



Міністерство освіти і науки України
Державний торговельно-економічний університет

ЛОГІСТИКА МАЙБУТНЬОГО: ЕФЕКТИВНІ РІШЕННЯ ДЛЯ ТОРГІВЛІ

ТЕЗИ ДОПОВІДЕЙ
II Міжнародної науково-практичної інтернет-конференції

(Київ, 18 квітня 2024 року)



Київ 2024

**Міністерство освіти і науки України
Державний торговельно-економічний університет**

**ЛОГІСТИКА МАЙБУТНЬОГО:
ЕФЕКТИВНІ РІШЕННЯ ДЛЯ ТОРГІВЛІ**

**ТЕЗИ ДОПОВІДЕЙ
II МІЖНАРОДНОЇ НАУКОВО-ПРАКТИЧНОЇ
ІНТЕРНЕТ-КОНФЕРЕНЦІЇ**

(Київ, 18 квітня 2024 року)

Київ 2024

**Розповсюдження і тиражування без офіційного дозволу ДТЕУ
заборонено**

УДК 005.932: 658

Л 69

Логістика майбутнього: ефективні рішення для торгівлі [Електронний ресурс] : тези доп. II Міжнар. наук.-практ. інтернет-конф. (Київ, 18 квіт. 2024 р.) / відп. ред. Н. Б. Ільченко. – Київ : Держ. торг.-екон. ун-т, 2024. – 287 с. – Укр. та англ. мовами.

ISBN 978-966-918-129-9

DOI: 10.31617/k.knute.ftm.2024-04-18

У тезах доповідей II Міжнародної науково-практичної інтернет-конференції висвітлено шляхи інтеграції теорії та практики функціонування ланцюгів постачання, ефективні підходи до адаптивного управління логістичною діяльністю підприємств торгівлі в умовах воєнного стану та стратегічне бачення напрямів відновлення логістичної галузі у повоєнний період відбудови економіки України.

Матеріали подано в авторській редакції. Відповідальність за зміст матеріалів несуть автори.

УДК 005.932: 658

Редакційна колегія: В. А. Осика, д-р техн. наук, проф., декан факультету торгівлі та маркетингу; Н. Б. Ільченко (відп. ред.), д-р екон. наук, проф., завідувач кафедри торговельного підприємництва та логістики; Л. Г. Харсун, канд. екон. наук, доц., доцент кафедри торговельного підприємництва та логістики.

Відповідальна за випуск А. В. Нечипорук, канд. екон. наук, доц., доцент кафедри торговельного підприємництва та логістики.

ISBN 978-966-918-129-9

© Державний торговельно-економічний університет, 2024

ЗМІСТ

ЛОГІСТИКА ТА УПРАВЛІННЯ ЛАНЦЮГАМИ ПОСТАЧАННЯ В УКРАЇНІ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ

<i>ANUFRIYEVA Tetyana</i> RELIABILITY PERISHABLE GOODS OF DISTRIBUTION CHANNELS.....	14
<i>БАРТОШ Анна</i> УПРАВЛІННЯ ФІНАНСОВИМИ РИЗИКАМИ В ЛАНЦЮГАХ ПОСТАЧАННЯ	18
<i>БЕГА Поліна, КАВУН-МОШКОВСЬКА Ольга</i> НАПРЯМИ ПОВОЄННОГО ВІДНОВЛЕННЯ ПОСТАЧАННЯ НЕПРОДОВОЛЬЧИХ ТОВАРІВ У ТОВ «ЕПІЦЕНТР К»	20
<i>КРЕМСА Олег, БІЛОЦЕРКІВСЬКИЙ Олександр</i> ЗАДАЧІ РОЗПОДІЛЬНОЇ ЛОГІСТИКИ У ДІЯЛЬНОСТІ ЕНЕРГОПОСТАЧАЛЬНОЇ КОМПАНІЇ	23
<i>БОНДАР Ярослав</i> РОЗВИТОК ЛОГІСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ТОРГОВО-ПОСЕРЕДНИЦЬКОГО ПІДПРИЄМСТВА	26
<i>БОНДАРЧУК Єлизавета</i> ОПТИМІЗАЦІЯ ЛОГІСТИЧНИХ РІШЕНЬ ПІДПРИЄМСТВ РОЗДРІБНОЇ ТОРГІВЛІ В УКРАЇНІ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ	29
<i>БОНДАРЬОВ Іван</i> УПРАВЛІННЯ ЛАНЦЮГАМИ ПОСТАЧАННЯ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ	31
<i>БУЧАЦЬКА Кіра, ВЖИТИНСЬКА Ксенія</i> РОЗВИТОК ЛОГІСТИЧНОЇ СФЕРИ В УКРАЇНІ ПІД ЧАС ВОЄННОГО СТАНУ	34

ВОЛОШИН Василь, ВАСИЛИХА Наталія ОСОБЛИВОСТІ УПРАВЛІННЯ ЛОГІСТИЧНИМИ ПРОЦЕСАМИ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ	38
ВЕРТИПОРОХ Олександр ОСОБЛИВОСТІ ЛОГІСТИЧНИХ ПРОЦЕСІВ У ЧАС ВІЙНИ: АНАЛІЗ ПРОБЛЕМ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ	39
VZHUTYNSKA Kseniia WAR-TIME LOGISTICS: ADAPTING STRATEGIES FOR SURVIVAL	42
ВИГОВСЬКА Аліна ВПЛИВ ВОЄННОГО СТАНУ НА ЛОГІСТИЧНЕ ПЛАНУВАННЯ В ОПТОВІЙ ТОРГІВЛІ.....	44
ВІННИЦЬКИЙ Андрій ПРОЦЕСНА ІНТЕГРАЦІЯ В ЛАНЦЮГАХ ПОСТАЧАННЯ	46
ВОРОБІЙОВА Валерія ЛАНЦЮГИ ПОСТАЧАННЯ В УМОВАХ ВІЙНИ: ПРОБЛЕМИ ТА ЇХ ВИРІШЕННЯ.....	49
ГАЛАГАН Анастасія РИЗИКИ ЗДІЙСНЕННЯ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УМОВАХ ВІЙНИ В УКРАЇНІ ТА СПОСОБИ ЇХ МІНІМІЗАЦІЇ	51
ГЕРАСИМЕНКО Артем ОРГАНІЗАЦІЯ ЛОГІСТИЧНОГО ПРОЦЕСУ ТРАНСПОРТНОГО ПІДПРИЄМСТВА	54
ГЕРАСИМЕНКО Ростислав ОРГАНІЗАЦІЯ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ ЗАПАСАМИ ТОРГОВО-ПОСЕРЕДНИЦЬКОГО ПІДПРИЄМСТВА	58
ГОЛОВАНЬ Дмитро, ЖУРБЕЙ Дмитро ЛАНЦЮГИ ПОСТАЧАННЯ ВИРОБНИЧОГО ПІДПРИЄМСТВА В РЕАЛІЯХ СЬОГОДЕННЯ	61

<i>ГОСТЄВА Юлія</i> АНАЛІЗ ПРОЦЕСУ ОРГАНІЗАЦІЇ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ МЕРЕЖІ ТОРГОВЕЛЬНИХ ПІДПРИЄМСТВ	63
<i>ГУЦУЛ Катерина</i> СУЧАСНІ ВИКЛИКИ ІНТЕГРОВАНОГО УПРАВЛІННЯ ТРАНСПОРТНО-СКЛАДСЬКИМИ ПРОЦЕСАМИ ПІДПРИЄМСТВА ТОРГІВЛІ В УКРАЇНІ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ	66
<i>ДЗЮБЕНКО Віталій, ПАРХАСЬКА Наталя</i> ЛОГІСТИКА ПОСТАЧАННЯ ПІДПРИЄМСТВ РОЗДРІБНОЇ ТОРГІВЛІ: ОСНОВНІ ТЕНДЕНЦІЇ.....	68
<i>ДОВГАНЬ Юрій, ШАПОВАЛОВА Адріана</i> НАПРЯМИ ВІДНОВЛЕННЯ ЛОГІСТИЧНИХ ЛАНЦЮГІВ В ПОВОЄННИЙ ПЕРІОД	70
<i>ЗЕМЛЯК Євген</i> ФОРМУВАННЯ ЛАНЦЮГІВ ПОСТАЧАННЯ ПІДПРИЄМСТВОМ ОПТОВОЇ ТОРГІВЛІ	74
<i>ЖУК Тетяна, ВЖИТИНСЬКА Ксенія</i> РОЛЬ ГУМАНІТАРНОЇ ЛОГІСТИКИ У ЗАБЕЗПЕЧЕННІ ПОТРЕБ НАСЕЛЕННЯ ПІД ЧАС ВІЙСЬКОВИХ ДІЙ.....	76
<i>ЗЕЛЕНКО Ольга</i> ЛОГІСТИЧНЕ ОБСЛУГОВУВАННЯ СПОЖИВАЧІВ	78
<i>ІВАНЕНКО Олена</i> УПРАВЛІННЯ ВІДНОСИНАМИ З ПОСТАЧАЛЬНИКАМИ ТОРГОВЕЛЬНОГО ПІДПРИЄМСТВА.....	81
<i>КАЛІНОВСЬКИЙ Максим, ПРИЙМУК Ольга</i> ЗБУТОВА ЛОГІСТИКА ПІД ЧАС ВОЄННОГО СТАНУ.....	83
<i>КАЛЮЖНА Анастасія</i> ЕКСПОРТ ТА ІМПОРТ УКРАЇНОЮ М'ЯСА ПТИЦІ НА СВІТОВИЙ РИНОК	87

<i>КАТАЛІЙЧУК Тетяна</i> ОРГАНІЗАЦІЯ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ ПІДПРИЄМСТВАМИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ.....	89
<i>КЛИМЕНКО Богдан</i> КОМПЛЕКСНЕ ПЛАНУВАННЯ ТРАНСПОРТНО- ЛОГІСТИЧНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЛАНЦЮГА ПОСТАЧАННЯ	92
<i>КОВАЛЕНКО Анжеліка</i> ОРГАНІЗАЦІЯ ВАНТАЖОПЕРЕВЕЗЕНЬ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ В УМОВАХ ВІЙНИ	94
<i>КОВАЛЕНКО Вячеслав, ВЖИТИНСЬКА Ксенія</i> ВПЛИВ ВОЄННОГО СТАНУ НА ЛОГІСТИЧНІ СИСТЕМИ УКРАЇНИ.....	97
<i>КОВАЛЬ Сергій</i> УПРАВЛІННЯ ЛОГІСТИЧНИМИ РИЗИКАМИ В ЛАНЦЮГАХ ПОСТАЧАННЯ ПІДПРИЄМСТВА.....	99
<i>КОРЖ Анастасія</i> ОЦІНЮВАННЯ ЛОГІСТИЧНИХ РИЗИКІВ У ЛАНЦЮГАХ ПОСТАЧАННЯ	101
<i>КОРНІЄНКО Іван</i> ФУНКЦІОНУВАННЯ ТА РОЗВИТОК ЛОГІСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ РОЗДРІБНОЇ ТОРГОВЕЛЬНОЇ МЕРЕЖІ ТОВ «СІЛЬПО-ФУД» В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ	103
<i>КОЧУБЕЙ Дмитро</i> ОЦІНЮВАННЯ ЗВ'ЯЗКІВ МІЖ ПІДПРИЄМСТВАМИ В ЛАНЦЮГАХ ПОСТАЧАННЯ	106
<i>КРАВЧУК Тетяна</i> УПРАВЛІННЯ СКЛАДСЬКОЮ ЛОГІСТИКОЮ В ТОВ «ЕПЦЕНТР К»	108
<i>КРУЦКЕВИЧ Аліна</i> ЗАКУПІВЕЛЬНА ДІЯЛЬНІСТЬ РИТЕЙЛУ В УМОВАХ ВІЙНИ.....	111

<i>ЛАВРУШКО Едуард</i> АКТУАЛЬНІ СВІТОВІ ТРЕНДИ В ЛОГІСТИЧНОМУ ЗАБЕЗПЕЧЕННІ ЕЛЕКТРОННОЇ КОМЕРЦІЇ	113
<i>ЛАШТА Антон</i> ЛОГІСТИКА ТА УПРАВЛІННЯ ЛАНЦЮГАМИ ПОСТАЧАННЯ В УКРАЇНІ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ	116
<i>ЛІТВІНЕНКО Антон</i> ОСОБЛИВОСТІ ОРГАНІЗАЦІЇ ТОРГОВЕЛЬНО- ТЕХНОЛОГІЧНОГО ПРОЦЕСУ НА ПІДПРИЄМСТВІ РОЗДРІБНОЇ ТОРГІВЛІ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ.....	119
<i>ЛОЗА Артем</i> СТРАТЕГІЇ УПРАВЛІННЯ ТОВАРНИМИ ЗАПАСАМИ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ	123
<i>ЛУКАШ Дмитро, ПРИЙМУК Ольга</i> ЛАНЦЮГИ ПОСТАЧАННЯ ПІД ЧАС ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПОТРЕБ УКРАЇНИ НАФТОПРОДУКТАМИ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ	125
<i>ЛУЧНИКОВА Тетяна</i> АДАПТАЦІЯ ЛАНЦЮГІВ ПОСТАЧАННЯ ЕКСПОРТНИХ ТОВАРІВ ДО УМОВ ВОЄННОГО СТАНУ.....	128
<i>МАЦЮК Вячеслав</i> ОПТИМІЗАЦІЯ БІЗНЕС-ПРОЦЕСІВ ВАНТАЖНОЇ ЛОГІСТИКИ (НА ПРИКЛАДІ ТОВ «НОВА ПОШТА»)	130
<i>МИРОШНИЧЕНКО Катерина, ВЖИТИНСЬКА Ксенія</i> ОРГАНІЗАЦІЯ ТОВАРОПОСТАЧАННЯ РОЗДРІБНИХ ТОРГОВЕЛЬНИХ ПІДПРИЄМСТВ.....	133
<i>МОРОЗ Валерія, ПАРХАЄВА Наталія</i> УПРАВЛІННЯ ЗАКУПІВЕЛЬНОЮ ЛОГІСТИКОЮ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ	134

ОСИКА Віктор, КОТОВА Марина РИЗИКИ КРАУДСОРСИНГУ В ЛОГІСТИЦІ «ОСТАННЬОЇ МИЛІ»	138
ПАСТАРНАК Максим ЕФЕКТИВНА ЛОГІСТИЧНА СИСТЕМА ПІДПРИЄМСТВА – КЛЮЧОВІ ХАРАКТЕРИСТИКИ.....	140
ПЕКУР Людмила ОРГАНІЗАЦІЯ ДИСТРИБУЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА ОПТОВОЇ ТОРГІВЛІ.....	143
ПІВЕНЬ Наталія РОЛЬ І ЗНАЧЕННЯ ІНФОРМАЦІЙНИХ ТЕХНОЛОГІЙ У ВДОСКОНАЛЕННІ ЛОГІСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ТОРГОВЕЛЬНОГО ПІДПРИЄМСТВА ТОВ «СІЛЬПО-ФУД»	147
ПІСОЦЬКА Софія ОРГАНІЗАЦІЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРОЦЕСУ ЛОГІСТИЧНОГО ОПЕРАТОРА В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ	149
ПОПОВ Михайло ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИТОРСЬКА ДІЯЛЬНІСТЬ В РЕАЛІЯХ ВОЄННОГО ЧАСУ	152
ПОЧЕП Ігор РЕАЛІЇ ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИТОРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В УМОВАХ ВІЙНИ В УКРАЇНІ.....	154
СЕРДЮК Катерина ОСОБЛИВОСТІ ТРАНСПОРТНОЇ ЛОГІСТИКИ АГРАРНИХ ПІДПРИЄМСТВ В УКРАЇНІ В УМОВАХ ВІЙНИ.....	155
СИВАКОНЄВА Катерина, ПАРХАЄВА Наталія ОРГАНІЗАЦІЯ РОЗМІЩЕННЯ ТА ВИКЛАДКИ НЕПРОДОВОЛЬЧИХ ТОВАРІВ У МЕРЕЖІ «ЕПІЦЕНТР».....	159
СІЛАНТЬЄВ Ігор ХОЛОДНА ЛОГІСТИКА ЯК ЕЛЕМЕНТ ЕФЕКТИВНОСТІ МОЛОЧНОГО РИНКУ УКРАЇНИ В СУЧАСНИХ УМОВАХ.....	162

СКОЛОТА Віктор ПЛАНУВАННЯ ЛОГІСТИЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ТОРГОВЕЛЬНИХ ПІДПРИЄМСТВ В УМОВАХ ДІЇ ВОЄННОГО СТАНУ	164
СЛИВЧУК Роман АДАПТИВНІСТЬ ЛОГІСТИЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ТОВ «ЕПЦЕНТР К» В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ В УКРАЇНІ	169
СЛЮСАР Олександр УПРАВЛІННЯ ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИТОРСЬКИМИ ОПЕРАЦІЯМИ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ: ВИКЛИКИ ТА СТРАТЕГІЇ	171
СОЛЯР Юлія АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ СКЛАДСЬКОЇ ЛОГІСТИКИ В УКРАЇНІ	174
СТРАШКО Вікторія ЛОГІСТИЧНА СКЛАДОВА ЗБУТОВОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ ТОРГІВЛІ В УКРАЇНІ: РЕАЛІЇ ТА ПЕРСПЕКТИВИ.....	177
СУЩЕНКО Роман АДАПТАЦІЯ ЛАНЦЮГІВ ПОСТАЧАННЯ ПРОДОВОЛЬЧИХ ТОВАРІВ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ	180
ТЕЛЯТНИК Ольга ІННОВАЦІЙНИЙ РОЗВИТОК ЛОГІСТИЧНИХ ПРОЦЕСІВ РОЗДРІБНОЇ ТОРГОВЕЛЬНОЇ МЕРЕЖІ	182
ТКАЧУК Назарій ЕФЕКТИВНІСТЬ УПРАВЛІННЯ ЛОГІСТИЧНИМИ ЛАНЦЮГАМИ М'ЯСОПРОДУКТІВ У ТОРГОВЕЛЬНИХ МЕРЕЖАХ.....	187
TODORYUK Olga STRATEGIC MARKETS FOR UKRAINIAN WINE EXPORTS AT WAR TIME.....	190

ХАРСУН Людмила, МЕЛЬНИЧУК Лариса
ЛОГІСТИЧНА СТРАТЕГІЯ ПЕРЕМОГИ: ТОРГОВЕЛЬНИЙ
БІЗНЕС ОБИРАЄ ВІТЧИЗНЯНОГО ПОСТАЧАЛЬНИКА 192

ХОБТА Юрій
БЕЗПЕКА ЛОГІСТИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УМОВАХ
ВІЙСЬКОВОГО СТАНУ 195

ХОМЕНКО Анастасія
ЕФЕКТИВНІСТЬ ТРАНСПОРТНОЇ ЛОГІСТИКИ
ЯК СКЛАДОВОЇ ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ 197

ЧАНЄВ Микола
ФОРМУВАННЯ ЛАНЦЮГІВ ПОСТАЧАННЯ
ПІДПРИЄМСТВА ОПТОВОЇ ТОРГІВЛІ..... 199

ШАЛЕВА Олександра
АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ МИТНОЇ ЛОГІСТИКИ
В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ 201

ШКУРЕНКО Роман
ОРГАНІЗАЦІЯ ДОСТАВКИ ТОВАРІВ ЛОГІСТИЧНИМ
ОПЕРАТОРОМ «НОВА ПОШТА» В УМОВАХ
ВОЄННОГО СТАНУ 203

МІЖНАРОДНИЙ ДОСВІД ЗАСТОСУВАННЯ ЛОГІСТИЧНИХ ТЕХНОЛОГІЙ В ТОРГІВЛІ

ВОЗНКО Oleksandr
GREEN LOGISTICS AT RETAILERS..... 207

ДМИТРИЄВ Андрій
ПЕРСПЕКТИВИ ЗАСТОСУВАННЯ ІННОВАЦІЙНИХ
ТЕХНОЛОГІЙ В ЛОГІСТИЦІ ТОРГОВЕЛЬНОГО
ПІДПРИЄМСТВА 209

ZAPOROZHETS Iryna
TRENDS IN INTERNATIONAL TRADE LOGISTICS
AND THEIR IMPACT ON UKRAINE..... 212

ЗЕЛІНСЬКА Таїсія
СУЧАСНІ ВИКЛИКИ І ПЕРСПЕКТИВИ ІННОВАЦІЙНОГО
РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ЛОГІСТИКИ
ПІДПРИЄМСТВ ТОРГІВЛІ УКРАЇНИ..... 214

КОВАЛІВСЬКА Катерина
ВПЛИВ ГЕОПОЛІТИЧНИХ ФАКТОРІВ НА МІЖНАРОДНУ
ЛОГІСТИКУ: ВИКЛИКИ ТА МОЖЛИВОСТІ 217

MELNYK Maria, NECHYPORUK Alina
GLOBALIZATION AND WORLDWIDE TRADE
AS DRIVERS OF INTERNATIONAL FREIGHT TRANSPORT..... 220

ПЕТРЕНКО Андрій, ПАРХАЄВА Наталя
МІЖНАРОДНИЙ ДОСВІД В ОЦІНЮВАННІ
ЕФЕКТИВНОСТІ СИСТЕМИ ЛОГІСТИКИ
ПІДПРИЄМСТВА РОЗДРІБНОЇ ТОРГІВЛІ..... 224

ПОЧАПСЬКА Руслана, ПАРХАЄВА Наталя
ІННОВАЦІЙНІ ТЕХНОЛОГІЇ УПРАВЛІННЯ
ЛОГІСТИКОЮ У СВІТОВІЙ ТОРГІВЛІ..... 229

ПРИЙМУК Ольга
ІННОВАЦІЙНІ ПІДХОДИ ДО ВПРОВАДЖЕННЯ
ЛОГІСТИЧНИХ ТЕХНОЛОГІЙ У ГЛОБАЛЬНІ ЛАНЦЮГИ
ПОСТАЧАННЯ 232

**ЛОГІСТИКА 5.0: ЦИФРОВА ТРАНСФОРМАЦІЯ, ЕФЕКТИВНІ
РІШЕННЯ ТА ІНФОРМАЦІЙНІ ТЕХНОЛОГІЇ УПРАВЛІННЯ
ЛОГІСТИЧНИМИ ПРОЦЕСАМИ У СФЕРІ E-COMMERCE**

АБРАМЕНКО Діана, ГРИГОРЕНКО Ангеліна
ІННОВАЦІЙНІ ТЕХНОЛОГІЇ В ЛОГІСТИЦІ ТА ЇХ ВПЛИВ
НА ЛОГІСТИЧНУ ГАЛУЗЬ..... 235

БЕЛІНСЬКИЙ Максим
ОМНІКАНАЛЬНЕ ОБСЛУГОВУВАННЯ СПОЖИВАЧІВ
ЯК БАЗИС ЛОГІСТИКИ 5.0 238

ГОЛОВАНЬ Дмитро РОЗВИТОК INTERNET OF THINGS (IOT) У ЛОГІСТИЦІ ЕЛЕКТРОННОЇ КОМЕРЦІЇ: ВІДМІННОСТІ ТА ПЕРЕВАГИ.....	240
ГРИМАК Катерина ІНФОРМАЦІЙНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЛОГІСТИЧНИХ ПРОЦЕСІВ ПІДПРИЄМСТВА	243
ІВАШКО Марія МЕТОДИ ПРОДАЖУ ТОВАРІВ ТОВ «ЕПІЦЕНТР К»	245
ЛЬЧЕНКО Наталія ЦИФРОВІЗАЦІЯ ЛАНЦЮГІВ ПОСТАЧАННЯ: ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ	247
КАВУН-МОШКОВСЬКА Ольга BIG DATA В СИСТЕМІ ЦИФРОВОЇ ТРАНСФОРМАЦІЇ УПРАВЛІННЯ ЛАНЦЮГАМИ ПОСТАЧАННЯ	250
КАРПЕНКО Тарас, ПАРХАЄВА Наталя АНАЛІЗ ДАНИХ В ОПТИМІЗАЦІЇ ЛОГІСТИЧНИХ ПРОЦЕСІВ ТОВАРОПОСТАЧАННЯ.....	252
КАСЬЯНЕНКО Максим РОЗВИТОК БЛОКЧЕЙН-ТЕХНОЛОГІЙ У ЛОГІСТИЦІ: КЛЮЧОВІ АСПЕКТИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ЗАСТОСУВАННЯ.....	255
КАСЯН Павло ВПЛИВ ІНФОРМАЦІЙНИХ ТЕХНОЛОГІЙ НА УПРАВЛІННЯ ЛОГІСТИЧНИМИ ПРОЦЕСАМИ	257
КЕСАРЧУК Маріанна ЛОГІСТИКА E-COMMERCE: ОСОБЛИВОСТІ ЗДІЙСНЕННЯ, ІННОВАЦІЙНІ РІШЕННЯ ТА СВІТОВІ ПРАКТИКИ	259
НЕДАШКІВСЬКА Марія, ПАЩЕНКО Ольга ТЕХНОЛОГІЯ ROBOTIC PROCESS AUTOMATION У ЛОГІСТИЦІ.....	262

РЯБОКОНЬ Альона, ТИМІРГАЗІНА Вікторія
ВИКОРИСТАННЯ ШТУЧНОГО ІНТЕЛЕКТУ
ДЛЯ ОПТИМІЗАЦІЇ ТА УПРАВЛІННЯ СКЛАДАМИ..... 265

СИСОЄВ Володимир, КОРНІЄНКО Катерина
ЛОГІСТИЧНА ПІДТРИМКА ЕЛЕКТРОННОЇ КОМЕРЦІЇ 268

СІЛАДІ Георгій
ШТУЧНИЙ ІНТЕЛЕКТ ТА ІННОВАЦІЙНІ МОЖЛИВОСТІ
В ЛОГІСТИЦІ..... 272

САХНО Наталія, ХВАТОВА Дар'я
ЦИФРОФІЗАЦІЯ ЛОГІСТИКИ: МОЖЛИВОСТІ
ТА ВИКЛИКИ 275

ВЖИТИНСЬКА Ксенія, ЯКІНА Наталія
ЛОГІСТИКА У СФЕРІ Е-COMMERCE 277

НОВІ ВИКЛИКИ ТА ТРЕНДИ У ПІДГОТОВЦІ ФАХІВЦІВ З ЛОГІСТИКИ

ГРИГОРАК Марія
НОВІ ВИКЛИКИ У ПІДГОТОВЦІ ФАХІВЦІВ
З ЛОГІСТИКИ: КОМПЕТЕНТНІСТЬ,
ЗАТРЕБУВАНА РИНКОМ..... 280

ДРАЧ Марія, ПЕТРАНЬ Світлана
ГОЛОД КАДРІВ У ЛОГІСТИЦІ: СТРАТЕГІЇ
ТА ВИРІШЕННЯ ДЛЯ ТОРГОВЕЛЬНОГО СЕКТОРУ
В УМОВАХ ВОЄННОГО КОНФЛІКТУ 284

ЛОГІСТИКА ТА УПРАВЛІННЯ ЛАНЦЮГАМИ ПОСТАЧАННЯ В УКРАЇНІ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ

RELIABILITY PERISHABLE GOODS OF DISTRIBUTION CHANNELS

ANUFRIYEVA Tetyana,
Phd student, senior lecturer
of Department of Trade Entrepreneurship and Logistics,
State University of Trade and Economics
orcid.org/0000-0002-8052-0852

Ключові слова: логістичний ланцюг, швидкопсувні товари, холо-
довий ланцюг постачання, холодильний склад, логістичні посередники.

Keywords: logistics chain, perishable goods, cold supply chain, cold
storage, logistics intermediaries.

World globalization of trade and economic relations and implementation of IT technologies have caused significant structural changes in the goods distribution, such as reducing the term of the contract of sale and de- livery volumes, increased requirements for vehicle enforcement of international treaties and reliability of its operations, reducing deadlines orders and its value, creation of multimodal logistics systems and so on. Therefore, the development of trade relations between Ukraine and the European countries in a globalizing economy requires the introduction of modern distribution systems and delivering products that contribute to ensuring the competitiveness of national businesses. Lack of quality methodological support improvement of the goods' delivery is an obstacle on this way. The investigation doesn't give answers to many questions of practice. Therefore, the study of patterns of functioning distribution system for cargo delivery needs of scientific research.

Improvements in the delivery of perishable goods to distribution systems dedicated work of many national and foreign scientists [1-5]. Among these works it's possible to highlight the following areas: cold chain supply chain development [1, p. 48], the design of logistics systems [2, p.147]; simulation model for perishable goods [3, p. 48].

Most attention was paid to scientists studying leakage flows and processes that take place between counterparties in the way of goods from producer to consumer. In general, the participants of the process, complex manufacturing operations, their sequence and duration determine the type of goods. This greatly complicates the study of the distribution of goods delivery. To study the basic laws of functioning of such delivery systems can restrict consideration to products that do not require specific conditions, storage, transport and sale. Under this assumption the totality of the operations and their sequence remains unchanged. They repeated the performance at each delivery that is cyclical in nature. Therefore, the analysis process is sufficient to consider performing one cycle of delivery, which is realized through the channels of supply. For the analysis of supply channels using three approaches: Process, object and evaluation of the quality of logistics services. Process approach involves the development of descriptive models, limiting opportunities to optimize the delivery process. Objective approach involves the development of models based on graph theory or mathematical programming, leading to simplification of the real object by ignoring significant relationships between contractors and growth of error of calculations. Evaluation of the quality of logistics services has generally recognized aggregate indicators that determine the level of service.

Analysis of supply channels is much more complicated when considering the delivery of perishable goods, which impose additional restrictions on the process of shipping and handling them in the performance of international traffic. Only in one component distribution channel – inventory management, the author in [4] notes that the total population of the developed models, share models that focus on managing inventories of perishable goods and the cost of delivery of perishable goods. This is because such problems are difficult to analyze. In addition, the author notes that a significant number of proposed models because of the assumptions adopted can't be used in practice as research efforts have been directed at solving problems mainly in the abstract light setting without serious study computational aspects. However, they apply only to certain compositions. Challenger – organization perishable goods supply chain – hardly considered. In addition, studies have not examined the features of companies that interact and influence the transport component.

Priority should be given to the management of distribution channels according to the views of leading scientists [1, p.55; 2, p.146] in the analysis of distribution systems. In this release the following business processes: planning, procurement, production, delivery and return. Thus, the efficiency of the goods' distribution is considered as a management

function in a given organizational structure that limits the ability to optimize the system as a whole. Considerable attention is the analysis of the efficiency of distribution assigned in conditions of war [5, p.50]. The author notes that among the various approaches to assess and ensure the effectiveness of the most widely chains received process approach and developed based on SCOR-model. Ideology-SCOR model provides a combination of the principle of continuity as a commodity, and so information flows and contains three popular management concepts, business processes reengineering, benchmarking and use of best practices. According to the ideology of its implementation no guarantee of achieving optimal business processes and evaluating the results correct functioning of the distribution channel. The author [5, p.48] recommends comprehensive channel management performance criterion deliveries take cost-effectiveness for a given level of stability of the system from external disturbances. The basis of this assessment method he sees adapt reliability theory to describe the technical systems of organizational and economic systems. The main obstacle on this path is to establish consistency between the basic concepts of the theory of reliability and supply channels.

In addition, features of transport, warehousing and trade organizations do not allow without significant changes to adapt to their goals developed in other areas of evaluation methodology and reliability of production. An important feature of the distribution is a property of its element rehabilitation after crashes. Ignoring this can lead to incorrect assessment of the situation and acceptance of erroneous decisions.

In addition, most of the proposed methods involve evaluation channels of supply for the results of the delivery cycle without assessing the performance of individual business processes that significantly differ from each other as technical equipment and technology performance of their tasks. Thus, to assess the reliability of the delivery process perishable goods sufficient to establish the possibility of failure and its quantitative characteristics and the need to determine the duration and failure to assess its impact on the general terms of delivery and sale of perishable goods.

Therefore, the problem of assessing and improving the reliability of perishable goods distribution channels is a complex scientific problem, which should be detailed by individual business processes and counter-agent distribution channel. Its solution is possible by examining one type of product delivery by using dynamic programming ideas and mathematical apparatus of fuzzy sets.

This study provides a theoretical basis for modeling the process of perishable goods' delivery in distribution systems, which will examine the impact of various supply channel members and inventory management

strategies on the efficiency of the process. Based on the modeling process will be possible to determine the optimum batch delivery of goods in a specific context of the distribution system, reliability of components and rational transportation technology that ultimately will improve.

References

1. Kharsun L.H., Patkovskiy S. (2020) Kholodovi lantsiuhy postachannia prodovolstva: determinanty upravlinnia i rozvytku [Cold food supply chains: determinants of management and development]. *Visnyk Kyjivskogho Nacionalnogo torghoveljno ekonomichnogho universytetu*, vol.2. pp. 48–57.

2. Ilchenko N. B., Kochubei D. V. (2021). Kontsepsiia proiektuvannia zvorotnykh potokiv u lantsiuhakh postachannia. [The concept of reverse flow design in supply chains]. *Biznes Inform*, vol. 9. pp. 144–151. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/UZTNU_econ_2019_30, 2869, 29282.

3. Anufriieva T., Matsiuk V., Shramenko N., Ilchenko N., Pryimuk O., Lebid V. (2023). Pobudova imitatsiinoi modeli perevezennia shkydropsuzhnykh vantazhiv za zminnymy marshrutamy. [Construction of a simulation model for the transportation of perishable goods along variable routes]. *Skhidno-YEvropeyskyi zhurnal pidpriemnytskykh tekhnolohii*, vol.122(4), pp.42-51. Available at: <https://journals.uran.ua/eejet/article/view/277948/272732>.

4. Pryimuk O.R. (2020) Dystrybutsiia shvydkopsuvnykh tovariv: stratehii tsinoutvorennia. [Distribution of perishable goods: pricing strategies]. *Mizhnarodnyi naukovo-praktychnyi zhurnal «Tovary i rynky»*, vol. 33(1), Pp.25-36. URL:[https://doi.org/10.31617/tr.knute.2020\(33\)03](https://doi.org/10.31617/tr.knute.2020(33)03).

5. Kharsun L.H., Kovalenko Yu.O. (2022) Ryzyky lantsiuhiv postachannia torhovelnykh kompanii v umovakh viiny. [Risks of supply chains of trading companies in conditions of war]. *Naukovyi zhurnal «Scientia Fructuosa»*, vol. №146(6). pp. 49-62. Available at: URL:[https://doi.org/10.31617/1.2022\(146\)](https://doi.org/10.31617/1.2022(146))

УПРАВЛІННЯ ФІНАНСОВИМИ РИЗИКАМИ В ЛАНЦЮГАХ ПОСТАЧАННЯ

БАРТОШ Анна,
здобувач вищої освіти,
Державний торговельно-економічний університет

Науковий керівник
Кочубей Дмитро, канд. екон. наук, доц.,
Державний торговельно-економічний університет

Ключові слова: управління фінансовими ризиками, ланцюги постачання, ризик-менеджмент, фінансовий логістичний ризик.

Keywords: *financial risk management, supply chains, risk management, financial logistics risk.*

Постійні зміни в ланцюгах постачання вимагають швидкого та ефективного реагування на загрози, які там виникають. Це пов'язано з тим, що чим більш розвиненою, динамічною та складною стає структура, тим вищим є ризик рішень, що приймаються в ній, і тим складніше стає управляти цим ризиком. Фінансовий логістичний ризик виникає внаслідок потенційних труднощів в обігу фінансових ресурсів, необхідних для забезпечення безперебійного руху відповідних матеріальних потоків [1]. Фінансові ризики в управлінні логістикою пов'язані з управлінням прямими та прихованими логістичними витратами, управлінням оборотним капіталом, замороженням у сировині та товарах, та ефективним використанням основних засобів для логістичних цілей (складування, транспорт тощо).

Ризик-менеджмент як система складається з двох підсистем: підсистеми, якою управляють (об'єкт управління), і підсистеми, яка управляє (суб'єкт управління). В системі ризик-менеджменту об'єктом управління є ризик, тобто економічні відносини між суб'єктами в процесі реалізації ризику. Суб'єкт управління в системі ризик-менеджменту – це спеціальна група, яка здійснює цілеспрямований вплив на об'єкт управління, використовуючи різноманітні управлінські прийоми та методи. Цей процес може здійснюватися лише за умови циркуляції необхідної інформації між суб'єктом управління та об'єктом управління. До такої інформації відносяться відомості про конкретні страхові випадки, ймовірність настання непередбачених обставин, наявність і розмір попиту на продукцію,

фінансову стійкість і платоспроможність партнерів, клієнтів і конкурентів [1].

Ризик аналізується шляхом визначення наслідків, їх ймовірності та інших характеристик, пов'язаних з ризиком. Ризикові події можуть мати різні наслідки та впливати на різні цілі. Також слід враховувати існуючі заходи контролю, їх ефективність та адекватність. Спосіб, у який наслідки та ймовірності виражаються та поєднуються для визначення рівня ризику, повинен відображати тип ризику, наявну інформацію та мету, для якої будуть використовуватися результати процесу обробки ризиків. Все це має відповідати критеріям ризику. Зарубіжний досвід свідчить про високу ефективність методів контролю, але в реаліях вітчизняних підприємств ці методи використовуються рідко. Тому для українських вітчизняних підприємств це є певною інновацією в управлінні. Ці методи управління базуються на тому, що логістичне управління розглядається як постійний матеріальний потік у логістичному ланцюгу постачання – виробництво – збут [2, 3]. При такому управлінні весь виробничий процес розглядається як єдиний, інтегрований комплекс систематичних дій, які знижують витрати на зберігання, постачання, збут і адміністративні витрати та мінімізують фінансові ризики, пов'язані з адміністративними «вузькими місцями».

Управління з використанням теорії ризик-менеджменту передбачає вивчення ймовірності та розміру можливих збитків, упущеної вигоди або відхилення від запланованих результатів в результаті здійснення конкретних фінансових операцій, конкретних видів діяльності або діяльності субпідприємства.

Отже, існує потреба у вивченні різних аспектів функціонування ланцюгів постачання, включаючи причини неефективності ланцюгів постачання і способи запобігання ситуацій, які можуть призвести до збоїв у ланцюгах постачання. Це можна зробити, наприклад, в рамках управління ризиками. Нейтралізація фінансових ризиків – це набір методів і прийомів для мінімізації потенційних ризиків. При розробці методів оцінки та мінімізації фінансових ризиків необхідно виходити, перш за все, з профілю фінансової діяльності підприємства, можливих наслідків ризиків, взаємовідносин з партнерами і клієнтами, стратегії і наявності ресурсів, необхідних для реалізації програми фінансування відповідно до ключових цілей підприємства. Фінансові параметри логістичної системи багато в чому визначають економічну життєздатність підприємства, його стабільність на ринку і міцність взаємовідносин між споживачем і постачальником.

Список використаних джерел

1. Н'ямукапа Аліса Тінаше Артурівна. Управління ризиками в ланцюгах постачань. Ефективна економіка. 2014. №1 С. 4- 6.
2. Дроботя Я. А. Собчишин В. М., Дорошенко О. О. Фінансові ризики в логістичному ланцюгу аграрного підприємства. Structural transformations and problems of information economy formation: Collective monograph. Yunona Publishing, New York, USA, 2018. P. 88-95. DOI: 10.31359/2312-3427-2020-1-32.
3. Дроботя Я. А. Управління матеріальними запасами з використанням теорії управління фінансовими ризиками. Вісник Мукачівського державного університету «Економіка та суспільство». Мукачево. 2019. № 20. С. 627-634. URL: <http://economyandsociety.in.ua>.

НАПРЯМИ ПОВОЄННОГО ВІДНОВЛЕННЯ ПОСТАЧАННЯ НЕПРОДОВОЛЬЧИХ ТОВАРІВ У ТОВ «ЕПІЦЕНТР К»

БЕГА Поліна,
здобувач вищої освіти,
Державний торговельно-економічний університет
КАВУН-МОШКОВСЬКА Ольга,
канд. екон. наук, доц.,
Державний торговельно-економічний університет
orcid.org/0000-0002-4282-5663

Ключові слова: *непродовольчі товари, постачання, повоєнне відновлення, постачальники, складські запаси, логістичні витрати.*

Keywords: *non-food products, supplies, post-war recovery, suppliers, warehouse stocks, logistics costs.*

Для забезпечення існування в довгостроковій перспективі торговельному підприємству торгівлі необхідно постійно пристосовуватися до швидких змін зовнішнього середовища, особливо враховуючі умови та потреби повоєнного відновлення країни. Умовою успішного функціонування, не тільки сьогодні, але й у майбутньому є адаптивний розвиток підприємства.

Головна мета повоєнного відновлення постачання непродовольчих товарів ТОВ «ЕПЦЕНТР К» полягає в тому, щоб відновити в повному обсязі свою діяльність після періоду війни (повномасштабного вторгнення агресора), позбутися обмежень та забезпечити постачання необхідних товарів для задоволення потреб споживачів по всій території України, максимально використовуючи можливості логістичної діяльності у поєднанні з законодавчими дозволами.

В рамках повоєнного відновлення постачання непродовольчих товарів ТОВ «ЕПЦЕНТР К» головною задачею є якісне управління ланцюгами поставок та проектування структури мережі, що пов'язані не тільки з максимізацією продуктивності та рентабельності окремих бізнес-одиниць ланцюга поставок, складів чи парку транспортних засобів, а підприємства в цілому, тобто оптимізацією всієї системи, щоб домогтися більш високої якості обслуговування споживачів з більш низькими витратами.

На сьогодні ТОВ «ЕПЦЕНТР К» вже проектує та будує нові склади в різних регіонах України. Окрім існуючого логістичного центру «Калинівка», влітку 2024 року буде відкритий логістичний центр «Хмельницький», також розпочато будівництво логістичного центру «Дніпро», що дозволить бути дуже гнучкими в роботі з поставками та розподілом товарних запасів по мережі в залежності від попиту того чи іншого регіону країни.

