями майном, що йому належить, на яке згідно з чинним законодавством України може бути звернено стягнення. Відповідальність судновласника обмежується межами, передбаченими у статті 352 цього Кодексу, щодо вимог, які незалежно від їх правової основи виникли внаслідок:

- 1) заподіяння смерті або ушкодження здоров'я особі, яка знаходиться на судні, чи втрати або заподіяння шкоди майну, що знаходилося на судні;

2) заподіяння у зв'язку з плаванням або експлуатацією судна шкоди особам або майну, що не знаходилися на судні.

І останнім розділом КТМУ є Претензії та позови, згідно якому право на заявлення претензій і позовів мають у разі:

1) неподачі судна або подачі його з запізненням - це стосується відправника вантажу;

2) втрати вантажу - його одержувач або відправник за умови представлення коносаменту;

3) нестачі або пошкодження вантажу - одержувач або відправник за умови подання коносаменту, а також комерційного акта або відповідного документа, складеного за правилами, що існують в іноземному порту;

4) прострочення доставки або затримки видачі вантажу - одержувач за умови представлення коносаменту;

5) втрати або прострочення доставки багажу - пред'явник багажної квитанції, а у разі нестачі або пошкодження багажу - пред'явник комерційного акта;

6) перебору провізних платежів - відправник або одержувач вантажу за умови представлення коносаменту.

4.2. Вимоги Розділу 5 Конвенції Міжнародної організації праці в морському судноплавстві 2006 року: «Дотримання і забезпечення виконання»

У чинному Розділі 5 правила визначають обов'язок кожної держави-члена в повній мірі здійснювати і забезпечувати виконання принципів і прав, викладених у статтях цієї Конвенції, а також конкретних зобов'язань. Положення цього розділу застосовуються з урахуванням того факту, що моряки і судовласники, як всі інші особи, рівні перед законом і мають право на рівну юридичну захист; не допускається їх дискримінація щодо їх доступу до судів,

трибуналам або іншим механізмам вирішення спорів. Положення даного розділу не зумовлюють вибір органу відправлення правосуддя або судового органу, в якому повинна слухатися справа [66].

Що стосується обов'язків держави-прапора, то вона зобов'язана нести відповідальність за забезпечення виконання своїх обов'язків відповідно до цієї Конвенції на суднах, що плавають під її прапором.

Кожна держава-член вимагає, щоб судна, що плавають під його прапором, мали і підтверджували Свідоцтво про відповідність трудовим нормам у морському судноплавстві, яке засвідчує, що умови праці та життя моряків на борту судна, включаючи заходи, спрямовані на їх постійне дотримання, піддалися інспекційної перевірки і відповідають вимогам національного законодавства або нормативних правових актів або інших заходів, що забезпечують виконання цієї Конвенції. Також вимагає, щоб судна, що плавають під його прапором, мали і підтверджували Декларацію про дотримання трудових норм у морському судноплавстві, що містить національні вимоги, забезпечують виконання положень цієї Конвенції в щодо умов праці та життя моряків, і встановлює заходи, прийняті судновласником для забезпечення дотримання цих вимог на відповідному судні чи на відповідних судах.

Кожна держава-член здійснює перевірку за допомогою ефективної і скоординованої системи регулярних інспекцій, моніторингу та інших заходів контролю того, що на суднах, що плавають під його прапором, дотримуються вимоги цієї Конвенції, застосовувані в рамках національного законодавства та нормативних правових актів.

Кожна держава-член вимагає, щоб на суднах, що плавають під його прапором, діяли процедури для справедливого, ефективного і швидкого розгляду на борту судна скарг моряків про можливі порушення вимог цієї Конвенції (включаючи права моряків), також забороняє будь-які переслідування моряків у зв'язку з подачею скарги і піддає покаранню за такі переслідування. Положення, що містяться в цьому правилі і в відповідних частинах Кодексу, жодним чином

не обмежують право моряка наполягати на виправленні ситуації за допомогою будь-яких правових коштів, які моряк вважатиме доцільними.

Проводиться офіційні розслідування відносно будь-якого серйозного нещасного випадку на морі, що спричинило за собою травму або загибель людини, який зачіпає судно, яке плаває під її прапором. Заклучна доповідь про таке розслідування зазвичай має відкритий характер. Держави-члени співпрацюють один з одним з метою сприяння проведенню розслідування серйозних нещасних випадків на морі, згаданих в пункті 1 цього правила.

В обов'язки держави порту входить надати можливість кожній державі-члену виконувати свої обов'язки відповідно до цієї Конвенції, що стосуються міжнародного співробітництва при застосуванні й забезпеченні виконання на іноземних судах містяться в Конвенції норм [66].

Крім того, кожне іноземне судно, яке заходить у порт держави-члена, яка ратифікувала цю Конвенцію, виконуючи свої звичайні функції в рамках своєї діяльності або з причин оперативного характеру, може бути піддано інспекції з метою перевірки дотримання вимог цієї Конвенції (включаючи права моряків), що стосуються умов праці та життя моряків на борту судна. В обов'язки, пов'язані із забезпеченням робочою силою, входить забезпечення, щоб кожна держава-член виконувало свої обов'язки відповідно до цієї Конвенції, що стосуються найму і працевлаштування моряків, а також соціального захисту своїх моряків.

Кожна держава-член забезпечує виконання вимог цієї Конвенції, застосовуються у відношенні оперативної діяльності та практики служб найму та працевлаштування моряків, заснованих на його території, за допомогою системи інспектування і моніторингу, правового переслідування за порушення в області ліцензування, а також інших оперативних вимог. Приватні служби найму та працевлаштування моряків, створюються на території держави-члена та забезпечують надання послуг моряків судновласникам, де б вони не були розташовані, повинні також виконувати вимоги і нести зобов'язання щодо забезпечення належного дотримання судновласниками умов трудових договорів, що укладаються між ними і моряками.

Умови праці та життя моряків, які повинні перевірятися і затверджуватися державою прапора перед видачею Свідоцтва судну:

- мінімальний вік;
- медичний огляд;
- кваліфікація моряків;
- трудові договори моряків;
- користування послугами, яка підлягає ліцензуванню, сертифікації або іншим чином регульованої приватної служби набору й працевлаштування;
- тривалість робочого часу або часу відпочинку;
- рівень укомплектування судна екіпажем;
- приміщення для екіпажу;
- умови для відпочинку на борту судна;
- харчування і столове обслуговування;
- охорона здоров'я, забезпечення безпеки і попередження нещасних випадків;
- медичне обслуговування на борту судна;
- процедури розгляду скарг на борту судна;
- виплата заробітної плати.

4.3. Дії аварійної партії при боротьбі з пожежею, способи і прийоми гасіння пожежі

Інструкція з боротьби за живучість суден внутрішнього плавання є нормативним актом, що регламентує дії членів екіпажів суден внутрішнього плавання, крім суден риболовного флоту, за судовими тривогами - боротьбу з пожежами, водою, аварійними пошкодженнями, розливом нафтопродуктів, а також рятування пасажирів і членів екіпажів суден із використанням судових колективних і індивідуальних рятувальних засобів.

Успіх боротьби з пожежами на судні забезпечується вмілими організованими діями членів екіпажу в частині [62]:

- виявлення місця, розміру і характеру пожежі;
- встановлення наявності і евакуації людей із приміщень, які охоплені пожежею;
- обмеження розповсюдження пожежі по судну;
- попередження можливих вибухів під час пожежі;
- боротьби з вогнем і ліквідацією наслідків пожежі.

Запобігання розповсюдженню пожежі та її ліквідація забезпечуються:

- швидкою герметизацією судна;
- негайним застосуванням і ефективним використанням первинних засобів пожежогасіння;
- використанням на вирішальному напрямку членів аварійної партії з пожежними стволами та їх вмілими діями;
- вибором ефективної вогнегасної речовини;
- безперебійним поданням вогнегасних засобів і маневруванням водяними та пінними стволами;
- розкриванням конструкцій для утворення протипожежних розривів шляхом розбирання горючих матеріалів.

За загальносудновою тривоною згідно з розкладом за тривогами проводиться повна або за командою з головного командного пункту часткова герметизація корпусу і надбудов, задраюються всі люки, двері, горловини, ілюмінатори і вентиляційні закривки (частина дверей, люків і закривок у разі потреби після доповіді на головний командний пункт про герметизацію судна може бути відраєна); усі стаціонарні системи пожежогасіння і засоби протипожежного постачання судна приводяться в повну готовність до негайної дії; при цьому кількість одночасно діючих пожежних кранів повинна визначатися таким чином, щоб не знижувався тиск води в пожежній системі; аварійна партія надсилає групу розвідки у складі двох - трьох осіб, одягнених у спорядження пожежника, для встановлення фактичного стану в осередку пожежі

й одночасно приступає до її гасіння; приймаються заходи із запобігання розповсюдженню пожежі і задимленню суміжних приміщень; шлюпки, які опинилися під загрозою вогню, за командою з головного командного пункту негайно спускаються на воду.

Під час розвідки пожежі встановлюються осередок і розміри пожежі, наявність людей у палаючих приміщеннях, тип палаючих матеріалів (що горить), шляхи розповсюдження пожежі по судну, небезпека поширення пожежі для суміжних приміщень і людей, умови, які ускладнюють або полегшують боротьбу з пожежею. Результати розвідки доповідаються на головний командний пункт, подальші дії екіпажу щодо боротьби з пожежею визначаються розпорядженнями з головного командного пункту [62].

До початку гасіння пожежі в будь-якому приміщенні останнє слід знеструмити. Відключення електроенергії у районі пожежі виконується за дозволом або командою з головного командного пункту.

Електричну напругу з головного або інших розподільних електрощитів треба знімати тільки в тому випадку, коли виникає пряма загроза короткого замикання і появи більш тяжкої аварії.

У разі займання рідкого палива в суднових приміщеннях, гази, що виділяються, у суміші з повітрям можуть утворювати вибухонебезпечні концентрації. Для запобігання вибухам горючих газів або парів у закритих об'ємах під час ведення боротьби з пожежею слід:

- 1) вжити заходів з обмеження розповсюдження газів і парів у інші приміщення судна;
- 2) за дозволом з головного командного пункту відключити електричні мережі в зоні накопичення горючих газів і парів;
- 3) знизити вибухонебезпечну концентрацію газів і парів шляхом підсилення вентилявання відсіку, заповнення його повітряно-механічною піною, вуглекислотою та інертними газами.

У разі розповсюдження вибухонебезпечних (вогнебезпечних) газів (парів) по судну для уникнення вибуху, пожежі або ураження людей слід

ліквідувати всі джерела відкритого вогню; припинити всі вантажні операції; вивести, якщо можливо, судно на курс, який забезпечує безпеку членів екіпажу і пасажирів від ураження газами.