Компанія ТОВ «ЕПЦЕНТР К» для якісного відновлення складських запасів та забезпечення постійної наявності товарів в магазинах здійснює наступні заходи:

1. Проводить постійний аналіз попиту та проводить прогнозування попиту на товари кінцевих споживачів.
2. Визначає оптимальний рівень запасів для кожного товару.
3. Проводить оптимізацію логістики та постачання товарів.
4. Вдосконалює співпрацю з постачальниками щодо швидкого та ефективного поповнення запасів.
5. Впроваджує сучасні інновації в сфері програмного забезпечення для управління запасами.
6. Проводить постійний перегляд оптимального рівня запасів на магазинних полицях.
7. Проводить моніторинг рівня запасів та швидке поповнення за потреби.
8. Організовує регулярні поставки та контроль за їх виконанням.

9. Впроваджує сучасні систем управління запасами та інвентаризації для забезпечення точності даних про наявність товарів в облікових системах мережі.

Напрями повоєнного відновлення постачання непродуктивних товарів торговельною мережею «ЕПЦЕНТР» повинні полягати насамперед в наступному:

1. Активний пошук постачальників, що допомагає компанії знайти надійних партнерів та сприяє підвищенню ефективності ланцюга постачання, забезпечує конкурентні переваги на ринку.

2. Оптимізація логістичних витрат – це насамперед зниження витрат. Для компанії ТОВ «ЕПЦЕНТР К» управління ланцюгом поставок полягає в тому, щоб забезпечити споживача найбільш якісним товаром, тобто продуктом з меншими втратами якості. Ланцюги поставок повинні швидко реагувати на умови, що змінюються, особливо в залежності від потреб післявоєнного стану, забезпечувати швидке переміщення товарів, бути прозорими з точки зору інформації і сприяти тісній інтеграції компанії з її партнерами і контрагентами.

3. Відновлення складського запасу для ТОВ «ЕПЦЕНТР К» повинно бути одним з важливішим фактором для забезпечення неперервності постачання товарів клієнтам. Це дозволяє компанії мати достатню кількість товарів на складі для задоволення попиту, уникнення затримок у постачанні та збільшення задоволеності клієнтів. Крім того, відновлення запасів може допомогти оптимізувати витрати на складське утримання та зменшити ризики пов'язані зі змінами у попиті або умовах постачання.

Список використаних джерел

1. Наш бізнес: Виробництво і логістика. Сайт компанії «ЕПЦЕНТР К» URL: <https://epicentrk.ua/ua/about/vyrobnytstvo-i-logistyka/>

ЗАДАЧІ РОЗПОДІЛЬНОЇ ЛОГІСТИКИ У ДІЯЛЬНОСТІ ЕНЕРГОПОСТАЧАЛЬНОЇ КОМПАНІЇ

КРЕМСА Олег,

здобувач вищої освіти,

*Національний технічний університет
«Харківський політехнічний інститут»*

БІЛОЦЕРКІВСЬКИЙ Олександр,

канд. техн. наук, доц.,

*Національний технічний університет
«Харківський політехнічний інститут»*

orcid.org/0000-0003-4707-7964

Ключові слова: розподільна логістика, енергопостачальна компанія.

Keywords: distribution logistics, energy supply company.

З перших днів російського повномасштабного вторгнення енергетична галузь України зазнає значних втрат, зокрема: 1) відбулося різке падіння об'ємів використання електричної енергії щонайменше на 30 %; 2) ворог захопив частину електрогенеруючих потужностей, декілька десятків електростанцій різного типу зруйновані через обстріли ракетами, снарядами, бомбами; 3) більшість ТЕЦ та ТЕС, які працюють на вугіллі залишилися без цієї енергетичної сировини, через те, що шахти опинилися на окупованій території [1, с. 64]. Тому питання своєчасного, якісного та достатнього матеріально-технічного забезпечення енергетичних підприємств України набуло нового змісту, адже без своєчасного, комплектного та дешевого постачання матеріально-технічних ресурсів виробничий процес втрачає циклічність, а отже призводить до фінансових і репутаційних втрат власників бізнесу, що й зумовлює актуальність цього дослідження.

Розподільна логістика – це управління транспортуванням, складуванням та іншими матеріальними і нематеріальними операціями, які здійснюються в процесі доведення готової продукції до споживача згідно з інтересами і вимогами останнього, а також передачі, зберігання й обробки відповідної інформації [2, с. 40].

Оцінимо оптимальність розташування розподільного складу АТ «Харківобленерго». Основними замовниками товарно-матеріальних цінностей (ТМЦ) в АТ є регіональні відділення, які розташовані в районних центрах Харківської області та міста Харкова (табл. 1).

**Вихідні дані для розрахунку оптимальних координат
розподільного складу**

Регіональні відділення	Обсяг замовлення ТМЦ на рік, товарних одиниць	Координата регіонального відділення X, км	Координата регіонального відділення Y, км
Балаклійське	5391	49,48	36,87
Барвінківське	14269	48,93	37,08
Близнюківське	4204	48,81	36,60
Богодухівське	1670	50,18	35,56
Борівське	1906	49,38	37,62
Валківське	2269	49,83	35,62
Великобурлуцьке	10818	50,06	37,40
Вовчанське	3452	50,29	36,95
Дергачівське	28617	50,12	36,13
Зачепилівське	2506	49,19	35,23
Зміївське	4922	49,41	36,35
Золочівське	4080	50,37	35,97
Ізюмське	14237	49,21	37,28
Кегичівське	1699	49,29	35,76
Красноградське	3710	49,35	35,49
Краснокутське	4052	49,05	36,39
Куп'янське	4966	49,70	37,61
Липецьке	21011	50,21	36,42
Лозівське	8645	48,89	36,29
Люботинське	8601	49,93	35,94
Нововодолазьке	3024	49,69	35,87
Первомайське	4863	49,41	36,26
Південне	7180	50,06	36,30
Північне	12745	50,06	36,30
Салтівське	8181	50,06	36,30
Сахновщинське	2132	49,17	35,49
Східне	7576	50,06	36,30
Центральне	6050	50,06	36,30
Мереф'янське	16749	49,83	36,06
Холодногірське	10070	50,06	36,30
Чугуївське	25754	49,83	36,66
Шевченківське	1100	49,68	37,19

Джерело: власна розробка.

Розрахунок оптимальних координат розміщення розподільного складу будемо здійснювати методом центру ваги за формулами:

$$X_{\text{склад}} = \frac{\sum_{i=1}^n B_i \cdot X_i}{\sum_{i=1}^n B_i}; Y_{\text{склад}} = \frac{\sum_{i=1}^n B_i \cdot Y_i}{\sum_{i=1}^n B_i}, \quad (1)$$

де B_i – вантажообіг i -го споживача;
 X_i, Y_i – координати i -го споживача;
 n – кількість споживачів.

Для порівняння розрахункових та фактичних значень будемо обчислювати відносну похибку за формулою [3, с. 47]

$$\delta = \pm \frac{\Delta}{X_d}, \quad (2)$$

де X_d – дійсне (фактичне) значення;
 Δ – абсолютна похибка: $\Delta = X - X_d$;
 X – розраховане значення.

За результатами розрахунків отримано такі координати складу (табл. 2):

Таблиця 2

Результати розрахунків

Координати складу	Координата X , км	Координата Y , км
Розрахункове значення	49,77	36,46
Фактичне значення	50,06	36,30
Відносна похибка, %	-0,58	0,44

Джерело: власна розробка.

Як видно з табл. 2, розташування складів приблизно співпадає, оскільки відносна похибка менше 1 %. З урахуванням того, що товарообіг регіональних відділень складає 256 тис. товарних позицій на рік при загальному товарному обігу в цілому по товариству в обсязі близько 4 млн. товарних позицій на рік, які фізично зберігаються в різних місцях на території міста Харкова, то можна вважати, що розташування діючого розподільного складу практично відповідає оптимальним розрахунковим координатам.

Список використаних джерел

1. Ткач Д. К., Грушко В. І. Електроенергетика України під час україно-російської війни. Вчені записки Університету «КРОК». 2022. № 2 (66). С. 63-72. DOI: <https://doi.org/10.31732/2663-2209-2022-66-63-72>
2. Логістика : навч. посіб. / О. Б. Білоцерківський, П. В. Брінь, О. О. Замула, Н. В. Ширяєва. Харків : НТУ «ХПІ», 2010. 152 с.
3. Білоцерківський О. Б. Методичні вказівки до практичних занять з курсу «Основи стандартизації, метрології та управління якістю» : для студентів спеціальності 076 «Підприємництво, торгівля та біржова діяльність». Харків : НТУ «ХПІ», 2019. 120 с.

РОЗВИТОК ЛОГІСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ТОРГОВО-ПОСЕРЕДНИЦЬКОГО ПІДПРИЄМСТВА

БОНДАР Ярослав,

здобувач вищої освіти,

Державний торговельно-економічний університет

Науковий керівник

Нечипорук Аліна, канд. екон. наук, доц.,

Державний торговельно-економічний університет

Ключові слова: *логістична інфраструктура, торгово-посередницьке підприємство.*

Keywords: *logistics infrastructure, trading and intermediary enterprise.*

Логістична інфраструктура – це той механізм, що забезпечує органічну єдність та ефективне функціонування всіх матеріальних логістичних потоків. При цьому під управлінням логістичною інфраструктурою підприємства треба розуміти процес приведення інфраструктури підприємства до стану рівноваги або досягнення цілей по ефективному забезпеченню та обслуговуванню логістичних процесів та операцій на підприємстві.

Існують деякі інші визначення, тобто інфраструктура, до якої відноситься логістична схема, як цілісна господарська система утворення, транспортування, збору, складування, сортування, сертифікації та ідентифікації, реалізації, утилізації та рециклінгу з елементами відповідного обслуговування, а саме інформаційного, маркетингового,

транспортного, комерційного тощо називається логістичною інфраструктурою [1,с.126].

Логістична інфраструктура в виробничих системах виконує наступні функції:

- зберігання продукції в пристосованих складських приміщеннях;
- переміщення продукції, за допомогою спеціальних транспортних та маніпуляційних засобів;
- система пакування сировини та готової продукції;
- інформаційно-аналітичне забезпечення логістичних потоків.

Для сучасного ринку логістичних послуг в Україні характерними є ряд тенденцій: – мінімізація витрат, пов'язаних з транспортуванням, зберіганням, переупакуванням, митним документооборотом призводить до актуалізації менеджменту та маркетингу що, своєю чергою, призвело до підвищення попиту на логістичні послуги та складську нерухомість;

- підвищення попиту на якісні логістичні послуги;
- зниження витрат виробників за рахунок логістики та строків між етапами виробництва та споживання.

При цьому негативними факторами, що впливають на розвиток ринку логістичних послуг є незадоволеність попитом на складські приміщення та недостатньо розвинена транспортна інфраструктура, а також нестача кваліфікованих кадрів у галузі логістики.

Основним завданням функціонування логістичної інфраструктури підприємств є створення механізму, що ефективно забезпечує взаємодію основних елементів логістичної системи: «постачання – виробництво – складування – транспортування – збут». Сучасні умови розвитку економічних процесів вимагають створення умов по об'єднанню промислових, комерційних підприємств і підприємств інфраструктури ринку в інтегровані логістичні ланцюжки. Саме вони здатні швидко, своєчасно і з мінімальними витратами здійснювати постачання продукції споживачеві. Передумовами для інтегрованого логістичного підходу є:

- нове розуміння механізмів ринку і логістики як стратегічного елементу в реалізації і розвитку конкурентних можливостей підприємств;
- реальні перспективи і сучасні тенденції по інтеграції учасників господарських зв'язків між собою, розвитку нових організаційних форм – логістичних мереж;
- технологічні можливості в області новітніх інформаційних технологій, що відкривають принципово нові можливості для взаємодії і зниження витрат [2].

В умовах глобалізації та інтеграції економічних систем досягнення стратегічних цілей діяльності підприємств можливе лише

за умови функціонування розгалужених логістичних мереж, що значно знижує ризики підприємства в ринковому середовищі. При чому необхідною умовою ефективного функціонування логістичної інфраструктури виробничих підприємств є перевищення логістичного потенціалу інфраструктури по відношенню до логістичного потенціалу основного матеріального потоку.

Цілісно логістична інфраструктура поєднує в собі зовнішню і внутрішню складову, що формують і регулюють матеріальні і інформаційні потоки в середовищі функціонування підприємства.

Особливого значення для ефективної роботи логістичної інфраструктури має застосування системного підходу, який включатиме в себе обґрунтування стратегії розвитку логістичної інфраструктури та її деталізація в поточних планах підприємств; розподіл обов'язків та відповідальності працівників на всіх ділянках логістичної інфраструктури; запровадження мотиваційної системи оплати праці, формування інформаційно-консультаційної інфраструктури. Основним результатом роботи логістичної інфраструктури повинно стати мінімізація витрат на обслуговування матеріальних потоків.

Висновки. Підсумовуючи все вищезазначене, слід відмітити, що оптимальна логістична інфраструктура підприємства являє собою систему, яка регламентує та регулює структуру і швидкість матеріальних потоків виходячи з необхідних критеріїв ефективності функціонування підприємства. Концептуальні засади формування ефективної логістичної інфраструктури повинні спрямовуватись на застосування проектних підходів, що враховують сучасний стан інфраструктури та наявні проблеми, формують логістичну інфраструктуру за принципом оптимізації сукупних витрат на одиницю її пропускної здатності.

Список використаних джерел

1. Полякова О. М., Шраменко О. В. Сучасні тенденції розвитку транспортно-логістичної інфраструктури в Україні і світі. Вісник економіки транспорту і промисловості. 2017. Вип. 58. С. 126-134. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vetp_2017_58_17

2. Ковальська Л. Л. Транзитні транспортні потоки України: оцінка тенденцій та напрями оптимізації. Економічний форум. 2016. №4. С.53-58.

3. Попова Н. В., Шинкаренко В. Г. Сучасні тенденції розвитку транспортно-логістичних систем. Вісник економіки транспорту і промисловості. 2016. № 53. С. 54–60.

ОПТИМІЗАЦІЯ ЛОГІСТИЧНИХ РІШЕНЬ ПІДПРИЄМСТВ РОЗДРІБНОЇ ТОРГІВЛІ В УКРАЇНІ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ

БОНДАРЧУК Єлизавета,

здобувач вищої освіти,

Державний торговельно-економічний університет

Науковий керівник

Кавун-Мошковська Ольга, канд. екон. наук, доц.,

Державний торговельно-економічний університет

orcid.org/0000-0002-4282-5663

Ключові слова: логістика, ланцюги постачання, управління запасами, воєнний стан.

Keywords: logistics, supply chains, inventory management, martial law.

Україна, як і багато інших країн, часто стикається з кризовими ситуаціями, що виникають у зв'язку з різноманітними причинами. Однією з таких причин став воєнний стан та загострення конфлікту на території країни. В умовах кризи важливою стає оптимізація логістичних процесів та управління ланцюгами постачання, особливо для роздрібною торгівлі, яка є ключовим сегментом економіки країни.

До початку війни сектор роздрібною торгівлі був одним з найприбутковіших в економіці України. Дохід ритейлу у 2021 році склав 9,4 млрд дол. Після 24 лютого 2022 р. кількість магазинів зменшилась на 29%. Вже через півроку цей відсоток становив 17%, тобто спостерігалася позитивна динаміка збільшення кількості працюючих магазинів. За даними Державної служби статистики, обсяг роздрібною торгівлі у 2021 році зріс на 10,9%, але через війну сфера торгівлі зазнала збитків, які становлять вже 50 млрд грн на початок червня 2022 р. Разом із втратами ритейлу бюджетні надходження також впали. Так, у період за січень-травень 2022 року сума сплачених податків становила \$ 361 млн, що на 23% менше ніж за аналогічний період 2021-го. Тоді ця сума рівнялася \$ 452 млн. Загалом за 2022 рік галузь заплатила близько \$ 1,1 млрд податків і зборів до бюджетів усіх рівнів [1].

Логістика в умовах кризи набуває особливого значення, оскільки вона стає ключовим інструментом для забезпечення ефективності та стійкості бізнесу. Одним із важливих аспектів логістики є ефективне управління запасами. В умовах кризи, зокрема, воєнного стану,

можливість оперативного реагування на зміни в умовах ринку та попиту стає критичною. Правильне планування та управління запасами дозволяє підприємствам зменшити ризики втрат та забезпечити продовольчу безпеку.

Підприємству важливо забезпечити гнучкість управління запасами. Потрібно швидко змінювати політику поповнення, базуючись на короткостроковому прогнозі ситуації. З метою мінімізації ризиків у ланцюгах постачання слід переглянути правила управління запасами: цикли та етапи замовлень, порівняння можливих варіантів доставки, мінімальний та максимальний розмір партії; розподілити запаси відповідно до швидкості доставки товарів до кінцевого споживача, обсягів споживання, потенційних ризиків зберігання [2].

Управління ланцюгами постачання в умовах кризи, спричиненої війсьним станом в Україні, вимагає від підприємств особливої уваги до безпеки та стабільності поставок. Забезпечення надійності та безпеки ланцюга постачання може здійснюватися шляхом розробки альтернативних маршрутів поставок, диверсифікації постачальників і використанням сучасних технологій моніторингу та контролю.

Отже, умови кризи, включаючи війсьний стан, ставлять перед підприємствами роздрібною торгівлі в Україні серйозні виклики. Проте, за допомогою оптимізації логістичних процесів та управління ланцюгами постачання, ці підприємства можуть забезпечити свою конкурентоспроможність і навіть знайти нові можливості для розвитку.

Повністю розділяємо точку зору, що «успіху в сучасних непростих умовах воєнного стану досягнуть лише ті підприємства, які зможуть реалізувати швидкі та відносно дешеві рішення. При цьому, ці рішення повинні бути системними, а їхня імплементація повинна відбуватися швидко та на комплексній основі, оскільки у логістичній галузі все взаємопов'язано» [3].

Список використаних джерел

1. Жук А. Один із напрямків відновлення українського ритейлу – вихід на польський ринок. URL: <https://rau.ua/novyni/andrij-zhuk-rau-polskij-rinok/>

2. Пешко М.І., Завербний А.С. Проблеми та перспективи зміни ланцюгів поставок з метою мінімізування втрат під час війни. Економіка та суспільство. 2022. Вип. 44. URL: <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/1769>

3. Васильців Н. Трансформація та адаптація логістики до викликів в умовах воєнного стану. Економіка та суспільство. 2023. Випуск 55. <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-55-78>

УПРАВЛІННЯ ЛАНЦЮГАМИ ПОСТАЧАННЯ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ

БОНДАРЬОВ Іван,

здобувач вищої освіти,

Державний торговельно-економічний університет

Науковий керівник

Нечипорук Аліна, канд. екон. наук, доц.,

Державний торговельно-економічний університет

Ключові слова: *військовий стан, імпорт, управління ланцюгами постачання.*

Keywords: *martial law, imports, supply chain management.*

Військова агресія росії проти України суттєво ускладнила ведення бізнесу, і логістика не стала винятком. Збройні дії, руйнування інфраструктури, дефіцит ресурсів та інші фактори створюють значні виклики для підприємств, які намагаються зберегти свою логістичну систему працездатною.

Стан бізнесу у логістиці напряду залежить від попиту на транспортні та складські послуги. В умовах, коли у країні суттєво скоротилися обсяги виробництва, до 60%. Найбільше зниження обсягів виробництва відбулося у нафтопереробці, виробництві гуми та пластмас, металургії. Але також суттєво постраждали машинобудування, деревообробка, фармацевтика, легка. добувна та навіть харчова промисловості.

В сфері імпорту також падіння обсягів досягло 20-40% у найбільш важливих галузях: імпорті хімії та фармацевтики, полімерів, продукції машинобудування, тваринництва, товарів для транспорту. Трохи менше впав імпорт у секторі рослинництва, текстилю та одягу. Проте результати також негативні. В експорті теж на 50-60% скоротився вивіз за кордон полімерів, продукції хімічної та фармацевтичної промисловості, металургії. На 30-40% – продуктів харчування та виробів машинобудування. Олія, рослинництво – також скорочення. Результатом стало зменшення обсягів перевезень. [1]

Морські перевезення та порти України до війни були основним способом для експорту продукції агропромислового комплексу, який у 2021 році приніс \$27,9 млрд. Крім того, вони були основними шляхами експорту і для металургії (\$16 млрд), хімічної промисловості (\$2,7 млрд), мінеральних добрив (\$8,42 млрд) та іншої продукції.

Росія, заблокувавши українські порти, завдала потужного удару по економіці України. До повномасштабного вторгнення значну частину імпорту та близько 70% експорту здійснювали саме морським сполученням (орієнтовно на \$47 млрд), а для сільськогосподарської продукції цей показник становив майже 90%.

Нині Україна контролює найбільші порти, на які припадало понад 85% морського вантажообігу: Миколаївський, Ольвію, Одеський, Чорноморський і Південний.

Повноцінно працюють та збільшують вантажопереробку три невеликі порти у гирлі Дунаю: Ізмаїльський, Ренійський та Усть-Дунайський. У мирний час на них припадало трохи менше, ніж 5% експорту.

У цього напрямку є великий потенціал, зважаючи на ситуацію з іншими портами. До відкриття зернового коридору саме на ньому трималася експортна логістика країни.

Порти Дунаю нині не в змозі повноцінно замінити пропускну спроможність, що йшла крізь морські порти, адже:

- фізично вони можуть обробляти до 10 млн тонн на рік, у той час як морські – до 250 млн тонн;
- у порти на Дунаю можуть заходити невеликі судна та баржі, тобто партії будуть маленькі, що фізично обмежує географію доставки вантажів і підвищує вартість доставки;
- пропускну спроможність річкових портів менша, що фізично обмежує вантажопотік.[2]

Зниження обсягів перевезень за видами транспорту

1. Автомобільний – мінус 19.7%;
2. Залізничний – мінус 43.7%;

Цивільні літаки, як відомо, в Україні не літатимуть до завершення воєнного стану. Річковий та авіаційний транспорт знизилися в обсягах на 90%.

У цілому український логістичний ринок втратив приблизно половину обсягів перевезень. Особливо це було помітно до серпня минулого року, відколи можна відраховувати час певної стабілізації на ринку. Отже, можна сподіватися, що надалі логістична галузь зможе принаймні зберегти ту активність, яка спостерігається зараз.

У 2022 році Україна отримала від аграрного експорту понад 20 млрд доларів. Це майже удвічі менше, ніж у довоєнному 2021 році, але цей експорт став головним джерелом надходження валюти в країну під час війни (якщо не рахувати міжнародну фінансову підтримку). Для порівняння: експорт ІТ-послуг приніс Україні за 2022 рік 7,34 млрд доларів.

Частка зернових в аграрному експорті майже 40%, а частка ЄС у ньому перевищує половину.

До 2022 року основним покупцем української агропродукції була КНР із часткою майже 20%. За підсумками 2022 року напрямом – лідером агроекспорту став ЄС із часткою понад 50%.

За останній рік карта експорту української аграрної продукції на зовнішні ринки змінилася. Частка експорту до країн ЄС збільшилась з 32,4% до 59,3%. По решті напрямків, навпаки, відбулось зниження. За даними, найбільшими імпортерами українських зернових у 2022 році стали Румунія – 13,6% від загальної вартості експорту АПК, Китай – 12,1%, Іспанія – 10,8%, Туреччина – 9,6%. Це призвело до того, що європейці почали вкладатися в розбудову інфраструктури: збільшувати свої перевалочні та переробні потужності. Але великі обсяги агропродукції викликали переполюх європейських ринків.[3]

Причини імпорتنих обмежень:

– українське зерно дешевше за вирощене в ЄС, нарощення його імпорту вплинуло на Європейських фермерів.

– значні обсяги продовольства з України замість транзиту залишалися в країнах ЄС і порушили основні виробничі та торговельні ланцюжки.

– зміна кон'юнктури ринку, зниження цін на світових ринках, проблеми з якістю.

– передвиборча політика європейських країн.[4]

Шляхи вирішення кризи запровадження імпорتنих обмежень на аграрну продукцію в ЄС:

– вирішення питання щодо блокади чорноморських портів;

– пришвидшення повної інтеграції в ЄС;

– аграрний лобізм;

– поглиблення переробки;

– диверсифікація ринків збуту;

Висновки. Нині бізнес адаптувався, переорієнтувався й почав розвивати нові експортні шляхи сухопутними коридорами через країни Європи. Їх умовно можна розділити на два глобальних напрями: західний транспортний коридор на Польщу, Німеччину та Балтійські країни і південний транспортний коридор здебільшого на Румунію. [

Попри всі негаразди треба відзначити неабияку допомогу зі сторони колег експедиторів із сусідніх країн. З початку війни українцям сильно та практично допомагали асоціації експедиторів з Туреччини, Румунії, Болгарії, Польщі та Словаччини, активну позицію зайняли колеги з Угорської асоціації.

Саме вони допомогли вирішити проблеми з контейнерами в турецьких і румунських портах, пояснили питання, пов'язані з турецькою митницею та допуском українських автоперевізників до роботи в Туреччині, питання вивезення контейнерів з терміналів в порту «Констанца» в Румунії та сплати божевільних рахунків за пошук і переміщення контейнерів на терміналі, питання роботи митниць в Польщі та Румунії тощо.

Список використаних джерел

1. Логістика в умовах війни (Crowe Mikhailenko) URL: <https://www.mikhailenko.com.ua/24-05-2023/logistyka-v-umovah-vijnyu-yak-zberegty-ta-pitrymuvaty-eksportni-postavky/>
2. Як логістика адаптувалася до війни (Віктор Берестенко) URL: <https://www.epravda.com.ua/columns/2023/07/24/702529/>
3. Інститут аграрної економіки URL: <http://www.iae.org.ua/presscentre/archnews/3516-2022-roku-ukrayina-suttyevo-posylyla-yevropeyskyu-vektor-ahrarnoho-eksportu-mykola-puhachov.html>
4. Чому українське зерно стало проблемою для Європи і України. URL: <https://www.bbc.com/ukrainian/articles/cg31j1g4l4do>

РОЗВИТОК ЛОГІСТИЧНОЇ СФЕРИ В УКРАЇНІ ПІД ЧАС ВОЄННОГО СТАНУ

БУЧАЦЬКА Кіра,

здобувач вищої освіти,

Державний торговельно-економічний університет

ВЖИТИНСЬКА Ксенія,

канд. екон. наук, доц.,

Державний торговельно-економічний університет

ORCID: 0000-0002-3618-664X

Ключові слова: *логістична сфера, логістичні шляхи, воєнні дії.*

Keywords: *logistics sector, logistics routes, martial law.*

Логістична сфера в Україні відіграє ключову роль у формуванні сучасної економіки та забезпеченні її стабільного розвитку. Ця сфера забезпечує ефективний потік товарів, необхідний для міжнародної торгівлі та залучення інвестицій. Розвинута логістична інфраструктура

дозволяє підприємствам оптимізувати витрати, прискорювати поставки та підвищувати рівень обслуговування клієнтів, що в свою чергу робить їх більш конкурентоспроможними на світовому ринку. Крім того, розвиток логістики потребує інвестицій у транспортну інфраструктуру та технології, що сприяє загальному розвитку країни та покращенню якості життя громадян. Однак початок воєнних дій на території України порушили логістичні ланцюги, що завдало потужного удару по економіці країни.

Логістичні шляхи України зазнали суттєвих змін ще від початку першої фази війни в 2014 році. Внаслідок воєнних дій на сході України та окупації частини території, транспортні маршрути були переглянуті. Збільшилася залежність від внутрішніх маршрутів та шляхів, що обходять зону конфлікту. Відбулися зміни у функціонуванні морських портів, адже окупація Криму військами країни агресора призвела до втрати Україною контролю над деякими морськими портами, через що збільшилося навантаження на ті порти, які залишилися на материковій частині [1]. Повномасштабне вторгнення спонукало розробити логістику України наново: блокування 10 з 13 портів в акваторії Чорного моря та тимчасова окупація Азовського моря, припинення авіасполучення, знищення логістичних центрів, релокація виробництва й бізнесу в більш безпечні регіони. За різними оцінками експертів у даній галузі, обсяги перевезень скоротилися приблизно на 50%.

Україна розпочала активне відновлення та розвиток нових напрямків експорту та імпорту. Логістичні компанії вивчають альтернативні маршрути для перевезення товарів, наприклад, через Західну Україну та країни Європи. Зараз Україна контролює найбільші порти, через які прокладено понад 85% морських вантажів. [2]. Але зараз працюють лише Дунайські порти, на які до війни припадало 5% експорту. Розвиток цього логістичного напрямку має великий потенціал, але повноцінно здійснювати транспортування цим шляхом буде неможливо, оскільки дунайські порти мають меншу пропускну спроможність і перевезення довші та складніші, що може призвести до збільшення витрат. Потрібно модернізувати та розширити портову інфраструктуру, щоб збільшити обсяги перевалки вантажів.

Залізничні перевезення зазнали суттєвого негативного впливу від повномасштабної війни. Вантажоперевезення залізницею скоротились приблизно на 65%, залізничне сполучення перевантажене, є технологічні складнощі при переході з української колії на європейську, обмеження пропускну здатності сусідніх залізниць, нестача складів. Це все спричиняє значні втрати для бізнесу, через затримки

та псування вантажів, штрафи за простою, зменшення прибутку. Але є можливі шляхи вирішення цих проблем для подальшої оптимізації цього виду перевезення: 1. збільшення пропускної здатності, розширення та модернізація пунктів пропуску і контрольних процедур; 2. спрощення переходу на європейську колію завдяки інвестуванню в технології та інфраструктуру; 3. встановлення економічно обґрунтованих тарифів для перевізників та аграріїв. Швидке вирішення проблем є ключовим для відновлення української економіки.

Під час воєнного стану повітряний простір закритий, Україна втратила можливість експортувати та імпортувати товари авіатранспортом. Авіакомпанії, аеропорти та суміжні галузі зазнають значних фінансових втрат. На цей момент 12 з 19 аеропортів зазнали руйнувань, загальні збитки сягають 200 млрд грн. Відновлення авіаційної галузі відбудуватиметься вже після закінчення війни та потребуватиме значного часу та ресурсів.

В Україні значно зріс попит на автоперевезення через обмеження інших видів транспортування. Проте, низька пропускна спроможність прикордонних переходів та проблеми на європейських кордонах збільшили вартість та ускладнили логістику. Зараз ситуація стабілізувалась завдяки збільшенню персоналу на контрольних пунктах і сприятливому режиму їх роботи, скасуванню адміністративних бар'єрів хоча є перелік об'єктивних факторів, які перешкоджають стабільній роботі пропускних пунктів (страйки польських аграріїв).

Зараз компанії успішно пристосувалися, змінили свою стратегію і активно розробляють нові маршрути експорту через сухопутні коридори через країни Європи. Ці маршрути можна умовно поділити на два основних напрямки: західний транспортний коридор до Польщі, Німеччини та країн Балтії, а також південний транспортний коридор, який переважно пролягає через Румунію [2]. Хоча на західному кордоні триває боротьба з заторами та іншими проблемами, на південному кордоні увага звертається на корупцію на митницях, включаючи обидві сторони кордону. Варто відзначити значну допомогу, яку надають колеги експедитори з інших країн українським партнерам під час цього періоду, включаючи Туреччину, Румунію, Болгарію, Польщу, Словаччину та Угорщину. Їхні активні дії та співпраця значно полегшують складні ситуації та сприяють подоланню викликів у сфері логістики.

Розширенням робочих можливостей в сфері логістики також свідчить поновлення діяльності у цій галузі. У лютому 2022 року на платформі Work.ua було практично 6 тисяч вакансій у сфері

автоперевезень. Однак у березні 2022 року їх кількість стрімко зменшилась у 10 разів, а вже восени 2022 року досягла позначки понад 3 тисяч. Навіть за умов воєнного стану квітень 2023 року показав поновлення логістичного напрямку на 71%. [3].

Хоча темпи відновлення трохи повільніші, ніж на загальному ринку праці, це все ж важливий крок вперед, який свідчить що цей сектор тримає курс на відновлення. У логістичній сфері спостерігається значне збільшенням вакансій в прифронтових районах, особливо у Миколаївській області. Незважаючи на попит на досвідчених працівників, компанії готові навчати новачків і щоб запобігти дефіциту кадрів, логістичні компанії звертають увагу до жіночих кадрів та готові забезпечувати їх навчання.

Попри значну кризу, що пережила українська транспортно-логістична система на початку воєнних дій, вона успішно впоралась з цим викликом і забезпечила перевезення необхідних товарів. Це свідчить про високий рівень організації та адаптивності українських логістичних компаній до складних умов.

Список використаних джерел

1. Логістика в Україні: зміна фокуса та перспективи відновлення. URL: https://propertytimes.com.ua/industrialnaya_nedvizhemosť/logistika_v_ukrayini_zmina_fokusa_ta_perspektivi_vidnovlennya (дата звернення: 06.04.2024).
2. Як логістика адаптувалася до війни. URL: <https://www.epravda.com.ua/columns/2023/07/24/702529/> (дата звернення: 06.04.2024).
3. Логістика в період війни: виклики та рішення. URL: <https://hub.kyivstar.ua/articles/logistyka-v-period-vijny-vyklyky-ta-rishennya> (дата звернення: 06.04.2024).

ОСОБЛИВОСТІ УПРАВЛІННЯ ЛОГІСТИЧНИМИ ПРОЦЕСАМИ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ

ВОЛОШИН Василь,

здобувач вищої освіти,

Ужгородський торговельно-економічний інститут ДТЕУ

ВАСИЛИХА Наталія,

канд. екон. наук, доц.,

Ужгородський торговельно-економічний інститут ДТЕУ

orcid.org/0000-0002-4727-7387

Ключові слова: *логістика, управління, логістичний процес, ланцюг поставок.*

Keywords: *logistics, management, logistics process, supply chain.*

XXI століття орієнтоване на глобальні міжнародні тенденції, цифрові технології для вирішення проблемних питань, які можуть допомогти людству, а можуть руйнувати та відкидати світ у минуле.

Однак, війна змінила не лише життя кожного українця, а й вплинула на весь бізнес. Налагоджені ланцюги поставок перестали працювати. Закриті порти, відсутність авіасполучення, постійні ризики із автодоставкою, необхідність частого зміни або суттєвого коригування маршрутів доставки, серйозне зменшення кількості складських приміщень з одного боку, та брак персоналу, проблеми з паливом та інші чинники з іншого боку, спонукали компанії з налагодженою логістикою переорієнтовуватись за лічені дні, негайно трансформувати та оптимізувати бізнес-процеси. Один із ключових викликів, з якими змушені зіткнутися українські компанії – необхідність повного переформатування логістики. Відновлення логістичних потужностей для забезпечення потреб торгівлі та виробництва, розбудова логістичних хабів, впровадження інновацій і автоматизація в логістичній галузі, розвиток міжнародного логістичного партнерства стають важливими чинниками для відновлення [1].

Адже, логістичний процес – це послідовно організований процес в системі ефективної економіки, однак збройна агресія російської федерації докорінно змінила всі процеси логістики. Практично майже було паралізовані експортні можливості України, а спроби перевозити зернові сухопутним транспортом призвели до логістичного колапсу.

Попри всі виклики бізнес-логістика України шукала, шукає і адаптується до нестабільних коливань бізнес-процесів, які виникають в управлінні логістичними процесами: локалізація та перенесення

ланцюгів поставки ближче до країни виробництва чи реалізації продукції, знаходження нових хабів для зберігання продукції, віддача деяких логістичних операцій на аутсорсинг, використання мульти-модальних перевезень тощо.

Таким чином, в умовах воєнного стану, бізнесу необхідно швидко реагувати на зміни, опрацьовувати різні сценарії ланцюга поставок, оновлювати стратегічні рішення, оптимізувати логістичні операції, а також шукати та впроваджувати нові підходи для забезпечення найбільш ефективної логістики.

Список використаних джерел

1. Ukrainian Logistics Forum 2022 – <https://summitbiz.com.ua/ukrainian-logistics-forum-2022/>

ОСОБЛИВОСТІ ЛОГІСТИЧНИХ ПРОЦЕСІВ У ЧАС ВІЙНИ: АНАЛІЗ ПРОБЛЕМ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ

ВЕРТИПОРОХ Олександр,
здобувач вищої освіти,

Державний торговельно-економічний університет

Науковий керівник

Приймук Ольга, *канд. екон. наук, доц.,*

Державний торговельно-економічний університет

Ключові слова: *логістичний процес, ланцюг постачання, оптимізація, воєнний період.*

Keywords: *logistics process, supply chain, optimization, wartime.*

Незважаючи на значні здобутки в дослідженнях проблем, перспектив розвитку логістичних процесів за умов невизначеності, кризи, ніхто до 23 лютого 2022 р. навіть не міг подумати досліджувати дані аспекти за умов повномасштабного військового вторгнення. За умов воєнного стану в Україні гостро постала потреба у дослідженні питань формування (побудови) нових логістичних ланцюгів, відновлення колишніх (після завершення війни), окреслення перспектив подальшого їх розвитку.

Розвиток економіки та постійне вдосконалення технологій призвели до зниження повної собівартості продукції у багатьох галузях. Це породило потребу у постійному вдосконаленні для забезпечення відповідного рівня конкурентоспроможності. Таким чином, виникла концепція управління ланцюгами постачання (відома як «Supply Chain Management», або скорочено – SCM). Основна концепція цієї парадигми полягала в тому, що «ланцюг постачання має зберігати свою неподільність». Елементи логістичної системи які впорядковані у певний спосіб формують «ланцюг постачання» [1].

Проблема щодо оптимізування логістики (логістичних ланцюгів) є загальнодержавною другою (звісно, після ведення військових дій) проблемою, що потребує від України ефективного і швидкого розв'язання. За умов воєнного стану, високодинамічного середовища у процесі управління ланцюгами постачання (SCM) доцільно застосувати концепцію швидкого реагування («Quick Response Logistics» (QRL). Формування цієї концепції викликана зростанням кількості ускладнених запитів на ринку (запити ставали досить різноманітними, мінливими), що їх неможливо було спрогнозувати, особливо на тривалий період) та нарощуванням рівня конкуренції через імпортування товарів із країн із дешевими ресурсами (сировиною, робочою силою тощо) [1].

Сьогодні українська логістична система потребує швидкого, суттєвого коригування. Адже, як показує аналізування результатів проведеного (серед учасників тендерів у Prozorro) 85% із опитаних вже скоротили кількість замовлень, а 6% змінили профіль бізнесу, ще 19% планують змінити для адаптації щодо воєнного часу. Окрім того, опитані підприємці на друге місце серед потреб від держави поставили «допомогу із логістикою» (17%), на перше – потребу у податкових канікулах (37% респондентів), що говорить про проблемність формування логістичних ланцюгів [2].

Очевидною стає потреба щодо модифікування функціональних стратегій вітчизняних підприємств. Мова йде про виробничу, логістичну, фінансову та інші стратегії. Модифікування повинне відбуватися у напрямку їх оптимального узгодження із актуальними викликами і ризиками, адаптування до динамічного зовнішнього середовища, враховуючи домінуючий стратегічні орієнтири («ефективність», «еластичність» та ін.) (табл. 1.) [3].

Основні способи нейтралізування впливу проблемних зон на логістичні процеси у воєнний період

Існуючі проблемні зони	Потенційні способи нейтралізування дії, впливу проблемних зон
Система управління запасами (відповідність обсягів виробничих запасів існуючим виробничим потребам, обсягів запасів готової продукції рівню ринкового попиту) за умов невизначеності у воєнний період	Формування надійних прогнозів. Стабілізування попиту (зменшення постачання, нарощування комплектності. Поглиблення спеціалізування. Синхронізування процесів «постачання»-«виробництво»-«збут». Забезпечення прозорості діяльності. Швидке реагування та адаптування до змін
Система управління взаємовідносинами зі споживачами (непередбачуваність попиту у воєнний період, вимушена тимчасовість деяких трансакцій, вилучення дебіторської заборгованості, що впливатиме на рівень фінансової стабільності)	Формування надійних прогнозів. Стабілізування попиту. Формування довготривалих відносин, партнерства тощо. Прозорість діяльності, підвищення репутації. Підпорядкування єдиному стратегічному орієнтуванню
Система управління взаємовідносинами з постачальниками, посередниками, підрядниками у воєнний період (вимушена тимчасовість деяких трансакцій, відсутність синхронності дій, впевненості у майбутніх відносинах через війну, відтермінування погашення заборгованості через фінансовий стан тощо)	Стабілізування попиту. Формування довготривалих відносин, партнерства тощо. Формування та розвиток корпоративної культури, підвищення репутації. Синхронізування процесів «постачання»-«виробництво»-«збут». Підпорядкування єдиному стратегічному орієнтуванню
Недозавантаженість обладнання (аспект енергоємності, енергоощадності). Перебої у виробничих процесах, постачанні, збуті тощо	Синхронізування процесів «постачання»-«виробництво»-«збут». Стабілізування попиту. Мінімізування простоїв, черг тощо

Враховуючи те, що війна колись закінчиться, настане період відновлення, потрібно також враховувати тенденції світової логістики. Необхідно орієнтуватися на новітні технології розвитку глобальних ланцюгів постачань. Вони сприяють прозорості ланцюга, підтримують здатність підприємств до протистояння певним потрясінням. Модель лінійного ланцюга постачань (традиційна) поступово трансформується до цифрових мереж постачання (DSN). Цифровізація, діджиталізація сприяє тому, що функціональні розрізнені блоки мереж постачання поділяються, а підприємства можуть підключатися до власних мереж постачання [3].

Війна в Україні містить в собі, безумовно, як потенційні суттєві загрози, небезпеки продовження зазнавання втрат (через руйнування чітко налагоджених логістичних ланцюгів постачання) так і нові (потенційні) можливості щодо оновлення, перетворень підприємств і організацій, формуючи новітні, значно покращені підходи, адаптовані до проведення діяльності під час та після критичного періоду (побудова нової, гнучкої, більш адаптивної до реалій, логістичної системи, системи комунікування, спрямованих на подальший розвиток підприємств та організацій). Саме ці підходи будуть напрямками подальших наукових досліджень.

Список використаних джерел

1. Дубовик С. Г., Сигида Н. О., Спесивий Ю. Ю. (2018). Управління ланцюгами поставок підприємств, їх сутність і структура. Економіка та суспільство. 18. С. 402-410. URL: https://economyandsociety.in.ua/journals/18_ukr/56.pdf. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2018-18-56>.
2. Становище бізнесу в період воєнного стану. ДП «ПРОЗОРРО». (2022). URL: <https://infobox.prozorro.org/articles/stanovishche-biznesu-v-period-voennogo-stanu>.
3. Іванов С. В., Ляшенко В. І., Осадча Н. В. (2022). Стратегічні напрями формування експортної стратегії України в умовах відновлення економіки. Економічний вісник Донбасу. № 1 (67). С. 16-27. DOI: [https://doi.org/10.12958/1817-3772-2022-1\(67\)-16-27](https://doi.org/10.12958/1817-3772-2022-1(67)-16-27).

WAR-TIME LOGISTICS: ADAPTING STRATEGIES FOR SURVIVAL

VZHYTYNSKA Kseniia,
Candidate of Economic Sciences, Associate Professor,
State University of Trade and Economics
ORCID: 0000-0002-3618-664X

Keywords: *logistics, supply chain, resources, efficiency.*

Ключові слова: *логістика, ланцюги постачання, ресурси, ефективність.*

The complex conditions faced by Ukraine impose serious challenges on the effective functioning of logistics systems and supply chains. The necessity to supply the army, population, and infrastructure with basic

goods and services becomes the top priority. Under such circumstances, logistics becomes a key element in the successful conduct of war and the provision of vital resources.

One of the key aspects of logistics management in wartime conditions is the planning and coordination of supply and resource distribution. This requires a balanced approach to setting priorities and efficient use of limited resources. It is also necessary to ensure the safety and efficiency of transporting goods, avoiding risks to personnel and cargo.

For the successful operation of logistics systems in wartime, it is also necessary to actively implement risk management strategies. This includes developing plans for emergency measures and responding to unforeseen situations, as well as ensuring readiness to implement these plans.

In order to optimize logistics processes and reduce costs in wartime conditions, it is important to actively utilize innovative technologies and methods. This may include the use of automation systems and information technologies for tracking and controlling the movement of goods and resources.

In wartime, where the efficiency of logistics processes and cost optimization are of critical importance, the use of innovative technologies and methods becomes an extremely important aspect. This can include a wide range of solutions aimed at automating and optimizing various logistics processes.

The use of automation systems can greatly simplify and accelerate the processing and tracking of goods and resources. For example, automated warehouse management systems allow for effective tracking of goods, control of their quantity, and timely delivery to their destination. This contributes to improving the speed and accuracy of processing goods, as well as reducing the risks of loss and fraud.

The implementation of innovative technologies, such as artificial intelligence, data analytics, and the Internet of Things, can help identify and forecast problems in supply chain logistics in advance.

Overall, the use of innovative technologies and methods in logistics in wartime conditions can significantly facilitate and improve supply chain management, ensuring efficiency, safety, and stability in challenging times.

Furthermore, managing the movement of goods and people in wartime conditions becomes a crucial task. It is necessary to ensure the safety and efficiency of transportation, avoiding infrastructure obstacles and risks to life.

In conclusion, it is important to emphasize that effective logistics and supply chain management in wartime conditions are crucial factors for

ensuring the security and stability of the country. Joint efforts of all stakeholders and the use of the latest technologies will help ensure the effective functioning of logistics systems in challenging times of war.

References

1. Ільченко, Н., Ануфрієва, Т., Мацюк, В., Шраменко, Н., Приймук, О., Лебідь, В., (2023). Створення моделі симуляції для транспортування швидкознищуючих товарів по змінних маршрутах. *Східно-Європейський журнал підприємницьких технологій*. 2(4-122), Р. 42–51.

2. Яценко, О., Грязіна, А, Шевчук, О. (2019). Електронна комерція як елемент глобальної торговельної системи. *Світове господарство і міжнародні економічні відносини*, 8 (218), 4-15.

ВПЛИВ ВОЄННОГО СТАНУ НА ЛОГІСТИЧНЕ ПЛАНУВАННЯ В ОПТОВІЙ ТОРГІВЛІ

ВИГОВСЬКА Аліна,

здобувач вищої освіти,

Державний торговельно-економічний університет

Науковий керівник

Приймук Ольга, канд. екон. наук, доц.,

Державний торговельно-економічний університет

Ключові слова: *логістична діяльність, логістичне планування, ризику.*

Keywords: *logistics activities, logistics planning, risks.*

Для успішного здійснення логістичної діяльності необхідне проведення ретельного планування, яке є невід'ємною складовою управління. Планування логістичної діяльності – це систематичний процес пошуку можливостей діяти, прогнозувати наслідки цих дій, розробка логістичного проекту, формування управлінських рішень, конкретних заходів та визначення термінів їх виконання для досягнення поставлених цілей у майбутньому. Основне завдання – забезпечення доставки продукції належної якості, у повному обсязі та в необхідний строк до покупця. Через окупацію, значну руйнацію підприємств, закриття бізнесу, блокування кордонів логістичне

планування повинне швидко підлаштовуватись під нові умови, шукати обхідні шляхи та найвигідніші умови для здійснення діяльності. Управління логістичною діяльністю поєднує в собі транспортне забезпечення, організацію складів, управління кадрами, запасами та інформацією, ІТ розвиток, маркетинг.

Воєнний стан вплинув на такі фактори: зміна маршрутів і транспортних засобів; ризик безпеки та захисту товару; зміна витрат та цін. В Україні ситуація складна через: велику частину окупованих територій; нестабільність в економічному плані; нові транспортні маршрути; пошук нових або відновлення роботи з попередніми постачальниками та споживачами; інфляція; перетин блокпостів; комендантська година; блокування портів та відсутність авіа сполучення; велике навантаження на залізницю та її часткове руйнування, інша колійна система (в Україні ширина колії 1520 мм, у Європі – 1435 мм); обмеження у паливі; створення довших маршрутів – об'їзд небезпечних зон; масовані атаки/обстріли; тощо.

Серед позитивних моментів: досвід швидкого реагування, модернізація процесів, цифровізація, створення 26 колаборацій, «зернові маршрути», вихід бізнесів або в процесі виходу на міжнародний рівень, переобладнання виробництва на військову сферу, «сухі порти», які забезпечують доставку товарів до портів Румунії чи Болгарії. Також країною перевозяться гуманітарні та військові вантажі, які додають роботи транспортним компаніям. Посилюється співпраця державних установ та підприємств, для організації безпечних транспортних маршрутів, тому держава працює над спрощенням видач ліцензій через ДІЮ, послаблення податкових та митних вимог, дозвіл керування вантажівкою при категорії «В»[1].

Для забезпечення безпеки застосовуються особливі підходи до планування логістичної діяльності підприємства оптової торгівлі такі як: створення плану мобілізації транспорту; обмеження руху та пошук об'їзних шляхів; розробка плану евакуації; контроль і перевірка документів та вантажів; забезпечення зв'язку та координації[2].

В умовах воєнного стану особливо важливою стає організація логістики для організації ефективної системи доставки вантажів та перевезення людей з огляду на можливі перешкоди на дорогах та повітряному просторі, тому підприємства оптової торгівлі опираються на такі стратегічні рішення для безпечного та ефективного проведення логістичної діяльності: оцінка ризиків та потенційних проблем; планування маршрутів; перевірка наявності необхідного обладнання та ресурсів; комунікація зі споживачами; створення резервних складів

та постачальників; розробка плану надзвичайних ситуацій; оцінка результатів та удосконалення; управління ризиками [3].

Важливо пам'ятати, що управління транспортним процесом в умовах воєнного стану вимагає гнучкості, оперативності та прийняття рішень в екстремальних умовах, тому необхідно розробити чіткі плани дій та забезпечити їх координацію між різними службами та організаціями.

Список використаних джерел

1. Постанова № 184 від 03.08.2022 Деякі питання допуску водіїв до керування транспортними засобами. Режим доступу: <https://ips.ligazakon.net/document/view/Кр220184?an=1>

2. Відновлення ланцюгів постачання в умовах воєнного та післявоєнного стану. Режим доступу <https://eba.com.ua/xxvii-vseukrayinskyj-den-logista-vidnovlennya-lantsyugiv-postachannya-v-umovah-voyennogo-ta-pislyavoyennogo-stanu/>

3. Ісаченко О. Зберегти та забезпечити: як змінилася логістика в Україні під час війни. Режим доступу: <https://mind.ua/openmind/20241674-zberegiti-ta-zabezpechiti-yak-zminilasya-logistika-v-ukrayini-pid-chas-vijni>

ПРОЦЕСНА ІНТЕГРАЦІЯ В ЛАНЦЮГАХ ПОСТАЧАННЯ

ВІННИЦЬКИЙ Андрій,
аспірант,

Державний торговельно-економічний університет

ORCID: 0000-0002-4483-3851

Ключові слова: процесна інтеграція, ланцюги постачання, мийні засоби, синергія.

Keywords: *supply chain, detergents, synergy.*

У сучасному світі бізнес став все більш глобальним, що потребує ефективного управління ланцюгами постачання через різні регіони та країни. Процесна інтеграція в ланцюгах постачання – це стратегічний підхід до управління, який спрямований на оптимізацію всіх етапів процесу виробництва та постачання товарів. Цей підхід передбачає тісну співпрацю між різними учасниками ланцюга

постачання, такими як постачальники, виробники, дистриб'ютори та роздрібні торговельні мережі, з метою оптимізації всього процесу від початкового замовлення до доставки кінцевому споживачеві.

Процесна інтеграція включає в себе впровадження спільних систем управління, спільних підходів до планування виробництва та доставки товарів, обмін даними між усіма учасниками ланцюга постачання, а також координацію дій для забезпечення ефективності і відповідності потребам клієнтів. Цей підхід може включати в себе використання технологій, таких як програмне забезпечення для управління ланцюгом постачання (Supply Chain Management Software), системи автоматизації та моніторингу процесів, аналітику даних для прогнозування попиту та планування виробництва, а також розробку спільних стратегій і цілей між усіма учасниками ланцюга постачання. В цілому, процесна інтеграція в ланцюгах постачання спрямована на створення гнучкої, ефективної та конкурентоспроможної системи, яка дозволить швидко реагувати на зміни в зовнішньому середовищі та задовольнити потреби споживачів

Впровадження процесної інтеграції в ланцюгах постачання в умовах оголошення воєнного стану в Україні заслуговує окремої уваги, оскільки потребує вирішення складних проблем, що виникають у цьому контексті. Воєнний стан створює небезпечні умови для транспортування товарів через зони конфлікту. Забезпечення безпеки постачання стає надзвичайно важливим, але дорогим та складним завданням. Військові дії призвели до руйнування логістичної інфраструктури: доріг, залізниць, портів та інших інфраструктурних об'єктів, що ускладнює логістику та транспортування товарів. Воєнний стан призвів до припинення виробництва та постачання товарів з певних регіонів України, в результаті чого значно підвищилися, що робить планування та прогнозування складними завданнями для учасників ланцюга постачання. Умови воєнного стану вимагають від учасників ланцюгів постачання великої гнучкості та здатності швидко адаптуватися до змін, що виникають у середовищі.

Так, процесна інтеграція у ланцюзі постачання мийних засобів може зіткнутися з різними проблемами, але на щастя, багато з них можна вирішити за допомогою відповідної стратегії. Впровадження процесної інтеграції між учасниками ланцюга постачання мийних засобів може ґрунтуватися на різних принципах та підходах:

- принцип синергії та співпраці полягає в підвищенні ефективності та оптимізації процесів шляхом спільної діяльності між усіма учасниками ланцюга постачання. Співпраця між виробниками мийних засобів, постачальниками сировини, дистриб'юторами та роздрібними

мережами зможе допомогти знизити витрати та підвищити якість продукції;

- стандартизація процесів та процедур у всьому ланцюгу постачання сприятиме підвищенню ефективності та зниженню ризиків помилок;

- континуальне вдосконалення процесів та пошук нових можливостей для оптимізації повинні стати частиною культури управління ланцюгом постачання.

- ризик-орієнтований підхід включає в себе ідентифікацію, аналіз та зменшення потенційних ризиків, що можуть виникнути в процесі інтеграції між учасниками ланцюга постачання мийних засобів.

Укладання довгострокових угод з надійними постачальниками сировини, контроль якості при введенні сировини виробництво, використання технологій для виявлення та видалення неприйнятних партій сировини. На виконання пункту 5 державного ринкового нагляду та державного контролю продукції щодо відповідності мийних засобів вимогам Технічного регламенту мийних засобів, затвердженого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 2 серпня 2022 року № 678-р, Держпродспоживслужба інформує суб'єктів господарювання про запровадження державного ринкового нагляду у частині встановлення обмеження щодо вмісту фосфору в мийних засобах, що підвищить якість мийних засобів [1].

Таким чином, впровадження підходів до впровадження процесної інтеграції дозволяє підприємствам знизити витрати, підвищити ефективність і забезпечити конкурентоспроможність у глобальному ринку. Тенденції в розвитку цієї сфери включають посилення використання технологій для вдосконалення логістики та моніторингу, зростання попиту на послуги з безпеки постачання, пошук альтернативних шляхів постачання та розвиток стратегій ризик-менеджменту.

Список використаних джерел

1. В Україні обмежено вміст фосфатів у мийних засобах URL : <https://dpss.gov.ua/news/v-ukraini-obmezhenno-vmist-fosfativ-u-myinykh-zasobakh>

ЛАНЦЮГИ ПОСТАЧАННЯ В УМОВАХ ВІЙНИ: ПРОБЛЕМИ ТА ЇХ ВИРІШЕННЯ

ВОРОБІЙОВА Валерія,

здобувач вищої освіти,

Державний торговельно-економічний університет

Науковий керівник

Приймук Ольга, канд. екон. наук, доц.,

Державний торговельно-економічний університет

Ключові слова: *євроінтеграція, ланцюг поставок, логістичний ланцюг, гуманітарна логістика.*

Keywords: *European integration, supply chain, logistics chain, humanitarian logistics.*

Україна обрала шлях на євроінтеграцію, та у 2024 році значення створення оптимальних логістичних ланцюгів постачання стає ще більш актуальним, особливо в контексті конфліктних ситуацій. Якщо у мирний час виробники конкурували між собою та боролися за постачальників, то у період війни кількість постачальників значно збільшилася через їх переміщення з інших регіонів.

Перше, на що треба звернути увагу, що терміни «ланцюг поставок» і «логістичний ланцюг» часто згадуються як синоніми, але насправді вони відрізняються. Логістичний ланцюг є лише одна із складових ланцюга поставок. Ланцюг поставок охоплює всі етапи від збору сировини до кінцевої доставки споживачеві, сюди ж входить і виробництво, тоді як логістичний ланцюг відповідає на оптимізацію процесів після виробництва, таких як складування, транспортування та розподіл готової продукції.[1]

Війна створює значні виклики для бізнесу, у першу чергу в сфері логістики та вантажоперевезень. Українські компанії змушені адаптувати свій логістичний підхід через проблеми з формуванням логістичних ланцюгів постачання. Після повномасштабного вторгнення використання авіаційного та водного транспорту стало неможливим, що змусило підприємства знайти альтернативні логістичні шляхи та перебудувати стратегію свого бізнесу. Є випадки, коли окупанти руйнують інфраструктури та знищують виробничі підприємства, блокують морські шляхи з портів тощо. Це призводить до серйозних збитків економіки України, які вже зараз оцінюються приблизно в 170 мільйонів доларів щоденно лише через зменшення обсягів експорту.

У період воєнних дій перебудова логістики стає першочерговою задачею, особливо для військового та гуманітарного секторів. Незважаючи на всі труднощі сьогодення, управління комерційною логістикою не припиняється, а навпаки, розвивається та потребує більшої уваги. Основні завдання військової логістики полягають у забезпеченні матеріально-технічними ресурсами, передачу інформації в умовах ризику, прийняття оптимальних рішень щодо постачання зброї та інше. Гуманітарна логістика, у свою чергу, відповідає на своєчасне постачання ліків та необхідних товарів на території бойових дій та прифронтових міст, евакуацію населення до безпечних місць, створення комфортних умов проживання і т. д.

Основні завдання комерційної логістики наступні:

- Пошук нових каналів постачання, особливо в умовах війни, коли звичайні маршрути можуть бути під обстрілом або заблоковані.
- Оптимальне транспортування в непростих умовах та при обмежених ресурсах для забезпечення ефективної доставки товарів та послуг.
- Забезпечення фінансування логістичних процесів, оскільки конфлікт може призвести до збільшення витрат на транспортування та зберігання товарів.
- Постійний зв'язок між учасниками логістичного ланцюга, що дозволяє швидко реагувати на зміни у воєнних умовах і своєчасно коригувати стратегії постачання.[2]
- Створення нових логістичних хабів на заході України, де вигідніше та безпечніше. Адже до початку війни 70-80% складів знаходилися в Київській області, де наразі небезпечно тримати продукцію.

Важливо зазначити, що процес відновлення логістики може бути тривалим, але вже зараз можна спостерігати позитивні зміни. Ці зміни включають зменшення необхідності у дозвільних документах для перевезення товарів, відкриття додаткових пунктів пропуску, впровадження електронних черг для водіїв, підтримку держави у спрощенні вантажних перевезень та скасування жорстких графіків постачання.

Україна володіє значним потенціалом для реабілітації та розвитку логістичної системи та інфраструктури, особливо у контексті посилення євроінтеграційних процесів. Можливості для майбутніх досліджень охоплюють порівняльний аналіз створення логістичних ланцюгів постачання в українських та зарубіжних підприємств, запо-

зичення українськими компаніями досвіду різноманітних організаційних структур, а також пропозиції щодо послідовності оптимізації формування логістичних ланцюгів постачання в умовах євроінтеграції.

Список використаних джерел

1. Логістика в умовах бойових дій. URL: <https://buduysvov.com/publications/logistyka-v-umovah-bojovyh-diy-zmina-lancyugiv-postachannya>.

2. Логістика під час воєнного стану – досвід Synex Logistics. URL: <https://trademaster.ua/articles/313567>

РИЗИКИ ЗДІЙСНЕННЯ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УМОВАХ ВІЙНИ В УКРАЇНІ ТА СПОСОБИ ЇХ МІНІМІЗАЦІЇ

ГАЛАГАН Анастасія,

здобувач вищої освіти,

Державний торговельно-економічний університет

Науковий керівник

Харсун Людмила, *канд. екон. наук, доц.,*

Державний торговельно-економічний університет

Ключові слова: *вантажні перевезення, мінімізація, ризики, управління ланцюгом поставок.*

Keywords: *freight transportation, minimization, risks, supply chain management.*

Логістичні компанії є основою сучасної торгівлі, полегшуючи рух товарів від виробників до споживачів. Хоча ця галузь має вирішальне значення для світової економіки, вона стикається з безліччю проблем і ризиків, які можуть вплинути на показники ефективності, прибутковості і рівня задоволення клієнтів.

Найбільш поширеною і значимою проблемою для логістичних компаній сьогодні є руйнування ланцюгів постачання. Адже, галузь логістики значною мірою орієнтується на безперебійне функціонування ланцюгів постачання.[1] Однак такі події, як військові дії, стихійні лиха, політична нестабільність і глобальні кризи в галузі охорони здоров'я, такі як пандемія, можуть завдати шкоди цим

ланцюгам постачання. Тоді логістичні компанії стикаються із затримками, збільшенням витрат і незадоволеними клієнтами.

Серед основних напрямів подолання загрози руйнування ланцюгів постачання є наступні:

- диверсифікація постачальників, оскільки покладатися на одного постачальника може бути ризиковано в сучасних умовах. Диверсифікація бази постачальників може допомогти пом'якшити вплив збоїв з одного джерела.

- планування маршруту та логістика, що передбачає розробку ефективних та безпечних маршрутів. Ретельне планування може звести до мінімуму ризикові ситуації, такі як небезпечні зони або екстремальні погодні умови.

- кризове управління та непередбачені обставини – підготовка плану на випадок непередбачених ситуацій має основне значення. Наявність чітких протоколів реагування на надзвичайні ситуації мінімізує негативний вплив у разі виникнення інцидентів.

- моніторинг у реальному часі, що вимагає необхідності інвестування в технологію, яка дозволяє відстежувати ланцюг поставок у реальному часі. Це може допомогти завчасно виявити збої та швидко вжити заходів, щоб мінімізувати їхній вплив.

Наступною загрозою для вантажоперевезень є зростання транспортних витрат. Такі фактори, як ціни на паливо, витрати на робочу силу та нормативні зміни, можуть значно вплинути на вартість переміщення товарів з одного місця в інше. Ці зростаючі витрати можуть «з'їсти» прибуток і ускладнити збереження конкурентоспроможності як логістичних компаній, так і торговельних.[3]

Подолання ризиків зростаючих транспортних витрат можливе шляхом:

- оптимізації маршрутів, зокрема через використання програмного забезпечення для планування найефективніших маршрутів доставки. Це може зменшити витрати палива та час транспортування.

- інвестування в енергоефективні транспортні засоби. Оновлення парку транспортних засобів, що економлять паливо, може призвести до значної довгострокової економії коштів.

- ведення переговорів з перевізниками з акцентом на створення надійних і тривалих відносин та досягнення домовленостей про взаємовигідні тарифи. Важливо віддавати перевагу довгостроковим контрактам з фіксацією ціни.

І ще однією загальною проблемою для ринку вантажоперевезень є дефіцит робочої сили та кваліфікації

Пошук та утримання кваліфікованих працівників у логістичній галузі може бути серйозною проблемою. Оскільки галузь продовжує розвиватися разом із технологічним прогресом, існує дедалі більша прогалина в навичках, яку необхідно вирішити. Крім цього брак фахівців значною мірою спричинений військовими діями на території України.[2]

Задля подолання ризиків дефіциту робочої сили відповідної кваліфікації необхідними заходами мають стати:

- навчання та розвиток – інвестування в програми навчання та розвитку персоналу логістичних компаній з метою подолання розриву у навичках. Надавання можливості для безперервного навчання та підвищення кваліфікації.

- автоматизація та технології – використання автоматизованих та технологічних рішень, які можуть допомогти зменшити залежність від ручної праці. Це може підвищити ефективність і зменшити потребу у кількості робочої сили.

- конкурентна винагорода – конкурентоспроможний рівень заробітної плати та інші переваги для працівників, що дозволить залучати та утримувати кращих фахівців у галузі.

Підсумовуючи, можна сказати, що проблеми, з якими стикаються логістичні компанії у сфері перевезень торговельних вантажів, різноманітні та складні. Однак, завдяки проактивним стратегіям і адаптивним заходам, логістичні компанії можуть подолати ці виклики.

Список використаних джерел

1. Дубовик С.Г. Управління ланцюгами поставок підприємств, їхні сутність і структура / Дубовик С.Г., Сигида Н.О., Спесивий Ю.Ю. – 2018. –: DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2018-18-56>.

2. Ткаченко І. О. Ризики у транспортних процесах : навч. посібник / І. О. Ткаченко ; Харків. нац. ун-т міськ. госп-ва ім. О. М. Бекетова. – Харків : ХНУМГ ім. О. М. Бекетова, 2017. – 114 с. <https://core.ac.uk/download/pdf/154806543.pdf>

3. Шандрівська О. Є Трансформація української транспортної вантажної системи в умовах війни – 2023. – DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-223-4-47>

ОРГАНІЗАЦІЯ ЛОГІСТИЧНОГО ПРОЦЕСУ ТРАНСПОРТНОГО ПІДПРИЄМСТВА

ГЕРАСИМЕНКО Артем,

здобувач вищої освіти,

Державний торговельно-економічний університет

Науковий керівник

Лучникова Тетяна, канд. екон. наук, доц.,

Державний торговельно-економічний університет

orcid.org/0000-0003-0624-5829

Ключові слова: *транспорт, логістика, транспортне підприємство.*

Keywords: *transport, logistics, transport enterprise.*

З розвитком міжнародних транспортних систем у світовій економіці значно зростає роль транспортування як у глобальному ланцюзі поставок, так і всередині країни. Починаючи з розвитку класичної логістики, транспорту належить чільне місце у економічній системі управління виробництвом. Питома вага транспортних витрат настільки велика, що окремо виділяють транспортну логістику. Транспортні системи мають бути ефективними. Малі транспортні підприємства органічно вписуються у транспортну систему національної економіки. Особливого значення організація ефективного логістичного процесу транспортного підприємства набуло після 22 лютого 2024 року. Повномасштабне вторгнення росії на територію України, змусила швидко реагувати на агресію та планувати і організовувати роботу транспортних підприємств по новому.

На рубежі XX і XXI століть набула розвитку логістика як ефективний інструмент управління матеріальними потоками по всьому ланцюжку поставок. Перехід від вертикальних зв'язків до горизонтальних дозволяє працювати на єдиний господарський результат, досягнення загального прибутку всіма учасниками логістичного ланцюга [1, с. 14].

Транспортні витрати займають велику питому вагу у загальних витратах підприємства. Звідси важливість та особливе ставлення до логістики транспортних підприємств. Логістика транспортного підприємства означає доставку вантажу у певне місце, у призначений час, у необхідній кількості та належної якості, з мінімальними витратами часу, коштів та збитків навколишньому середовищу.

Завдяки транспортній системі, логістика вантажопотоків трансформується в єдиний технологічний ланцюжок.

Забезпечення технологічної та технічної сполученості всіх ланок транспортного процесу, взаємовигідного співробітництва та зацікавленості сторін, підвищення ефективності системи планування матеріального потоку до місця призначення становлять основні завдання транспортної логістики [4].

У цьому логістичному ланцюжку основними функціями транспортної системи є транспортування вантажопотоків та зберігання їх у процесі транспортування.

Основним видом діяльності малого підприємства, що розглядається, є діяльність автомобільного вантажного транспорту та послуги з перевезень.

У організації вантажних перевезень транспортним підприємством можна назвати кілька етапів: укладання договору-заявки перевезення вантажу; доставка вантажу; оформлення та надання документації для оплати рейсу.

На першому етапі клієнт, який звернувся до транспортної компанії з метою доставити свій вантаж, обговорює деталі перевезення з менеджером з логістики. Після усних домовленостей між клієнтом та транспортною компанією укладається договір-заявка на перевезення вантажу.

На другому етапі процесу обслуговування, менеджер з логістики дає вказівки водію про майбутнє перевезення та умови доставки вантажу, прописаних у договорі. У зазначене місце та час водій спрямовує транспортний засіб на навантаження. У процесі транспортування водій зв'язується з менеджером з логістики для уточнення маршруту. Після прибуття на місце вивантаження водій зв'язується з одержувачем вантажу, який дає вказівки співробітникам складу про прийом доставленої продукції. Після закінчення вивантаження та проставлення відміток у транспортній документації про прийом вантажу цей етап завершено.

Третій етап завершальний. Відділ бухгалтерії транспортної компанії складає акт здійсненого рейсу та виставляє рахунок на оплату транспортних послуг.

Мале підприємство прагне задовольнити потреби споживачів у транспортних послугах за ефективної взаємодії чинників внутрішнього середовища з урахуванням надійності, безпеки транспортного обслуговування довкілля. У зв'язку з цим підвищується вимога щодо якості транспортного обслуговування. Воно полягає у своєчасній

доставці вантажу до місця призначення та забезпечення логістичного підходу до організації транспортування.

Важливим фактором зовнішнього середовища, що впливає на обслуговування клієнтів, є задоволення потреб клієнта у транспортних послугах. Саме від вимог клієнтів до доставки продукції залежить політика обслуговування споживачів транспортних послуг малого підприємства.

Головним параметром, який визначає якість перевезень підприємства за умов ринку, є своєчасність їх виконання. Комерційна діяльність підприємства заснована на маркетингових принципах, орієнтованих збільшення навантаження і перевезення вантажів, підвищення рентабельності транспортних робіт.

У транспортній накладній робиться відмітка термінів прибуття транспортного засобу реалізації навантаження. Стан вантажу, кількість вантажних місць та маси вантажу упаковки, маркування та опломбування перевіряється та фіксується.

При подачі транспортного засобу під вивантаження вантажодержувач зазначає у транспортній накладній у присутності перевізника (водія) фактичні дату та час подачі транспортного засобу під вивантаження, а також стан вантажу, тари, упаковки, маркування та опломбування, масу вантажу та кількість вантажних місць. Максимальний термін перевезення вантажу склав 6 днів, а мінімальний – 10 годин, що на 2 години виявився вищим за запланований.

Аналіз статистичних даних про вантажні транспортні послуги показує, що структура вантажних перевезень кардинально змінилася. Найкращим варіантом для транспортної мережі України є розвиток транспортного сполучення з Європейським Союзом.

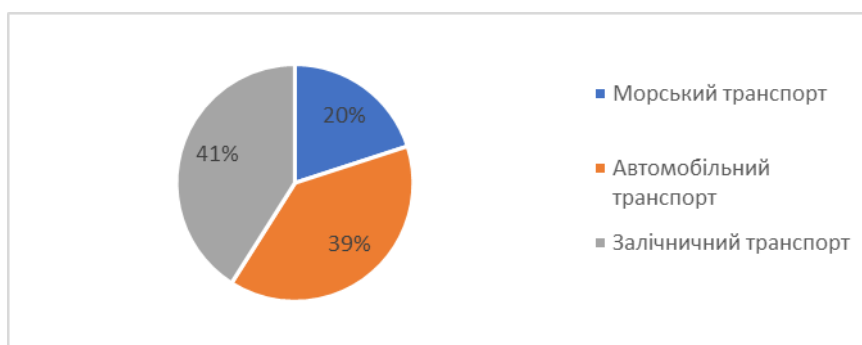


Рис. 1.1. Частка видів транспорту в загальному обсязі вантажних перевезень, спрямованих на імпорт у 2022 році

Аналіз роботи вантажного транспорту в період тотальної війни виявив залежність економіки країни від зовнішньоекономічної діяльності. Внаслідок блокади портів та закриття повітряного простору України, вантажні перевезення були вимушено і швидко переорієнтовані на автомобільний транспорт. Основною перевагою автомобільного транспорту у воєнний час є швидка переорієнтація вантажних перевезень.

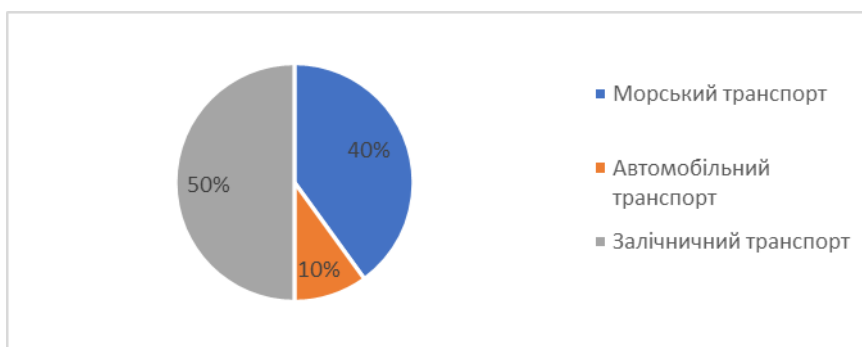


Рис. 1.2. Частка видів транспорту в загальному обсязі вантажних перевезень, спрямованих на експорт у 2022 році

Така частка вантажних перевезень була зумовлена перевагою цього виду транспорту над іншими. Що стосується морського транспорту, то ситуація зробила його заручником і призвела до скорочення обсягів перевезень. Що стосується вантажного транспорту, то тенденція до збільшення частки автомобільних вантажних перевезень очевидна: навіть в умовах війни автомобільний транспорт збільшив обсяги вантажних перевезень.

Організація перевезень вантажів полягає у розподілі заявок по районах, за якими закріплені конкретні автомобілі, формуванні та видачі переліку клієнтів та товарно-транспортної документації водію, який у процесі перевезення визначає порядок об'їзду самостійно. Маршрутизація перевезення має здійснюватися з використанням науково-обґрунтованого інструменту планування.

Висновки. Мале підприємство активно взаємодіє із підприємствами регіону. Проте розвиток малого транспортного підприємства потребує інвестицій. Вкладаючи кошти у логістику вантажовідправників, зростає ефективність фінансових показників підприємств, які входять у ланцюг поставок, що у результаті впливає збільшення макроекономічних показників [5].

Список використаних джерел

1. Марчук В. Є., Григорак М. Ю., Гармаш О. М. Складська логістика: підручник. Одеса: Олді-плюс, 2020. 256 с.
2. Паласюк Б. Логістичне управління підприємством: сутність і основні принципи. Галицький економічний вісник. 2019. № 3(36). С. 166-170.
3. Пономаренко В.С., Таньков К. М., Лепейко Т. І. Логістичний менеджмент: підручник. Харків: ВД «ІНЖЕК», 2018. 440 с.
4. Савіна Н.Б. Інвестування у логістичні системи: монографія. Львів: Вид-во Львівської політехніки, 2019. 328 с.
5. Шевців Л. Ю. Логістичні витрати підприємства: формування та оцінювання монографія. Львів: НУ «Львівська політехніка», 2021. 244 с.
6. Schreibfeder J. Achieving Effective Inventory Management. 6th Edition. Paperback. Publisher: Effective Inventory Management, Inc., 2017. 292 p.
7. Bowersox D.J. Supply chain logistics management. McGraw-Hill~Iwin, an imprint of The McGraw-Hill Companies. 2012. 978 p.

ОРГАНІЗАЦІЯ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ ЗАПАСАМИ ТОРГОВО-ПОСЕРЕДНИЦЬКОГО ПІДПРИЄМСТВА

ГЕРАСИМЕНКО Ростислав,

здобувач вищої освіти,

Державний торговельно-економічний університет

Науковий керівник

Лучникова Тетяна, канд. екон. наук, доц.,

Державний торговельно-економічний університет

Ключові слова: *управління запасами, торгово-посередницьке підприємство.*

Keywords: *inventory management, trading and intermediary enterprise.*

Однією з умов досягнення високих кінцевих результатів комерційної діяльності підприємства й підвищення її ефективності є постійне продумане формування товарних запасів і вміле управління ними. Ухвалення рішень щодо управління товарними запасами

здійснює вплив на всі аспекти господарської діяльності підприємства: зміну обсягу товарообороту, величину доходів, витрат обороту, прибуток і рентабельність.

Система управління запасами – це сукупність процесів створення та поповнення запасів, організації неперервного контролю та оперативного планування поставок [1, с. 81].

Основною метою управління запасами є формування й підтримка їх величини на такому рівні, який дозволяє забезпечити безперебійну торгівлю кожним товаром за умов мінімальних витрат. Для досягнення цієї мети керівники або менеджери підприємства повинні вести облік товарних запасів, визначити, скільки треба зберігати запасів, коли розміщувати замовлення та скільки замовляти одиниць товару за один раз. Від керівників і менеджерів торговельно-посередницького підприємства потрібне вміння не лише визначати необхідну величину запасів, але й розробляти графіки постачань, розраховувати оптимальні партії нових замовлень, добиватися ув'язки обсягу продажів із величиною запасів, за необхідності організувати складування запасів, брати до уваги вимоги логістики та маркетингу, постійно проводити фінансовий аналіз потреб у запасах, розраховувати витрати, пов'язані із запасами, та враховувати цінову політику.

Управління запасами торговельно-посередницького підприємства полягає в забезпеченні оптимальної їх кількості та структури, необхідних для реалізації стратегічного плану підприємства. Процес управління товарними запасами являє собою систему заходів, які охоплюють вирішення завдань стратегічного аналізу, фінансового менеджменту та маркетингу. Політику управління запасами торговельно-посередницького підприємства доцільно здійснювати в таких аспектах:

- формування оптимальної облікової, податкової, цінової та товарної політики;
- забезпечення дієвої системи внутрішнього контролю
- аналіз складу та структури товарних запасів;
- оптимізація структури товарних запасів;
- мінімізація поточних витрат на обслуговування товарних запасів;
- забезпечення ефективності використання товарних запасів.

Для оптимізації системи управління запасами торговельно-посередницького підприємства використовують різні методичні підходи.

Метод АВС-аналізу передбачає класифікацію товарів на категорії в залежності від їх значення та впливу на прибуток. Зазвичай, 20 % товарів приносять 80 % прибутку, тому підприємство повинне зосередитись на них та забезпечити достатню кількість запасів для їх задоволення.

Метод JIT (Just-In-Time) передбачає замовлення товарів безпосередньо перед їх використанням на лінії виробництва. Це дозволяє уникнути надлишкових запасів та зменшити затрати на їх зберігання.

Метод використання моделі економічного замовлення (EOQ) полягає в тому, щоб визначити оптимальну кількість товару, яку потрібно замовити в кожен момент часу, щоб зменшити загальні витрати на утримання запасів і замовлення [2].

Управління запасами є важливим аспектом у діяльності торгово-посередницького підприємства. Для ефективного управління запасами необхідно мати глибокі знання про методи, інструменти та технології, які використовуються в управлінні запасами. Важливим етапом є розробка оптимальної стратегії управління запасами, яка забезпечує баланс між вартістю запасів та доступністю для споживачів.

Для досягнення цього балансу необхідно враховувати різні фактори, такі як прогнозування попиту, час доставки, вартість запасів, необхідність забезпечення належного рівня обслуговування споживачів та інші. Технології управління запасами, такі як системи попереднього прогнозування та автоматизовані системи управління запасами, можуть допомогти підприємству вдосконалити процес управління запасами та забезпечити більш ефективну роботу складу. Система управління запасами допомагає торгово-посередницькому підприємству знизити затрати та ризики, підвищити рівень обслуговування. Використання ефективної стратегії управління запасами, методів та технологій сприяє підвищенню ефективності діяльності підприємства та забезпечує його конкурентоспроможність.

Список використаних джерел

1. Тараненко Ю.В. Система управління запасами на торговельних підприємствах / Ю.В. Тараненко // Економічна наука. Інвестиції: практика і досвід. – 2015. – № 18. – С. 80–83.

2. Бугаєнко К.А. Система управління запасами промислового підприємства / К.А. Бугаєнко // Підприємництво, торгівля, маркетинг: стратегії, технології та інновації»: матеріали III Міжнар. наук.- практ. конф. Київ: Київ. нац. торг.-екон. ун-т, 2020. – С. 26–29.

ЛАНЦЮГИ ПОСТАЧАННЯ ВИРОБНИЧОГО ПІДПРИЄМСТВА В РЕАЛІЯХ СЬОГОДЕННЯ

ГОЛОВАНЬ Дмитро,

здобувач вищої освіти,

Державний торговельно-економічний університет

ЖУРБЕЙ Дмитро,

здобувач вищої освіти,

Державний торговельно-економічний університет

Науковий керівник

Котова Марина, канд. екон. наук, доц.,

Державний торговельно-економічний університет

Ключові слова: виробниче підприємство, ланцюги постачання, глобалізація.

Keywords: production enterprise, supply chains, globalization.

В епоху стрімкого розвитку інновацій та мережових концепцій, формування ланцюгів постачання підприємствами виходить за рамки традиційних підходів. Інтегральна парадигма логістики, що домінує у 21 столітті, диктує нові правила, відходячи від технологічної та маркетингової парадигм минулого. Ефективність логістичної діяльності національних підприємств знаходиться в прямій залежності від формування ними ефективних ланцюгів поставок і впровадження принципів управління ланцюгами поставок.

Ланцюг постачання – загальноживане поняття, яке охоплює всі процеси, пов’язані з придбанням і транспортуванням сировини для виробництва, виготовленням товарів, доставкою готової продукції кінцевому споживачу та остаточним розрахунком угоди. По суті, ланцюг постачання (ланцюг постачання) складається з планування, реалізації та контролю всіх заходів, пов’язаних з виробництвом і доставкою продукції споживачу [1].

Управління ланцюгами постачання – це організація, планування, контроль і регулювання товарного потоку, починаючи з отримання замовлення і закупівлі сировини і матеріалів для забезпечення виробництва товарів, і далі через виробництво і розподіл доведення його з оптимальними витратами ресурсів до кінцевого споживача відповідно до вимог ринку [2].

Без сумніву, як для великого виробництва, так і для малого й середнього ефективно управління ланцюгом поставок може стати ключовою конкурентною перевагою для виживання у сьогodнішніх

тяжких реаліях. Цілком зрозуміло, що всі ланки ланцюга постачання пов'язані між собою в певній послідовності, бо якщо буде розірвано хоча б одну ланку ланцюга, то відразу розірветься весь ланцюг. Тому основна функція виробничих підприємств в управлінні ланцюгом поставок – постійно зменшувати час проходження товару по ланцюгу й скорочувати кількість ланок у ланцюзі, щоб зробити його менш витратним і більш ефективним [3].

Варто пам'ятати також про те, що підприємствам стає все складніше забезпечувати безперебійну роботу та конкурентоспроможність на ринку через деякі виклики сьогодення, які стоять перед ними.

По-перше, війна в Україні має значний вплив на ланцюги постачання виробничого підприємства. Блокада українських портів значно ускладнила експорт та імпорт товарів, що призвело до перебоїв у постачанні сировини, компонентів та готової продукції. Військові дії руйнують дороги, мости та склади, що ускладнює логістику та збільшує час та вартість доставки. Також, спостерігається зростання цін на транспортні послуги, страхування, паливо та інші складові ланцюгів постачання [4].

По-друге, не менш важливу роль у ланцюгах постачання виробництв відіграє глобалізація, яка має як позитивні так і негативні аспекти впливу. Глобалізація дала можливість підприємствам диверсифікувати постачальників, знаходячи найдешевший та якісніший ресурс у будь-якій точці світу. Це призвело до розширення та ускладнення ланцюгів постачання, що, в свою чергу, збільшує ризики, пов'язані з логістикою та підвищує залежність від постачальників з інших країн. З іншого ж боку, глобалізація дала можливість підприємствам знизити витрати за рахунок дешевої робочої сили в країнах, що розвиваються та оптимізації логістики. Більш того виробництва змогли вийти на нові ринки та пропонувати більш конкурентоспроможні ціни.