Способи гасіння пожеж і вибір вогнегасних засобів. Гасіння пожеж базується на чотирьох принципах припинення горіння [62]:

- 1) охолодження зони горіння або речовини, що горить;
- 2) ізоляції реагуючих речовин від зони горіння;
- 3) розбавлення реагуючих речовин;
- 4) хімічного уповільнення реакції горіння.

Застосовуються такі способи гасіння пожеж:

- вплив на поверхню палаючих матеріалів охолоджувальними вогнегасними засобами;
- утворення у зоні горіння або навколо неї негорючого газового або парового середовища;
- утворення між зоною горіння і горючим матеріалом або повітрям ізолюючого шару з вогнегасних засобів.

Розрізняють такі вогнегасні засоби:

- розбавляючі реагуючі рідини в зоні горіння (водяна пара, вуглекислий газ, азот та інші інертні гази і сполуки газогасіння);
- ізоляція (хімічна, повітряно-механічна і низької, середньої, високої кратності повітряно-механічна піна, вогнегасні порошки, негорючі сипучі речовини);
- охолодження (вода компактна і розпилена, розчини з переважним вмістом води, вуглекислота - твердий діоксид вуглецю).

Для гасіння суднових пожеж використовуються різні вогнегасні засоби. Вода застосовується як найбільш доступний та ефективний засіб гасіння пожеж більшості твердих, рідких і газоподібних речовин, за винятком горючих металів (алюміній, цинк, магній, натрій, калій, кальцій), які перебувають під струмом електроустаткування, а також карбіду, негашеного вапна.

Під час гасіння пожеж, які виникли в результаті займання вугілля, деревини та особливо волокнистих матеріалів, найбільший ефект досягається у разі додавання до води змочувачів.

Гасіння палаючих вибухових речовин можна виконувати лише водою. Вода розпилена може застосовуватися для гасіння нафтопродуктів. Спосіб гасіння пожежі шляхом затоплення приміщень належить застосовувати як надзвичайний захід і тільки після того, як будуть використані всі інші можливості і засоби пожежогасіння [62].

Водяна пара (суха) застосовується головним чином для гасіння пожежі в закритих відсіках, приміщеннях, трюмах, танках.

Піна застосовується як хімічна, низької, середньої та високої кратності повітряно-механічна суміш, найбільш ефективний засіб гасіння пожеж на судах.

Кращий результат гасіння твердих і особливо волокнистих матеріалів досягається у разі застосування повітряно-механічної піни, яка є більш ефективним засобом, ніж інертні гази.

Піною можна гасити всі види пожеж, за винятком палаючого електроустаткування, яке перебуває під напругою, та палаючих металів (алюміній, магній, цинк, натрій, калій, кальцій). Піна - ефективний засіб для гасіння горючих, не розчинних у воді рідин (бензин, гас, нафта, соляр, жири).

Під час гасіння горючих, розчинних у воді рідин (ацетон, спирт, еталол, гліцерин), найбільш ефективно використовувати піну на основі омиленого піногенераторного порошку ППП-С або на основі звичайного порошку ППП, але за умови збільшення інтенсивності подання піни.

Для гасіння палаючих нафтопродуктів 1-го, 2-го і 3-го класів застосовується піна, але найбільший ефект досягається у разі використання повітряно-механічної піни низької кратності.

Під час гасіння палаючих рідин всередині відсіку струмінь піни повинен подаватися якомога горизонтальніше і в напрямку від краю палаючої рідини до центру, щоб не розхлюпувати палаючу рідину і не зруйнувати піну.

Під час гасіння палаючих вертикальних поверхонь піну слід подавати у верхню частину вогнища пожежі.

Одночасно гасіння пожежі піною і водою не рекомендується, так як вода буде руйнувати піну.

Вуглекислий газ застосовується для гасіння пожежі в різних приміщеннях, куди він подається спеціальними трубопроводами, а також із установок місцевого призначення і переносних вогнегасників.

Вуглекислота застосовується як ефективний засіб для гасіння більшості горючих речовин, палаючого електроустаткування, що перебуває під напругою, і палаючого металу (алюміній, цинк, натрій, калій, кальцій). Вуглекислота не електропровідна в разі контакту з ними.

Гасінню вуглекислотою не піддається ряд речовин, які здатні горіти в інертному середовищі (бавовна, кіноплівка) [63].

4.4. Судове обладнання та пристрої відносно до вимог Додатка II Міжнародної Конвенції по запобіганню забруднення з суден 1973 року, зміненої протоколом 1978 року.

Уряд кожної Сторони Конвенції зобов'язується оснастити термінали для вивантаження вантажу пристроями, які будуть полегшувати зачистку вантажних танків суден, а також вивантажувати шкідливі рідкі речовини в цих причалів. Містять шкідливі рідкі речовини вантажні шланги і трубопроводи терміналу, які вивантажуються із суден не повинні допускати стік даних речовин назад на судно.

Щодо речовин категорії X, то у всіх районах застосовуються такі положення:

- танк, з якого вивантажено вантаж, піддається мийці, перш ніж судно залишить порт вивантаження.

- уряд сторони, який одержує вантаж, може звільнити судно на прохання капітана лише в тому випадку, якщо переконався в тому, що: розвантажений танк підлягає завантаженню тією ж речовиною або іншою речовиною, сумісною з попередньої, і що до завантаження танк не буде піддаватися мийці або баластуванню; або розвантажений танк не буде піддаватися ні мийці, ні баластуванню в морі, і ті ж правила будуть виконані в іншому порту за умови, що письмово підтверджено, що в цьому порту є приймальна споруда, достатня для такої мети; або залишки вантажу будуть вилучені методом вентиляції, схваленим Адміністрацією і заснованим на Стандартах, розроблених Організацією.

Якщо уряд сторони, що одержує вантаж, переконався в практичній неможливості заміру концентрації речовин у стоці без надмірної затримки судна, ця сторона може допустити інший метод: танк піддають попередній мийці відповідно до методу, схваленого Адміністрацією і заснованого на Стандартах, розроблених Організацією; інспектор засвідчив у Журналі вантажних операцій, що: танк, його насоси і трубопроводи спорожнені; попередня мийка зроблена відповідно до методу попередньої мийки, схваленого Адміністрацією для даного танка і для даної речовини; промивальні води, що утворилися в результаті такої попередньої мийки танка, скинуті в приймальну споруду, і танк спорожнений.

Щодо речовин категорій Y і Z поза особливими районами застосовуються такі положення:

- танк, з якого вивантажено вантаж, піддається попередній мийці, перш ніж судно залишить порт вивантаження, щоразу, коли вивантажена речовина віднесена в Стандартах, розроблених Організацією, до речовин, які утворюють залишки в кількості, що перевищує максимальну кількість, яку може бути скинуто в море, або вивантаження здійснюється не відповідно до умов викачування з даного танка, схвалених Адміністрацією і заснованих на Стандартах, якщо тільки не вжиті альтернативні заходи, які задовольняють інспектора, для видалення з судна залишків вантажу до відповідної кількості.

Щодо речовин категорії Y в особливих районах застосовуються такі положення:

- вивантажений вантаж, піддається попередній мийці, перш ніж судно залишить порт вивантаження. Застосовуваний метод попередньої мийки повинен бути схвалений Адміністрацією і заснований на Стандартах, розроблених Організацією, а промивальні води, що утворилися в результаті мийки танка, скидаються в приймальну споруду в порту вивантаження.

Вимоги попереднього підпункту не застосовуються, коли одночасно дотримуються всі наступні умови:

1) вивантажена речовина категорії Y віднесена в Стандартах, розроблених Організацією, до речовин, що утворюють залишки в кількості, яка не перевищує максимальну кількість, що може бути скинута в море поза особливими районами і залишки зберігаються на борту для наступного скидання в море поза особливим районом;

2) вивантаження здійснюється відповідно до умов викачування з даного танка, схвалених Адміністрацією і заснованих на Стандартах, або, якщо не можна дотриматися схвалених умов викачування, вжито альтернативні заходи, що задовольняють інспектора, для видалення з судна залишків вантажу до відповідної кількості.

- На прохання капітана судна уряд сторони, що одержує вантаж, може звільнити судно від виконання таких вимог, якщо він переконався, що: розвантажений танк підлягає завантаженню тією ж речовиною або іншою речовиною, сумісною з попередньою, і що до навантаження танк не буде піддаватися мийці або баластуванню; або розвантажений танк не буде піддаватися ні мийці, ні баластуванню в морі, а буде підданий попередній мийці в іншому порту відповідно до методу, схваленого Адміністрацією і заснованого на Стандартах, розроблених Організацією, а промивальні води, що утворилися в результаті мийки танка, будуть скинуті в приймальну споруду за умови, що письмово підтверджено, що в цьому порту є приймальна споруда, достатня для

такої мети; або залишки вантажу будуть вилучені методом вентиляції, схваленим Адміністрацією і заснованим на Стандартах, розроблених Організацією.

Щодо речовин категорії Z в особливих районах застосовуються такі положення:

- танк, з якого вивантажено вантаж, піддається попередній мийці, перш ніж судно залишить порт вивантаження, щоразу, коли вивантажена речовина категорії Z віднесена в Стандартах, розроблених Організацією, до речовин, що утворюють залишки в кількості, яка перевищує максимальну кількість, що може бути скинута в море; або вивантаження здійснюється не відповідно до умов відкачування з даного танка, схвалених Адміністрацією і заснованих на Стандартах, якщо тільки не вжиті альтернативні заходи, що задовольняють інспектора, для видалення з судна залишків вантажу до відповідної кількості,.

Застосовуваний метод попередньої мийки повинен бути схвалений Адміністрацією і заснований на Стандартах, розроблених Організацією, а промивальні води, що утворилися в результаті миття танка, скидаються в приймальну споруду в порту вивантаження [64].

Вимоги попереднього підпункту не застосовуються, коли одночасно задовольняються всі наступні умови:

1) вивантажена речовина категорії Z віднесена в Стандартах, розроблених Організацією, до речовин, що утворюють залишки в кількості, яка не перевищує максимальну кількість, що може бути скинута в море поза особливими районами і залишки зберігаються на борту для наступного скидання в море поза особливим районом;

2) вивантаження здійснюється відповідно до умов відкачування з даного танку, ухвалених Адміністрацією і заснованих на Стандартах, або, якщо не можна дотриматися схвалення умов відкачування, вжиті альтернативні заходи, що задовольняють інспектора, для видалення із судна залишків вантажу до відповідної кількості.

На прохання капітана судна уряд сторони, яка одержує вантаж, може звільнити судно від виконання вимог підпункту попереднього, якщо він переконався в тому, що:

1) розвантажений танк підлягає завантаженню тією ж речовиною або іншою речовиною, сумісною з попередньої, і що до навантаження танк не буде піддаватися мийці або баластуванню; або

2) розвантажений танк не буде підданий ні мийці, ні баластуванню в морі, а буде підданий попередній мийці в іншому порту відповідно до методу, схваленого Адміністрацією і заснованого на Стандартах, розроблених Організацією, а промивальні води, що утворилися в результаті миття танка, будуть скинуті в приймальну споруду за умови, що письмово підтверджено, що в цьому порту є приймальна споруда, достатня для такої мети; або

3) залишки вантажу будуть вилучені методом вентиляції, схваленим Адміністрацією і заснованим на Стандартах, розроблених Організацією.