По-третє, зміна клімату це ще один фактор, який впливає на ланцюги постачання виробництва. Урагани, повені, посухи та інші природні катаклізми можуть призвести до перебоїв у постачанні, зростання цін на сировину, зростання цін на енергоресурси. Однак, зміна клімату також може створити нові можливості для розробки нових продуктів і технологій, виходу на нові ринки, підвищення екологічної свідомості.

Сьогоднішні реалії вимагають від підприємств не лише забезпечення якості та доступності продукції, але й оперативності у реагуванні на зміни попиту та умов виробництва. Оптимізація ланцюга постачання дозволяє знижувати витрати, підвищувати швидкість реагування на зміни у попиті, уникати затримок у поставках та забезпечувати високу якість продукції.

Отже, в сучасних умовах важливою є не лише сама наявність ланцюга поставок, а й його оптимальна організація та управління. Виробничі підприємства, які успішно впроваджують сучасні підходи до управління ланцюгами постачання, мають можливість бути гнучкими, конкурентоспроможними та готовими швидко адаптуватися до змін у виробничих та ринкових умовах.

Список використаних джерел

1. Що таке ланцюг поставок? – Symlog. *Symlog*. URL: <https://symlog.eu/uk/новини-з-ринку/що-таке-ланцюг-поставок/> (дата звернення: 10.04.2024).
2. Луценко І. Управління ланцюгами поставок: Навч. посіб. Київ, 2022. URL: <https://ela.kpi.ua/server/api/core/bitstreams/69cafc6d-f794-4275-a563-f8e6156c7bf1/content> (дата звернення: 10.04.2024).
3. Бойченко М. Управління ланцюгом поставок: шляхи оптимізації. Економічний вісник Донбасу. 2020. URL: [https://doi.org/10.12958/1817-3772-2020-3\(61\)-154-159](https://doi.org/10.12958/1817-3772-2020-3(61)-154-159) (дата звернення: 11.04.2024).
4. Вплив війни рф проти України на глобальний ланцюг виробництва продовольства посилюється – UkraineInvest. *UkraineInvest*. URL: <http://surl.li/slgvw> (дата звернення: 10.04.2024).

АНАЛІЗ ПРОЦЕСУ ОРГАНІЗАЦІЇ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ МЕРЕЖІ ТОРГОВЕЛЬНИХ ПІДПРИЄМСТВ

ГОСТЄВА Юлія,
здобувач вищої освіти,
Державний торговельно-економічний університет

Науковий керівник
Ільченко Наталія, *д-р екон. наук, проф.,*
Державний торговельно-економічний університет

Ключові слова: *транспортна логістика, воєнний стан, інфраструктура, маршрути постачання.*

Keywords: *transport logistics, martial law, infrastructure, supply routes.*

В умовах оголошення воєнного стану для України стало викликом ефективного функціонування логістики, оскільки вона відіграє значну роль у забезпеченні життєвих потреб населення, постачання на

лінії фронту та швидкому транспортуванні вантажів через кордони України в рамках експортно-імпортних операцій [1].

Одним із недоліків, безумовно, є минула залежність логістичної інфраструктури від країни агресора та відсутність її трансформації з радянського пережитку в сучасну логістично-інфраструктурну мережу, яка б відповідала економічним та геополітичним викликам, а головне – національним інтересам України.

На основі даних і аналізу різних джерел у своїх тезах, я спробую надати повний огляд факторів, що впливають на процес перевезення вантажів, зокрема «АЦЕ Логістикс Україна» під час воєнного стану.

ТОВ «АЦЕ Логістикс Україна» змушене адаптувати свою бізнес-модель відповідно до нових викликів. Автомобільний і залізничний транспорт стали основними засобами доставки вантажів в Україну та інші країни, що є значною зміною в логістичній галузі. Морські перевезення наразі є неможливими або частково обмежені через блокування українських портів ворожим воєнним флотом. Крім того, через закрите небо авіаційні перевезення також унеможливлені [2].

Таблиця 1

Структура експорту України за каналами транспортування товарів у 2022 р.

Вид транспорту	Вартість, млрд грн	Частка у загальному обсязі, %	Обсяг, млн тонн	Частка у загальному обсязі, %
Залізничний	9,05	20,05	33,73	33,8
Автомобільний	16,23	36,5	12,00	12,0
Морський	17,86	40,5	53,86	54,0
Інший вид	1,03	2,3	0,16	0,2

Джерело: [3]

У 2022 році обсяги вантажних перевезень залізничним транспортом зменшилися на 52,1%, а автомобільних перевезень на 21,9% [3].

Виділимо основні фактори, що вплинули на формування бізнес-процесів:

- пошкодження інфраструктури: бойові дії призвели до значного пошкодження транспортної інфраструктури, включаючи дороги, мости, залізничні колії та портові об'єкти. Це безпосередньо вплинуло на експортно-імпортні операції, збільшуючи час доставки та вартість логістичних послуг;

- переорієнтація торговельних маршрутів: через блокування та пошкодження традиційних торговельних шляхів, зокрема морських портів на Чорному морі, Україні довелося шукати альтернативні маршрути для експорту своєї продукції, особливо аграрної та металургійної;

- зростання вартості логістики: пошкодження інфраструктури та необхідність використання довших та складніших логістичних маршрутів призвели до збільшення вартості транспортування товарів. Це, в свою чергу, вплинуло на кінцеву ціну товарів для споживачів та знизило конкурентоспроможність українських товарів на міжнародних ринках [4];

- зростання ризиків: безпека транспортування товарів стала значним викликом, оскільки логістичні маршрути часто проходять поблизу зони бойових дій або окупованих територій. Це збільшило ризики для транспортних засобів та персоналу, а також потребує додаткових витрат на страхування та заходи безпеки.

Таким чином, попри військову інвазію, логістичні оператори змушені були стати значно гнучкішими, щоб швидко реагувати на зміни умов. Тобто більш мобільними для швидкого переключення між видами транспорту, зміни маршрутів у відповідь на нові виклики та розробку альтернативних планів доставки.

Список використаних джерел

1. <https://www.csis.org/analysis/modernizing-ukraines-transport-and-logistics-infrastructure>.
2. <https://kpmg.com/us/en/articles/2022/impacts-russia-ukraine-war-supply-chains.html>.
3. <https://business.dii.gov.ua/cases/eksport/eksport-ukraini-2022-vpliv-piv-roku-vijni-na-geografiu-ta-obsagi-prodaziv>.
4. <https://ctl.mit.edu/pub/report/supply-chain-lessons-war-ukraine>.

СУЧАСНІ ВИКЛИКИ ІНТЕГРОВАНОГО УПРАВЛІННЯ ТРАНСПОРТНО-СКЛАДСЬКИМИ ПРОЦЕСАМИ ПІДПРИЄМСТВА ТОРГІВЛІ В УКРАЇНІ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ

ГУЦУЛ Катерина,
здобувач вищої освіти,
Державний торговельно-економічний університет

Науковий керівник
Харсун Людмила, канд. екон. наук, доц.,
Державний торговельно-економічний університет
orcid.org/0000-0002-7569-943X

Ключові слова: *інтегроване управління, транспортно-складське забезпечення, оптимізація ресурсів, управління ризиками.*

Keywords: *innovative strategies, transport and warehouse provisioning, resource optimization, risk management.*

У контексті сучасних політичних та соціальних подій в Україні, підприємства торгівлі стикаються зі значними викликами в управлінні транспортно-складськими процесами в умовах воєнного стану. Нестабільність на кордоні, обмеження у перевезеннях через зону конфлікту та загроза безпеки поставок товарів – це тільки деякі з проблем, з якими стикаються підприємства. Отже, інтегроване управління логістичними процесами за несприятливих обставин вимагає не лише адаптації до нових умов, а й активного впровадження інноваційних стратегій та використання передових технологій. Врахування ризиків та розробка ефективних заходів управління є ключовими для забезпечення стабільної та успішної діяльності підприємств торгівлі в умовах криз.

Організація транспортно-складського забезпечення є критичним елементом діяльності виробничого підприємства [1]. Правильне планування та ефективна реалізація кожного етапу транспортно-складського процесу є важливими факторами успіху. Наприклад, раціональне планування і організація потреб у транспорті та складських приміщеннях дозволяють уникнути зайвих витрат і оптимізувати використання ресурсів. Ефективне використання простору складських приміщень та транспортних засобів може зменшити витрати на оренду та підтримувати економічність управління. Крім того, цифрові

технології стають невід’ємною частиною сучасного управління логістичними процесами, особливо в умовах кризових ситуацій. Такі впровадження дозволяють в режимі реального часу відстежувати рух товарів, а також ефективно управляти складськими запасами та маршрутами доставки, що стає важливою стратегією для забезпечення успішної діяльності в умовах воєнного стану[2].

Нижче наведені деякі напрями покращення управління транспортно-складськими процесами підприємства торгівлі в умовах воєнного стану.

Таблиця 1

Напрями удосконалення управління транспортно-складськими процесами підприємства торгівлі в умовах воєнного стану

Диверсифікація маршрутів доставки	Розробка альтернативних маршрутів доставки товарів, які були б менш уразливими до ризиків та укладення договорів з кількома постачальниками.
Використання технологій інтернету речей (IoT)	Впровадження систем IoT для відстеження та моніторингу стану транспортних засобів та товарів на складах дозволяє підприємствам отримувати реальний часовий доступ до даних про рух та стан обладнання, що допомагає підтримувати безперебійність процесів.
Партнерство з логістичними платформами	Співпраця з логістичними платформами та компаніями для забезпечення доступу до розширеної інфраструктури та транспортних ресурсів, що допоможе зменшити власні витрати та ризики.
Використання робототехніки на складах	Впровадження роботизованих систем для виконання рутинних операцій на складах дозволяє підприємствам підвищити ефективність та точність процесів зберігання та розміщення товарів, знизити кількість працівників на складі, таким чином убезпечити діяльність виробничого підприємства.

Джерело: розроблено автором на основі [2].

У зв’язку з підвищеним ризиком та несприятливими умовами, підприємства мають зосередитися на розвитку резервних планів та альтернативних маршрутів доставки, які були б менш уразливими до ризиків, пов’язаних з війною. За допомогою правильної стратегії та інтегрованого управління, підприємства можуть успішно адаптуватися до нових умов і забезпечити безперебійність поставок, зберігаючи високий рівень безпечності, ефективності та конкурентоспроможності.

Список використаних джерел

1. Балдинюк В.М. Управління ризиками господарської діяльності підприємства та шляхи їх зниження. Економіка та суспільство. 2023. № 57 С. 2-6.

2. Скіцько В.І. Синергія цифрових технологій в логістичних системах. Журнал «Інвестиції: практика та досвід». 2018. С. 1-5. DOI: http://www.investplan.com.ua/pdf/16_2018/6.pdf

ЛОГІСТИКА ПОСТАЧАННЯ ПІДПРИЄМСТВ РОЗДРІБНОЇ ТОРГІВЛІ: ОСНОВНІ ТЕНДЕНЦІЇ

ДЗЮБЕНКО Віталій,

здобувач вищої освіти,

Державний торговельно-економічний університет

ПАРХАСЬВА Наталя,

канд. екон. наук, доц.,

Державний торговельно-економічний університет

Ключові слова: *ритейл, логістика, постачання.*

Keywords: *retail, logistics, procurement.*

Закупівля завжди пов'язана з витратами, в той час як фінансові відділи компаній націлені на заощадження грошей. «Ідеальна» картинка відділу фінансів – компанія скорочує витрати і збільшує прибуток. Тобто з одного боку компанія зацікавлена в якісному товарі, з іншого в мінімальних витратах. Така природа корпоративного опору відділів закупівлі і фінансів. Проте роль закупівлі в компанії зарекомендувала себе як та, що здатна заощадити кошти компанії, не просто забезпечуючи товаром, а закупаючи товар і послуги ефективно за факторами – якість, кількість, ціна, стандарти, час, місце, постачальник [1].

Бізнес/медіабюро Економіка+ провело дослідження стану організованої торгівлі. Ці тенденції визначаються такими трьома чинниками:

- Подальше зростання ролі онлайн-покупок: мережеві магазини та власні служби доставки стають основним каналом продажу. Внутрішня та зовнішня міграції, пов'язані з війною в Україні, можуть спричинити регіональне посилення тренду.

- Співвідношення цінності та ціни товару: покупці зазвичай шукають якісну заміну дорогим брендам. Тренд купувати якісніші товари дешевше буде пріоритетом у найближчі 2–3 роки.

- Змінюється спосіб життя споживача: пріоритет на здорові екологічні продукти та якісні напівфабрикати. Експерти вважають, що, попри падіння купівельної спроможності, роздрібна торгівля буде змушена інвестувати у розширення торгового асортименту, щоб залишатися конкурентоспроможними [2].

Отже щодо якості та ціни загалом зрозуміло. Варто детально дослідити в аспекті часу-місця-постачальників і відслідковувати основні прогнозовані зміни в логістиці постачання.

Спостерігалось обмеження щодо асортименту та обсягів товару у постачальників; недоступність тих постачальників, які опинилися на території бойових дій чи в окупованих регіонах. Поки що ритейл і намагаються диверсифікувати постачання, шукають альтернативи дефіцитним товарам серед імпорту та вітчизняних виробників [3]. В той же час збільшилась кількість та асортимент закупаваних продовольчих товарів з Польщі.

Також має місце часткова відмова від моделі постачання товарів до магазинів через логістичні центри, спостерігається переорієнтація на локальні виробництва, які постачають товари безпосередньо до роздрібних торговельних об'єктів. Деякі компанії налагоджували нові способи постачання за допомогою держкорпорації «Укрзалізниця» [3].

Блокування українських портів привело до неможливості надходження імпорту. Деякі компанії хоч і не опинилися в окупації, але втратили склади з продукцією або мають труднощі з логістикою, що також обмежило можливість реалізовувати товари. Підприємства торгівлі оперативно створюють нові складські приміщення для коригування логістики, частково перемикнулися на порти Туреччини та Румунії, а також залучили автомобільний транспорт. Разом із представниками військових обласних адміністрацій формувалися зелені коридори для допостачання продуктів харчування [3].

В умовах воєнного стану суб'єкти торговельного підприємства стають об'єктами критичної інфраструктури, що підтверджує їх важливе соціально-економічне значення, не зважаючи на значні втрати роздрібною торгівлю внаслідок руйнування торговельної мережі та розрив ланцюгів постачання. Уже намітилася тенденція до покращення ситуації. Це ще раз підтверджує стійкість торговельного підприємства до екстремальних умов існування, серед яких найскладнішою є військова агресія.

Список використаних джерел

1. Панібратцева А.П., Кулик В.А., Захарук А.П., Асфуроглу П. Організація закупівельного процесу підприємства // Проблеми підготовки професійних кадрів з логістики в умовах глобального конкурентного середовища: Збірник доповідей XIX Міжнародної науковопрактичної конференції. – Національний авіаційний університет. – Київ, 2022. – С. 108–113.
2. Ціна змін. Трансформація роздрібної торгівлі під час війни [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://hub.kyivstar.ua/news/czina-zmin-transformacziya-rozdribnoyi-torgivli-pid-chas-vijny/#3>
3. Lialiuk, A. 2023. Commercial entrepreneurship in ukraine before and during the war: a comparative aspect. Economic journal of Lesya Ukrainka Volyn National University. 4, 32 (Feb. 2023), 94–102. DOI: <https://doi.org/10.29038/2786-4618-2022-04-94-102>.

НАПРЯМИ ВІДНОВЛЕННЯ ЛОГІСТИЧНИХ ЛАНЦЮГІВ В ПОВОЄННИЙ ПЕРІОД

ДОВГАНЬ Юрій,

канд. екон. наук, доц.,

Вінницький торговельно-економічний інститут ДТЕУ

orcid.org/0000-0002-0689-7758

ШАПОВАЛОВА Адріана,

здобувач вищої освіти,

Вінницький торговельно-економічний інститут ДТЕУ

Ключові слова: *логістичний ланцюг, Україна, Перемога, відновлення.*

Keywords: *logistics chain, Ukraine, Victory, recovery.*

Повномасштабна війна, розв’язана росією 24 лютого 2022 року, завдала нищівного удару по логістичній системі України. Масовані ракетні та артилерійські обстріли, бомбардування призвели до руйнувань критично важливих логістичних об’єктів по всій території країни. Зокрема, були пошкоджені або повністю зруйновані сотні кілометрів автомобільних і залізничних шляхів, мостів; десятки залізничних вузлів, вокзалів, дільниць; принаймні 8 аеропортів були повністю виведені з ладу; критичних пошкоджень зазнала портова

інфраструктура чорноморського та азовського узбережжя. Це призвело до серйозних проблем із логістичним забезпеченням функціонування ланцюгів постачань для потреб армії, населення та бізнесу.

Дослідження особливостей логістики в умовах бойових дій дозволить знайти оптимальні рішення для адаптації логістичних ланцюгів, розробити дієві стратегії організації постачань в умовах війни. Це також стане підґрунтям для прогнозування розвитку логістики у післявоєнний період та відновлення ефективних ланцюгів постачання. Отже, подібні дослідження є вкрай необхідними для пошуку шляхів забезпечення стійкості нашої країни в умовах російської агресії [1].

Війна спричинила порушення логістичних ланцюгів постачання, зростання цін та тимчасову нестачу деяких товарів, виникнення дефіциту окремих видів палива та сировини. Закриття морських портів через блокаду Азовського та Чорного морів істотно ускладнило імпорتنі операції та експорт української продукції. Повномасштабне вторгнення поставило українську логістику перед необхідністю термінової адаптації до надзвичайно складних умов війни.

Для забезпечення безперервності логістичних ланцюгів довелося оперативно змінювати маршрути, види транспорту, розташування складів тощо. Це спричинило серйозну кризу в логістиці експортно-імпорتنих операцій. Для компенсації заблокованих морських шляхів значно зросли обсяги залізничних та автомобільних вантажоперевезень, які стали основними способами переміщення вантажів. Проте потужності залізниці та автоперевізників виявились недостатніми для повного заміщення морського транспорту.

Українським компаніям довелося вживати екстрених заходів для збереження ланцюгів постачання, намагаючись максимально диверсифікувати логістичні операції. Це стосується як маршрутів доставки, так і вибору транспорту, складів, постачальників. Така диверсифікація зробила ланцюги постачання більш гнучкими та стійкими до зовнішніх потрясінь [2].

Завдяки спільним зусиллям українського уряду та бізнесу, допомозі міжнародних партнерів Україні вдається підтримувати функціонування ланцюгів постачань. За сприяння Євросоюзу розвиваються нові логістичні коридори через західні кордони України. Це допомагає компенсувати заблоковані традиційні експортно-імпорتنі маршрути. Реалізуються також програми підготовки та перекваліфікації українських логістів для роботи за міжнародними стандартами в екстремальних умовах [3].

Активну участь у відродженні національних логістичних потужностей беруть провідні західні компанії. Укладені угоди про співпрацю передбачають їх залучення до відбудови терміналів, логістичних центрів, організації альтернативних маршрутів через території європейських держав. Іноземні експерти також надають консультації, діляться унікальним досвідом організації логістики під час війни та відновлення постраждалих регіонів. Для відбудови повноцінних та ефективних ланцюгів постачання сьогодні та після нашої Перемоги необхідним є залучення масштабних інвестицій та реалізація комплексу відновлювальних заходів, зокрема наступних:

1) Критично важливим є відновлення транспортної логістичної інфраструктури, пошкодженої внаслідок бойових дій та ракетних обстрілів. Необхідна повна реконструкція зруйнованих автомобільних шляхів, залізничних колій, мостів і шляхопроводів. Важливо також відбудувати роботу морських портів на Чорному та Азовському морях, а також аеропортів для відновлення повноцінної логістики вантажних і пасажирських авіаперевезень. Окрім реконструкції наявної інфраструктури, Україні знадобиться будівництво сучасних логістичних центрів, вантажних терміналів, складських комплексів відповідно до вимог світових стандартів. Це дозволить оптимізувати логістичні потоки, забезпечити належні умови зберігання і своєчасну доставку вантажів.

2) Надзвичайно важливою є диверсифікація транспортних коридорів та постачальників логістичних послуг. Необхідно максимально розвивати західний логістичний вектор – відкривати нові маршрути доставки експортно-імпортних вантажів через західні кордони України до країн ЄС. Для цього слід налагодити тісне партнерство з провідними європейськими логістичними компаніями. Їхні потужності та експертиза допоможуть інтегрувати Україну до спільних логістичних ланцюгів.

3) Ключовим фактором підвищення ефективності логістики має стати активне впровадження інновацій. Зокрема, критично необхідною є цифровізація документообігу шляхом впровадження систем електронного обміну логістичними даними. Важливим також є використання сучасних технологій відстеження та моніторингу вантажів на базі GPS, супутникових систем та відеоспостереження. Доцільно впроваджувати рішення на основі штучного інтелекту й обробки великих даних для оптимізації логістичних маршрутів, потоків та розподілу навантаження.

Війна створила безпрецедентні виклики для національної логістики. Руйнування транспортної інфраструктури, блокада портів, брак пального та транспорту – все це вимагало термінової адаптації галузі. Незважаючи на колосальні труднощі, багатьом українським компаніям вдалося успішно адаптуватися до нових умов. Це дозволило забезпечити безперебійне постачання товарів як для потреб армії, так і цивільного населення.

Подальша адаптаційна логістика є одним із ключових завдань для стійкості України під час війни та після Перемоги. Подальший розвиток логістичної галузі має стати одним із ключових пріоритетів відбудови української держави. Зазначимо, що відновлення логістики потребує всебічної підтримки держави – законодавчої, фінансової, організаційної; критично важливою є допомога міжнародних партнерів – фінансування, постачання техніки, консультування тощо.

Інноваційна логістика є тим елементом, який дозволить інтегруватися до світових ланцюгів постачання та забезпечувати безперебійне переміщення вантажопотоків, реалізувати експортний потенціал, відновити промислове виробництво та досягти сталого економічного зростання. Тож відбудова логістичної інфраструктури, модернізація галузі, імплементація новітніх технологій має стати пріоритетним завданням на шляху до Перемоги та успішного повоєнного відродження України.

Список використаних джерел

1. Грицина Л. А. Формування логістичної системи підприємства при веденні міжнародного бізнесу. *Вісник Хмельницького національного університету. Економічні науки*. 2018. № 6. Т. 1. С. 145–147.
2. Позняк О. В., Мельник К. О. Логістичні аспекти штучного інтелекту в управлінні товарами стратегічного призначення. *Науковий погляд: економіка та управління*. 2020. № 3 (69). С. 153–158
3. Синюра-Ростун Н. Євроінтеграційний розвиток України: сучасний зріз в умовах військового стану. *Галицький економічний вісник*. 2022. № 3. Т. 76. С. 30–41.

ФОРМУВАННЯ ЛАНЦЮГІВ ПОСТАЧАННЯ ПІДПРИЄМСТВОМ ОПТОВОЇ ТОРГІВЛІ

ЗЕМЛЯК Євген,

здобувач вищої освіти,

Державний торговельно-економічний університет

Науковий керівник

Кочубей Дмитро, канд. екон. наук, доц.,

Державний торговельно-економічний університет

Ключові слова: *оптова торгівля, логістика, підприємство.*

Keywords: *wholesale trade, logistics, enterprise.*

Підприємство роздрібної торгівлі, функціонуючи в ланцюгу постачання, виконує головну роль у задоволенні матеріальних і сервісних потреб споживачів. Така функція обумовлена тим, що з точки зору логістики саме за рівнем логістичного обслуговування в роздрібній торгівлі споживач оцінює рівень логістичного сервісу всього ланцюга постачання. Отже, можна сказати, що рівень логістичного сервісу всього ланцюга постачання буде визначений як рівень логістичного сервісу підприємства роздрібної торгівлі. Тому основним фактором, що впливає на формування системи забезпечення логістичного сервісу в ланцюгу постачання, згідно з концепцією DDSC, є вимога до задоволення потреб споживача, іншими словами – попит споживача на товари та пов'язані з ними логістичні послуги.

Через війну в Україні особливо постраждала логістична галузь, що виявилось дуже помітним, оскільки саме вона забезпечує стабільне функціонування інших сфер життєдіяльності суспільства. Логістичні оператори та підприємства торгівлі з найперших днів відчували наслідки військових дій, вони змушені були перебудовувати сталі бізнес-процеси, у т. ч. логістичного обслуговування матеріальних потоків. Також від зривів постачання необхідних товарів постраждали і споживачі.

Крім того, хоча підприємства роздрібної торгівлі зазвичай використовують аналітику даних, щоб отримати більше інформації про своїх споживачів, вони також можуть застосувати розширений інтелектуальний аналіз даних і аналіз у ланцюгу постачання, щоб цілісно оптимізувати своє управління цим ланцюгом. При цьому підприємства роздрібної торгівлі зможуть мінімізувати більші матеріально-технічні та фінансові витрати, пов'язані з використанням

неефективної системи управління. Щоб одержати інформацію про ланцюг постачання у режимі реального часу, підприємствам роздрібної торгівлі потрібні інтерактивні мережі реального часу, бізнес-процеси, орієнтовані на попит, і наскрізні можливості планування ланцюга постачання. Усе це повинно ґрунтуватися на високоякісних аналітичних даних і можливостях бізнес-аналітики. Використання цих інструментів допоможе підприємствам роздрібної торгівлі досягти успіху, надавши їм краще розуміння вимог споживачів, що поліпшить планування

Отже, для формування ланцюгів постачання підприємства роздрібної торгівлі необхідно застосовувати різні методичні підходи до вхідної та вихідної частин ланцюга постачання. Формування вхідної частини відбувається відповідно до загальних підходів логістики та управління ланцюгами постачання, а до вихідної частини застосовуються методи організації роздрібних продажів товарів споживачам. Таке диференціювання методичних підходів дозволить підприємству точніше врахувати особливості логістичного партнерства з контрагентами та досягти максимальної ефективності управління ланцюгом постачання.

Список використаних джерел

1. Григорак М. Ю. Інтелектуалізація ринку логістичних послуг: концепції, методологія, компетентність: монографія. Київ: Сік Груп Україна, 2017. 516 с.
2. Ільченко Н., Кочубей Д. Референтні моделі управління ланцюгами постачання підприємств торгівлі. Міжнар. наук.-практ. журн. «Товари і ринки». 2017. № 2 (24). Т. 2. С. 62-71. URL: http://tr.knute.edu.ua/index.php?option=com_content&view=article&id=1504&catid=122&lang=uk
3. Харсун Л., Патковський С. Холодові ланцюги постачання продовольства: детермінанти управління і розвитку. Вісн. Київ. нац. торг.-екон. ун-ту. 2020. № 2. С. 48-57.
4. Шевців Л. Ю. Логістичні витрати підприємства: формування та оцінювання монографія. Львів: НУ «Львівська політехніка», 2021. 244 с.
5. Schreibfeder J. AchievingEffectiveInventoryManagement. 6th Edition. Paperback. Publisher: EffectiveInventoryManagement, Inc., 2017. 292 p.

РОЛЬ ГУМАНІТАРНОЇ ЛОГІСТИКИ У ЗАБЕЗПЕЧЕННІ ПОТРЕБ НАСЕЛЕННЯ ПІД ЧАС ВІЙСЬКОВИХ ДІЙ

ЖУК Тетяна,

здобувач вищої освіти,

Державний торговельно-економічний університет

ВЖИТИНСЬКА Ксенія,

канд. екон. наук, доц.,

Державний торговельно-економічний університет

ORCID: 0000-0002-3618-664X

Ключові слова: *гуманітарна логістика, військові дії, логістичні об'єкти.*

Keywords: *humanitarian logistics, military operations, logistics facilities.*

Гуманітарна логістика відіграє критичну роль у забезпеченні потреб населення під час військових конфліктів. Україна з 2014 по 2022 роки стала свідком серйозних викликів, пов'язаних з озброєним конфліктом на сході країни. У цьому короткому науковому дослідженні ми розглянемо роль гуманітарної логістики в контексті цього конфлікту, вивчимо найкращі практики та виклики, які стикаються організації, що надають гуманітарну допомогу.

Однією із суттєвих змін, які торкнулися логістичного сектору є те, що доставляння вантажів на території України та між Україною та іншими країнами може відбуватися тільки автомобільним та залізничним транспортом. Морські перевезення наразі неможливі через блокування українських портів ворожим воєнним флотом. Повітряні перевезення також неможливі через закрите небо. Ризики перевезення автомобільним та залізничним транспортом значно зросли через загрозу повітряних атак по всій території України. Разом з тим значно змінились і напрямки діяльності логістичних операторів, які масово долучилися до організації та доставлення гуманітарних вантажів в ті зони, які гостро цього потребують.[1]

Ще одним важливим етапом гуманітарної логістики є збереження гуманітарної допомоги, оскільки воно визначає можливість ефективного та своєчасного надання допомоги тим, хто опинився у складних життєвих ситуаціях.

Військові дії, такі як ракетні атаки, артилерійський обстріл та повітряні удари, становлять серйозну загрозу для зберігання гуманітарної допомоги. Уламки ракет та уламки цілей можуть спричинити

пошкодження гуманітарних складів, транспортних засобів та інфраструктури, знижуючи доступність допомоги для тих, хто її потребує.

Значних пошкоджень під час війни зазнали і інші логістичні об'єкти – була повністю зруйнована велика кількість складів. Ворог і сьогодні завдає руйнівної шкоди складам, вважаючи їх не тільки стратегічними об'єктами продовольчої безпеки, а й опорою українського бізнесу та вітчизняної економіки. Ворог свідомо завдає удари по складах або використовує склади в окупованих регіонах для організації в них своїх опорних пунктів.[2]



Рис. 1. Гуманітарне реагування у 2023 році

Джерело: [1].

Отже, забезпечення гуманітарної логістики в умовах воєнних дій є складним завданням, яке потребує співпраці та координації між різними сторонами, включаючи урядові та недержавні організації, міжнародні агенції та місцеві спільноти.

Список використаних джерел

1. Гончарук А.М., Молчанова К.М. Діяльність логістичних операторів в Україні в умовах воєнного стану. 2022. С. 1.
2. Гринів Н. Т., Равліковська А. А. Перебудова логістики в умовах воєнного стану в Україні. 2022. С. 6. DOI: <http://dx.doi.org/10.5281/zenodo.7411975>

ЛОГІСТИЧНЕ ОБСЛУГОВУВАННЯ СПОЖИВАЧІВ

ЗЕЛЕНКО Ольга,

здобувач вищої освіти,

Державний торговельно-економічний університет

Науковий керівник

Котова Марина, канд. екон. наук, доц.,

Державний торговельно-економічний університет

Ключові слова: *логістичне обслуговування, ефективність, інновації, автоматизація, гнучкість, удосконалення, конкурентоспроможність.*

Keywords: *logistic service, efficiency, innovation, automation, flexibility, improvement, competitiveness.*

У зв'язку з сучасними викликами, все більше підприємств розуміють, що успіх у просуванні їх продукції на ринку та збільшенні прибутку потребує особливої уваги до обслуговування споживачів. Ефективне функціонування підприємств на ринку передбачає підтримку постійного контакту зі споживачами, вивчення їх потреб і задоволення основних запитів.

Промислові підприємства часто не мають налагодженої централізованої системи доставки замовлень кінцевим споживачам. Це пояснюється тим, що вони вже мають працюючу систему традиційної логістики, спрямовану на постачання товарів до посередників, оптовиків та роздрібних магазинів.

Сьогоднішні реалії бізнесу вимагають від підприємств розвитку нових каналів збуту через процеси диджиталізації загалом та шляхом застосування інструментів електронної комерції зокрема. Тому останні роки логістика поступово розширює свою сферу діяльності, включаючи управління не лише матеріальними потоками, а й сервісними.

Значний акцент робиться на підвищенні якості обслуговування та встановлення довгострокових взаємовідносин з клієнтами, зокрема в логістиці e-commerce. Система логістики електронної комерції включає в себе управління запасами, виконання замовлень, складування, транспортування та доставку. Процес злагодженої роботи на всіх етапах від замовлення до доставки кінцевому споживачу вимагає детального планування усіх ланок, інтеграцію технологій і співпрацю з операторами та провайдерами.

Логістика e-commerce зокрема підтримується використанням таких систем:

1. CRM (Customer Relationship Management). CRM фокусується на моніторингу та поглибленні відносин з клієнтами, як наявними, так і потенційними, включаючи збір, зберігання й аналіз інформації про споживачів, постачальників, партнерів та інформації про взаємовідносини з ними. Дозволяє легко проводити аналіз ринку і здійснювати управління замовленнями [1].

Сучасні CRM-системи надають підприємствам можливість оптимізувати спілкування з клієнтами та створювати ефективніші методи управління. Як результат, компанія може звернутися до «потрібного» замовника в «правильний» момент часу з найбільш ефективною пропозицією і по найбільш зручному замовникові каналу взаємодії [2].

2. ERP (Enterprise Resources Planning). ERP це інформаційна система для ідентифікації і планування всіх ресурсів підприємства, які необхідні для здійснення продажів, виробництва, закупівель і обліку у процесі виконання клієнтських замовлень [3]. Така система також використовується для планування закупівель, виробництва і розподілу готової продукції, оскільки спрямована на отримання та обробку інформації щодо зміни попиту, тенденцій його спаду чи зростання конкурентоспроможності та клієнтоорієнтованості логістичних підприємств [4].

3. SRM (Supplier Relationship Management). Допомагає підприємству комплексно управляти базою постачальників, автоматизуючи діяльність та розширюючи стратегію закупівель. Дозволяє інтеграцію різних операцій, підвищення прозорості запасів та полегшення оцінки постачальників[5].

Успішна логістика в умовах сучасності вимагає гнучкості у вирішенні завдань, постійного оновлення технологічних засобів та здатності швидко адаптуватися до змін на ринку. Необхідно розробляти та впроваджувати програмні рішення та інноваційні технології, які дозволять покращити ефективність логістичних процесів та досягти максимальної автоматизації, а також підвищити точність та швидкість обробки інформації.

Важливо, щоб рівень логістичного обслуговування відповідав очікуванням споживачів. Враховуючи наслідки політичних та економічних криз в Україні, таких як девальвація гривні, війна, зниження купівельної спроможності та відкладений споживчий

попит, можна очікувати певного зменшення обсягів у майбутньому та загострення конкуренції серед професійних операторів ринку логістичних послуг. Ті, хто пропонуватиме кращі логістичні рішення, зокрема у плані спрощення процедури повернення товару, пропозицій післяплати, доступу до інформації про товар у будь-який час, а також в гнучкості та еластичності доставки, будуть мати перевагу на ринку.

Список використаних джерел

1. Остроушко В.А. Сучасні методи сервісного обслуговування в логістиці. Сучасні проблеми науки: тези доповідей XXI Міжнародної науково-практичної конференції здобувачів вищої освіти і молодих учених. Київ, 2021. С. 72–75.

2. Мережка Ю. CRM-системи – інноваційний інструмент для реалізації клієнтоорієнтованої стратегії компанії. Глобальні та локальні проблеми соціально-економічного розвитку: нові виклики та рішення: тези доповідей Всеукр. наук.-практ. конф. студентів, аспірантів і молодих учених, 6–7 квітня 2012 р. Харків: ХНУ імені В. Каразіна, 2012. С. 78–82

3. Kalachyk A., Tomchuk V. (2019) ERP systemy ta yikh mistse v upravlins'komu obliku [ERP systems and their places in management accountig]. *Finansy, oblik, banky*, no. 1 (24), pp. 179–187.

4. Kravchenko M.O., Manoryk H.O. (2018) Formuvannya systemy lohistyky na pidpryyemstvakh elektronnoyi komertsyi. [Logistics system formation at the ecommerce enterprises].

5. China's E-CommerceMarket: The Logistics Challenges: [Електронний ресурс]. – режим доступу http://www.atkearney.com/paper//asset_publisher/dVxv4Hz2h8bS/contetchinas-e-commerce-market-the-logistics-challenges/10192

УПРАВЛІННЯ ВІДНОСИНАМИ З ПОСТАЧАЛЬНИКАМИ ТОРГОВЕЛЬНОГО ПІДПРИЄМСТВА

ІВАНЕНКО Олена,

здобувач вищої освіти,

Державний торговельно-економічний університет

Науковий керівник

Лучникова Тетяна, канд. екон. наук, доц.,

Державний торговельно-економічний університет

orcid.org/0000-0003-0624-5829

Ключові слова: *постачальники, управління відносинами, успіх підприємства, новації, SRM.*

Keywords: *suppliers, relationship management, enterprise success, innovation, SRM.*

У сучасних умовах конкурентного бізнесу, успішність торговельного підприємства в значній мірі залежить від ефективного управління відносинами з постачальниками. Постачальники стають ключовими партнерами у забезпеченні необхідних ресурсів, товарів та послуг для підприємства, тому стратегічне та систематичне управління цими відносинами має вирішальне значення для досягнення успіху.

Процес формування відносин докладно описаний М. Holmlund, який досліджує варіанти взаємодії між двома або кількома підприємствами, що виникають на п'яти послідовних рівнях [1]:

1. дії – це конкретні заходи, які здійснюються підприємством, такі як телефонні розмови або відвідування постачальників, які можуть стосуватися продукту, інформації, фінансових ресурсів або соціальних контактів;

2. епізоди – кілька пов'язаних між собою дій, наприклад, переговори з постачальником, відвантаження продукції та ін.;

3. послідовність епізодів – наприклад, просування продукції і (або) послуг;

4. взаємини, що складаються з декількох послідовностей епізодів, наприклад, з реалізації комплексу маркетингу;

5. партнерство, яке засноване на спільному використанні інформації, довірчих і відкритих відносинах, координації і плануванні, загальної вигоди і загальних ризики, визнання взаємозалежності, спільні цілі, сумісності принципів ведення бізнесу.

Перший крок у ефективному управлінні відносинами з постачальниками полягає в розумінні їх стратегічного значення для бізнесу. Партнерство з постачальниками може стати джерелом конкурентної переваги через забезпечення високої якості товарів, інноваційних рішень та конкурентоспроможних цін. Розвинення довгострокових стосунків з надійними постачальниками сприяє стабільності та надійності ланцюга постачання.

Для досягнення успіху необхідно впровадити систематичний підхід до управління відносинами з постачальниками. Це включає в себе аналіз потреб бізнесу, вибір оптимальних постачальників, встановлення контрактних відносин на взаємовигідних умовах та постійний моніторинг якості та ефективності постачання.

Торговельному підприємству слід активно працювати над розвитком стратегічних партнерств з ключовими постачальниками. Це може включати спільні ініціативи з розробки нових продуктів, обмін даними та знаннями, а також спільне планування виробництва та постачання. Щодо практичного аспекту даного питання можна сміливо казати про запровадження SRM, яке допоможе покращити і удосконалити відносини з постачальниками [2].

SRM (Supplier Relationship Management, управління відносинами з постачальниками) – діяльність підприємства, спрямована на підвищення рівня управління закупівельною діяльністю, розробку стратегії взаємодії з ключовими постачальниками, оптимізацію бізнес-процесів і подальший аналіз результатів. Впровадження відбувається в три етапи:

Сегментація постачальників. Може проводитися в автоматизованому режимі на основі розрахунку персональних критеріїв, за результатами збору та класифікації максимально доступної інформації. Всі відомості про постачальників представляються в наочному вигляді, щоб співробітники могли швидко і легко знайти необхідні їм дані. Важливий момент – виділення ключових постачальників, від взаємин з якими залежать рентабельність і ризики підприємства.

Розробка стратегії взаємодії з постачальниками. Не варто витрачати значні ресурси для управління відносинами з «транзакційними» постачальниками, які постачають незначні і легко замінні товари. Але слід приділити максимум уваги стратегічним партнерам, що поставляють важливі для випуску продукції матеріали і комплектуючі, особливо якщо вибір серед таких постачальників невеликий.

Реалізація стратегії відносин з постачальниками. Особливої турботи і максимуму уваги вимагають стратегічні партнери. Постачальники і замовники такого рівня повинні бути в курсі планів один одного. Це може включати навіть надання конфіденційної комерційної

інформації партнеру, щоб він міг підготуватися і планувати дії відповідно до довгострокової стратегії свого замовника.

Отже, можемо сказати, що ефективне управління відносинами з постачальниками є важливим стратегічним інструментом для торговельного підприємства. Співпраця з надійними та компетентними постачальниками сприяє підвищенню конкурентоспроможності та стабільності бізнесу. Шлях до успіху полягає в усвідомленні стратегічного значення постачальників, систематичному управлінні відносинами з ними та використанні сучасних технологій для оптимізації цього процесу [3].

Список використаних джерел

1. Управління відносинами з постачальниками URL: https://stud.com.ua/74927/logistika/upravlinnya_vidnosinami_postachalnikami_supplier_relationship_management
2. Supplier Relationship Management, SRM URL: <https://www.it.ua/knowledge-base/technology-innovation/supplier-relationship-management-srm>
3. Вдосконалення взаємовідносин із постачальниками URL: <https://bpi-group.com.ua/uk/blog/vdoskonalennya-vza%0D1%94movidnosin-iz-postachalnikami/>

ЗБУТОВА ЛОГІСТИКА ПІД ЧАС ВОЄННОГО СТАНУ

КАЛІНОВСЬКИЙ Максим,
аспірант,

Державний торговельно-економічний університет
ORCID 0009-0004-0576-6758

ПРИЙМУК Ольга,

канд. екон. наук, доц.,

Державний торговельно-економічний університет
orcid/org0000-0003-1265-272X

Ключові слова: логістика, збутова логістика, воєнний стан.

Keywords: logistics, sales logistics, martial law.

Загалом, логістика – це наука, що вивчає матеріалопотоки, досліджує їх організацію та методи їх вдосконалення.