Щодо речовин категорії OS - або танк, з якого вивантажено вантаж, піддається мийці, а промивальні води, що утворилися в результаті миття танка, скидаються в приймальну споруду, або залишки, що збереглися в танку, розбавляються і скидаються в море [64].

Будь-які залишки, що зберігаються на борту судна у відстійному танку, включаючи залишки лял насосного відділення, які містять речовини категорії X або, у межах особливого району, що містять речовини категорій X або Y, скидаються в приймальну споруду.

Журнал вантажних операцій:

- 1) навантаження вантажу;
- 2) внутрісуднове перекачування вантажу;
- 3) вивантаження вантажу;
- 4) очистка вантажних танків;
- 5) прийом баласту до вантажних танків;
- 6) скидання баласту з вантажних танків;
- 7) видалення залишків у приймальні споруди;

8) скид в море або видалення залишків методом вентиляції

Судна, що перевозять шкідливі рідкі речовини наливом, підлягають установленим нижче оглядам:

1) початковому огляду перед введенням судна в експлуатацію або перед первинною видачею Свідоцтва, що включає повний огляд конструкції, устаткування, систем, пристроїв, пристосувань і матеріалів в обсязі вимог. Цей огляд проводиться, щоб переконатися, що конструкція, устаткування, системи, пристрої, пристосування і матеріали повністю відповідають застосовним до них вимогам;

2) періодичним оглядам через проміжки часу, але не більше п'яти років, щоб переконатися, що конструкція, устаткування, системи, пристрої, пристосування і матеріали повністю відповідають застосовним до них вимогам;

3) як мінімум одному проміжному огляду протягом терміну дії Свідоцтва, щоб переконатися, що устаткування і пов'язані з ним насоси і системи трубопроводів повністю відповідають застосовним до них вимогам і знаходяться в хорошому робочому стані. У тих випадках, коли проводиться тільки один такий проміжний огляд протягом якого-небудь одного з термінів дії Свідоцтва, він має проводитися не раніше шести місяців до і не пізніше шести місяців після дати, що відповідає половині терміну дії Свідоцтва. Про такі проміжні огляди робиться запис у Свідоцтві;

4) щорічному огляду протягом трьох місяців до або після дня і місяця видачі Свідоцтва, що включає загальну перевірку, щоб переконатися, що конструкція, пристрої, пристосування і матеріали продовжують задовольняти у всіх відношеннях ті умови експлуатації, для яких судно призначене. Про такі щорічні огляди робиться запис у Свідоцтві.

Вимоги щодо зведення до мінімуму аварійного забруднення. Конструкція, устаткування й експлуатація суден, що перевозять шкідливі рідкі речовини категорій X, Y або Z наливом, повинні бути такими, щоб звести до мінімуму неконтрольоване скидання в море таких речовин. Танкери-хімовози повинні відповідати вимогам Міжнародного кодексу по хімовозам.

Щодо суден, які не є танкерами-хімовозами і які перевозять шкідливі рідкі речовини категорії X, Y або Z наливом, Адміністрація вживає належних заходів, заснованих на керівництві, виробленому Організацією [64].

ВИСНОВКИ

Особливість, яка характеризує мультимодальні перевезення, полягає в тому, що за участю декількох видів транспорту вантажна одиниця в більшості випадків одна. Як правило, мультимодальні перевезення є контейнерними. Контейнери використовуються в якості універсальної ємності, що дозволяє транспортування одного вантажу різними видами транспорту. Вантаж в контейнері протягом усього маршруту в пунктах перевалки перевантажується за допомогою спеціальних підйомників, кранів та інших пристроїв без проблем переміщається з одного транспортного засобу в інший, причому жоден з учасників транспортувального процесу не відчуває труднощів на етапі завантаження / розвантаження, перевезення.

Логістичний аутсорсинг або «контрактна логістика» - це залучення сторонньої організації для виконання всіх або частини логістичних функцій з метою вдосконалення діяльності підприємства. Підприємство-замовник послуг аутсорсингового підприємства зосереджується на основній діяльності і передає непрофільні функції зовнішнім виконавцям. В результаті знижуються витрати на логістику, поліпшується якість продукції і досягається максимальна оперативна гнучкість.

Причини передачі функцій логістики на виконання спеціалізованої організації:

- можливість підвищення ефективності власної діяльності за рахунок звільнення від допоміжних неприбутковим для підприємства робіт і зосередження на основних, найбільш прибуткових видах діяльності;
- необхідність зміцнення конкурентних позицій за рахунок підвищення якості обслуговування споживачів, надання їм послуг, які підприємство не може надавати власними силами;
- прагнення знизити витрати на виконання логістичних операцій, які виконуються спеціалізованими організаціями з більш високою продуктивністю і

точністю за рахунок їх досвіду і масштабів діяльності, наявних унікальних технологій і обладнання;

- відсутність у власного персоналу достатнього досвіду і кваліфікації для виконання окремих робіт;

- прагнення використовувати для підвищення власної конкурентоспроможності високу репутацію або популярну марку постачальника логістичних послуг.