Одним із підвидів логістики є збутова логістика. Збутова логістика – це управління транспортуванням, складуванням та іншими матеріальними і нематеріальними операціями, що здійснюються в процесі доведення готової продукції до споживача відповідно до інтересів і вимог останнього, а також передаванням, зберіганням і обробкою певної інформації [1].

Головною ціллю збутової логістики є максимально оптимізувати вихідний матеріальний потік (іншими словами готову продукцію) відповідно до потреб споживачів, а також мінімізувати витрати на всіх етапах логістичного процесу.

Внаслідок повномасштабного вторгнення Росії в Україну у лютому 2022 року, що призвело до втрати значної частки залізничного сполучення та блокади морських портів України, логістичні ланцюги в середині країни, що налагоджено працювали до цього, почали зазнавати суттєвих змін та пристосовуватися до нових реалій життя в країні, що напяму вплинуло на збут товарів і послуг у середині країни.

Так, наприклад, якщо українське підприємство раніше замовляло виготовлення продукції у Китаї, найбільш оптимальним шляхом доставки цієї продукції була доставка морським шляхом через маріупольський порт або один із портів одеської області, після чого доставлені товари доправлялися до точки отримання залізницею або автомобільним транспортом.

На сьогоднішній день, щоб здійснити подібну доставку, найкоротшим шляхом буде доставка продукції з Китаю до одного з портів Польщі, після чого автомобільним транспортом товар доставляють до місця призначення в Україні. Проте, тут необхідно враховувати проблему, що регулярно виникає на кордоні між Польщею та Україною в останній рік. Мова йде про страйки польських фермерів, що блокують дороги на кордоні між двома країнами, та не дають вільно перетинати кордон українському транспорту.

Вищезазначені зміни негативно впливають на строки та вартість доставки товарів із інших країн в Україну, що стає причиною збільшення собівартості товарів та її доставки, що відображається на об'ємах збуту товарів в Україні.

За таких умов, для того, щоб збутова логістика була максимально ефективною та дешевою, необхідне налагодження логістичних процесів на всіх етапах збутової логістики.

На думку вітчизняних науковців Озарко К.С. та Челомбитько В.В., до основних проблемних зон, що впливають на логістичні процеси в Україні можна віднести [2]:

1. Систему управління запасами (відповідність обсягів виробничих запасів існуючим виробничим потребам, обсягів запасів готової продукції рівню ринкового попиту) за умов невизначеності у воєнний період.

2. Систему управління взаємовідносинами зі споживачами (непередбачуваність попиту у воєнний період, вимушена тимчасовість деяких транзакцій, вилучення дебіторської заборгованості, що впливатиме на рівень фінансової стабільності).

3. Система управління взаємовідносинами з постачальниками, посередниками, підрядниками у воєнний період (вимушена тимчасовість деяких транзакцій, відсутність синхронності дій, впевненості у майбутніх відносинах через війну, відтермінування погашення заборгованості через фінансовий стан тощо);

4. Неповна завантаженість обладнання (аспект енергоємності, енергоощадності). Перебої у виробничих процесах, постачанні, збуті тощо.

Для того, щоб поліпшити ситуацію у даних проблемних зонах, можна застосувати наступні дії впливу на кожну, із вище перелічених проблемних зон.

Загалом, для побудови ефективної системи управління запасами необхідне:

1. Формування надійних прогнозів.
2. Стабілізування попиту (зменшення постачання, нарощування комплектності).
3. Синхронізування процесів «постачання»-«виробництво»-«збут».
4. Швидке реагування та адаптування до змін.

Для грамотної системи управління взаємовідносинами зі споживачем, у першу чергу потрібне:

1. Формування довготривалих відносин між постачальником та клієнтом.
2. Прозорість діяльності, підвищення репутації.
3. Підпорядкування єдиному стратегічному орієнтиру.

Система управління взаємовідносинами з постачальниками, посередниками та підрядниками у період воєнного стану вимагає [2]:

1. Побудову якісного партнерства.
2. Формування та розвиток корпоративної культури.
3. Синхронізування процесів «постачання»-«виробництво».

І, нарешті, для вирішення питання із недозавантаженістю обладнання необхідна:

1. Синхронізація між процесами «виробництво» та «збут».
2. Мінімізація простоїв та черг на виробництві.

Таким чином, можна відмітити, що збутова логістика під час воєнного стану зазнала суттєвих змін та потребує вдосконалення, а також пошуку нових рішень на всіх етапах її проведення.

Враховуючи величезні збитки, які отримала Україна внаслідок збройної агресії Росії в останні три роки (за оцінкою KSE Institute станом на січень 2024 року загальна сума збитків, завдана інфраструктурі України, зросла до майже 155 млрд доларів, при цьому непрямі збитки, спричинені повномасштабною війною в Україні, можуть в рази перевищувати зазначену суму), вдалим рішенням для відновлення економіки (зокрема логістичної діяльності) України могли б стати інтеграція української економіки до економічної системи ЄС [3].

Для реалізації даної ідеї, Україні вкрай необхідне залучення до різноманітних європейських логістично-інфраструктурних проєктів, таких як: включення українських логістичних шляхів (автомобільних, залізничних, повітряних і водних) до європейських логістичних мереж за програмою TEN-T, реконструювання діючих і відкриття нових пунктів пропуску на кордонах з європейськими державами, перехід залізниці на стандарт колії європейського формату тощо [4].

Список використаних джерел

1. Ткаченко А. М., Севастьянов Р. В. (2021). Роль збутової логістики в управлінні комерційним, каналним і фізичним розподілами готової продукції. *Вісник Хмельницького національного університету*. С. 188-191. <http://journals.khnu.km.ua/vestnik/wp-content/uploads/2021/07/2021-1-%D0%95%D0%9D-33.pdf>

2. Озарко К. С., Челомбитко В. В. (2022). Особливості логістичних процесів у воєнний період: проблеми та перспективи розвитку. *Економічний вісник Донбасу*. 2(68). С. 74-78 <http://dspace.nbu.gov.ua/bitstream/handle/123456789/188010/08-Ozarko.pdf?sequence=1>

3. Офіційний сайт Kyiv school of Economics. <https://kse.ua/ua/about-the-school/news/zagalna-suma-zbitkiv-zavdana-infrastrukturii-ukrayini-zroslo-do-mayzhe-155-mlrd-otsinka-kse-institute-stanom-na-sichen-2024-roku/>

4. Гринів Н. Т., Равліковська А. А. (2022). Перебудова логістики в умовах воєнного стану в Україні. *Академічні візії*. 13 (22). [https://C:/Users/10000412/Downloads/%D0%93%D1%80%D0%B8%D0%BD%D1%96%D0%B2+%D0%9D+%D0%A2.%20\(1\).pdf](https://C:/Users/10000412/Downloads/%D0%93%D1%80%D0%B8%D0%BD%D1%96%D0%B2+%D0%9D+%D0%A2.%20(1).pdf)

ЕКСПОРТ ТА ІМПОРТ УКРАЇНОЮ М'ЯСА ПТИЦІ НА СВІТОВИЙ РИНОК

КАЛЮЖНА Анастасія,
здобувач вищої освіти,
Державний торговельно-економічний університет

Ключові слова: експорт, імпорт, світовий ринок м'яса птиці.

Keywords: export, import, world market of poultry meat.

М'ясо є одним із найбільш стратегічно важливих продуктів харчування у сучасному світі. Завдяки наявності у м'ясі всіх необхідних для організму речовин, споживання даного продукту є надзвичайно важливим для людини. Саме тому на даний момент в Україні активно розвивається ринок м'яса, а особливо продуктового птаха.

Враховуючи стабільний попит на м'ясо птиці, було вирішено дослідити роль України на загальносвітовому ринку м'яса птиці, що дозволить зробити прогноз його подальшого розвитку. Аналіз було виконано на базі даних з вільних джерел за період з 2018 по 2022 рік [1].

Україна не є значним імпортером м'яса птиці та у 2022 році займала 85 місце у світі з вартістю імпорту у 209,7 млн дол. США. Найбільше Україна імпортувала даного товару з Польщі, Нідерландів, Данії, Іспанії та Бельгії. Вартість імпорту м'яса птиці з Польщі постійно коливалася протягом досліджуваного періоду, проте зберігала позитивну динаміку та у 2022 році склала 75,32 млн дол. США. Аналіз тенденцій імпорту Україною даного товару зі світового ринку показав певне зменшення даного значення у 2022 році, що може бути пов'язано з введенням воєнного стану на всій території України та зменшенням кількості населення. Проте, враховуючи поступову стабілізацію торгівлі можна спрогнозувати подальше збільшення даного показника. Динаміку змін обсягів імпорту м'яса птиці Україною за досліджуваний період (2018-2022 рр.) зображено на рис. 1.

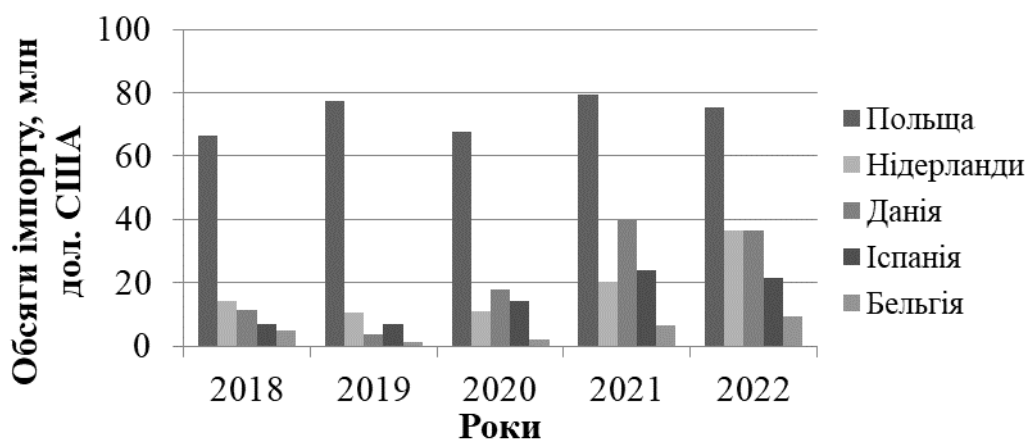


Рис. 1. Обсяги імпорту м'яса птиці до України з окремих країн світу у 2018-2022 рр.

Експорт м'яса птиці з України на світовий ринок є досить значним. У 2022 році вартість експорту даного товару Україною на світовий ринок склала 933,51 млн дол. США, що дозволило їй зайняти 10 місце серед усіх світових експортерів даного товару. У п'ятірку країн, до яких Україна експортувала найбільше, входять Нідерланди, Саудівська Аравія, Словаччина, Китай та ОАЕ. Основним покупцем українського товару стали Нідерланди, придбавши у 2022 році в Україні даного товару на 251,92 млн дол. США. Аналіз динаміки обсягів експорту м'яса птиці до Нідерландів показує певне зменшення цього показника у 2020 році, що можна пов'язати з початком епідемії коронавірусу, та його зростання у 2022 році майже вдвічі в порівнянні з 2021 роком. Динаміка змін обсягів експорту м'яса птиці Україною за досліджуваний період (2018-2022 рр.) зображена на рис. 2.

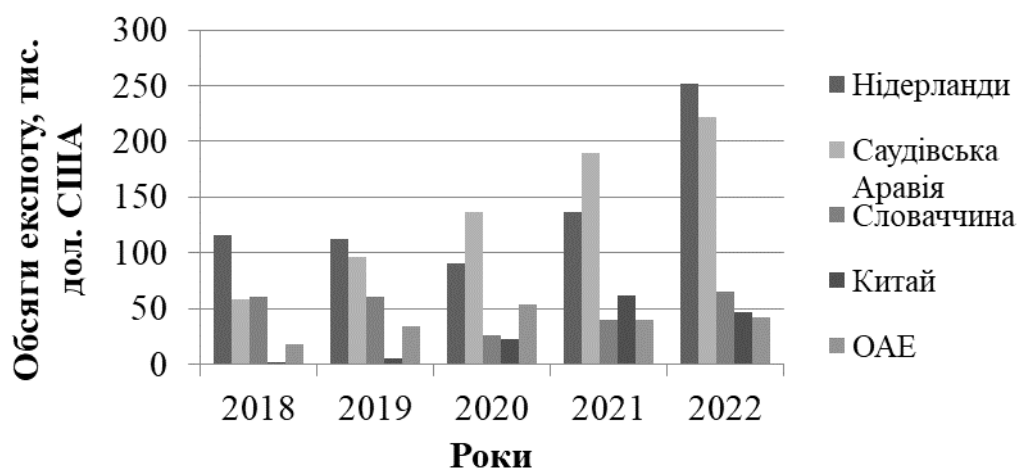


Рис. 2. Обсяги експорту м'яса птиці з України до окремих країн світу у 2018-2022 рр.

Головним експортером м'яса птиці з України є ПрАТ «Миронівський хлібопродукт». Дана компанія у 2021 році посіла 2 місце у Європі за обсягом бройлерного поголів'я та експортувала 86% усієї курятини з України. ПрАТ «МХП» має дочірні підприємства у Великій Британії, Саудівській Аравії, ОАЕ, Словаччині, Словенії та інших країнах, що, у певній мірі, пояснює тенденцію до експорту м'яса птиці саме до цих країн [2].

Проаналізувавши торгівлю Україною м'яса птиці на світовому ринку, можна визначити значне превалювання експорту над імпортом. Саме тому, для ще активнішої торгівлі, Україні необхідно збільшити частку експорту до країн, які є найбільшими імпортерами м'яса птиці і мають високу потребу в даному товарі.

Список використаних джерел

1. Сумарний обсяг імпорту та експорту окремих груп товарів за кодами ГС / Trade Map. URL: http://www.trademap.org/Country_SelProduct_TS.aspx (дата звернення 10.03.2024).
2. МХП. URL: <https://latifundist.com/kompanii/51-mironovskij-hleboprodukt> (дата звернення 12.03.2024).

ОРГАНІЗАЦІЯ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ ПІДПРИЄМСТВАМИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

КАТАЛІЙЧУК Тетяна,
*здобувач вищої освіти,
Державний торговельно-економічний університет*

*Науковий керівник
Лучникова Тетяна, канд. екон. наук, доц.,
Державний торговельно-економічний університет
orcid.org/0000-0003-0624-5829*

Ключові слова: *транспортна логістика, вантаж, підприємства, операції, послуга.*

Keywords: *transport logistics, cargo, enterprises, operations, service.*

Залізничний транспорт в Україні є однією з ключових галузей економіки, що забезпечує як внутрішні, так і зовнішні транспортно-

економічні зв'язки, а також відповідає потребам населення у перевезеннях. Діяльність залізничного транспорту, як невід'ємної складової транспортної системи країни, сприяє нормальному функціонуванню всіх сфер суспільного виробництва, сприяє соціальному і економічному розвитку, а також зміцненню обороноздатності держави та розвитку міжнародного співробітництва.

Підприємства залізничного транспорту, взаємодіючи з іншими видами транспорту, мають своєчасно та якісно здійснювати перевезення пасажирів і вантажів, забезпечувати безпеку руху, розвивати сферу транспортного обслуговування народного господарства та населення.

Підприємства, що потребують перевезення великих обсягів вантажів, нерідко обирають залізничний транспорт через його значні переваги. Однією з найбільших переваг є масштабність та велика потужність залізничної інфраструктури, що дозволяє перевозити великі обсяги вантажів на великі відстані. Крім того, залізничні перевезення зазвичай мають менші витрати в порівнянні з іншими видами транспорту, особливо на великі відстані.

Для організації перевезень вантажів підприємства звертаються до Укрзалізниці, що надає повний спектр послуг з перевезення, від логістичного планування до моніторингу вантажів під час перевезення. Це дозволяє підприємствам оптимізувати їхні логістичні потреби, забезпечуючи ефективність та надійність доставки.

Організація перевезень вантажів залізничним транспортом передбачає ретельне планування маршрутів, вибір вагонів та потрібного обладнання для перевезення різних видів вантажів. Велика увага приділяється також забезпеченню безпеки вантажів під час перевезення та дотриманню встановлених термінів доставки [1].

Укрзалізниця постійно вдосконалює свої послуги, впроваджуючи нові технології та підходи до перевезень, щоб задовольнити зростаючі потреби підприємств у сфері логістики. Завдяки цьому, перевезення вантажів залізничним транспортом Укрзалізниці залишається надійним та ефективним способом доставки для багатьох підприємств України.

Для забезпечення виконання договірних зобов'язань проводиться перспективне та поточне планування перевезень. Це означає, що кожен етап перевезення, від підготовки вантажу до його доставки, ретельно розробляється та контролюється для забезпечення ефективності та безпеки.

Окрему увагу приділяється взаємодії з іншими видами транспорту. Залізничні перевезення часто поєднуються з іншими видами

транспорту, такими як морський, автомобільний або повітряний, щоб забезпечити комплексне обслуговування та оптимальний маршрут доставки.

Стандарти якості вантажних перевезень, такі як терміни доставки, безпека та схоронність вантажів, строго дотримуються відповідно до Статуту залізниць України та Правил перевезень. Це гарантує клієнтам надійність та якість послуг залізничного транспорту.

Крім того, господарська діяльність щодо перевезення пасажирів та небезпечних вантажів залізничним транспортом здійснюється на підставі ліцензії, що регулюється законодавством. Це забезпечує додержання встановлених стандартів безпеки та якості обслуговування [2].

Організація перевезень залізничним транспортом в Україні не лише є складним та відповідальним процесом, але й має стратегічне значення для розвитку різних галузей економіки та забезпечення потреб суспільства в цілому.

По-перше, залізничний транспорт є основним способом доставки великих обсягів товарів як у місцевому, так і у міжнародному масштабі. Він забезпечує ефективну та економічну перевезення широкого спектру вантажів, від сировини до готової продукції, сприяючи тим самим розвитку промисловості та торгівлі.

По-друге, залізничний транспорт відіграє важливу роль у забезпеченні доступності та рівномірного розподілу соціальних та комерційних послуг для населення. Він забезпечує можливість доступу до освіти, медичних послуг, робочих місць та інших необхідних ресурсів для розвитку життя у всіх регіонах країни.

По-третє, залізничний транспорт сприяє розвитку інфраструктури та територіального розподілу. Розвиток залізничних шляхів часто збуджує економічну активність в регіонах, де вони проходять, сприяючи залученню інвестицій, розвитку туризму та створенню нових робочих місць. Крім того, залізничний транспорт є більш екологічно стійким в порівнянні з іншими видами транспорту, сприяючи зменшенню викидів CO₂ та інших шкідливих речовин у атмосферу, що відповідає сучасним екологічним стандартам та сприяє сталому розвитку.

Отже, залізничний транспорт відіграє ключову роль у стабільному функціонуванні економіки та соціальному прогресі країни, що робить його необхідним складником інфраструктури та стратегічно важливим ресурсом для України.

Список використаних джерел

1. Закони про залізничний транспорт. Про залізничний транспорт | LIGA:ZAKON (ligazakon.net). Електронний доступ.
2. Вантажні перевезення на залізничному транспорті: Підручник / О.В. Лаврухін та ін. Харків: УкрДУЗТ, 2015. Ч. 1. 260 с.

КОМПЛЕКСНЕ ПЛАНУВАННЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЛАНЦЮГА ПОСТАЧАННЯ

КЛИМЕНКО Богдан,
здобувач вищої освіти,
Державний торговельно-економічний університет

Науковий керівник
Нечипорук Аліна, канд. екон. наук, доц.,
Державний торговельно-економічний університет

Ключові слова: *планування, ланцюг постачання, технології, талановиті працівники, стійкість, стратегія.*

Keywords: *planning, supply chain, technologies, talented workforce, resilience, strategy.*

Зі стрімким розвитком технологій у сучасному світі, підприємства змушені шукати та впроваджувати нові методи покращення своєї логістики. Комплексне планування транспортно-логістичного забезпечення ланцюга постачання є важливим етапом в управлінні логістичними процесами підприємства. Цей підхід передбачає інтеграцію різних аспектів транспортної та логістичної діяльності для забезпечення ефективності всього ланцюга постачання.

Від комплексного планування ланцюга постачання залежить те на скільки ефективно зможе працювати підприємство порівняно зі своїми конкурентами. Тому завчасне планування ланцюга постачання дає можливість покращити і пришвидшити логістику на підприємстві. Для того, щоб краще зрозуміти, які зміни і події будуть відбуватися в ланцюгу поставок в 2024 році потрібно розглянути основні тенденції. Щорічний список тенденцій у ланцюгах поставок Асоціації управління ланцюгами поставок (ASCM) на 2024 рік, який був опублікований у вересні, містить такі тенденції: оцифрування, інвестиції в технології,

збої, стійкість і проблеми з придбанням/утриманням талантів. Компанії намагаються розробити стратегії для подолання триваючих збоїв у ланцюгах поставок, зосереджуючись на цифровій трансформації, великих даних і використанні технологій. Інвестиції в технології і рішення зросли, що привело до більшої видимості, але це створює нові виклики щодо ризиків і дотримання вимог. Існує нестача кваліфікованих працівників для управління ланцюгами поставок, потрібні інвестиції в навчання і розвиток талантів. Підвищення видимості і технологічна інтеграція збільшують ризики кібербезпеки, що вимагає постійної уваги та моніторингу загроз. Для успішної реалізації технологічних інвестицій необхідно спочатку зосередитися на залученні та розвитку талантів у галузі управління ланцюгами поставок [1]. Отже, основні елементи які потрібно враховувати при комплексному плануванні транспортно-логістичного забезпечення ланцюга постачання стосуються необхідності інвестувати в талановитих працівників, розвивати їхні навички для ефективного впровадження нових технологій і підходів, забезпечуючи при цьому стійкість і безпеку ланцюгів поставок.

Успішне забезпечення ланцюга постачання залежить від комплексно-стратегічного планування. Основна мета даного планування полягає в тому, щоб максимізувати ефективність у всьому ланцюзі поставок, зменшуючи витрати, оптимізуючи запаси, підвищуючи якість продукції та забезпечуючи вчасну доставку. Ключові складові стратегічного планування: людські ресурси, організаційні та мережеві рішення, технології та процеси, фінансові ресурси. Існує чотири основні стратегії ланцюгів поставок: всеосяжності, сфокусованість на канали збуту, індивідуалізованого обслуговування споживача, операційної динамічності. Досягнення стратегічної відповідності відбувається у три етапи: формування переліку невизначеностей, оцінка потенціалу ланцюга, вибір стратегії відповідно до співвідношення реактивності/ефективності. Баланс між реактивністю (здатністю реагувати на зміни) та ефективністю (мінімізацією витрат) є ключем до стратегічної відповідності [2]. Отже правильно підібрана стратегія планування транспортно-логістичного забезпечення ланцюга постачання впливає на весь процес логістики підприємства.

Таким чином, успішне управління логістичними процесами в сучасному бізнес-середовищі потребує комплексного планування та впровадження передових технологій. Основні аспекти включають інвестиції в технології, розвиток талантів, забезпечення стійкості та безпеки ланцюгів поставок. Важливо зосередитися на підборі стратегій, що забезпечать баланс між реактивністю та ефективністю у керуванні логістичними процесами підприємства.

Список використаних джерел

1. Основні тенденції ланцюга поставок на 2024 рік вимагають інвестицій талантів для успіху. – URL : <https://www.scmr.com/article/supply-chains-top-trends-for-2024-require-talent-investment-for-success/supply-chain-management>

2. Луценко, І.С. (2023) Управління ланцюгами поставок: конспект лекцій. Навчальний посібник. Київ: КПІ ім. Ігоря Сікорського

ОРГАНІЗАЦІЯ ВАНТАЖОПЕРЕВЕЗЕНЬ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ В УМОВАХ ВІЙНИ

КОВАЛЕНКО Анжеліка,

здобувач вищої освіти,

Державний торговельно-економічний університет

Науковий керівник

Котова Марина, канд. екон. наук, доц.,

Державний торговельно-економічний університет

Ключові слова: *ринок, транспортні перевезення, вантажообіг, вантажне перевезення, автомобільний транспорт.*

Keywords: *market, transportation, freight traffic, freight transportation, road transport.*

В період військового конфлікту України з російською федерацією, питання щодо організації транспортних перевезень на території нашої країни являється проблематичним. Важливість ринку транспортних перевезень значно зросла у сфері формування економічного сектору, сприяння організації товарообігу в середині та за межами країни, забезпечення усім необхідним населення та армію, наприклад продуктами першої необхідності, одягом, лікарськими засобами, зброєю тощо.

Значну частку в транспортних перевезеннях займає вантажне перевезення, а саме автомобільним транспортом з 2017-2021 рр. (Табл. 1). Станом на 2022 рік, вантажні перевезення автомобільним транспортом скоротилися майже в 1,2 рази порівнюючи із 2021 роком, причин скорочення було багато, наприклад руйнування доріг, окупація територій. На сьогодні, роль даного виду перевезень значно збільшилася, оскільки активно відбувається перевезення та доставка

продуктів харчування, гуманітарної допомоги, будівельних матеріалів у різні регіони України. Збільшилася і кількість вантажів, які доставляються з інших країн, до прикладу гуманітарна допомога.

Таблиця 1

**Динаміка обсягів вантажних перевезень України
з 2017–2021 рр. [1]**

Роки	Вантажообіг				
	залізничного транспорту	автомобільного транспорту	водного транспорту	трубопровідного транспорту	авіаційного транспорту
2017	339,5	1121,7	5,9	114,8	0,082
2018	322,3	1205,5	5,6	109,4	0,099
2019	312,9	1147,1	6,1	112,7	0,092
2020	305,5	1232,4	5,6	97,5	0,088
2021	314,3	-	5,3	77,5	0,1

Проте ринок вантажних перевезень, особливо автомобільним транспортом, є висококонкурентним, тому невеликі підприємства, які на ринку спеціалізуються на вантажних перевезеннях повинні постійно пристосовувати свою діяльність до тих змін, які відбуваються на ринку, необхідно досліджувати та оцінювати конкурентне середовище, визначати напрями посилення своїх конкурентних переваг [2.с.15].

Основними нормативними документами, які регламентують перевезення вантажів автомобільним транспортом є Статут автомобільного транспорту і Правила перевезення вантажів в Україні автомобільним транспортом.

Також Наказ «Про затвердження Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні» регулює основні етапи технологічного процесу перевезення вантажів автомобільним транспортом, а саме: приймання вантажу до перевезення; маркування і пломбування вантажу; завантаження автомобіля; оформлення документації; здійснення процесу перевезення і доставки вантажу одержувачеві; розвантаження автомобіля; приймання вантажу одержувачем; проведення розрахунків за перевезення вантажу.

Класифікувати перевезення вантажу автомобільним транспортом можна за наступними критеріями:

– належність транспорту: загального користування, власний транспорт підприємницьких організацій та формувань, відомчий транспорт;

- відстанню перевезень: приміські, міжміські, міжнародні;
- способами організації і виконання перевезень: централізовані, децентралізовані, прямі, змішані, комбіновані, контейнерні, пакетні;
- тривалістю перевезення: постійні, сезонні, тимчасові;
- видами вантажів: за видами продукції або видами тари;
- розмірами партії вантажів: масові, партійні, дрібно-партійні [3].

Отже, завершення війни та звільнення усіх територій України – це важливі передумови для майбутнього розвитку транспортної сфери нашої країни, збільшення обсягів вантажних перевезень, а саме автомобільним транспортом. Найбільшу частку на ринку за обсягами вантажних перевезень займає автомобільний транспорт. Український ринок автомобільних вантажних перевезень є достатньо висококонкурентним, тому вітчизняним автоперевізникам необхідно постійного досліджувати ринок вантажних перевезень, аналізувати пріоритети споживачів при їх виборі, пропозиції конкурентів, потрібно покращувати якість послуг, розширювати асортимент, підвищувати рівень обслуговування клієнтів, використовувати гнучку цінову політику.

Список використаних джерел

1. Державна служба статистика України. Транспорт. URL: <https://stat.gov.ua/uk/contacts> (дата звернення 05.04. 2024 р.)
2. Косар Н., Кузьо Н. Вплив війни на ринок автомобільних вантажних перевезень України та його подальший розвиток. Вісник Львівського університету. 2023. № 65. С. 15 – 23.
3. Апопій В. В., Міщук І. П., Ребицький В. М. та інші. Організація торгівлі. Організація перевезень вантажів автомобільним транспортом. URL: <https://westudents.com.ua/glavy/38345-organizatsiya-perevezen-vantajv-avtomoblnim-transportom.html> (дата звернення 05.04.2024 р.)

ВПЛИВ ВОЄННОГО СТАНУ НА ЛОГІСТИЧНІ СИСТЕМИ УКРАЇНИ

КОВАЛЕНКО Вячеслав,

здобувач вищої освіти,

Державний торговельно-економічний університет

ВЖИТИНСЬКА Ксенія,

канд. екон. наук, доц.,

Державний торговельно-економічний університет

ORCID: 0000-0002-3618-664X

Ключові слова: *логістична система, логістичний маршрут, воєнний стан.*

Keywords: *logistics system, logistics route, martial law.*

Початок військових дій викликав ряд проблем у логістиці. Для їхнього розв'язання нам потрібно не тільки отримувати військову техніку, гуманітарну та фінансову допомогу, а й самим розбудовувати економіку під військові потреби й використовувати при цьому наші сильні сторони, серед яких потужний волонтерський рух та досвід успішних бізнес-структур. Тому важливим кроком у напрямку підвищення ефективності логістичного забезпечення країни є визначення факторів, що впливають на логістичні процеси, які життєво важливі для виживання нашої держави. Війна призвела до відсутності морських перевезень, які відправляли близько 65% всього експорту, блокування авіаперевезень, погіршення функціонування залізничних шляхів та ускладнення роботи автомобільного транспорту.

Є певні складності в'їзду та виїзду залізницею через відсутність залізничних вагонів для експорту з України товарів аграрної групи та відсутність необхідного обсягу залізничних вагонів з імпорту палива. Через проведення бойових дій знищено багато складів та логістичних центрів, припинились поставки сировини з найбільших міст-виробників – Харкова, Запоріжжя, Маріуполя, Херсона, Одеси.

Як наслідок, відбулася втрата налагоджених логістичних маршрутів, збільшення часу доставки, значне підвищення цін на перевезення, зменшення запасів товарів на складах. Змінюються умови, які примушують компанії впроваджувати принцип максимальної еконо-

мії на вантажоперевезеннях. При здійсненні логістичної діяльності варто дотримуватися декількох принципів: товар має знаходитися в одному місці; важливо визначити точний час, коли товар буде готовий до відправки та проінформувати учасників; визначити хто і де буде приймати вантаж; обидві сторони здійснення перевезення товару повинні мати контакти один одного для уточнення ситуації у разі необхідності [1].

З урахуванням усіх викликів, які створює воєнний стан для логістичних систем України, є важливою вимогою розроблення стратегій, спрямованих на підвищення ефективності логістичного забезпечення країни. Наша держава переживає серйозні труднощі через обмеження морських, авіаційних та залізничних перевезень, що приводить до різких змін у логістичних маршрутах та затримці у поставках [2].

У зв'язку з цим, велике значення має залучення військової техніки, гуманітарної та фінансової допомоги, а також залучення внутрішніх ресурсів для підтримки економіки під військові потреби. Нашим завданням є не лише отримання зовнішньої допомоги, але й максимальне використання внутрішніх можливостей, таких як потужний волонтерський рух та досвід успішних бізнес-структур. Це вимагає визначення ключових факторів, що впливають на логістичні процеси, які є критичними для забезпечення виживання нашої держави.

Список використаних джерел

1. Пешко М., Завербний А., (2022) Проблеми та перспективи зміни ланцюгів поставок з метою мінімізування втрат під час війни, випуск №44/2022 с.3.
2. Ніцевич А., Ткачов В., Буда Р., Горбачов М., Горова К., Логістика та міжнародна торгівля в Україні в умовах війни (2022).

УПРАВЛІННЯ ЛОГІСТИЧНИМИ РИЗИКАМИ В ЛАНЦЮГАХ ПОСТАЧАННЯ ПІДПРИЄМСТВА

КОВАЛЬ Сергій,

здобувач вищої освіти,

Державний торговельно-економічний університет

Науковий керівник

Кочубей Дмитро, канд. екон. наук, доц.,

Державний торговельно-економічний університет

Ключові слова: *управління ризиками, сертифікація, підприємство, ланцюги постачання, стандарти, сталий розвиток.*

Keywords: *risk management, certification, enterprise, supply chains, standards, sustainable development.*

Управління ризиками в ланцюгах постачання відіграє ключову роль у забезпеченні стійкості та успішності діяльності підприємства, особливо в умовах нестабільного геополітичного середовища, економічної нестабільності та швидких змін на ринку. Під час воєнних конфліктів або політичних криз, руйнування попередніх логістичних зв'язків серйозно підриває ефективність постачання, що призводить до простоїв на виробництві, зриву планів, втрат клієнтів та розірвання контрактів з відповідними фінансовими та репутаційними втратами. Мінливість ринкової кон'юнктури також створює необхідність постійного оновлення стратегій управління логістичними ризиками, щоб підприємство могло швидко адаптуватися до нових умов та зберігати конкурентоспроможність на ринку без недоцільних фінансових втрат. Управління ризиками ланцюгів постачання – це правила та дії, які спрямовані на зменшення часу на реагування на непередбачувані обставини, які зумовлені зовнішніми обставинами, для безперебійної роботи логістики.

Цілями такого управління є:

- запобігання виникненню умов існування та поширення ризиків логістичної системи;
- мінімізація руйнівного впливу факторів ризику на логістичну систему;
- розроблення заходів протидії формуванню бази ризиків. [1]

Для підприємства однією з ключових проблем управління логістичними ризиками для безперебійного постачання товарів та послуг є

витримування балансу між швидкістю та гнучкістю логістики та її ціною. З однієї сторони швидка та гнучка система надає можливість до ефективного розподілу ресурсів та постачання товарів, з іншої сторони це може призвести до непомірних витрат, що вплине на кінцеву вартість товарів чи послуг.

Для побудови фундаменту управління логістичними ризиками на підприємстві може служити ISO 31000:2018 «Risk management – Principles and guidelines» та ISO 31010:2013. Стандарти впроваджують управління ризиками в процес управління підприємства, стратегію, планування, звітність, політику, цінності та культуру організації. Ці заходи підвищують ефективність роботи, оскільки допомагають організаціям вчасно розпізнавати потенційні загрози та можливості, а також розумно розподіляти ресурси [2].

Впровадження вищенаведених стандартів, особливо критично відіграють свою роль під час війни, адже усі підприємства зіткнулися з наступними ризиками:

- перерви у постачанні;
- пошкодження і знищення інфраструктури;
- затримки на кордонах і перетині пунктів контролю;
- зростання вартості транспортування;
- відсоток робочої сили та мобілізація.

Окрему увагу потрібно приділити сталому розвитку, який набирає популярності в Україні слідом за ЄС. Для підприємств продаж товарів з низьким вмістом екологічних відходів підвищує кінцеву вартість при експорті за кордон в Європейський Союз. Одним з прикладів може слугувати сертифікація ISCC для підприємств та продукції. Цей сертифікат регулює кількість викидів парникових газів, яке підприємство створює при виготовленні однієї одиниці товару. На цей параметр впливає, в тому числі, кількість парникових газів виділених при транспортуванні товару до пункту призначення. [3]

Підсумовуючи вищенаведений матеріал, управління логістичними ризиками в ланцюгах постачання підприємства є критично важливою складовою успішного функціонування будь-якого підприємства. Це дозволяє забезпечити стійкість, ефективність та конкурентоспроможність бізнесу в умовах високого рівня невизначеності та ризику. Тому впровадження системи управління логістичними ризиками є необхідною передумовою для досягнення успіху в сучасному бізнес-середовищі.

Список використаних джерел

1. Кучмеев О.О. Методи та засоби управління ризиками в логістичних системах торговельних підприємств [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.visnyk-econom.uzhnu.uz.ua/archive/22_2_2018ua/15.pdf
2. ISO 31000:2018 Risk management [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.iso.org/standard/65694.html>
3. ISCC – International Sustainability and Carbon Certification [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.iscc-system.org/>

ОЦІНЮВАННЯ ЛОГІСТИЧНИХ РИЗИКІВ У ЛАНЦЮГАХ ПОСТАЧАННЯ

КОРЖ Анастасія,

здобувач вищої освіти,

Державний торговельно-економічний університет

Науковий керівник

Кочубей Дмитро, *канд. екон. наук, доц.,*

Державний торговельно-економічний університет

Ключові слова: *управління ризиками, управління ланцюгами постачання, управління ризиками в ланцюгах постачань.*

Keywords: *risk management, supply chain management, supply chain risk management in supply chains.*

Ризик у ланцюгу постачання відображає невизначеність та конфліктність у прийнятті рішень менеджментом підприємств. Однією з основних причин ризику є непередбачуваність затримок та зривів постачання через порушення функціонування ланок ланцюга. Процес управління ризиком може складатися з таких кроків: встановлення оточення; загальне оцінювання ризику (ідентифікація, аналіз та оцінювання ризику); обробка ризику; моніторинг ризику.

Встановлення оточення (контексту) ризику ланцюга постачання включає аналіз внутрішніх та зовнішніх чинників ризику для кожного підприємства-учасника та ланцюга постачання в цілому. При вста-

новленні оточення ризику підприємства в ланцюгу постачання необхідно враховувати ресурси, складські запаси, зобов'язання перед учасниками ланцюга постачання, процеси та структуру ланцюга постачання для забезпечення нормального функціонування.

Ідентифікація ризиків у ланцюгу постачання є важливим етапом оцінювання загального ризику та передбачає виявлення факторів, подій та обставин, які можуть впливати на функціонування ланцюгу. Методи ідентифікації ризиків можуть бути базовані на «мозковому штурмі», попередніх оцінках або дослідженнях, а також можуть використовувати готові схеми з уже виявленими ризиками для ефективного аналізу.

Аналіз ризику в ланцюгу постачання є ключовим для збільшення розуміння можливих загроз та їх наслідків. Цей процес включає в себе визначення причин, джерел та можливих наслідків ризику. Характерним для якісного аналізу ризику є його складність та потреба в досвіді та знаннях фахівців, що приймають рішення в управлінні підприємствами-учасниками ланцюга постачання. Оцінювання ступеня ризику дозволяє кількісно визначити ймовірності виникнення небажаних подій та обсяги можливих збитків, що може служити основою для розробки заходів щодо попередження ризику. Обробка ризику в ланцюгах постачання передбачає застосування методів та стратегій для зниження ступеня ризику.

Страховання може підвищити відповідальність менеджерів, примушуючи їх приймати виважені управлінські рішення та проводити попереджувальні заходи відповідно до умов страхового договору. Однак страхування логістичних ризиків не може гарантувати повного функціонування всього ланцюга постачання, особливо у випадку використання різних інновацій у доставці та зберіганні продукції. Інші методи зниження ризику включають розподіл ризику між учасниками ланцюга постачання та диверсифікацію каналів розподілу, що може бути особливо корисним у разі наявності декількох постачальників. Створення резервів матеріальних та фінансових ресурсів є іншим методом зниження ризику, який дозволяє підприємству забезпечувати свою діяльність у критичних ситуаціях. Захист товарів, інформації та ресурсів може включати фізичну безпеку, контроль доступу та інші заходи. Моніторинг включає постійне стеження за результатами та аналіз системи управління ризиками та економічного середовища для виявлення нових ризиків та потреби у коригуваннях.

Список використаних джерел

1. Логістика невиробничої сфери: Управління ризиками в логістиці : навчальний посібник / Л. О. Мажник, В. О. Письмак. – Харків : ХНЕУ ім. С. Кузнеця, 2016. – 31-52 с.

2. Кривов'язюк І. В. Актуальні проблеми сучасних логістичних систем та шляхи їх подолання / І. В. Кривов'язюк, Ю. М. Кулик // Збірник доповідей 11-ї міжн. наук.-практ. конф. «Проблеми підготовки професійних кадрів з логістики в умовах глобального конкурентного середовища» (м. Київ, 25-26 вер. 2013 р.). – Київ: НАУ, 2013. – С. 288–293.

3. Кривов'язюк І. В. Модель вибору логістичних стратегій в умовах кризового стану підприємства / І. В. Кривов'язюк, Ю. М. Кулик // Економіст. – 2013. – № 11. – С. 57–61.

ФУНКЦІОНУВАННЯ ТА РОЗВИТОК ЛОГІСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ РОЗДРІБНОЇ ТОРГОВЕЛЬНОЇ МЕРЕЖІ ТОВ «СІЛЬПО-ФУД» В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ

КОРНІЄНКО Іван,

здобувач вищої освіти,

Державний торговельно-економічний університет

Науковий керівник

Нечипорук Аліна, канд. екон. наук, доц.,

Державний торговельно-економічний університет

Ключові слова: *торговельна мережа, логістична інфраструктура, воєнний стан.*

Keywords: *trade network, logistics infrastructure, martial law.*

Умови воєнного стану накладають величезні виклики на функціонування та розвиток логістичної інфраструктури роздрібною торговельною мережі. У контексті таких складних обставин, діяльність компанії ТОВ «Сільпо-фуд» стає особливо важливою для забезпечення населення продовольством та іншими товарами першої необхідності.

Воєнний стан призводить до значних перешкод у забезпеченні логістичної підтримки торговельних мереж, оскільки він може призвести до обмежень на транспорт, затримок у постачанні товарів, а

також загроз безпеці та цілісності поставок. У таких умовах дієве управління логістикою стає ключовим фактором успіху.

Перш за все, важливою є диверсифікація постачальників та пошук альтернативних маршрутів доставки. Компанія повинна розглядати можливість розвитку внутрішніх мереж поставок, використовуючи місцеві ресурси та мережі постачальників для зменшення залежності від зовнішніх факторів.

Друге, важливою стає оптимізація існуючих логістичних процесів. Це може включати вдосконалення складського управління, використання новітніх технологій у відстеженні поставок та ефективне планування маршрутів доставки.

Третє, критично важливим аспектом є забезпечення безпеки як для працівників компанії, так і для товарів під час транспортування. Це може включати застосування спеціалізованих методів та технологій для запобігання крадіжок та інших негативних подій.

Нарешті, умови воєнного стану можуть стимулювати інновації та розвиток нових стратегій логістики. Компанія може розглядати впровадження автоматизованих систем управління логістикою, використання дронів для доставки товарів або розвиток альтернативних методів забезпечення ланцюга постачання. [1]

Загалом, умови воєнного стану ставлять перед роздрібною торговельною мережею значні виклики, але водночас вони також створюють можливості для розвитку та удосконалення логістичної інфраструктури. Ключовим є гнучкість, інновації та ефективне управління ризиками для забезпечення стабільності та успішної діяльності в умовах воєнного конфлікту.

Група компаній Fozzy Group є відомою українською торгово-промисловою групою, яка налічує понад 900 торгових точок, таких як мережі магазинів «Сільпо», Fozzy, «Фора» і «Траш!», та забезпечує працевлаштування близько 70 тисяч людей. Проте, після агресивного вторгнення Росії компанія столкнулася зі значними втратами, які сягнули майже 3 мільярдів гривень, і майже 40 магазинів групи зараз опинилися в зоні бойових дій.

Відповідно до слів когнітивного директора Fozzy Group, Дмитра Циганкова, компанія готується до внесення суттєвих змін на ринку, орієнтуючись на середній кошик покупок і покупців із середнім рівнем витрат. Це стратегічне рішення викликане розумінням, що у людей найближчим часом може бути менше грошей через складну економічну ситуацію.

Крім того, компанія активно займається кризовим менеджментом, вирішенням питання дефіциту товарів і розвитком сервісу

надшвидкої доставки. Це спрямовано на забезпечення найвищого рівня обслуговування клієнтів та збереження їхньої лояльності, незважаючи на складні умови на ринку. [2]

Загалом, Fozzy Group проявляє гнучкість і вміння адаптуватися до змін, пристосовуючи свої стратегії до нових умов. Це дозволяє компанії ефективно опанувати виклики кризової ситуації і зберегти своє лідерство на ринку.

Дмитро Циганков, який відповідає за департамент нових продуктів і власних торговельних марок Fozzy Group, зазнав змін у своєму житті з початком повномасштабної війни 24 лютого. Замість своїх звичних обов'язків, він вирішив допомагати в ірпінському магазині «Сільпо». Він пригадує цей період як цікавий досвід, коли його дружина вивчила роботу на касі, а сам він працював на складі і відділі стелажів.

У перші тижні війни, коли російська армія намагалася оточити Київ, магазин працював на залишках товарів, але 5 березня вони отримали несподівану поставку.

Тим часом, колега Циганкова перебував у вже окупованому Ірпені разом з дружиною й дитиною, переховуючись у підвалі магазину. Вони втратили зв'язок з ним до кінця місяця, але, на щастя, дізналися, що він живий, лише після деокупації.[3]

Після тривалого періоду кризового менеджменту, у середині липня «Сільпо» в Ірпені відновив свою роботу, а Fozzy Group продовжує функціонувати в умовах воєнного стану та кризового менеджменту. Компанія активно перебудовує свою логістику та розраховує збитки, але водночас вони відчують себе важливими учасниками критичної інфраструктури.

У період війни кризовий менеджмент став нормою для компанії Fozzy Group. Директор Дмитро Циганков зазначає, що раніше відсутність стілької синхронізації з керівництвом була неможливою. Щотижневі зустрічі та координація дозволяли вирішувати питання наступних кроків у короткі строки. Горизонт планування зменшився до тижня, що є великим контрастом порівняно з попередніми кварталними зустрічами.

Цей новий режим роботи вимагає від засновників і керівників компанії більшого втручання в операційну діяльність. Вони активно долучаються до ухвалення рішень та зберігають близький контакт з операційними підрозділами. Збитки компанії від війни оцінюються у 2,8 мільярда гривень, що стало наслідком втрат майна та товарів на складах.[4]

У боротьбі з наслідками війни, багато магазинів мережі «Сільпо» залишилися непрацездатними, включно з «Амстором» у Кременчуці, який згорів повністю. Незважаючи на це, компанія не зазнала втрат серед своїх працівників. Шість осіб звернулися до лікарні з пораненнями, але жоден з них не загинув.

Такі випробування ставлять компанію перед серйозними викликами, але інтенсивна координація та кризовий менеджмент допомагають їй впоратися з ними. Fozzy Group продовжує свою діяльність, попри важкі обставини, і прагне відновити свою інфраструктуру та позиції на ринку.

Список використаних джерел

1. Сільпо (fozzy.ua)
2. «Сільпо» звітує про збитки на 7,6 мільярда за рік війни (propertytimes.com.ua)
3. Втрати на 3 мільярди, 21 магазин в окупації і супершвидка доставка: як «Сільпо» працює під час війни – The Village Україна
4. Ритм війни (silpo.ua)

ОЦІНЮВАННЯ ЗВ'ЯЗКІВ МІЖ ПІДПРИЄМСТВАМИ В ЛАНЦЮГАХ ПОСТАЧАННЯ

КОЧУБЕЙ Дмитро,

канд. екон. наук, доц.,

Державний торговельно-економічний університет

Ключові слова: ланцюг постачання, підприємство, постачальник, споживач.

Keywords: *supply chain, enterprise, supplier, consumer.*

Управління сучасними ланцюгами постачання дозволяє надійно контролювати і спрямовувати товарні, а також взаємозалежні з ними інформаційні, фінансові потоки від первинних постачальників, виробників і продавців товарів до кінцевих споживачів у визначений термін. Підприємствам вкрай важливо не тільки ідентифікувати себе в цьому ланцюгу, визначати власних постачальників та споживачів, а й брати участь в розробці та реалізації стратегій, організації операційної діяльності всього ланцюга постачання.

У роботі W. Ulaga [1] пропонується розгляд цінності зв'язків постачальника та споживача в системі перспектив аналізу цінностей. Так, виділяються «перспективи продавця», «перспективи покупця» та «перспектива продавця-покупця». Такий підхід визначає джерело створення цінності продукту у міжфірмових зв'язках, тобто у ланцюзі постачання. Виходячи з цього, можна зробити висновок, що критерієм важливості зв'язку у ланцюзі постачання буде рівень створюваної цінності, що забезпечується на конкретному зв'язку ланцюга постачання.

Цінність споживача в ланцюзі постачання – це можливість забезпечення споживачем постійної довгострокової взаємодії з фокусним підприємством та генерації певного рівня прибутку в довгостроковій перспективі. Цінність постачальника в ланцюзі постачання можна визначити як вплив постачальника на забезпечення загального результату та досягнення загальних цілей ланцюга постачання при обслуговуванні кінцевого споживача. Тобто, кожен постачальник в ланцюзі постачання спричиняє певний вплив на загальний результат. Враховуючи мережеву структуру ланцюгів постачання важливо зауважити, що кожне підприємство (окрім першої за останньої ланки) є одночасно і постачальником і споживачем.

Для побудови мережевої структури ланцюга постачання можна визначити процес, заснований на врахуванні цінності постачальника та споживача для фокусного підприємства.

Критерій важливості зв'язку у ланцюзі постачання може бути заснований на понятті «пожиттєвої цінності споживача» (*Customer Lifetime Value – CLV*) [2].

$$CLV = \sum_{n=1}^N \frac{(M_n - C_n) \cdot p_n}{(1 + r)^n} - AC$$

де M_n – обсяг прибутку, що забезпечується зв'язком зі споживачем у ланцюзі постачання у періоді n ,

C_n – витрати на підтримку зв'язку у періоді n ,

p – імовірність сталого існування зв'язку у період n

r – ставка дисконтування,

AC – витрати на створення зв'язку,

N – кількість періодів (років) прогнозу.

Після визначення показника CLV , що характеризуватиме важливість зв'язку з постачальником або споживачем, необхідно провести сегментацію усієї множини зв'язків підприємства. Для

проведення сегментації партнерів фокусного підприємства в ланцюзі постачання за критерієм пожиттєвої цінності споживача (постачальника) можуть бути застосовані різноманітні методи, що дозволяють розділити сукупність елементів множини на групи залежно від частки в загальній сукупності. Пропонується застосувати метод, заснований на математичному інструментарії нечіткої логіки (*fuzzy logic*) [3].

Створюючи керовану мережу зв'язків партнерів у ланцюгу постачання підприємствам необхідно визначити, які типи зв'язків будуть створені в мережі ланцюга постачання. Вирішення такої задачі потребує розробки та встановлення певного критерію для сегментації множини зв'язків у ланцюзі постачання.

Список використаних джерел

1. Ulaga W. Customer Value in Business Markets – An Agenda for Inquiry // *Industrial Marketing Management*. – 2001. – № 30. – Pp. 315–319.
2. Fripp G. Guide to Customer Lifetime Value URL: <https://www.clv-calculator.com/clv/definition-customer-lifetime-value/>
3. What is fuzzy logic? URL: <https://searchenterpriseai.techtarget.com/definition/fuzzy-logic>

УПРАВЛІННЯ СКЛАДСЬКОЮ ЛОГІСТИКОЮ В ТОВ «ЕПІЦЕНТР К»

КРАВЧУК Тетяна,

здобувач вищої освіти,

Державний торговельно-економічний університет

Науковий керівник

Кавун-Мошковська Ольга, канд. екон. наук, доц.,

Державний торговельно-економічний університет

orcid.org/0000-0002-4282-5663

Ключові слова: логістична діяльність, склад, автоматизація, WMS, крос-докінг, підбір по лінії.

Keywords: *logistics activities, warehouse, automation, WMS, cross-docking, pick-by-line.*

Діяльність групи компаній «Епіцентр К» забезпечує розгалужена логістична система. Логістичний центр «Калинівка», площею

140 тис. м², централізовано забезпечує 75% поставок товарів у торговельні центри мережі. На території логістичного центру розміщено митний термінал, який надає повний комплекс послуг для здійснення митного оформлення товарів і транспортних засобів, що переміщуються через кордон України автомобільним та залізничним транспортом.

У 2019 році компанія збільшила власні потужності, відкривши у Києві 2 фулфілмент-центри – площею 7 тис. м² на вул. Полярній та «Віскозна» загальною площею 30 тис.м². За управління ними відповідає система «Qguar WMS Pro», яка дозволяє обробляти замовлення online клієнтів з високою точністю і швидкістю [1].

«Qguar WMS PRO» (Warehouse Management System Pro) – комплексне логістичне рішення для складських об'єктів. За допомогою WMS реалізуються операції та процеси на складі, оптимізуються і вдосконалюються всі види робіт.

Перевагами «Qguar WMS PRO» є забезпечення абсолютного контролю за рухом і збереженням товарів – скорочення помилок, нестач, гарантія прозорого управління складом з будь-якого пункту, універсальність (підходить навіть для складів зі складною типологією та будь-якого розміру), упорядкування поточних процесів [2].

Використання «Qguar WMS PRO» в складській логістиці ТОВ «Епіцентр К» дозволяє:

- обслуговувати товари з будь-якими штрих-кодами, у тому числі стандарту GS1;
- здійснювати підтримку технології RF, RFID, Voice picking, а також Light picking;
- здійснювати управління палетами, вантажною технікою, поворотною тарою;
- управляти та реалізовувати процеси комплектації (збору) партій товару, інвентаризації та крос-докінгу;
- здійснювати розрахунок логістичних послуг.

Особливістю проекту автоматизації логістики ТОВ «Епіцентр К» стало поєднання ефективної роботи складського комплексу як в режимі накопичувального – з подальшим розподілом товарів, так і в режимі крос-докінгової станції – з розподілом товарів на відвантаження з постачання, минаючи місця зберігання (технологія «Pick by Line»).

Для автоматизації чинних офлайн-процесів були реалізовані технології:

- Пік бай Лайн (Pick-by-Line);
- Крос-докінг (Cross-docking).

Pick-by-Line (підбір по лінії) – складська технологія, різновид крос-докінгу, що використовується для швидкої обробки вантажів у

тих випадках, коли можна чітко розділити потоки від постачальників магазинам ще на вході на склад. Для компаній з великою кількістю SKU, високою доступністю товару, необхідністю оптимізації транспортних витрат – це один з найбільш оптимальних варіантів організації роботи складу.

Крос-докінг (Cross-docking) – це процес приймання та відвантаження товарів без довготривалого зберігання. Крос-докінг спрощує логістику підприємства, що дозволяє відстежувати ефективність на будь-якій із ланок ланцюга постачання. Також він дозволяє уникнути значних витрат на зберігання товарів. Склад для крос-докінгу побудований таким чином, щоб якомога ефективніше організувати процес обробки вхідних та вихідних товарних потоків, з великою кількістю наскрізних воріт. Процес приймання товарів передбачає, що з зони приймання вони потрапляють у зону експедиції, й звідки їх відправляють для доставки споживачам.

Крос-докінг дозволяє прискорити доставку, що сприяє підвищенню лояльності клієнтів. Крім того, частина вартості продукції містить також витрати на його перевезення й зберігання. Оскільки товар не розміщується на складі довготривалого зберігання й бізнес не несе витрати на цьому етапі, вартість кінцевого продукту також знижується. Це робить товар більш привабливим для споживачів і стає важливою конкурентною перевагою компанії[1].

Завдяки впровадженню на всіх об'єктах ТОВ «Епіцентр К» сучасної автоматизованої системи управління і конвеєрної технології обробки вантажів, замовлення одного транспортного маршруту обробляються та відвантажуються менш ніж за 30 хвилин. Аналогічна технологія обробки вантажів використовується на складах Amazon.

Окрім того, компанія в умовах війни інвестує в будівництво нових логістичних комплексів. Фулфілмент центр з вул. Полярної буде перенесено в м. Хмельницький. Це дасть змогу створити нові робочі місця (за рахунок великої площі, більше 140 тис. м²), покращити ефективність логістики для торговельних центрів західного регіону компанії. Основною перевагою цього комплексу буде максимальна роботизація основних процесів.

Список використаних джерел

1. Epicentrk.ua [Електронний ресурс] URL: <https://epicentrk.ua/ua/about/vyrobnytstvo-i-logistyka/>
2. Система WMS Pro Qguar [Електронний ресурс] URL: <https://quantum-software.com/system-wms-pro-qguar/>

ЗАКУПІВЕЛЬНА ДІЯЛЬНІСТЬ РИТЕЙЛУ В УМОВАХ ВІЙНИ

КРУЦКЕВИЧ Аліна,

здобувач вищої освіти,

Державний торговельно-економічний університет

Науковий керівник

Котова Марина, канд. екон. наук, доц.,

Державний торговельно-економічний університет

Ключові слова: *ритейл, закупівельна діяльність, ринок FMCG.*

Keywords: *retail, procurement, FMCG market.*

Ритейл є однією з стратегічних галузей економіки, яка забезпечує населення життєвонеобхідними товарами. Ситуація, що склалася на ринку вітчизняного ритейлу за період воєнного стану показала складність, а інколи і неможливість, організації процесу продажу товарів та обслуговування покупців. Україна зазнала величезний удар по економіці, масова міграція населення, висока інфляція, чималий рівень безробіття, перебої електро- та водопостачання, ріст цін на електроносії та інші фактори вплинули на ритейл та змусили докорінно змінити пріоритети. Національним мережами знадобився деякий час, щоб адаптуватися до роботи у таких важких умовах та змінити організацію своїх бізнес-процесів.

Закупівельна діяльність – це управління матеріальними потоками в процесі забезпечення підприємства матеріальними ресурсами. Закупівельна робота є основою комерційної діяльності в торгівлі та являє собою оптовий або дрібнооптовий товарооборот, що здійснюється оптовими підприємствами (юридичними особами) або приватними особами з метою наступного перепродажу закуплених товарів.

На процес організації закупівельної діяльності торговельного підприємства роздрібною торгівлю впливають різноманітні фактори:

- стан вітчизняного виробництва товарів;
- обсяг, структура платоспроможності попиту населення;
- тенденції та напрями у сфері споживання товарів;
- розвиток зовнішньоторговельних угод;
- рівень розвитку транспортних зв'язків;
- господарські зв'язки між виробництвом та торгівлею;
- рівень розвитку складського господарства;
- фінансові ресурси підприємства;
- стан товарних запасів та ін.

Повномасштабне вторгнення росії суттєво змінило ринок українського продовольчого ритейлу, відповідно змінився асортимент товарів, які потрібно закуповувати підприємствам. Дослідження компанії Delo.ua наводить статистику, яка свідчить, що з початком війни, багато українців виїхало за кордон, що позначилося на українському ринку FMCG. Восени 2023 року в Україні проживало близько 25 млн людей, що на 15% менше ніж до війни. Споживання продуктів українцями зменшилося не на 15%, а значно більше. Так, попит на кондитерські вироби зменшився на 22%, їжа для тварин – на 24%, дитяче харчування – на 25%, свіжу рибу та морепродукти – 31%, овочі заморожені та свіжі – на 33%, крупи – на 39%, рослинну олію – на 41%, заморожену рибу та морепродукти – на 45%, сухі молочні продукти – на 91% [2].

Основними викликами закупівельної діяльності ритейлу в умовах війни стали:

- територіальне переміщення торгових об'єктів та товарів зі східної та центральної частини держави на захід у зв'язку з бойовими діями;
- змінилися логістичні процеси, а також особливості ланцюгів постачання [3];
- проблеми з логістикою та як наслідок обмежений асортимент товарів та постачальників;
- складнощі з закупівлею товарів;
- суттєві затримки або неможливість доставки товарів;
- необхідність забезпечення посиленої безпеки перевезень та зберігання товарів;
- необхідність забезпечення стабільності постачань в умовах непередбачуваності;
- дилема: або збільшення обсягів закупівлі, накопичення товарів на складах, щоб забезпечити постійну наявність товару, або відмова від накопичення у зв'язку з нестабільністю, замороженими фінансами та ризиками ворожих атак, які можуть привести до втрат;
- складнощі здійснення логістичних операцій перевезення вантажів через наявність блокпостів, огляду вантажів, введення комендантської години;
- необхідність більш продуманого та ретельнішого планування маршрутів, запасних маршрутів, через ризик нових атак [4];
- збільшення вартості логістичних операцій, проблеми та підвищення ціни на паливо;
- зменшення кваліфікованого персоналу у зв'язку з мобілізацією.

Отже, закупівельна діяльність ритейлу в умовах війни є складною та небезпечною, вимагає забезпечення безперебійності постачання, безпеки, ефективності та швидкості доставки товарів. Швидке відновлення бізнес-процесів ритейлу, оптимізація закупівельної та логістичної діяльності, забезпечуть зростання основних економічних показників вітчизняного ритейлу, які здатні будуть забезпечити соціально-економічні запити суспільства.

Список використаних джерел

1. Як змінився ринок українського продовольчого ритейлу за час війни [Електронний ресурс] URL: <https://rau.ua/novyni/retail-war/>
2. Логістика під час війни [Електронний ресурс] URL: https://zaxid.net/logistika_pid_chas_viyuni_n1538608
3. Логістика під час війни: як українському бізнесу організувати транспортні потоки [Електронний ресурс] URL: https://www.ukrinform.ua/rubric-other_news/3566470-logistika-pid-casvijni-ak-ukrainskomu-biznesu-organizuvati-transportni-potoki.html

АКТУАЛЬНІ СВІТОВІ ТРЕНДИ В ЛОГІСТИЧНОМУ ЗАБЕЗПЕЧЕННІ ЕЛЕКТРОННОЇ КОМЕРЦІЇ

ЛАВРУШКО Едуард,
здобувач вищої освіти,

Державний торговельно-економічний університет

Науковий керівник

Харсун Людмила, канд. екон. наук, доц.,

Державний торговельно-економічний університет

Ключові слова: електронна комерція, логістика, світові тренди.

Keywords: e-commerce, logistics, global trends.

Із зростанням вагомості ролі електронної комерції в світі – зростають і виклики електронного забезпечення цієї галузі торгівлі. Зростання саме цієї сфери діяльності пов'язано із комфортом та зручністю і простотою доступності процесів купівлі товарів через інтернет. Це відбувається завдяки певним ринковим трендам і вимогам, які формує ринок електронної комерції.

У 2023 році логістична галузь електронної комерції визначалася геополітичними проблемами, зростанням транспортних витрат та світовою інфляцією.

У ході 2024 року, більшість проблем і трендів залишаться, але з'являться і нові тенденції. Ось на що варто звернути свою увагу у 2024-му році:

В обслуговуванні клієнтів: Посилення уваги до управління поверненнями

В логістиці «останньої милі»: Акцент на швидкій і точній доставці на останній милі

1. Ритейлери, які прагнуть покращити обслуговування клієнтів, зосередяться на управлінні поверненнями.

За останні кілька років користувацький досвід покращився в таких сферах, як мобільний шопінг, що дуже позитивно вплинуло на попит, адже споживачі, як ніколи раніше, постійно користуються смартфонами – цілком відповідно, що вони залюбки купуватимуть і з телефону.

Однак, навіть якщо мобільний шопінг сприяє збільшенню кількості покупок, він також сприяє імпульсивним покупкам. Часто імпульсивні покупки означають більшу кількість повернень. До того ж, і вимоги до точності замовлень виростають і стають все вище і вище.

Логістика повернення є величезною частиною гри в електронній комерції – так, у 2023 році очікувалось, що кількість повернень у роздрібній торгівлі перевищить 620 мільярдів. За даними порталу (National Retail Federation) цифри повернень сягнули за 740 мільярдів дол., це приблизно 14,5% повернень.

Клієнти все частіше віддають перевагу безпроблемному поверненню товарів. Виникає питання: Як, знаючи це, роздрібникам електронної комерції лишитися на плаву, і втримати клієнтів?

Основним рішенням тут є партнерство з іншими бізнесами: деякі компанії вже об'єднуються з третіми сторонами, які можуть приймати повернення від клієнтів. Що мається на увазі:

Однією з головних проблем для клієнтів є необхідність приносити свої повернення до місця розташування перевізника, щоб повернути свою посилку. Це незручно. Тому роздрібні торговці вже об'єднують зусилля з третіми сторонами, щоб забирати відправлення від клієнтів, як це роблять UPS і USPS з кількома обраними роздрібними торговцями. Таким чином клієнт, що придбав товар за 50 км від себе, може повернути його в найближчу точку партнера. Як ми

вже бачимо, в нас така практика теж застосовується але більше не на прийняття повернень, а видачу замоленъ (точки міст в маг. Розетка і тп).

2. Максимальна увага до швидкої та точної доставки «останньої милі».

Тенденція до покращення та пришвидшення послуг «останньої милі» формувалася роками, стимульована новими вимогами клієнтів та логістичними викликами, такими як епідемії тощо.

Однак, якщо раніше ця тенденція була спрямована на підвищення якості послуг доставки та задоволення потреб клієнтів, то зараз вона стала необхідністю для того, щоб залишатися в плюсі. В умовах постійного інфляційного тиску та високих транспортних витрат повністю оптимізована логістика «останньої милі» – це вже не бонус, а необхідність.

Провайдери «останньої милі» звертаються до рішень зі штучним інтелектом для оптимізації доставки, а ритейлери використовують усі можливі способи скорочення витрат, щоб виконати роботу в рамках бюджету – від інтермодальних перевезень до переосмислення вибору перевізників, якими вони користуються.

Отже, електронна комерція – велика і дуже потенційна галузь, яка з кожним роком все більше і більше вдосконалюється, а зважаючи на розвиток сучасних технологій можна спрогнозувати нові можливості та нові тенденції. Логістика – відіграє ключову роль в забезпеченні електронної комерції, і є основним важелем конкурентоспроможності компанії. Всі вищезазначені тренди – зумовлені ринковим попитом, і або вже, або в найближчому часі прогнозовані до впливу на галузь.

Важливо звичайно розуміти і вплив війни на електронну комерцію України, який уповільнює всі вищезазначені процеси і тренди, тому в наших реаліях вони можуть або частково виконуватися, або виконуватися не в повній мірі. Однак за нормальних умов, це саме ті речі, на які потрібно орієнтуватися електронному бізнесу, якщо не «на часі», то очікувати цього в майбутньому.

Список використаних джерел

1. Інтернет стаття компанії «Maersk» за авторства Helene Hofman. – Режим доступу: <https://www.maersk.com/ru-ru/insights/resilience/2023/11/17/future-of-freight-forwarding>

2. Інтернет ресурс «Logist today», Режим доступу: https://logist.today/uk/dnevnik_logista/2019-12-22/iskusstvennyj-intellekt-v-logistike-i-gruzovyh-perevozkah/

3. Інтернет портал «FLG»., Режим доступу: <https://flg.one/lohistyka-povernen-plan-z-uspishnoho-vykonannia>

4. Сайт «UTEC logistics»., Режим доступу: <https://utec.ua/blog/logistika-2023-klyuchovi-tendentsiyi-ta-shlyahi-rozvitku>

ЛОГІСТИКА ТА УПРАВЛІННЯ ЛАНЦЮГАМИ ПОСТАЧАННЯ В УКРАЇНІ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ

ЛАШТА Антон,

здобувач вищої освіти,

Державний торговельно-економічний університет

Науковий керівник

Лучникова Тетяна, канд. екон. наук, доц.,

Державний торговельно-економічний університет

orcid.org/0000-0003-0624-5829

Ключові слова: *логістична система, транспортна логістика, оптимізація транспортних перевезень.*

Keywords: *logistic system, transport logistics, optimization of transport.*

В умовах воєнного стану в Україні логістична та торговельна галузі зазнали найбільших втрат. Важливо визначити шляхи формування адаптивних, гнучких ланцюгів постачання, які забезпечать відновлення економіки України під час воєнного стану та в повоєнний період. Одним із актуальних завдань в умовах воєнного стану є необхідність оперативно перебудовувати логістичну систему, формувати нові ланцюги доставки вантажів, змінювати напрямки торговельних потоків через блокаду українських морських портів та часткову втрату залізничної колії. Підприємства вимушені застосовувати нові підходи до оптимізації ланцюгів постачання, використовуючи нові форми співробітництва. Роздрібні торговельні мережі активно використовують різні способи колаборації при формуванні ланцюгів постачання. Для забезпечення адаптивних ланцюгів постачання підприємствам торгівлі необхідно забезпечити гнучкість процесу постачання, швидку реакцію на зміни та посилення взаємодії з постачальниками, пошук та оптимізацію шляхів доставки товарів і оптимальне розміщення складських комплексів [1].

Ще в умовах пандемії коронавірусу постало питання про більш гнучкі способи формування логістичних ланцюгів постачання, коли ринок залишився без звичних з'єднань: упродовж тривалого часу повітряне сполучення було недоступним, а наземні перевезення відбувалися із серйозними затримками. В умовах військового стану налагоджені ланцюги поставок перестали функціонувати. Закриті порти, відсутність авіасполучення, ризики, пов'язані з автомобільним транспортом – компанії з добре налагодженою логістикою змушені були змінювати позицію протягом кількох днів [2].

Оптимізація логістики – це друга після безпосереднього ведення військових дій проблема, яка життєво важлива для виживання нашої держави.

Мета логістики і в мирний, і у військовий час полягає в тому, щоб необхідні вантажі були доставлені у необхідне місце в потрібний час. В кризовій логістиці пріоритетом має бути надання допомоги для пришвидшення доставки необхідних вантажів. Позиція мінімізації витрат у цьому випадку не є пріоритетною.

Загострилися і логістичні проблеми підприємств, а саме в декілька разів зросла вартість логістики в порівнянні з довоєнним періодом. Але глобальною проблемою є обмеженість пропускної спроможності логістичних маршрутів. Значна частина логістики через закриття морських портів була переміщена на залізну дорогу та автотранспорт, однак митниці за заході України виявились «вузьким місцем», не спроможним вчасно пропустити через кордон величезні обсяги вантажних потоків. Розірваними виявились і ланцюги постачання компонентів виробництва – сировини для харчової промисловості, техніки, одягу. Основна причина – руйнування логістики чи позиція контрагентів, які не хочуть ризикувати. Крім того, воєнний стан дозволив виявити інші причини, які критично вплинули на швидкість переміщення вантажних потоків – тимчасові обмеження на паливо, відсутність водіїв, побудова довгих маршрутів – необхідність об'їжджати небезпечні зони [3].

Якщо раніше транспортування продукції здійснювалось морським транспортом чи авіаційним, то тепер залишається тільки автомобільний, залізничний та, частково, річковий, оскільки морські порти та аеропорти закриті від початку війни. Матеріальні та супутні потоки в кризових ситуаціях дещо відрізняються залежно від принципів формування ланцюга поставок, час є основним фактором успіху логістичної операції, тому що це відіграє головну роль.

Однак, багато українських компаній продовжують безперервно працювати у теперішній складній (не тільки економічно, але й

безпеково) час, переключаючись на доставку у тому числі і гуманітарних вантажів. Незважаючи на те, що зазвичай логістичні послуги – складні і дорогі, деякі українські компанії пропонують логістичні послуги абсолютно безкоштовно. Прикладом може бути Укрзалізниця, яка безкоштовно з перших днів війни перевозить населення з окупованих районів та гуманітарні вантажі. Оскільки всі морські порти заблоковані окупантами, то ДП «Укрзалізниця» також бере активну участь і в перевезеннях продовольчих вантажів. З метою зменшення втрат від блокування українських портів було запропоновано використовувати «сухі» порти [2].

«Сухі» порти сьогодні привертають до себе все більшу комерційну увагу з огляду на їх потенціал для підвищення ефективності та рентабельності перевезень, а також можливість поєднання автомобільного та залізничного доступу з послугами митної обробки, складування та розподілу вантажів. Також, українські логістичні компанії тісно співпрацюють з чорноморськими портами в Румунії та Болгарії.

Зараз для України надзвичайно важливо зміцнити міжнародне партнерство в логістиці, бо тільки це дозволить зберегти свій експортний потенціал. Тепер в Україні буквально доводиться йти невідомими шляхами і відкривати нові. Безпека зараз є головним пріоритетом для українського експорту. Тому логісти щогодини стежать за ситуацією, тісно співпрацюючи з державними установами, щоб знайти шляхи обходу небезпечних ділянок і зруйнованих мостів.

Війна завдала відчутного удару по економіці України. Вдалим рішенням для відновлення країни стане інтеграція української економіки до економічної системи ЄС. Допомогти в цьому можуть різноманітні європейські логістично-інфраструктурні проекти. Наприклад, включення українських логістичних шляхів (автомобільних, залізничних, повітряних і водних) до європейських логістичних мереж за програмою TEN-T (у липні 2022 року Європейська Комісія включила українські логістичні шляхи до індикативних мап проекту), реконструювання діючих і відкриття нових пунктів пропуску на кордонах з європейськими державами, перехід залізниці на стандарт колії європейського формату тощо. Допоки тривають бойові дії, Україна та країни ЄС ведуть переговори про лібералізацію вантажного транзиту з України в Європу, створення «Шляхів солідарності» для експорту зерна й імпорту необхідних товарів, підтримку українського експорту товарів європейськими портами тощо [3].

Якщо розглядати реконструкцію транспортної інфраструктури з точки зору довгострокової перспективи та «зелених маршрутів», то

виникає багато питань. Зокрема, необхідно вирішити, чи важливо інвестувати в розвиток доріг і, відповідно, вантажоперевезення. Необхідно також оцінити доцільність вкладання у високошвидкісний залізничний транспорт, а не у розвиток авіаційної інфраструктури та внутрішнього повітряного транспорту. Найбільш екологічні та енергоефективні види транспорту, такі як водні та залізничні шляхи, мають бути пріоритетними для розвитку. Післявоєнна відбудова в Україні – це можливість переглянути транспортні та просторові аспекти планування, які відповідають майбутньому та краще відповідають потребам людей [1].

Список використаних джерел

1. Війна в Україні: економіка, бізнес, логістика, допомога. URL: <https://trans.info/ru/viyna-v-ukrayini-ekonomika-biznes-logistika-dopomoga-279148>
2. Кризова ситуація в логістиці. URL: http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/3_2020/56.pdf
3. Логістика війни. URL: <https://biz.nv.ua/ukr/experts/perevezennya-v-ukrajini-pidchas-viyni-gumanitarni-vantazhi-obmezhennya-na-perevezennya-50231625.html>

ОСОБЛИВОСТІ ОРГАНІЗАЦІЇ ТОРГОВЕЛЬНО-ТЕХНОЛОГІЧНОГО ПРОЦЕСУ НА ПІДПРИЄМСТВІ РОЗДРІБНОЇ ТОРГІВЛІ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ

ЛІТВІНЕНКО Антон,
здобувач вищої освіти,

Державний торговельно-економічний університет

Науковий керівник

Приймук Ольга, *канд. екон. наук, доц.,*

Державний торговельно-економічний університет

Ключові слова: *торгово-технологічний процес, торгівля, воєнний стан.*

Keywords: *trade and technological process, trade, martial law.*

Сучасні тенденції розвитку роздрібної торгівлі в Україні потребують використання не тільки сучасних технологій, які дозволяють

налагодити торговельно-технологічні процеси таким чином, щоб вони відповідали викликам сьогодення, своєчасно реагували на зміни, були гнучкими і при цьому ефективно виконували своє призначення, а й перформатування режиму роботи під умови воєнного стану.

Усі складові торговельних та логістичних процесів зіштовхнулись зі складнощами спричиненими бойовими діями та окупацією територій. З 2014 року мережеві та локальні підприємства роздрібної торгівлі зазнали значних збитків внаслідок втрати контролю над частиною магазинів, перебоїв з постачанням, втрати товару, співробітників, торговельних точок та інших важливих складових необхідних для нормального режиму роботи торговельного підприємства.

Прямі збитки найбільших роздрібних компаній склали 9,8 млрд доларів США за перші два місяці війни (вересень 2022 року). Зруйновано або серйозно пошкоджено близько 23 торгових центрів. Зважаючи на масштаби збитків, у сфері роздрібної торгівлі мали місце випадки невивіски зарплати та її зниження. Серед роздрібних торговців найбільше постраждали ювелірні магазини, центри моди та розваг; тоді як АЗС, аптеки та супермаркети показали найкращі результати. Третина ювелірних магазинів і 20% магазинів електроніки закрилися, оскільки багато ключових працівників-чоловіків було мобілізовано [1, с. 29].

Після масових атак на енергетичну інфраструктуру в жовтні 2022 року спостерігалось падіння продажів до 50%. З метою економії електроенергії багато магазинів вимкнули вивіски та іншу зовнішню рекламу. Згідно із законодавчими вимогами, суб'єкти роздрібної торгівлі не могли працювати під час повітряної тривоги, і це призвело до несприятливих наслідків для компаній. Після переговорів з Державною службою з надзвичайних ситуацій уряд дозволив компаніям продовжувати роботу під час повітряної тривоги, якщо вони розташовані в «безпечних» місцях. Водночас під час війни магазини та торгові центри були змушені посилити охорону, закуповувати додаткові протигази, облаштовувати точки з вогнегасниками. Деякі ресторани накрили спеціальними захисними плитами. Деякі компанії щомісяця проводили навчання працівників діям у надзвичайних ситуаціях; інші найняли додаткових охоронців і навчили їх швидко виводити людей із магазинів відповідно до протоколів безпеки для роботи з дітьми та у сільській місцевості [1, с. 29].

До початку повномасштабного вторгнення росії в Україну, сектор роздрібної торгівлі був одним з найприбутковіших в економіці України. Дохід ритейлу у 2021 році склав 9,4 млрд дол. Після 24 лютого 2022 року кількість магазинів зменшилась на 29%, через

півроку цей відсоток становив 17%, тобто спостерігається позитивна динаміка збільшення кількості працюючих магазинів. За даними Державної служби статистики, обсяг роздрібної торгівлі у 2021 році зріс на 10,9%, але через тривалу війну сфера торгівлі зазнає збитків, які станом становлять вже 93 млрд грн на початок квітня 2024 р. [2].

У торговельних процесах товари переходять зі сфери розподілу у сферу споживання і при цьому змінюється форма вартості, яка є гарантованою. Цей процес характеризується залученням не тільки предмета праці (товару), але й суб'єкта праці – покупця. Працівники магазину продають товари і надають послуги покупцям, беруть участь у процесі укладання угоди. Важливим елементом торговельного процесу є вивчення попиту населення, підготовка та подання заявок на ввезення товарів, формування асортименту товарів, управління запасами, реклама товарів, управління товарними запасами, реклама і продаж товарів, а також та надання додаткових послуг покупцям.

Технологічні процеси включають транспортування товарів, розвантаження транспортних засобів, приймання товарів за кількістю та якістю, доставку товарів на склад магазину або в торговий зал, зберігання, підготовку товарів до продажу, транспортування товарів у торговий зал, розміщення та викладення товарів у торговому залі, розрахунок за товари та надання додаткових технічних послуг покупцям.

Особливості організації торговельно-технологічного процесу на підприємстві роздрібної торгівлі в умовах воєнного стану полягають в пристосуванні підприємств ускладнених умов роботи, а саме:

- пошуку нових логістичних шляхів для транспортування товару;
- дефіцитом кадрів;
- торгівлі в умовах скорочення попиту на деякі категорії товарів;
- зменшення інвестиційних надходжень;
- небезпечних умов роботи;
- тривалих оголошень сигналу «Повітряна тривога», що призупиняє торгово-технологічний процесу та потребує часу для їх згортання та розгортання;
- підвищенню рівня витрат внаслідок ймовірних пошкоджень майна внаслідок бойових дій;
- обмежень часу роботи внаслідок дії комендантської години;
- інші складнощі.

Налаштування адаптації підприємств роздрібної торгівлі під умови воєнного стану потребує залучення відповідних фахівців, а також контроль над дотриманням протоколів безпеки.

Під час повномасштабної війни магазини та торгові центри були змушені посилити охорону, закупувати додаткові протигази, облаштувати точки з вогнегасниками. Деякі ресторани накрили спеціальними захисними плитами. Деякі компанії щомісяця проводили навчання працівників діям у надзвичайних ситуаціях; інші найняли додаткових охоронців і навчили їх швидко виводити людей із магазинів відповідно до протоколів безпеки для роботи з дітьми та у сільській місцевості. Ще одним важливим навиком для охоронців було управління хаосом, коли психологи вчили їх виявляти проблему ще до її появи. Багато підприємств розробили рекомендації щодо того «як діяти під час повітряної тривоги», допомагаючи працівникові за обмежений час вимкнути обладнання, розрахуватися з гостем, повідомити всіх присутніх у ресторані про розташування найближчого бомбосховища і як до нього дістатися [1, с. 59].

Отже, воєнний стан в Україні суттєво змінив умови роботи підприємств роздрібною торгівлі. Сфера торгівлі є однією з найбільших та прибуткових у вітчизняній економіці, що підтверджується статистичними даними та вказує на її важливість. Найбільші торгові мережі України змогли зберегти свою присутність на ринку та адаптуватись до нових реалій роботи. Попри це на роботу підприємств впливає велика кількість безпекових та економічних факторів, що унеможлиблює рівномірний доступ споживачів до можливості придбати той чи інший товар по всій території України. Частково ця проблема покривається шляхом інтернет-торгівлі. Організація торгово-технологічного процесу також зазнала великих змін у порівнянні з довоєнним періодом. Підприємства торгівлі були змушені адаптувати свою роботу та постійно реагувати на динамічні зміни довкола подій воєнних подій.

Список використаних джерел

1. Уварова О., Саприкіна М. (2023). Відповідальна поведінка бізнесу в часи війни в Україні. Дослідження контексту. https://www.undp.org/sites/g/files/zskgke326/files/2023-10/undp-uazvit_vidpovidalna_povedinka_biznesu_v_chasy_viyuny_v_ukraini_ukr.pdf.
2. Пашкуда Т., Афенді А. (2022). Напрями розвитку торгівлі в умовах воєнного стану. Економіка та суспільство. 43. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-43-73>

СТРАТЕГІЇ УПРАВЛІННЯ ТОВАРНИМИ ЗАПАСАМИ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ

ЛОЗА Артем,
здобувач вищої освіти,
Державний торговельно-економічний університет

Науковий керівник
Приймук Ольга, канд. екон. наук, доц.,
Державний торговельно-економічний університет

Ключові слова: управління запасами, стратегія управління запасами.

Keywords: *inventory management, inventory management strategy.*

В умовах воєнного стану, ефективно управління товарними запасами стає надзвичайно важливим для забезпечення безперебійної роботи підприємства. З одного боку, війна створює ризики дефіциту та порушення ланцюгів постачання, що потребує накопичення певних резервів. З іншого боку, війна також веде до зниження платоспроможності населення, що робить надмірні запаси ризикованими.

Товарні запаси являються основним ресурсом торговельних компаній. Якість управління ними впливає на показники прибутковості та ліквідності даних суб'єктів господарювання. Як свідчить практика, різноманітні мережі мають чітко встановлені правила щодо обслуговування клієнтів та нормалізовані правила викладування товарів в торговельних залах, але не мають узагальненої політики управління товарними запасами [1].

Для виробничого підприємства управління ланцюгом постачання відіграє особливе значення через складний характер виробничого процесу. Необхідно забезпечити сировиною, обробити та виготовити готову продукцію, яка потім буде поставлена до підприємств роздрібної торгівлі або споживачів. Це вимагає високого рівня координації та співпраці між різними відділами та зацікавленими сторонами.

Ефективно управління запасами в умовах воєнного стану має вирішальне значення для: забезпечення безперебійного постачання необхідних товарів та ресурсів для військових, цивільного населення та критичної інфраструктури; зниження ризиків дефіциту та надлишків товарів; мінімізації фінансових втрат та оптимізації використання ресурсів; підвищення стійкості до нових викликів та ризиків.

Рекомендації щодо ефективного управління запасами: створення стратегічного запасу критично важливих товарів; диверсифікація постачальників та каналів постачання; регулярний моніторинг рівня запасів та попиту; впровадження систем прогнозування попиту; співпраця з урядом та іншими організаціями для координації зусиль з управління запасами.

Ефективне управління запасами – це складний та багатогранний процес, який потребує ретельного планування, координації та постійного вдосконалення. В умовах воєнного стану його роль стає ще більш важливою, адже від нього залежить стійкість та життєздатність країни [2].