Таким чином, при передачі логістичної функції на зовнішнє виконання необхідний ретельний аналіз стану логістичної системи підприємства і потенційних постачальників послуг. Слід також проаналізувати, як пов'язана передана функція з іншими функціями підприємства і як вплине її передача на його подальшу роботу.

В другому розділі проаналізовано міжнародні морські перевезення, визначено стан та динаміка морських перевезень України та проаналізована динаміка перевалки вантажів України за останні п'ять років.

В третьому розділі обчислені оцінки ризику при удосконаленні організації мультимодальних перевезень. Для цього визначена кількісна оцінка економічних ризиків при організації мультимодальних вантажоперевезень, розглянуті методичні підходи до оцінки ризику в мультимодальних вантажоперевезеннях та обчислено ризик виникнення надзвичайних ситуацій на прикладі мультимодального вантажоперевезення.

Таким чином, методика оцінки ризиків на транспорті дозволяє виявити загальні методичні підходи, використання яких може бути корисним при вирішенні питань оцінки ризику в області підвищення безпеки мультимодальних вантажоперевезень.

Також на прикладі була розрахована задача, за допомогою якої визначається мінімальна вартість перевезення, дає можливість логістичним компаніям управляти своїми витратами, а також визначати саму залежність вартості перевезення від обраних варіантів маршрутів і типів контейнерів.

Вже дивлячись на приклад можна зрозуміти всю актуальність теми логістичного аутсорсингу, та можливість України і далі розвивати свій ринок аутсорсингу.

СПИСОК ВИКОРИСТПНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Гриневич Я.А. Оцінки ефективності змішаних перевезень при організації роботи транспортного вузла / Я.А. Гриневич, О.С. Хлусова, І.Г. Рзун // Природньо-гуманітарні дослідження. - 2019. - № 26 (4). - С. 80-85.
2. Козлов П.А. Проблема організації єдиної транспортної системи / П.А. Козлов, Н.А. Тушин, В.С. Колокольников // Сучасні інформаційні технології та ІТ освіта. - 2018. - № 3. - С. 748-755.
3. Qianwen, L. Efficiency Analysis of Container Ports and Terminals/ L. Qianwen// Centre for Transport Studies Department of Civil, Environmental and Geomatic Engineering University College London. – 2010. – 206 с.
4. Романов А.С.
Уточнення понятійного апарату процесів взаємодії різних видів транспорту при організації змішаних перевезень // Бюлетень результатів наукових досліджень. - 2019. - № 2. - С. 99-108
5. Дмитрієв А.В. Формування логістичної системи транспортно-експедиторського обслуговування // Проблеми сучасної економіки. - 2013. - № 2 (46). - С. 201-204.
6. Zhang, C. Dynamic crane deployment in container storage yards/ C. Zhang, Y.-W. Wan, J. Liu, R. Linn// Transportation researches. – 2002. – № 36 (6). – С. 537-555.
7. Дмитрієв А.В. Логістичний потенціал і перспективи розвитку портів-хабів // РИЗИК: Ресурси, інформація, постачання, конкуренція. - 2014. - № 3. - С. 55-59.
8. Погодін, В. А. Інфраструктура порту і її вплив на конкурентоспроможність контейнерних перевезень / В. А. Погодін, І. В. Серова, А. Л. Кузнецов // Контейнерний бізнес. - 2007. - №4 (10). - С. 70-73.

9. Русинів, І. А. Розрахунок морського фронту методами імітаційного моделювання / І. А. Русинів, А. Н. Китик, А. Л. Кузнецов // Експлуатація морського транспорту. - 2013. - №2 (72). - С.3-6.
10. Латипова Р.Р. Оцінка ефективності рішення // Наукова перспектива. 2011. № 6..
11. Кузнецов, А. Л. Показники продуктивності на практиці / А. Л. Кузнецов, В. Н. Щербакова-Слюсаренко // Морські порти. - 2014. - №10 (121). - С. 24-28.
12. Кузнецов, А. Л. Автоматизація контейнерних терміналів / А. Л. Кузнецов, В. А. Погодін, І. В. Сєрова // Контейнерний бізнес. - 2008. - №4 (16). - С. 17-21. 149
13. Кузнецов, А. Л. Тенденції розвитку портових контейнерних терміналів / А. Л. Кузнецов, В. А. Погодін, І. В. Сєрова // Контейнерний бізнес. - 2006. - №4 (06). - С. 86-91.
14. Кузнецов, А. Л. Морські і сухопутні порти в новій світовій системі грузораспределення / А. Л. Кузнецов // Експлуатація морського транспорту. - 2009. - № 1 (55) - С. 9-12.
15. Степанов, А. Л. Проектування морських терміналів / А. Л. Степанов, А. Л. Кузнецов, О. І. Тітберія // Термінал. - 2002. - № 4-5 (34-35). - С. 26-31.
16. Кузнецов, А. Л. Тенденції розвитку портових контейнерних терміналів / А. Л. Кузнецов, В. А. Погодін // Контейнерний бізнес. - 2006. - №4 (06). - С. 86-91.
17. Notteboom, T. The relationship between seaports and intermodal hinterland in light of global supply chain/ T. Notteboom // University of Antwerp, Belgium. Discussionpaper. – 2008. – №10. – 87 с.
18. В. О. Баланов Огляд раціональних шляхів розвитку залізничних перевезень міжнародними транспортними коридорами // Транспортные системы и технологии перевозок. 2013. №5. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/oglyad-ratsionalnih-shlyahiv-rozvitku-zaliznichnih-perevezen-mizhnarodnimi-transportnimi-koridorami>