Для визначення оптимальної стратегії управління ланцюгами поставок в умовах воєнного стану та повоєнного відновлення доцільно врахувати найкращі стратегії 2021 року – другого року пандемійних обмежень. За цей період компаніям довелося розбудовувати незвичні процеси та видозмінювати ланцюги поставок для того, щоб адаптуватися до непередбачуваної ситуації на ринку, оскільки головним питанням стала боротьба за забезпечення безперебійності поставок і безперервність бізнес-процесів. На жаль, часто для цього довелося жертвувати економічною ефективністю.

Найбільш оптимальною стратегією управління ланцюгами поставок в умовах воєнного стану та повоєнного відновлення буде стратегія «Автоматизація, роботизація та цифровізація». Українські вчені приділяли певну увагу цій проблематиці, розглядаючи існуючі тренди, проблеми й напрями розвитку логістики, в тому числі управління ланцюгами поставок за рахунок переходу до Industry 4.0 [3]. Але останні події вимагають більш детального розгляду процесу управління ланцюгами поставок, розробки концептуальних підходів до нього.

В умовах воєнного стану ефективно управління товарними запасами стає надзвичайно важливим для забезпечення безперебійної роботи підприємства. З одного боку, війна створює ризики дефіциту та порушення ланцюгів постачання, що потребує накопичення певних резервів. З іншого боку, війна також веде до зниження платоспроможності населення, що робить надмірні запаси ризикованими.

Список використаних джерел

1. Дубовик С. Г. Управління ланцюгами поставок підприємств, їхні сутність і структура. (2018). DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2018-18-56>.

2. Луценко І. С. Логістичне управління запасами (2021). Київ: КПІ ім. Ігоря Сікорського, 69 с. DOI: https://ela.kpi.ua/bitstream/123456789/41161/1/Log_Upr_Zapas_Lutsenko.docx.pdf

3. Шкуренко, О. В. Стратегічні імперативи розвитку логістичної інфраструктури України в умовах економіки закритого циклу (2021). Вісн. економічної науки України. № 1(40). С. 137-141. DOI: [https://doi.org/10.37405/1729-7206.2021.1\(40\).137-141](https://doi.org/10.37405/1729-7206.2021.1(40).137-141)

ЛАНЦЮГИ ПОСТАЧАННЯ ПІД ЧАС ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПОТРЕБ УКРАЇНИ НАФТОПРОДУКТАМИ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ

ЛУКАШ Дмитро,
аспірант,

Державний торговельно-економічний університет
orcid.org/0009-0003-0083-4654

ПРИЙМУК Ольга,

канд. екон. наук, доц.,

Державний торговельно-економічний університет
orcid.org/0000-0003-1265-272X

Ключові слова: ланцюги постачання, нафтопродукти, воєнний стан.

Keywords: *supply chains, oil products, martial law.*

Постачання нафтопродуктів має ключове значення для глобальної економіки, особливо після того, як у 1970-х роках нафта стала провідною енергетичною та стратегічно важливою сировиною. Відтоді динаміка ринку нафтопродуктів стала визначальним фактором у світовій економіці та політиці, підкреслюючи його складність та контроверсійність. З початком повномасштабного військового вторгнення, розпочатого росією проти України 24 лютого 2022 року, забезпечення нафтопродуктами стало критично важливим питанням на державному рівні, від рішення якого значною мірою залежить майбутнє країни. Характерною рисою українського ринку нафтопродуктів є його висока залежність від імпорту, який у 2021 році складав до 80% від загального обсягу ринку. До того ж, у 2021 році основна частина імпортованих нафтопродуктів в Україну надходило з росії та білорусі, на які разом припадало близько 70 % усього обсягу імпорту [1].

Розробка нових маршрутів для диверсифікації поставок нафтопродуктів в Україну практично не відбувалася, оскільки комерційним інтересам надавалась перевага над питаннями безпеки країни.

Більшість інфраструктури, особливо в районах військових дій, зазнала ушкоджень або була повністю зруйнована через обстріли. Це серйозно ускладнює роботу ланцюгів постачання через руйнування виробничих об'єктів, складів, доріг та транспортних засобів. В даний час створити безпечні умови для транспортування вантажів, що переміщуються територією України, є неможливим. Проте, незважаючи на ці складнощі, логістика залишається критично важливою для ходу воєнних дій і тому не може бути зупинена.

До повномасштабного вторгнення автотранспорт майже не використовувався для імпорту нафтопродуктів в Україну. Однак, після початку вторгнення, кількість бензовозів збільшилася в чотири рази, досягнувши 6 тисяч одиниць, що зробило автомобільні перевезення порівнянними за обсягом із залізничним транспортом у сфері доставки пального [2].

Ключовою перешкодою для залізничного вантажоперевезення стала відмінність у ширині колій між Україною та Європою, що ускладнює оперативність та обсяги транспортування через потребу в адаптації рухомого складу при перетині кордону. В Європі ширина залізничної колії становить 1435 мм, а в Україні – 1520 мм. За даними галузевих джерел, загальна щоденна потужність українських та сусідніх компаній, які переводять рухомий склад з візків шириною 1520 мм на візки 1435 мм, становить 175 одиниць. По суті, це лише три повноцінних вантажних потяги. Саме процедура зміни колії в процесі перетину кордону рухомим складом не дає змоги забезпечити необхідну терміновість та обсяги поставок залізничним транспортом [3].

З метою спрощення ланцюгів постачання Урядом України було запроваджено наступні заходи:

- скасування дозволів на в'їзд автоцистерн для доставки палива в Україну;
- забезпечення позачергового оформлення палива на кордонах з боку митниці та прикордонної служби;
- забезпеченню можливості приймати паливо в портах Дунаю;
- використання нафтопродуктопроводу із Угорщини;
- отримання згоди від країн ЄС на гарантоване прийняття їх портами танкерів з нафтопродуктами для українського ринку.

Маршрути, джерела та методи постачання зазнали значних змін, внаслідок чого нинішня надійність використовуваних шляхів стала непередбачуваною. В сучасних умовах, ланцюги постачання мають оперативно адаптуватися до цих змін, працюючи ефективніше, ніж це було можливо раніше, оскільки час на реакцію значно скоротився. В нинішньому динамічному середовищі, ігнорування гнучкості та оперативності в прийнятті рішень неприпустимо; планування має відбуватися на короткостроковій основі, до одного-двох тижнів. Фахівцям критично важливо аналізувати мінливість споживчих потреб, які зумовлені специфікою використання нафтопродуктів в умовах воєнного стану. Компанії стикаються з викликами, такими як підвищення цін на ресурси через санкції проти росії, нестача матеріалів, затримки у доставці, вплив воєнних дій на логістику, а також зростання попиту на певні види транспортування, що створює додаткові труднощі в управлінні ланцюгами постачання.

Для відновлення постачань та мінімізації ризиків у ланцюгах постачання необхідне припинення воєнних дій на користь України, відкриття доступу до Чорноморських портів, відновлення інфраструктури, переглянути політику управління запасами, розглядати альтернативні методи доставки, зокрема, звернути увагу на сухопутні транспортні мережі, забезпечити достатні запаси критично важливих нафтопродуктів, провести оцінку реалізації продукції, створити страхові запаси та розподілити їх з урахуванням логістичних та споживчих потреб [4,5].

Таким чином, війна спричиняє глибокі наслідки в глобальній та національній економіці. Важливою умовою для функціонування ланцюгів постачання є їх стабільність, якої зараз бракує. Відтак, для адаптації до сучасних викликів, бізнесу необхідно проявляти адаптивність і проводити переосмислення своїх ланцюгів постачання.

Список використаних джерел

1. Енергетична безпека: імпорتنі «мішені». *Українська Енергетика*. URL: <https://ua-energy.org/uk/posts/importni-misheni> (дата звернення: 07.04.2024).
2. Підсумки роботи ринку нафтопродуктів у 2023 році. *Укрінформ – актуальні новини України та світу*. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-presshall/3802546-pidsumki-roboti-rinku-naftoproduktiv-u-2023-roci.html> (дата звернення: 07.04.2024).

3. Гринів Н. Т., Равліковська А. А. Перебудова логістики в умовах воєнного стану в Україні. *Академічні візії*. 2022. № 13. URL: <https://academy-vision.org/index.php/av/article/view/84> (дата звернення: 07.04.2024).

4. Залевська О. Логістика в умовах бойових дій: зміна ланцюгів постачання. *Ощадбанк*.

URL: <https://www.oschadbank.ua/blog/logistyka-v-umovah-boyovyh-diy-zmina-lancyugiv-postachannya> (дата звернення: 07.04.2024).

5. Як управляти ланцюгами поставок в умовах війни?. *Портал топ-менеджерів оптової та роздрібної торгівлі*. URL: <https://trademaster.ua/logistic/313538> (дата звернення: 07.04.2024).

АДАПТАЦІЯ ЛАНЦЮГІВ ПОСТАЧАННЯ ЕКСПОРТНИХ ТОВАРІВ ДО УМОВ ВОЄННОГО СТАНУ

ЛУЧНИКОВА Тетяна,

канд. екон. наук, доц.,

Державний торговельно-економічний університет

orcid.org/0000-0003-0624-5829

Ключові слова: ланцюг постачання, експорт товарів, воєнний стан.

Keywords: *supply chain, export of goods, martial law.*

Після повномасштабного вторгнення 24 лютого 2022 року вітчизняна економіка значно постраждала, країна потребувала значного збільшення імпорту, в той же час експорт та імпорт багатьох товарів був порушений або неможливим, логістика стикнулася з багатьма складнощами та отримала завдання повної перебудови старих та створення нових логістичних маршрутів і забезпечення їх безпеки. Руйнування звичних ланцюгів поставок змусили компанії змінювати географію експорту та знаходити нові напрями управління такими ланцюгами. Не зважаючи на перепони Україні вдалося перебудувати та відновити логістичні зв'язки та відновити експорт, а також зрозуміти як в майбутньому покращити і розвинути логістику експорту [1]. На рисунку 1 подано інформацію щодо експорту товарів України за 2022 рік та 2021 рік.



*Рис. 1. Динаміка експорту товарів з України 2022-2021 рр., млн грн
Джерело: розраховано та побудовано авторами за [2]*

Отже, з рис. 1 видно, що експорт товарів в 2022 році суттєво зменшився майже втричі. Найбільший вплив на спад товарного експорту мали сектори металургійної та хімічної промисловості зі значними втратами у 62,5% та 55,2% відповідно. Морські перевезення та порти були основними маршрутами для експорту продукції агропромислового комплексу, металургії, хімічної промисловості, мінеральних добрив та інших товарів до початку війни, тому після закриття морських шляхів ці сфери постраждали найбільше. Також важливо враховувати, що вантажні перевезення залізницею в 2022 році скоротилися на 65,3%, і транзитні перевезення міжнародними коридорами були припинені. Поширені проблеми включають обмежену пропускну спроможність на кордонах, ускладнення контрольних процедур, технологічні обмеження та інфраструктурні обмеження. Усі ці чинники значно ускладнили експорт товарів, що спричинило складнощі у логістиці та міжнародних поставках [3].

Також важливим є те що війна змінила напрям логістичних потоків. Крім того, що Україна припинила будь-яку економічну діяльність з країною агресором та Білоруссю, яка надала свої території для атаки російською федерацією по території України, також було припинено сполучення авіаційним транспортом та закрита можливість морських перевезень, окрім зернового коридору. Але у 2022 році Україна, незважаючи на війну, активно здійснювала експорт товарів та послуг до 233 країн та територій у всьому світі [1].

Проведене дослідження показує, що за сучасних кризових умов господарювання викликаних військовою агресією росії найбільших втрат та складнощів зазнав експорт товарів, особливо експорт зернових, що важливо не лише для економіки України, але і для добробуту всього світу і ці питання та проблеми необхідно було швидко вирішувати, в першу чергу логістичну складову.

Список використаних джерел

1. Лучникова Т. П., Коваленко В. В., Шолом А. О. Управління ланцюгами постачання експорту товарів в умовах воєнного стану. Бізнес Інформ. 2023. №11. С. 218–225. <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2023-11-218-2252>
2. Функціонування транспортного сектору України в умовах правового режиму воєнного стану. URL: <https://niss.gov.ua/news/komentari-ekspertiv/funktsionuvannya-transportnoho-sektoru-ukrayiny-v-umovakh-pravovoho>
3. Завербний А., Дзуліт З., Вуек Х. Особливості формування логістичних ланцюгів в умовах війни та у післявоєнний період. Економіка та суспільство. 2022. (43). DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-43-54>

ОПТИМІЗАЦІЯ БІЗНЕС-ПРОЦЕСІВ ВАНТАЖНОЇ ЛОГІСТИКИ (НА ПРИКЛАДІ ТОВ «НОВА ПОШТА»)

МАЦІЮК Вячеслав,
д-р техн. наук, проф.,
Національний університет біоресурсів
та природокористування України

Ключові слова: логістика, бізнес-процес, оптимізація.

Keywords: logistics, business process, optimization.

«Нова Пошта» є українською приватною компанією, що спеціалізується у сфері поштової логістики та є провідною кур'єрською компанією в Україні за обсягами доставки посилок та невеликих вантажів. Компанія надає широкий спектр логістичних і супутніх послуг як для підприємств, так і для приватних осіб.

Також слід зазначити, що «Нова Пошта» лідирує за швидкістю експрес-доставки, пропонуючи доставку протягом 24 годин між великими містами та до 48 годин між обласними центрами. Станом на 2023 рік компанія має найбільшу мережу в Україні, яка налічує понад 26 500 відділень.

«Нова Пошта» продемонструвала вражаючий обсяг діяльності, про що свідчать досягнення у сферах поштової логістики та офіційної звітності. Станом на кінець грудня 2021 року компанія встановила рекорд у 1,8 млн одиниць пошти на день; за шість місяців 2022 року компанія доставила 113 млн посилок і товарів.

За звітний період 2021 року компанія доставила 372 мільйони посилок і товарів проти 113 мільйонів за шість місяців 2022 року. Зараз у компанії понад 30 000 прямих співробітників і близько 10 000 співробітників партнерських відділень у квітні 2022 р.

Крім того, «Нова Пошта» входить до топ-20 найбільших платників податків України. У 2021 році підприємства групи, включно з «Новою поштою», сплатили до державного бюджету всіх рівнів 6,4 мільярда гривень податків і зборів, а за шість місяців 2022 року – 2,9 мільярда гривень.

Водночас, незважаючи на успіхи, «Нова Пошта» зіткнулася із проблемами, пов'язаними з клієнтоорієнтованістю своєї діяльності. Організація прагне забезпечити найвищий рівень якості обслуговування, але це пов'язано зі значними витратами окремих транспортних груп, що перевищують прибуток компанії.

Для компанії, основною місією якої є отримання прибутку, це питання є принциповим. Особливо гостро ця проблема стоїть при організації логістики вантажів (тобто поставок вагою понад 30 кг). Бажання перевозити будь-який вантаж призвело до широкого розкиду розмірів і ваги вантажу. Це негативне явище підштовхнуло компанію до пошуку альтернативних нових методів і систем для автоматизації сортування вищезазначених товарів, оскільки наразі у логістиці вантажних перевезень найбільша частка ручної праці.

Список використаних джерел

1. Офіційний сайт ТОВ «Нова Пошта» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://novaposhta.ua/>

2. Євдокимов А.В. Логістичні стратегії та логістичні процеси на торговельних підприємствах / О.В. Євдокимов, Ю.В. Чорток, А.О. Родимченко // Сталій розвиток економіки: Всеукр. наук.-вироб. журн. / ПВНЗ «Університет економіки та підприємництва» ІІІ «Інститут економіки та технологій підприємництва». – 2012. – Вип. 1 (11). 36.
Чухрай Н.І. Логістичні рішення щодо аутсорсингу / Н.І. Чухрай // Логістика. – 2007. – № 6.

3. O. Zagurskiy, L. Savchenko, I. Makhmudov, and V. Matsiuk, «ASSESSMENT OF SOCIO-ECOLOGICAL EFFICIENCY OF TRANSPORT AND LOGISTICS ACTIVITY,» Engineering for Rural Development, vol. 21, pp. 543–550, 2022, doi: 10.22616/ERDEV.2022.21.TF182.

4. V. Matsiuk, O. Galan, A. Prokhorchenko, and V. Tverdomed, «An Agent-Based Simulation for Optimizing the Parameters of a Railway Transport System,» in ICTERI-2021, : Main Conference, PhD Symposium, Posters and Demonstrations, 2021. [Online]. Available: <https://ceur-ws.org/Vol-3013/20210121.pdf>

5. M. D. Katsman, V. I. Matsiuk, and V. K. Myronenko, «STUDY OF THE FUNCTIONING OF A MULTICOMPONENT AND MULTIPHASE QUEUING SYSTEM ON THE EXAMPLE OF A VEHICLE REPAIR ENTERPRISE,» Reliability: Theory and Applications, vol. 18, no. 3, pp. 751–767, Sep. 2023, doi: 10.24412/1932-2321-2023-374-751-767.

6. M. D. Katsman, V. K. Myronenko, and V. I. Matsiuk, «MATHEMATICAL MODELS OF ECOLOGICALLY HAZARDOUS RAIL TRAFFIC ACCIDENTS,» 2015.

7. M. D. Katsman, V. I. Matsiuk, and V. K. Myronenko, «MODELING THE RELIABILITY OF TRANSPORT UNDER EXTREME CONDITIONS OF OPERATION AS A QUEUING SYSTEM WITH PRIORITIES,» Reliability: Theory & Applications, vol. June 2, no. 73, pp. 167–179, 2023, Accessed: Jul. 15, 2023. [Online]. Available: <https://doi.org/10.24412/1932-2321-2023-273-167-179>.

ОРГАНІЗАЦІЯ ТОВАРОПОСТАЧАННЯ РОЗДРІБНИХ ТОРГОВЕЛЬНИХ ПІДПРИЄМСТВ

МИРОШНИЧЕНКО Катерина,

здобувач вищої освіти,

Державний торговельно-економічний університет

ВЖИТИНСЬКА Ксенія,

канд. екон. наук, доц.,

Державний торговельно-економічний університет

ORCID: 0000-0002-3618-664X

Ключові слова: *роздрібна торгівля, підприємство, товаропо-
стачання, конкурентоспроможність.*

Keywords: *retail, enterprise, commodity supply, competitiveness.*

Роздрібна торгівля є важливим елементом господарської діяльності, що передбачає процес реалізації кінцевим споживачам товарів, які були придбані або взяті на комісію з метою подальшого перепродажу [2, с. 39].

Ефективно організоване товаропостачання дозволяє підприємствам підтримувати повний асортимент товарів на полицях магазинів, контролювати рівень і структуру товарних запасів, активно впливати на процеси реалізації товарів та загальний рівень ефективності своєї діяльності.

Товарообіг є одним з ключових показників планування економічного та соціального розвитку. Він впливає як на виробництво товарів, так і на їх споживання. Обсяг та структура товарообігу мають вплив на фінансові показники підприємства, такі як дохід, прибуток, рентабельність, витрати, фонд оплати праці, чисельність працівників у торговельному секторі та інші. Ефективне виконання планів товарообігу, а також пошук резервів для його збільшення вимагають систематичного контролю та аналізу цих показників.

Найефективніші методи управління товаропостачанням у роздрібній торгівлі включають:

1. Формування концепції логістики, що допомагає оптимізувати поставку товарів.

2. Використання сучасних методів управління та високої кваліфікації працівників комерційних служб і маркетологів.

3. Раціональна організація товаропостачання, що базується на дотриманні основних вимог, таких як завезення товарів у роздрібні торговельні підприємства відповідно до обсягу і структури попиту.

4. Створення і реалізація індивідуальної стратегії, яка спрямована на оптимізацію функціонування організації і є ключовим для ефективного управління товаропостачанням у роздрібній торгівлі [1].

Організація товаропостачання роздрібних торговельних підприємств є невід’ємною складовою їх успішної діяльності. Забезпечення ефективного ланцюга постачання дозволяє підприємствам оптимізувати асортимент, підтримувати стабільність запасів, регулювати обіг товарів та забезпечувати високий рівень обслуговування клієнтів. Сучасні технології та стратегії управління дозволяють підприємствам вдосконалювати свої системи постачання, реагувати на зміни у вимогах споживачів та ефективно конкурувати на ринку. У цьому контексті важливою є постійна увага до вдосконалення процесів організації товаропостачання з метою забезпечення конкурентоспроможності та стійкості роздрібних торговельних підприємств на ринку.

Список використаних джерел

1. Апопій В. В. Організація торгівлі: Підручник. К.: Центр навчальної літератури, 2019. 632 с.

2. Заруба В. Я., Парфентенко І. А. Маркетинг роздрібною торгівлі: навчально-методичний посібник для студентів економічних спеціальностей. Харків: НТУ «ХП», 2019. 106 с.

УПРАВЛІННЯ ЗАКУПІВЕЛЬНОЮ ЛОГІСТИКОЮ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ

МОРОЗ Валерія,

здобувач вищої освіти,

Державний торговельно-економічний університет

ПАРХАСВА Наталія,

канд. техн. наук, доц.,

Державний торговельно-економічний університет

orcid.org/0000-0002-9834-501X

Ключові слова: закупівельна логістика, управління, ризики, воєнний стан.

Keywords: *procurement logistics, management, risks, martial law.*

Відомо, що закупівельна логістика – це складний процес управління, який включає планування, організацію, контроль і координацію

всіх дій, пов'язаних із закупівлями товарів і послуг для підтримки операційного процесу організації або підприємства. Отже закупівельна логістика важлива для бізнесу будь-якої масштабності, оскільки правильно організований процес закупівель може значно вплинути на конкурентоспроможність, ефективність і прибутковість підприємства.

На рис. 1 представлена характеристика структури логістики закупівель у мирний час.



*Рис. 1. Основні аспекти закупівельної логістики в мирний час
Джерело: сформовано на основі [1, 2]*

Основні аспекти процесу закупівельної логістики підприємств торгівлі полягають у наступному:

- планування закупівель (визначення потреб у товарах і послугах, встановлення пріоритетів, розробка стратегій закупівель і визначення відповідних бюджетів);
- пошук постачальників (вибір надійних постачальників, переговори щодо взаємовигідних умов поставок, цін і системи оплати);
- управління запасами (ефективне управління рівнем запасів для забезпечення асортименту товарів і надання послуг, зменшення витрат і забезпечення оптимального обороту капіталу);
- організація транспорту і доставки (обґрунтування маршрутів і методів транспортування товарів, контроль над транспортними витратами);
- контроль якості (забезпечення відповідності закуплених товарів і послуг встановленим стандартам, проведення аудиту постачальників і контроль якості продукції);
- оптимізація витрат (мінімізація витрат на закупівлі шляхом пошуку оптимальних умов поставок, переговорів щодо цін і умов оплати, раціоналізація процесів закупівель);
- інформаційна підтримка (впровадження ефективних інформаційних систем для збору, аналізу та обробки даних про закупівлі) [1, 2].

З початком повномасштабного вторгнення в закупівельну логістику почали входити додаткові аспекти ризику:

1. Законодавство та регуляторні вимоги стали змінюватись швидше з меншим періодом від ухвалення законів до їх набуття чинності, а це означає зміни в адміністративних процедурах доставки товарів, адаптації під стандарти ЄС і зміни у звітності та проведенні перевірок. До того ж велика кількість підприємств до повномасштабного вторгнення співпрацювала з виробниками РФ та Білорусі, що призвело до застою ринку після виведення їх товару, та пошуку альтернативних українських або європейських виробників.

2. Забезпечення захисту інформації навіть не базуючись на категорії воєнних товарів, інформація про закупівлі та логістичні операції може бути підвищеною цінністю для ворога.

3. Планування та прогнозування, наразі це дуже складна проблемна зона, яка має забезпечити виникнення потреби в системі управління запасами. Що включає в себе формування надійного прогнозу відповідності виробничих обсягів запасу продукції ринковому попиту. Цього можливо досягти лише завдяки швидкому реагуванню на зміни і тенденції нестабільного ринку.

До того ж, потрібно враховувати такі кризові ситуації, як: знищення агресором поставок, транспортних засобів і складів, щоб мінімізувати можливості значного збитку. Отже це є відмовою від довгострокового зберігання та накопичення на складі товару і швидка організація безпечного та інтегрованого складу за тиждень у разі влучання. Слід мати певний план для забезпечення та страхування надходження товару у разі поломки транспорту, а база постачальників і посередників має бути обширною та територіально різною, щоб мати змогу мінімізувати загрозу відсутності товару під час закриття виробництва [3, 4].

З метою визначення оптимальної стратегії реагування можна використовувати методику здійснення класифікації ризиків за двома осями: вертикальна оцінка, до якої міри ризик можна передбачити, а горизонтальна оцінка кількісно визначає очікуваний вплив ризику [5, 6].

Стратегії, які пропонуються у межах даної методики класифікації ризиків, визначають такі стани невизначеності:

- «Керовані сюрпризи» (I) – ризики, які важко передбачити, але які керовані з точки зору впливу;
- «Чорні лебеді» (II) – ризики, які важко передбачити і важко керувати з точки зору впливу;
- «Назріваюча буря» (III) – ризики, які можна передбачити, але які мають великий вплив, як тільки ризики матеріалізуються (рис. 2).



Рис. 2. Класифікація потенційних ризиків ланцюга постачання в умовах кризових явищ та воєнного стану
Джерело: сформовано на основі [5, 6]

Отже, необхідно розуміти, що систематична класифікація ризиків і розробка відповідної стратегії реагування є суттєвим фактором підвищення стійкості ланцюга постачання, при цьому зводячи необхідні інвестиції до мінімуму.

Список використаних джерел

1. Логістика: навч. посіб. / Безугла Л. С., Юрченко Н. І., Ільченко Т. В., Пальчик І. М. та ін. Дніпро : Пороги, 2021. 252 с.
2. Михаліцька Н. Я., Верескля М. Р. Логістичний менеджмент: навч. посіб. Львів : Львівський державний університет внутрішніх справ, 2020. 440 с.
3. 5 найважливіших ризиків для бізнесу під час війни 2024. URL: https://biz.ligazakon.net/news/225615_5-nayvazhlivshikh-rizikv-dlya-bznesu-pd-chas-vyni
4. Особливості логістичних процесів у воєнний період: проблеми та перспективи розвитку / К.С. Озарко, В.В. Челомбитько // Економічний вісник Донбасу. – 2022. № 2 (68). С. 74-78.
5. Aliche, Knut, Azcue, Xavier, and Edward Barriball. Supply-chain recovery in coronavirus times – plan for now and the future. McKinsey, 2020.
6. Полянська А. С., Мартинець В. Б., Кабан О. В. Оптимізація ланцюга постачання на підприємстві в умовах кризових явищ // Актуальні проблеми розвитку економіки регіону. 2022. Вип. 18(2). С. 112-127.

РИЗИКИ КРАУДСОРСИНГУ В ЛОГІСТИЦІ «ОСТАННЬОЇ МИЛІ»

ОСИКА Віктор,

д-р техн. наук, проф.,

Державний торговельно-економічний університет

orcid.org/0000-0002-7283-5264

КОТОВА Марина,

канд. екон. наук, доц.,

Державний торговельно-економічний університет

orcid.org/0000-0001-6684-1177

Ключові слова: *краудсорсинг, логістика «останньої милі», електронна торгівля.*

Keywords: *crowdsourcing, «last mile» logistics, e-commerce.*

Логістика останньої милі – це та ланка товароруху, яка наразі залишається найдорожчою і підприємства невпинно працюють над оптимізацією витрат на її здійснення. Для сфери електронної торгівлі логістика «останньої милі» є надзвичайно важливим процесом, так як це єдиний етап, який передбачає нецифрову взаємодію з кінцевим споживачем і, по суті, може відігравати вирішальне значення у формуванні лояльності до бренду, продавця чи інтернет-магазину.

Покупці в електронній торгівлі стають все більш вимогливими і факторами вибору того чи іншого інтернет-магазину стають: швидкість, вартість, гнучкість, надійність доставки, можливість відслідковування замовлення, зручність та простота повернень. Логістичні оператори не завжди можуть гарантувати виконання всіх вимог одночасно, а, враховуючи невпинне зростання кількості онлайн-замовлень та часту відсутність власних кур'єрських служб інтернет-магазинів, відбувається пошук нових варіантів забезпечення потреб кінцевих споживачів в частині логістики «останньої милі».

Одним з сучасних підходів, який гарантує швидкість (у порівнянні з традиційними варіантами доставки інтернет-магазинів) є краудсорсинг. «Краудсорсинг – це спільна онлайн-діяльність, у якій окрема особа, установа, некомерційна організація чи компанія пропонує групі осіб добровільно виконати завдання за допомогою гнучкого відкритого конкурсу. Виконання завдання має приносити взаємну вигоду» [1]. У роботах закордонних вчених також використовується термін «краудшипінг» – це саме використання краудсорсингу в логістиці «останньої милі» [1].

Безпосередньо в процесі доставки «останньої милі», сутність краудсорсингу полягає в об'єднанні людей, яким необхідно отримати продукцію, з незалежними кур'єрами й організаціями, готовими доставити її максимально швидко. Замість тривалого перебування в сортувальному центрі та подальшого транспортування товар відразу віддається кур'єру, який прямує до клієнта [2]. Для підприємств торгівлі, що мають офлайн-магазини точками видачі кур'єру стають саме вони. Використання краудсорсингу найчастіше відбувається при сезонних навантаженнях для скорочення терміну доставки, а також для підвищення гнучкості шляхом пропозиції більш зручного для покупця «вікна доставки».

Деякі науковці стверджують, що краудсорсинг в логістиці «останньої милі» дозволить значно знизити вартість доставки, покращить її прозорість, та в результаті підвищить якість обслуговування кінцевих споживачів [1], [2]. В той же час представники бізнесу [3] відмічають, що вартість одного відправлення через краудсорсинг зазвичай коштує дорожче за використання традиційних каналів, особливо за умов жорсткої конкуренції та демпінгу вартості доставки.

Отже, варто звернути увагу і на суттєві недоліки краудсорсингу, які кожен інтернет-магазин повинен врахувати перед початком використання цього способу доставки «останньої милі» задля прорахунку ризиків.

В першу чергу варто пам'ятати, що «незалежні кур'єри» мають різний рівень професійності та відповідальності, а також можуть бути недостатньо компетентними при потребі клієнта у наданні додаткової інформації про замовлення чи його комплектацію. Також не менш важливим є ризик порушення конфіденційності та безпеки даних, особливо коли замовлення містять чутливі особисті дані покупців. Недостатній контроль над доступом до інформації може створювати ризики для безпеки. Доволі вагомим недоліком може стати відсутність стандартизації, адже учасник краудсорсингу може працювати за власними правилами і стандартами, що ускладнює забезпечення звичної (високої) якості обслуговування і очікуваного сприйняття бренду магазину. Значно погіршує досвід здійснення покупки відсутність можливості безготівкової оплати, тому замовлення з післяплатою не варто доставляти «незалежними кур'єрами». Суттєвим недоліком також у більшості випадків є відсутність огляду та повернення товару цим же кур'єром, що унеможливорює підхід «a painless return experience», що останнім часом застосовується в реверсній логістиці.

Таким чином, використання краудсорсингу в логістиці «останньої милі» для підприємств електронної торгівлі не є універсальним підходом, який може гарантувати лише вигоди та оптимізацію витрат.

Список використаних джерел

1. Voigt, Stefan, and Heinrich Kuhn. Crowdsourced logistics: The pickup and delivery problem with transshipments and occasional drivers. *Networks* 79.3 2022. P.403-426.

2. Карпунь О. В. Використання краудсорсингу в логістиці «останньої милі» як спосіб підвищення якості обслуговування клієнтів//Моделювання та інформаційні системи в економіці. 2019. № 98. С. 113–123.

3. Гузенко С. Чи може краудсорсинг розв'язати логістичні проблеми ритейлерів URL: <https://logist.fm/publications/chi-mozhe-kraudsorsing-rozvyazati-logistichni-problemi-riteyleriv>

ЕФЕКТИВНА ЛОГІСТИЧНА СИСТЕМА ПІДПРИЄМСТВА – КЛЮЧОВІ ХАРАКТЕРИСТИКИ

ПАСТАРНАК Максим,

здобувач вищої освіти,

Державний торговельно-економічний університет

Науковий керівник

Котова Марина, канд. екон. наук, доц.,

Державний торговельно-економічний університет

ORCID: 0000-0001-6684-1177

Ключові слова: логістика, логістична система, ефективність.

Keywords: logistics, logistics system, efficiency.

Дослідження ключових характеристик ефективної логістичної системи підприємства яка є важливою складовою успіху, адже дозволяє напрями оптимізації логістичної стратегії в контексті підвищення конкурентоспроможності підприємства.

Варто звернути на аспекти в логістиці, що формують переваги для бізнесу: безпечна, своєчасна та економічна доставка; швидка обробка замовлення; скорочення тривалості циклу та часу виконання замовлення; рентабельність доставки; наскрізна видимість товарів у ланцюгу постачання.

Завдяки оптимізації транспортування, складування, контролю запасів та інших логістичних процесів відбувається скорочення витрат, підвищується рівень задоволеності клієнтів та є змога отримати конкурентну перевагу на ринку. Є чотири ключові напрями, за якими варто працювати задля створення ефективної логістичної системи [1]: вхідна логістика, вихідна логістика, зворотна логістика, логістика третьої/четвертої сторони (third/fourth-party and green logistics, або ж 3PL/4PL).

Вхідна логістика передбачає включає закупівлю товарів (розміщення замовлень зі вказанням кількості, якості, умов поставки); отримання товарів (отримання, розвантаження, перевірка комплектації та якості товарів, інвентаризація).

Вихідна логістика прямо протилежна вхідній логістиці. Для виробників – це доставка товару дистриб'юторам (вихідний ланцюг постачання). Подібним чином дистриб'ютор або оптовик доставляє товари роздрібним торговцям, для них це вихідна логістика. [2]

Оптимізація в вихідній логістиці спрямована на процеси керування замовленнями, доставку, пакування, розподіл, складування, транспортування тощо. Для успіху функції вихідної логістики компанія повинна мати хорошого постачальника логістичних рішень, адже зменшення витрат на транспортування і в той же час ефективне виконання замовлень електронної комерції, доставка «останньої милі», доставка день в день/на наступний день тощо повинні максимально задовольняти клієнтів. Це можна досягти зберіганням на складі поблизу клієнтської бази для швидкого розподілу. Залежно від потреб команда вихідної логістики може обрати співпрацю з авто-транспортною компанією, експедиторами або логістичною компанією 3PL або 4PL.

Послуги 3PL включають всю необхідну підтримку в логістичних функціях, таких як прийом, зберігання, складування, пакування, розповсюдження тощо. Стороння логістична компанія діє як партнер для вашого бізнесу, який може виконувати логістичні функції повністю самостійно. Крім того, компанія 3PL має зв'язки з транспортними компаніями. [3]

Партнер 3PL може взяти на себе функції фулфілменту, стежитиме за запасами, зберігатиме їх на складі, отримуватиме замовлення від вашого імені, пакуватиме необхідну кількість, відправлятиме замовлення та працюватиме з поверненням (зворотна логістика, або логістика повернень).

Підсумовуючи, варто також зазначити, що головною метою ефективної логістичної системи є задоволення клієнтів. Ефективна логістична система включає в себе ретельне планування, ефективне управління запасами, оптимізацію транспортних та складських процесів, а також використання сучасних технологій. Запорукою ефективної логістичної системи наразі більш гостро є здатність до адаптації відповідно змінам внутрішнього та зовнішнього середовища.

Ефективне управління логістикою в цілому сприятиме підвищенню конкурентоспроможності підприємства, забезпечуючи ефективну обробку замовлень, зниження витрат та підвищення рівня задоволення клієнтів.

Список використаних джерел

1. *4 Types of Logistics Management – Inbound Logistics*. (б. д.). Inbound Logistics. [Електронний ресурс]. URL: <https://www.inboundlogistics.com/articles/types-of-logistics-management/> (Дата звернення: 05.04.2024).

2. *Inbound and outbound logistics: Definition, key differences, tips to improve*. [Електронний ресурс]. URL: https://blog-tatanexarc-com.translate.goog/logistics/inbound-outbound-logistics/?_x_tr_sl=en&_x_tr_tl=uk&_x_tr_hl=uk&_x_tr_pto=sc (Дата звернення: 05.04.2024).

3. *Freight forwarder vs third party logistics service*. [Електронний ресурс]. URL: https://blog-tatanexarc-com.translate.goog/logistics/freight-forwarder-vs-3pl-companies/?_x_tr_sl=en&_x_tr_tl=uk&_x_tr_hl=uk&_x_tr_pto=sc#What_is_3PL_services_company? (Дата звернення: 05.04.2024).

ОРГАНІЗАЦІЯ ДИСТРИБУЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА ОПТОВОЇ ТОРГІВЛІ

ПЕКУР Людмила,
здобувач вищої освіти,
Державний торговельно-економічний університет

Науковий керівник
Котова Марина, канд. екон. наук, доц.,
Державний торговельно-економічний університет

Ключові слова: *дистрибуційна діяльність, підприємство оптової торгівлі, організація, ефективність.*

Keywords: *distribution activity, wholesale trade enterprise, organization, efficiency.*

Унаслідок широкомасштабної військової агресії проти України на глобальному та національному рівні спостерігаються суттєві структурні трансформації, що вимагають від підприємств оптової торгівлі шукати ефективні стратегії організації дистрибуційної діяльності.

Організація дистрибуційної діяльності (ДД) підприємства оптової торгівлі – це комплекс заходів та стратегій, спрямованих на ефективне поширення та реалізацію товарів або послуг оптом через різноманітні канали продажу з метою максимізації обсягів продажу та задоволення попиту на ринку [1].

Мета дистрибуційної діяльності підприємства оптової торгівлі полягає в ефективному просуванні своєї продукції та/або послуг через оптимальну мережу партнерів (дистриб'юторів, дилерів, роздрібних торговців) для досягнення наступних цілей: збільшення обсягів продажів товарів та/або послуг; максимізації попиту на свою продукцію на ринку; оптимізації логістичних процесів; підтримки та розвитку взаємовідносин з партнерами; мінімізації ризиків, пов'язаних зі змінами на ринку, в попиті, конкуренцією [2].

Основні етапи організації дистрибуційної діяльності підприємства оптової торгівлі надано в таблиці 1 [3].

Введення воєнного стану в Україні спричинило значні проблеми для організації дистрибуційної діяльності оптових підприємств. Один з найбільших викликів – забезпечення ефективного та швидкого перевезення товарів до покупців. Україна має складну транспортну інфраструктуру, яка суттєво постраждала, що призвело до проблем з логістикою, до затримок у поставках та збільшенні витрат на доставку товарів.

Основні етапи організації дистрибуційної діяльності підприємства оптової торгівлі [3]

Етапи організації ДД	Зміст етапу організації ДД
<i>Аналіз ринку</i>	Проводяться дослідження щодо потреб і попиту на товари та послуги, які оптове підприємство пропонує. Вивчають конкурентів, їхні стратегії, ціни та ринкові частки. Проводять оцінювання тенденцій ринку, динаміки змін та прогнозування майбутнього розвитку. Це допомагає визначити потенційних споживачів та оптимальні канали дистрибуції.
<i>Створення мережі дистрибуції</i>	Відбувається вибір оптимальних каналів збуту (дистриб'ютори, регіональні представництва, агенти) з урахуванням особливостей товару та цільової аудиторії. Здійснюється пошук та відбір потенційних партнерів з урахуванням їхньої репутації, обсягів обігу, географічного розташування та інших критеріїв.
<i>Укладання договорів</i>	Відбувається офіційне оформлення взаємовідносин з партнерами, укладаються договори, які визначають умови співпраці, обсяги закупівель, ціни, терміни поставок, умови оплати та інші важливі аспекти.
<i>Логістика і складське управління</i>	Для забезпечення фізичної дистрибуції (обслуговування замовлень, транспортування, утримування складів, утримання запасів та забезпечення наявності всього заявленого асортименту товарів) логістика має бути ефективною. Це досягається за допомогою організації оптимальних транспортних маршрутів для доставки товарів, ведення ефективного складського обліку та контролю за запасами, моніторингу та оптимізації ланцюга постачання з метою забезпечення своєчасності поставок і мінімізації витрат.
<i>Маркетингова підтримка</i>	Партнерам надаються рекламні матеріали та інформаційна підтримка для активного просування товарів на ринку, організовуються спільні маркетингові заходи та акції метою яких є збільшення обсягів продажів, забезпечується підтримка партнерів у розвитку їхнього бізнесу через надання консультацій та навчання персоналу.
<i>Контроль та аналіз</i>	Здійснюється постійний контроль за роздрібними цінами, контроль наявності та представлення товарів у місцях продажу, контроль та аналіз діяльності партнерів підприємства щодо дотримання домовленостей, стандартів обслуговування, недопущення внутрішньо системної конкуренції, демпінгування, завдання шкоди іміджу, а також аналіз дій конкурентів. Відбувається систематичний

Етапи організації ДД	Зміст етапу організації ДД
	контроль виконання умов договорів та якості обслуговування партнерів, аналіз результатів дистрибуційної діяльності, виявлення проблемних ситуацій та розробка стратегій їх вирішення, врахування відгуків споживачів та партнерів для постійного удосконалення процесів дистрибуції.
<i>Адаптація та оптимізація</i>	Відбувається постійне вдосконалення стратегій дистрибуції з урахуванням змін на ринку та потреб споживачів, впровадження новітніх технологій та інновацій у дистрибуційні процеси з метою підвищення ефективності та конкурентоспроможності.

Перед підприємствами оптової торгівлі постійно стоїть проблема скорочення ланцюгів постачання. Її вирішення дозволить підвищити конкурентоспроможність підприємства, покращити його реакцію на зміни в ринкових умовах та забезпечити більшу контрольованість над процесами виробництва та постачання.