19. Дьомін Ю.В. Ефективність розвитку інтермодальних перевезень. / Дьомін Ю.В., Пасічник В.І., Кушнірчук В.Г./ ДІІТ, тези доповідей на III міжнародній конференції, 2003.
20. Горова К.О. Переваги та недоліки залучення аутсорсингу // Вісник соціально-економічних досліджень. – 2013. – Вип. 4. – С. 210–216.
21. Каранковська І.В. Аналіз аутсорсингу логістичної діяльності // Економіко-математичне моделювання соціально-економічних систем: Збірник наук. праць МННЦІТС НАН та МОН України. – 2011. – Вип. 16. – С. 112–119.
22. Позняк О. Економічні ресурси логістики як основа конкурентних переваг // Збірник наук. праць ДЕТУТ. – Серія: Економіка і управління. – 2015. – Вип. 31. – С. 252–260.
23. Станіславик О.В., Коваленко О.М. Сучасні аспекти розвитку логістичного аутсорсингу в Україні // Інформаційні технології в освіті, науці та виробництві. – 2012. – Вип. 1. – С. 107–114.
24. Демин Ю.В., Економіко-організаційні та соціальні аспекти ефективності інтермодальних перевезень. Зб. Наук. Праць ДІІТ. – вип. 36, 2005. – С. 65-68
25. Щербанін, Ю. Г. Контейнерні перевезення. Сьогодення та майбутнє / Ю. Г. Щербанін // Логістика і управління. - 2014. - № 6. - С. 11-14.
26. Тридід О.М. Логістика: навч. посіб. / Тридід О.М., Азаренкова Г.М., Мішина С.В., Борисенко І.І. – К.: Знання, 2008. – 566 с.
27. Собкевич О., Ємельянова О. "Щодо шляхів розвитку мультимодальних (комбінованих) перевезень в Україні". Аналітична записка.
28. Соколова О. Є. Концептуальні засади формування мультимодальної системи перевезення вантажів / О. Соколова // журнал «Наукоємні технології», 2014. – № 1. – С. 114- 118.
29. Калпин А. Г. Конвенция ООН о договорах полностью или частично морской перевозке грузов (Роттердамские правила) / А. Г. Калпин // Право. Журнал Высшей школы экономики, 2010. – № 4. – С. 40-57.

30. Винников С.В., Голубкова И.А., Сотниченко Л.Л. Проблемы и стратегия интеграционных процессов в морском транспортном комплексе. // Экономические инновации. Выпуск 14: Сборник научных работ. – Одесса: ИПР И ЭЭИ НАН Украины, 2003. – С. 159-167.

31. Котлубай О.М. Економічні механізми розвитку торговельного мореплавання в Україні. Одеса: ІПРЕД НАН України, 2004. – 453 с.

32. Примачев Н.Т, Примачева Н.Н., Голубкова И.А., Сотниченко Л.Л. Глобализм и внешнеэкономическая деятельность морского транспорта. Учебное пособие для курсантов морских вузов. – Одесса: ОНМА, 2007. – 310 с.

33. Примачев Н.Т., Примачев А.Н. Принципы интеграции в торговом судоходстве. – Одесса: Феникс, 2006 г. – 360 с.

34. Примачев Н.Т. Предпринимательство в торговом судоходстве. – Одесса, 2008 г. – 376 с.

35. Примачев Н.Т. Проблемы сбалансированности мирового рынка морской торговли: Монография. – Одесса: «ИздатИнформ», 2011 г. – 320 с.

36. Сотниченко Л.Л. Оценка инвестиционных проектов морехозяйственного комплекса Украины. // Трансформація курсу “Економічний аналіз діяльності підприємства”: – К.: КНЕУ, 2002. – С. 483-486.

37. <https://unctad.org/en/pages/> - Review of Maritime Transport 2020 (Обзор морского транспорта)

38. <https://unctad.org/en/pages/> - Review of Maritime Transport 2019 (Обзор морского транспорта)

39. <https://unctad.org/en/pages/> - Review of Maritime Transport 2018 (Обзор морского транспорта)

40. <https://www.drewry.co.uk/> - Drewry Container Shipping Report

41. <https://www.cma-cgm.com/> - Business Continuity Solutions

42. www.maersk.com – Maersk, Integrated Container Logistics & Supply Chain Services

43. www.hapag-lloyd.com - Hapag-Lloyd - Global container liner shipping - Hapag-Lloyd
44. <http://portsukraine.com/> - офіційний сайт журналу «Порти України»
45. <https://pro-consulting.ua/> - офіційний сайт аналітикиринків та фінансів України
46. <http://uspa.gov.ua/> – офіційний сайт Адміністрації морських портів України
47. <https://sudohodstvo.org/> - офіційний сайт журналу «Судоходство»
48. <https://mtu.gov.ua/> - Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України
49. <https://cfts.org.ua/> - Офіційний сайт Центру транспортної стратегії
50. Макогон Ю.В. Сотрудничество Украины на евразийском экономическом пространстве в причерноморской зоне / Макогон Ю.В. // Матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції «Україна в умовах глобальної конкуренції: стратегія випереджаючого розвитку». Донецьк: ДРУК-ІНФО, 2010.- С. 365 – 367.
51. Макогон Ю.В. Проблеми розвитку морського господарства України / Макогон Ю.В. // Шляхи удосконалення управління на морському транспорті в сучасних умовах: Матеріали міжнародної науково-технічної конференції. 4 – 5 червня 2010.- Маріуполь: АМІ ОНМА, 2010. – С. 24 – 43.
52. Макогон Ю.В. Украина – держава морская: Монографія [Ю.В. Макогон, А.Ф. Лысый, Г.Г. Гаркуша, А.В. Грузин; под ред. Ю.В. Макогон]. – Донецк: Изд-во „Ноулидж” (донецкое отделение), 2010. – 391 с.
53. Дем'янченко А.Г., Сотниченко Л.Л. Вдосконалення організаційно-економічного механізму управління розвитком підприємств морської галузі / кол. монографія за ред. А. Г. Дем'янченко. – Одеса: НУ «ОМА», 2017. – 325 с.
54. Сотниченко Л.Л., Бабаченко М.В. Економіка водного транспорту: методичні вказівки розрахункової роботи. – Одеса: НУ «ОМА», 2017, с. 20.
55. Малкина-Пых И.Г. Психологическая помощь в кризисных ситуациях – М.: Эксмо, 2010, – 928 с.

56. CrisisManagementandHumanBehaviourTrainingincludingPassengerSafety, CargoSafetyandHullIntegrityTraining. ModelCourse N 1.29 – IMO, London, 2000, – 112 с.

57. Профессиональныеболезни: ред. Тареев, Е.М.; Безродных, А.А. Изд-во: М.: Медицина, 1976 г. – 407 с.

58. CrowdManagement, PassengerSafetyandSafetyTrainingforPersonnelProvidingDirectServicestoPassengersinPassengerSpaces. ModelCourse N 1.28 – IMO, London, 2000, – 92 с.

59. Державні санітарні норми та правила «Гігієнічна класифікація праці за показниками шкідливості та небезпечності факторів виробничого середовища, важкості та напруженості трудового процесу», [Електронний ресурс] / МЮУ 06.05.2014 р. за № 472/25249. – Режим доступу до ресурсу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0472-14>.

60. Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року (консолідований текст з манільськими поправками) – К: ВПК «Експрес-Поліграф», 2012. – 568 с.

61. МеждународнаяКонвенция по охранечеловеческойжизни на море 1974 г. – Одесса: Студия «Негоциант», 2002. – 375 с.

62. Борьба с пожаром на судне [Електронний ресурс] // Морской портал для любителей и профессионалов. – 2018. – Режим доступу до ресурсу: <https://sea-man.org/pozharnoe-oborudovanie-sudna.html>.

63. Дмитриев В.И., Леонов В.Е., Химич П.Г., Ходаковский В.Ф, Куликова Л.Б. Обеспечениебезопасностиплаваниясудов и предотвращениезагрязненияокружающейсреды. Монография/под ред. В.И. Дмитриева, В.Е. Леонова. – Херсон: ХГМА, 2012, – 397 с.

64. Міжнародна Конвенція по запобіганню забруднення з суден 1973 року, зміненої протоколом 1978 року до неї (МАРПОЛ-73/78). Кн. I і II. – СПб .: ЦНИИМФ, 2008. – 760 с.

65. Кодекс торговельного мореплавства України

66. Конвенція Міжнародної організації праці в морському судноплавстві
2006 року: «Дотримання і забезпечення виконання»

АНОТАЦІЯ

Метою дипломної роботи можна назвати розвиток поняття і доцільність впровадження логістичного аутсорсингу, розробку методичних рекомендацій з управління аутсорсингом в логістичних процесах, також розгляд ризиків, пов'язаних з передачею тих чи інших функцій організації на третю сторону-аутсорсера.

Об'єктом дослідження є ринок логістичних послуг в транспортній системі України.

Предметом дослідження є підвищення ефективності від впровадження логістичного аутсорсингу.

Методи дослідження. Для вирішення поставлених завдань було використано низку загальних та специфічних методів наукового пізнання. При проведенні дослідження за основу було взято принципи описового, аналітичного, порівняльного, економіко-математичного та дедуктивного аналізу, методу моделювання, узагальнення, згрупування та оптимізації різноманітної за своїм походженням інформації.

Науково-методичною основою дослідження є чинні законодавчо-правові та нормативно-методичні акти. Інформаційну базу дослідження становлять дані Review of Maritime Transport, показники міжнародних рейтингів, статистичних збірок та річної статистичної звітності Державної служби статистики України.

Актуальність теми логістичного аутсорсингу з кожним днем все посилюється, адже будь-яке підприємство прагне підвищувати свою конкурентоспроможність і збільшувати одержуваний прибуток, а скорочувати витрати на виробництво продукції / послуги, тим самим знижуючи якість своєї роботи абсолютно не хочеться. Впроваджуючи цю стратегію можна не тільки заощадити, але і повністю сфокусуватися на своїй першорядній задачі, що допоможе підприємству розвивати себе в великих темпах, а відповідно, і Україна також стане швидше розвиватися, адже все починається з малого.

В першому розділі визначено основні теоретичні аспекти аутсорсингу в транспортно-логістичних системах, було визначено наступні завдання роботи: визначення сутності та особливості аутсорсингу в транспортно-логістичних системах, ефективності використання аутсорсингу в логістичних системах, розробка методологічного підходу до вибору типу стратегії логістичного аутсорсингу.

В другому розділі аналіз міжнародних морських перевезень, дослідження використання логістичного аутсорсингу на морському транспорті, визначення аутсорсингу на ринку логістичних послуг в транспортній системі України.

В третьому розділі була призведена оцінка ризиків при організації мультимодальних перевезень та розгляд використання логістичного аутсорсингу для організації морських перевезень.

Ключові слова: аутсорсинг, логістика, мультимодальні перевезення, морський транспорт, ризик, динаміка, логістичний ринок, експорт, імпорт.