Через війну українські підприємства оптової торгівлі часто стикаються з проблемами відмови у наданні кредитів або обмеженими фінансовими можливостями, що ускладнює їхню подальшу господарську діяльність та розвиток дистрибуційної мережі.

Диверсифікація може стати важливим стратегічним кроком для розвитку підприємства оптової торгівлі. Розширення асортименту товарів чи послуг, які пропонуються споживачам, окрім очікуваних переваг, може викликати ряд проблем та складнощів у дистрибуції, а саме: збільшити складність управління запасами та логістикою, збільшити витрати на складське зберігання, підприємство може зіткнутися з необхідністю пошуку нових ринків для нових товарів чи послуг, низьким попитом на них, отримати додаткові витрати з маркетингу та просування. До того ж, розширення асортименту товарів чи послуг може вимагати додаткових інвестицій на нове обладнання або технології, витрати на навчання персоналу для ефективної дистрибуції та обслуговування споживачів, впровадження нових товарів та послуг призводить до перегляду та оптимізації внутрішніх бізнес-процесів та підходів до управління, щоб забезпечити їх ефективне виконання.

Важливим викликом для дистрибуційної діяльності підприємства оптової торгівлі може стати формування ексклюзивного представництва. Якщо на ринку пропонуються аналогічні товари чи послуги, ексклю-

зивне представництво може вимагати значних зусиль для забезпечення відмінності та привабливості власних пропозицій, додаткових фінансових витрат, значних людських ресурсів, постійного управління взаємовідносинами з представниками, включаючи забезпечення високого рівня обслуговування, навчання та підтримки. Формування ексклюзивного представництва вимагає чіткого планування, аналізу ризиків та здійснення правильного вибору стратегії для забезпечення успішної дистрибуції товарів чи послуг підприємства оптової торгівлі.

Отже, ефективна організація дистрибуційної діяльності підприємства оптової торгівлі забезпечує доступність товарів підприємства для споживачів, дозволяє підприємству ефективно використовувати ресурси та зменшувати витрати, розширює ринки збуту, сприяє задоволенню попиту та покращенню обслуговування покупців, дозволяє швидко адаптуватися до потреб та умов ринку, змінюючи свою дистрибуційну стратегію, щоб відповідати цим змінам та залишатися конкурентоспроможними.

Список використаних джерел

1. Мельник О.В. Оптимізація дистрибуційних каналів в оптовій торгівлі: теорія і практика / О.В. Мельник, І.С. Коваленко // Економіка та управління підприємствами: зб. наук. пр. – Київ : Вид-во Київського національного економічного університету імені Вадима Гетьмана. 2018. № 12. С. 101-111.

2. Ковальчук Л.І. Дистрибуційна політика підприємства в умовах оптової торгівлі: теорія і практика / Л.І. Ковальчук, О.М. Петренко // Економічний вісник університету. – Херсон : Видавництво Херсонського університету. 2016. № 4. С. 65-71.

3. Pekka Korhonen, «Wholesale Distribution Strategy of Fast-Moving Consumer Goods,» *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, Vol. 39 No. 8, 2009, pp. 697-717.

РОЛЬ І ЗНАЧЕННЯ ІНФОРМАЦІЙНИХ ТЕХНОЛОГІЙ У ВДОСКОНАЛЕННІ ЛОГІСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ТОРГОВЕЛЬНОГО ПІДПРИЄМСТВА ТОВ «СІЛЬПО-ФУД»

ПІВЕНЬ Наталія,
*здобувач вищої освіти,
Державний торговельно-економічний університет*

Науковий керівник
Ільченко Наталія, *д-р екон. наук, проф.,
Державний торговельно-економічний університет*

Ключові слова: наукомістка економіка, логістична інфраструктура, інформаційні технології, торговельне підприємство.

Keywords: science-intensive economy, logistics infrastructure, information technology, trade enterprise.

В епоху наукомісткої економіки інформаційні технології значно впливають на розвиток логістичної інфраструктури в різних галузях, незалежно від того, як давно з'явилася дана галузь. У більшості торговельних компаній роль інформаційних технологій у побудові логістики є ключовою. Передові торговельні компанії знайшли рішення найважливіших вимог логістики та почали застосовувати їх набагато раніше за інших учасників ринку.

ТОВ «СІЛЬПО-ФУД» є відмінним прикладом успішного впровадження інформаційних технологій у логістичну інфраструктуру підприємства роздрібної торгівлі. Для підприємства процес цифровізації розпочався з ухвалення рішення про перехід на аутсорсинг [2]. При переході на аутсорсинг компанія передає логістичні процеси 3PL (Third Party Logistics – надання логістичних послуг) третій стороні. Основним завданням аутсорсингу є скорочення витрат фірми-замовника, оскільки виконувати логістичні процеси будуть кваліфіковані логістичні оператори, що зменшують витрати завдяки спеціалізації у сфері логістичних послуг [1].

Також ТОВ «СІЛЬПО-ФУД» впровадило логістичні інформаційні системи [2]. О. Цимбалістова зазначає, що 10-20% логістичних витрат припадають на використання логістичних інформаційних систем. Важливою рисою є швидке зниження цін на апаратне забезпечення у всьому світі, паралельно зі стрімким зростанням продуктивності комп'ютерів порівняно з їхньою вартістю [3]. Разом з тим, інвестування в сучасні технології логістичних процесів роблять компанії

найбільш конкурентоспроможними, оскільки сучасні технології дозволяють розробляти певний графік поставок з точністю, близькою до 100%.

Трекінг став одним із видів діяльності і окремою послугою інформаційної технології на підприємстві ТОВ «СІЛЬПО-ФУД» [2]. Компанія прагне створити найзручніший та найсучасніший сервіс для відстеження вантажів по всій країні. Сервіс дозволяє максимально просто та швидко відстежити всі можливі пересування конкретного вантажу онлайн.

Однак, наукові дослідження логістичних процесів, проведені у наукових центрах розвинених країн, вказують на те, що тенденції в розвитку логістичної інфраструктури динамічно змінюються [4]. Тому для вдосконалення логістичної інфраструктури пропонуємо ТОВ «СІЛЬПО-ФУД» впроваджувати новітні інформаційні технології.

Особливо слід зазначити потенціал технології блокчейн у розвитку логістичної інфраструктури. Технології блокчейн дозволяють бізнесу знижувати витрати завдяки автоматизації, спрощенню платежів, прозорості всіх етапах ланцюгів поставок. Широке впровадження блокчейну в логістику, на думку автора, дозволить забезпечити збереження даних, захист репозиторію документів від злому, усуне можливість внесення зміни інформації про хід перевезення. Така система може скоротити затримки доставки і зменшити ймовірність шахрайства. Відповідно до даних Світової організації торгівлі, усунення бар'єрів у ланцюзі міжнародних поставок товарів дозволить збільшити світовий ВВП на 4,7% та загальний обсяг перевезень на 14,5% [5].

Також елементами сучасної технології, що сприяють розвитку логістики, є дрони та розумні окуляри. Розумні окуляри та дрони допоможуть вивести логістику торговельного підприємства на наступний рівень. За підтримки доповненої реальності, інтеграція зі смарт-окулярами зробить поставки легше при пошуку маршруту без використання ручної праці, розпізнавання осіб для безпомилкових та персоналізованих поставок.

Отже, торговельним підприємствам слід приділяти особливу увагу перепрофілюванню логістичної інфраструктури з трудомісткої на наукомістку і використанню ринкової оперативної інформації для створення та подальшого використання інноваційних інформаційних продуктів, послуг, а також стратегій для сприяння росту власної конкурентоспроможності.

Список використаних джерел

1. Гайдабрус Н.В., Біловодська О.А. Аналіз сервісу як складової логістичного забезпечення інноваційної діяльності підприємства. Проблеми науки. 2013. № 2 (146). С. 37–44.
2. ТОВ «СІЛЬПО-ФУД». URL: <https://silpo.ua/>.
3. Цимбалістова О.А., Харченко М.В., Юденко Є.В. Інформаційні технології в системі логістичного обслуговування бізнес-процесів. Вчені записки ТНУ імені В. І. Вернадського. 2020. Том 31 (70), № 6. С. 148-154.
4. Shkrygun Y. Management of Logistics Activities of Enterprises in the Context of Industry 4.0. Економічний вісник Донбасу. 2021. № 4 (66). С. 53-61. DOI: [https://doi.org/10.12958/1817-3772-2021-4\(66\)-53-61](https://doi.org/10.12958/1817-3772-2021-4(66)-53-61).
- 5 World Trade Organization. URL: <https://www.wto.org/>.

ОРГАНІЗАЦІЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРОЦЕСУ ЛОГІСТИЧНОГО ОПЕРАТОРА В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ

ПІСОЦЬКА Софія,

здобувач вищої освіти,

Державний торговельно-економічний університет

Науковий керівник

Ільченко Наталія, *д-р екон. наук, проф.,*

Державний торговельно-економічний університет

Ключові слова: *логістичний оператор, транспортна логістика, організація транспортного процесу, крос-докінг.*

Keywords: *logistics operator, transport logistics, transport process organization, cross-docking.*

У сучасному світі, де зберігається геополітична нестабільність та існує ризик виникнення воєнного конфлікту, питання забезпечення логістичних процесів в умовах воєнного стану стає крайньо важливим для різних сфер діяльності. Особливо це стосується логістичних операторів, які забезпечують ефективне перевезення вантажів та

надання послуг у складних умовах військових конфліктів. В даному контексті, організація транспортного процесу логістичного оператора набуває нового розміру та стає стратегічною проблемою, яка вимагає глибокого аналізу та розробки стратегій для забезпечення безперервності постачання та мінімізації можливих ризиків.

Транспортна логістика представляє собою підрозділ логістичної діяльності та складає суттєву частину логістичних операцій, пов'язаних з переміщенням продукції транспортними засобами в рамках ланцюга поставок. Вона включає в себе різноманітні логістичні операції та функції, пов'язані із здійсненням транспортних переміщень у визначеній технологічній послідовності [1].

Головною метою при організації транспортного процесу логістичного оператора в умовах воєнного стану є збереження безперервності логістичної діяльності та забезпечення доставки вантажів у складних воєнних реаліях шляхом вжиття комплексних заходів безпеки, гнучкості, співпраці та інновацій.

Ключовими аспектами цієї мети є:

- Забезпечення безпеки вантажів, персоналу та транспортних засобів від загроз, пов'язаних з військовими діями.
- Підтримка стабільності ланцюгів постачання шляхом планування альтернативних маршрутів, резервування запасів та співпраці з військовими/гуманітарними організаціями.
- Мінімізація ризиків затримок, блокад чи втрат вантажів в результаті воєнних перешкод.
- Своєчасна доставка критично важливих вантажів, таких як продукти харчування, медикаменти тощо в зони конфлікту.
- Забезпечення гнучкості та адаптивності логістичних процесів для ефективного реагування на мінливу ситуацію на місцях.
- Впровадження інновацій та нових технологій для підвищення ефективності логістичних операцій в екстремальних умовах війни.

В умовах воєнного часу для логістичного оператора надзвичайно ефективним є використання технології крос-докінгу для оптимізації та прискорення транспортних операцій. Вона має важливе стратегічне значення в умовах військових дій, оскільки дозволяє підприємствам ефективно впоратися з ускладненими умовами та забезпечити поставки вантажів за визначеними термінами. Ця технологія дозволяє особливо ефективно задовольняти потреби клієнтів, для яких ключове значення має часовий аспект виконання різноманітних завдань [2].

Воєнний стан суттєво вплинули на структуру фулфілменту логістичних операторів. Компанії звернули особливу увагу на безпеку свого персоналу та обладнання. Було змінено структуру складів та складських приміщень з метою створення безпечного середовища для працівників, також вони адаптували маршрути доставки враховуючи геополітичну ситуацію та перейшли на використання більш безпечних транспортних засобів [1].

Підсумовуючи, умови воєнного стану можуть призвести до непередбачених обставин, таких як блокади, обмеження руху, чи інші перешкоди. Логістичний оператор повинен розробляти резервні плани та використовувати альтернативні маршрути для забезпечення неперервності поставок [3]. Зростання загроз безпеки вимагає ретельного планування та впровадження заходів для забезпечення безпеки вантажів та персоналу. Логістичний оператор має бути готовий до можливих конфліктів та вживати заходи для мінімізації ризиків, зокрема, зміцнення технічної та фізичної безпеки на складах та під час транспортування.

Список використаних джерел

1. Позднякова Л. О., Котик В.В. Транспортна логістична система України в умовах воєнного стану. Міжнародна транспортна інфраструктура, індустріальні центри та корпоративна логістика: матеріали 18-ї науково-практичної міжнародної конференції (2-3 червня 2022 р.). Харків : УкрДУЗТ, 2022. С.174-176.

2. Хмелевський О. В. Міжнародна логістика у ключових трендах її розвитку. Інфраструктура ринку. 2019. No 38. С.61-67.

3. Трушкіна Н., Сербіна Т. Міжнародна логістика у системі зовнішньоекономічної діяльності підприємства. *International Science Journal of Management, Economics & Finance*. 2022. Vol. 1. No. 3. Pp. 101-114.

ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИТОРСЬКА ДІЯЛЬНІСТЬ В РЕАЛІЯХ ВОЄННОГО ЧАСУ

ПОПОВ Михайло,

здобувач вищої освіти,

Державний торговельно-економічний університет

Науковий керівник

Харсун Людмила, канд. екон. наук, доц.,

Державний торговельно-економічний університет

orcid.org/0000-0002-7569-943X

Ключові слова: *транспортно-експедиторська діяльність, ефективність, оптимізація, розвиток.*

Keywords: *transport forwarding activity, efficiency, optimization, sustainability.*

В умовах воєнного стану економіка України зазнає значних втрат, в тому числі через значні руйнування інфраструктури логістичної системи України. З п'яти видів транспорту зараз функціонують лише три – автомобільний, залізничний та трубопровідний. Відтак, транспортно-експедиторська галузь зіткнулася із складними викликами.

Великі черги на кордоні, зруйновані автошляхи, відсутність електроенергії є перешкодами для ефективного здійснення транспортно-експедиторської діяльності. В умовах воєнного стану для підприємств нагальними стали питання змін в імпортно-експортних процесах, що можуть призвести до зміни попиту. За таких умов першочерговим завданням є удосконалення транспортно-експедиторської діяльності, яка має бути гнучкою та адаптивною, здатною швидко реагувати на зміни ринкового середовища; оптимізація процесів з метою мінімізації втрат, забезпечення стабільності.

Багато імпортних товарів традиційно завозяться в Україну в контейнерах. Їх доводилося розвантажувати в портах інших країн, а сама переробка коштувала дорого. Було сформовано новий логістичний ланцюг, до якого увійшли порти в інших країнах (Констанца, Гдиня, Гданськ, Клайпеда, а іноді Стамбул і Бремерхафен). Коли порт Великої Одеси був повністю заблокований, довелося шукати альтернативні маршрути для експорту українського зерна та іншої продукції. Кілька маршрутів було знайдено. Вони проходили через порти Ізмаїл, Рені та Усть-Дунайськ до румунського порту Констанца та інших портів інших країн, з якими вони взаємодіяли у формі

прямого сполучення. Незважаючи на те, що на початку весни в регіоні було не все гаразд і порти не могли обробити вантаж, українські експедитори звернулися за допомогою до своїх румунських колег і отримали її. Іншу частину експортного вантажу взяв на себе автомобільний транспорт [1].

В реаліях військового часу перевезення вантажів морським і залізничним транспортом мають свої обмеження, вітчизняний ринок транспортних послуг почав надавати пріоритет автомобільному транспорту для перевезень вантажів, а вантажовідправники та перевізники були вимушені змінити логістику експортних перевезень і спрямувати вантажі на західні прикордонні переходи. Організація перевезень автомобільним транспортом стала складним завданням через низьку пропускну спроможність прикордонних переходів на заході України, а вартість логістики значно зросла, адже відстань транспортування до портів ЄС збільшилась у рази. Фактично перервалися транзитні перевезення міжнародними коридорами сполученням Азія – Європа.

Однак, попри великий шок, який українська транспортно-експедиторська система пережила на початку війни, вона впоралася з викликом і змогла забезпечити перевезення необхідних товарів до та з України [2]. Вражає і інноваційність та адаптивність рішень у транспортно-експедиторській діяльності, що проявляється у формуванні альтернативних маршрутів, налагодженні комунікації в ланцюгах постачання, та пошуку і впровадженні ефективних інструментів доставки вантажів

Список використаних джерел

1. Завербний А., Дзуліт З., Вуек Х. Особливості формування логістичних ланцюгів в умовах війни та у післявоєнний період. 2022. Економіка та суспільство. URL: <https://www.economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/1750>
2. «Особливості формування логістичних витрат підприємств в умовах воєнного стану» Веб-сайт URL: [https://reposit.nupp.edu.ua/handle/PoltNTU/12349:21678-Article Text-39517-1-10-20230502.pdf](https://reposit.nupp.edu.ua/handle/PoltNTU/12349:21678-Article%20Text-39517-1-10-20230502.pdf)

РЕАЛІЇ ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИТОРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В УМОВАХ ВІЙНИ В УКРАЇНІ

ПОЧЕП Ігор,
здобувач вищої освіти,
Державний торговельно-економічний університет

Науковий керівник
Харсун Людмила, канд. екон. наук, доц.,
Державний торговельно-економічний університет

Ключові слова: транспортно-експедиторська діяльність, війна, ризики.

Keywords: transport and forwarding activity, war, risks.

Війна Росії проти України спричинила значні зміни у всіх сферах життя, включаючи транспортно-експедиторську діяльність. Блокада портів, руйнування інфраструктури та зміни в міжнародній торгівлі створили нові виклики для представників цієї галузі.

Вплив війни на транспортно-експедиторську діяльність:

– Зниження обсягів перевезень. Зменшення обсягів експорту та імпорту негативно вплинуло на доходи транспортно-експедиторських компаній.

– Зміна маршрутів. Блокада чорноморських портів змусила експедиторів шукати альтернативні маршрути перевезень через ЄС та інші країни, що призвело до зростання витрат.

– Руйнування інфраструктури. Пошкодження доріг, мостів, складів та інших елементів транспортної інфраструктури ускладнило перевезення вантажів.

– Зростання ризиків. Війна збільшила ризики для транспортно-експедиторських компаній, пов'язані з пошкодженням вантажів, затримками в доставці та неплатежами.

Адаптація до нових умов:

– Переорієнтація на нові маршрути. Експедитори шукають альтернативні маршрути перевезень через ЄС, Балтійські країни та інші напрямки.

– Розширення спектру послуг. Окрім основних послуг, експедитори пропонують страхування вантажів, консультування з питань міжнародної торгівлі та митного оформлення.

– Впровадження діджиталізації. Використання цифрових технологій дозволяє оптимізувати процеси та підвищити конкурентоспроможність.

Державна підтримка. Важливість державної підтримки для відновлення транспортно-експедиторської галузі:

- Створення сприятливих умов для роботи експедиторів.
- Фінансова підтримка транспортно-експедиторських компаній.
- Відновлення транспортної інфраструктури.

Транспортно-експедиторська діяльність в Україні стикається з численними викликами, пов'язаними з війною. Адаптація до нових умов та державна підтримка є ключовими факторами для відновлення галузі.

Проведення спільних заходів з метою обміну досвідом та пошуку шляхів вирішення проблем:

- Розробка та впровадження галузевих стандартів та правил роботи в умовах війни.
- Співпраця з міжнародними організаціями з метою отримання допомоги та підтримки.

Список використаних джерел

1. https://en.wikipedia.org/wiki/United_Kingdom
2. <https://mtu.gov.ua/>
3. http://www.asmap.org.ua/view_news.php?langid=1&dept=4

ОСОБЛИВОСТІ ТРАНСПОРТНОЇ ЛОГІСТИКИ АГРАРНИХ ПІДПРИЄМСТВ В УКРАЇНІ В УМОВАХ ВІЙНИ

СЕРДЮК Катерина,
здобувач вищої освіти,
Державний торговельно-економічний університет

Науковий керівник
Кавун-Мошковська Ольга, *канд. екон. наук, доц.,*
Державний торговельно-економічний університет
orcid.org/0000-0002-4282-5663

Ключові слова: *транспортна логістика, аграрні підприємства, воєнні дії, логістичні виклики, вантажні перевезення.*

Keywords: *transport logistics, agrarian enterprises, military operations, logistical challenges, cargo transportation.*

З огляду на непередбачувані обставини, що супроводжують воєнні конфлікти, транспортна логістика в агробізнесі стає критично важливою для забезпечення стабільності та успішності сільськогосподарського сектору. Україна, яка перебуває в умовах війни, не є винятком. Забезпечення ефективності перевезень сільськогосподарської продукції в умовах конфлікту вимагає не лише стратегічного планування, але й інноваційних рішень, щоб забезпечити безпеку, доступність та своєчасність поставок. У цьому контексті дослідження та аналіз транспортної логістики в агробізнесі в Україні в умовах війни є необхідним для розуміння викликів та можливостей, які стоять перед галуззю, а також для знаходження оптимальних стратегій подолання цих перешкод.

Велика увага спрямована на аграрний бізнес, бо саме він є одним із найбільш перспективних секторів економіки України. Україна має розвинений і впливовий сільськогосподарський сектор, який відіграє ключову роль у забезпеченні продовольчої безпеки не лише внутрішньо, а й на міжнародному рівні. За останні роки Україна стала важливим постачальником на світових ринках зерна та соняшникової олії, забезпечуючи понад 10% міжнародної торгівлі. Проте, з початком воєнних дій в Україні 24 лютого 2022 року, стабільність та продуктивність сільськогосподарського сектору стали під загрозою [1].

Воєнні дії призвели до серйозного погіршення продовольчої безпеки в Україні. Логістичні ланцюги були порушені, інфраструктура зруйнована, а багато господарств та виробництв зазнали значних збитків. У червні 2023 року прямі збитки сільськогосподарського сектору досягли 8,7 мільярдів доларів США [2].

Український аграрний бізнес зіткнувся зі значними логістичними викликами через війну в Україні. Першим значним обтяженням є обмеження доступу до ринків. Воєнні дії призвели до обмеження доступу до ключових ринків збуту та сировини. Наприклад, зруйнована інфраструктура та перешкоди на шляхах можуть ускладнити доставку аграрної продукції для експорту.

Також підвищилися транспортні витрати, і це є одним з головних викликів. Це може бути зумовлено необхідністю використання альтернативних маршрутів, додатковими зборами чи затратами на забезпечення безпеки перевезень. Морські перевезення та порти України до війни були основним способом для експорту продукції агропромислового комплексу, який у 2021 році приніс \$27,9 млрд. Зараз на території України повноцінно функціонують три порти, на які до війни припадало лише 5% експорту [3].

Обсяги вантажних перевезень залізницею в 2022 році зменшилися на 65,3%. Особливо це відчули транзитні перевезення міжнародними коридорами, такими як Азія – Європа, які фактично припинилися. Перевезення продукції стали затримуватися через обмеження пропускної спроможності на пунктах пропуску, введення контрольних процедур прикордонниками, митниками та фітосанітарною інспекцією, а також технологічні обмеження, пов'язані зі зміною розмірів вагонів [3].

Унаслідок цього, на прикордонних переходах утворилися черги майже з 40 тисяч вагонів, і майже 20% вантажів очікували на перетин кордону більше, ніж 30 діб. Це призвело до фінансових втрат для підприємців, оскільки замовники відмовлялися від партій товарів через псування вантажу під час тривалої доставки [3].

У 2021 році поштовантажопотоки через аеропорти України зросли на 21,1%, порівняно з 2020 роком, і становили 63,2 тис. тонн [3].

Нині повітряний простір над Україною закритий для польотів цивільної авіації.

У зв'язку з обмеженнями у перевезеннях вантажів морським та залізничним транспортом, український ринок транспортних послуг переглянув свої пріоритети, віддаючи перевагу автомобільному транспорту. Це вимагало перегляду логістики експортних перевезень та перенесення їх на західні прикордонні переходи.

Проте, організація перевезень автомобільним транспортом стала викликом через обмежену пропускну спроможність прикордонних переходів на заході України. Це призвело до збільшення вартості логістики, оскільки відстань до портів ЄС значно збільшилась. У свою чергу, українські вантажовідправники стикалися з проблемами в європейських портах, пов'язаними з роботою митних та інших контролюючих органів.

Через перенесення великої кількості вантажів на сухопутні шляхи, пункти пропуску стали перевантаженими. Але на даний момент ще існує проблема з протестами на деяких пропускних пунктах, що значно ускладнює ситуацію з логістикою.

Воєнна обстановка створює ризики для безпеки перевезень. Транспортні коридори можуть піддаватися нападам, склади або автопарки можуть бути мішенями для ракет.

Збільшення ризиків для працівників у зоні конфлікту (тривалі повітряні тривоги та небезпека артилерійських обстрілів, особливо на прикордонних територіях) може призвести до зменшення обсягу

роботи працівників, що також впливає на логістичні процеси. Також внаслідок бойових дій частині працівників сільгосппідприємств та фермерів довелося не лише припинити свою економічну діяльність в аграрному секторі, але й залишити свої домівки. За даними Продовольчої та сільськогосподарської організації ООН (ФАО), понад 150 000 фермерів та працівників у сфері продовольчої системи безпосередньо постраждали від війни та/або були змушені емігрувати [4].

Тож можемо зробити висновок, що ситуація з логістикою перевезень аграрної продукції дуже складна. Аграрний бізнес в Україні зазнав серйозних втрат через воєнну обстановку. Обмеження доступу до ринків, підвищені транспортні витрати, порушення логістичних ланцюгів та загальна нестабільність стали великими викликами для сільськогосподарського сектору. Україна втратила можливість використовувати морські та залізничні перевезення в повному обсязі, що суттєво обмежило експорт продукції. Для подолання цих викликів необхідно вдосконалювати логістичні процеси, залучати альтернативні маршрути та шукати інноваційні рішення.

Список використаних джерел

1. Загроза продовольчій безпеці світу / Міністерство закордонних справ України. 2023. 23 листоп. URL: <https://mfa.gov.ua/zagroza-prodovolchij-bezpeci-svitu>
2. Звіт про прямі збитки інфраструктури та непрямі втрати економіки від руйнувань внаслідок військової агресії Росії проти України станом на червень 2023 року. KSE. Липень 2023. URL: https://kse.ua/wp-content/uploads/2023/09/June_Damages_UKR_Report.pdf
3. Ukraine: Impact of the war on agriculture and rural livelihoods in Ukraine. Findings of a nation-wide rural household survey, December 2022. FAO. URL: <https://doi.org/10.4060/cc3311en>
4. AgroPortal. 2023. 01 груд. URL: <https://agroportal.ua/>

ОРГАНІЗАЦІЯ РОЗМІЩЕННЯ ТА ВИКЛАДКИ НЕПРОДОВОЛЬЧИХ ТОВАРІВ У МЕРЕЖІ «ЕПІЦЕНТР»

СИВАКОНЄВА Катерина,

здобувач вищої освіти,

Державний торговельно-економічний університет

ПАРХАСЬВА Наталя,

канд. екон. наук, доц.,

Державний торговельно-економічний університет

Ключові слова: *торгово-технологічний процес, розміщення товарів, викладка, організація.*

Keywords: *trade and technological process, placement of goods, presentation, organization.*

Мережа «Епіцентр» – один з найбільших роздрібних торгових операторів в Україні, яка спеціалізується на продажі різноманітних товарів для будівництва, ремонту та облаштування домів. Заснована у 1997 році, вона швидко розвинулася і стала визнаним лідером у своєму сегменті ринку.

Однією із важливих умов конкурентоспроможності мережі гіпермаркетів «Епіцентр» є раціональна організація торговельно-технологічного процесу.

Торговельно-технологічний процес у магазині – це комплекс взаємопов'язаних операцій, послідовно виконуваних функціональними структурними ланками або окремими працівниками магазину з продажу товарів і надання послуг, приймання товарів, його зберігання, підготовки до продажу, викладання та поповнення товарних запасів у торговельній залі, спрямованих на доведення товарів до покупців з мінімальними витратами трудових, матеріальних і фінансових ресурсів [1, с.114].

Торговельно-технологічні процеси, що здійснюються в магазинах, умовно поділяють на основні та допоміжні.

До основних торговельно-технологічних процесів належить процес продажу товарів і обслуговування покупців, здійснення якого пов'язано з виконанням наступних технологічних операцій:

- організації потоків покупців у торговельній залі магазину;
- розміщення товарів у торговельній залі та їх викладення на обладнанні, що забезпечує покупцям оптимальні умови їхнього огляду та вибору;
- організації розрахунків з покупцями за вибрані товари;
- надання покупцям додаткових торговельних послуг та ін.

Розміщення товарів – система розташування товарів на площах торговельної зали, інших приміщень магазину або ж на окремих ділянках робочого місця продавця за певними асортиментними ознаками, притаманними окремим товарам (вид, група, артикул, розмір, фасон, сорт) називається [2].

Розміщення товарів у торговельному залі магазинів мережі «Епіцентр» проводиться з урахуванням певних факторів, таких як частота попиту, комплексність придбання, габарити та вага товарів, специфічні властивості товарів. При цьому враховується також психологія покупців, їх звички, традиції.

У торговельній залі магазинів мережі «Епіцентр» товари розміщуються за товарно-галузевим принципом або за комплексним принципом (за принципом комплексності попиту, взаємозамінності товарів або спільності призначення).

Основні вимоги щодо розміщення товарів у торговельній залі магазинів мережі «Епіцентр»:

- забезпечення широкого вибору товарів;
- додержання правил товарного сусідства;
- достатність кількості товарів для забезпечення безперебійності торгівлі;
- урахування руху потоків покупців;
- забезпечення доброї видимості і доступності товарів для покупців;
- забезпечення покупцям можливостей орієнтуватися щодо розміщення окремих комплексів або товарних груп і здійснення купівлі з мінімальними витратами часу на пошук та придбання товару;
- закріплення за кожною групою товарів (комплексом) постійних місць розташування;
- раціональне використання площі торговельної зали для розміщення і викладання товарів.

При розробці схем розміщення товарів необхідно враховувати фізико-хімічні властивості товарів, додержуватися правил товарного сусідства та враховувати напрямки руху потоків покупців у магазинах мережі «Епіцентр».

Викладка товарів – спосіб викладення й демонстрації товарів у торговельному залі магазину. Вона сприяє збільшенню продажу товарів, привертає увагу покупців, підказує про необхідність придбати той чи інший товар, може підштовхнути покупців магазину до імпульсної покупки.

Викладка в магазинах мережі «Епіцентр» здійснюється відповідно затверджених планогам, що дає можливість покупцям

оглянути та вибрати необхідний товар з мінімальними витратами часу і максимальними зручностями.

До загальних принципів викладки всіх товарів в магазинах мережі «Епіцентр» відноситься:

- дотримання чистоти та впорядкованість полиць;
- вільні проходи між стелажми та рядами;
- гарна видимість всіх товарів, викладених на полицях;
- викладені товари повинні представляти єдину композицію (систему);
- кожний товар викладений в найвигіднішому та найпривабливішому вигляді для покупця;
- викладення деяких товарів за виробником або торговельною маркою;
- рекламні матеріали в місцях продажу повинні додатково привертати увагу та створювати позитивний емоційний настрій покупця;
- покупець повинен мати можливість легко знайти товари.

Раціональна викладка товарів дозволяє ефективно використовувати обладнання, покращує умови огляду і підбору товарів покупцями, скорочує втрати часу персоналу на поповнення запасів товарів у торговельному залі.

Раціональне виконання операцій з розміщування товарів сприяє скороченню витрат праці торгового персоналу на поповнення запасів товарів у торговельній залі і правильному формуванню потоків покупців, економить їх час на огляд і вибір товарів та підвищує культуру торговельного обслуговування, забезпечує підвищення пропускної спроможності магазину й ефективності його роботи. При цьому важливо правильно вибрати зони, місця та послідовність розташування товарів окремих груп (видів) на площі торговельної зали, розміри площі для організації торгівлі товарами певного призначення або товарної групи. Робота з визначення місць розміщування товарних груп та розмірів площі, яка для них виділяється в торговельній залі, тісно пов'язана з розробкою схем технологічного планування торговельної зали і базується на врахуванні специфіки асортименту товарів, які повинні реалізовуватись у магазині, застосовуваних методів їх продажу, особливостей об'ємно-планувальних рішень торговельної зали і розташування окремих відділів.

Отже, щоб забезпечити раціональну організацію торговельно-технологічного процесу в магазинах мережі «Епіцентр», необхідна добре продумана система керування всіма його операціями. Це дозволить більш ефективно використовувати приміщення магазину, торговельно-технологічне устаткування, робочу силу і як наслідок створити умови для забезпечення високого рівня обслуговування покупців.

Список використаних джерел

1. Голошубова Н.О. Організація торгівлі: підручник [для студ. вищ. навч. закл.] / Н.О. Голошубова. 2-ге вид. К. : Київ. нац. торг.-екон. ун-т. 2012. 680 с.

2. Посібник стажера (для працівників ТЦ «ЕПЦЕНТР К») [Електронний ресурс] URL: <https://ppt-online.org/415622>

ХОЛОДНА ЛОГІСТИКА ЯК ЕЛЕМЕНТ ЕФЕКТИВНОСТІ МОЛОЧНОГО РИНКУ УКРАЇНИ В СУЧАСНИХ УМОВАХ

СІЛАНТЬЄВ Ігор,

аспірант,

*Львівський національний університет ветеринарної медицини,
та біотехнологій імені С. З. Гжицького*

Ключові слова: *холодна логістика, молоко та молокопродукція, логістичний ланцюг, температурний режим, охолодження.*

Keywords: *cold logistics, milk and dairy products, supply chain, temperature conditions, refrigeration.*

Як відомо, основною метою логістики є постачання необхідного товару належної якості в необхідній кількості в потрібний час та місце конкретному споживачу з мінімальними витратами. Особливо актуальною вимога щодо забезпечення якості вантажу є під час просування швидкопсувних продуктів, зокрема молока та молокопродуктів. Сфера логістичних послуг, котра охоплює ланцюг просування з контролем температурного режиму, має назву холодної логістики. Обсяг європейського ринку логістики з контрольованою температурою у 2022 р. оцінювався у 64,1 млрд. дол. [1].

У 2023 р. молочнотоварні ферми практично вийшли на довоєнний рівень за обсягами виробництва – за даними Держстату господарства всіх категорій виробили близько 7 млн. 412 тис. л. молока-сировини, що лише на 5% менше обсягу за попередній рік [2]. Загальне скорочення обсягів виробництва відбувається, насамперед, за рахунок падіння надоїв і зменшення поголів'я корів у господарствах населення, які найбільше постраждали від повномасштабного російського вторгнення. Також багато полів і пасовищ неможливо використовувати, оскільки вони забруднені залишками військової техніки та

вибухонебезпечними предметами. Через ряд економічних проблем зросла вартість палива, електроенергії та, відповідно, собівартість кормів і витрати на утримання матеріально-технічної бази тваринництва. Саме тому важливу роль відіграє дотримання мінімуму витрат під час просування молочної сировини до молокопереробних підприємств, що дає змогу стабілізувати вартість готової продукції в нестійких економічних умовах.

Основний принцип холодної логістики полягає в строгому контролі температури на кожному етапі перевезення та зберігання товарів. Зазвичай перевезення молокопродуктів здійснюється автомобільним транспортом з дотриманням таких умов [3]:

- оперативна доставка у відповідному транспорті (термоізованих цистернах), оскільки будь-які затримки можуть призвести до псування продукції. Також важливо враховувати специфіку перевезення високожирних вершків, щоб уникнути загрози збивання продукту в масло;

- оптимальна температура для перевезення молока – $+2...+4^{\circ}\text{C}$ (не повинна перевищувати $+10^{\circ}\text{C}$ на момент прибуття в установу, що є місцем призначення), а швидкість 60-70 км/год., тому слід значну увагу приділяти попередньому складанню оптимальних маршрутів та врахуванню прогнозованих погодних умов;

- оскільки молоко та молокопродукція мають підвищену кислотність, цистерни для їх перевезення виготовляються з харчової нержавіючої сталі;

- надзвичайно важливу роль в логістиці молокопродукції має не лише дотримання температурного режиму, але й санітарних вимог, тому ємності для перевезення і зберігання повинні щільно закриватися і регулярно проходити процеси очищення, миття і дезінфекції.

Контролювати температуру під час перевезення молока допомагають відповідні датчики. В сучасних системах покази температури, отримані від датчика, відправляються на реєстратор GPS, згодом проходять через сервер мережі GSM, де обробляються в онлайн-режимі та архівуються. Після входу в спеціальний GPS-додаток можна перевірити місцезнаходження транспорту, швидкість і температуру в вантажній ємності. Також можливо сформулювати графік температури за обраний проміжок часу [4]. Водночас транспортні засоби з обладнанням, що регулює температуру, розраховані на рух рівними дорогами, а в Україні стан дорожньої інфраструктури (особливо в часі війни) переважно поганий.

Серйозною проблемою для вітчизняної холодної логістики залишається навіть короткострокове відключення електроенергії та

вимушена перебудова ланцюгів постачання. Також частина приміщень-холодильників для зберігання молокопродукції з контрольованою температурою було знищено або опинилася на окупованих територіях.

Водночас зміни, яких зазнала холодна логістика на сьогоднішній день, повинні стати відправною точкою для її подальшого удосконалення в період післявоєнної відбудови економіки України.

Список використаних джерел

1. Cold Chain Logistics Market Size, Share, Competitive Landscape and Trend Analysis Report: Global Opportunity Analysis and Industry Forecast, 2021-2030. URL: <http://surl.li/shqui>.

2. Молочнотоварні ферми вийшли на довоєнні рівні виробництва молока в 2023 році. URL: <http://surl.li/shqhr>

3. Перевезення молока і молочної продукції. URL: <http://surl.li/dtnkj>

4. Скрипаль А. Холодна логістика: актуальні проблеми та тренди на 2024 рік. URL: <http://surl.li/shquv>.

ПЛАНУВАННЯ ЛОГІСТИЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ТОРГОВЕЛЬНИХ ПІДПРИЄМСТВ В УМОВАХ ДІЇ ВОЄННОГО СТАНУ

СКОЛОТА Віктор,

здобувач вищої освіти,

Державний торговельно-економічний університет

Науковий керівник

Лучникова Тетяна, *канд. екон. наук, доц.,*

Державний торговельно-економічний університет

orcid.org/0000-0003-0624-5829

Ключові слова: *логістика, торговельні підприємства, роздрібна торгівля.*

Keywords: *logistics, trading enterprises, retail trade.*

У контексті воєнного стану, коли нормальне функціонування економіки та логістики піддається серйозним випробуванням, планування логістичних операцій торговельних підприємств стає критично важливим аспектом успішної діяльності. В умовах воєнного конфлікту змінюються не лише зовнішні умови, а й сама структура

попиту та пропозиції, логістичні маршрути та перевезення, а також рівень ризику від збройних конфліктів.

Ринок роздрібної торгівлі в Україні відзначався значними змінами в довоєнний період, в порівнянні з попередніми роками. Зокрема, спостерігалася значна диференціація асортименту товарів, що залежить від різних факторів, таких як вік, стать, професія або національність споживачів. Роздрібна торгівля пріоритетно орієнтувалася на розміщення магазинів за територіальним принципом, що змусило торговців контролювати витрати та активно збільшувати кількість споживачів. Крім того, споживачі часто роблять спонтанні покупки, що підкреслює значення прогнозування та попереднього замовлення товарів для підприємств торгівлі.

Поведінка покупців відіграла значну роль у розвитку роздрібної торгівлі, оскільки багато з них попередньо планували свої покупки. Таким чином, підприємства роздрібної торгівлі старалися розширювати свій асортимент, а також звертати увагу на такі аспекти, як орендні виплати, якість товарів для перепродажу, збільшення обсягу товарообігу та насиченість ринку. За даними Державного комітету статистики, оборот роздрібної торгівлі в Україні показав стійке зростання, зокрема, а за останні 8 років він збільшився на 435,1 млрд гривень. У першому півріччі 2021 року роздрібний товарооборот досяг 565,9 млрд гривень, зокрема продовольчі товари зросли на 206,3 млрд гривень, а непродовольчі на 228,9 млрд гривень.

Платоспроможність споживачів в Україні значно нижча, ніж у країнах Європейського Союзу. Розмір прожиткового мінімуму становить 2393 гривень з 1 грудня 2021 року. За період з 2017 по 2019 рік роздрібний товарооборот підприємств за договорами банківського кредиту зріс на 3,7 млн. гривень, однак у 2020 році спостерігалось зниження на 7 мільйонів гривень. Важливим фактором є також розподіл обсягу торгівлі між регіонами, де лідируюче місце належить Києву, а Дніпропетровська область посідає перше місце серед регіонів [1].

У 2022 році Україна мала можливість встановити новий рекорд у сфері експорту, перевершивши попередні досягнення. За період з січня по лютий цього року український експорт продемонстрував істотне зростання, склавши 34% порівняно з аналогічним періодом минулого року. Проте у березні сталася раптова криза у поставках за кордон, що призвело до 50% зменшення експорту. На щастя, у травні відновлення роботи українських портів сприяло поступовому відновленню експорту, який показав найкращі показники за останні місяці.

Протягом перших дев'яти місяців 2022 року обсяг експорту України склав \$33 млрд, що на 31,5% менше, ніж за аналогічний період минулого року. Особливо радісною новиною стало досягнення рекордного показника експорту у вересні – \$4 млрд 144 млн, що є найвищим результатом з лютого 2020 року. Наприклад, у серпні 2022 року обсяг експорту склав \$3,0363 млрд, що порівняно з вереснем представляє значний ріст.

Умови воєнного часу неминуче призводять до значного зростання витрат у логістичній галузі, особливо через вартість пального, яке є ключовим елементом під час транспортування товарів. Крім того, зростають ризики, пов'язані з різними видами транспортування, що призводить до збільшення витрат на страхування та забезпечення безпеки. Наприклад, блокування українських портів Росією призвело до значного удару по економіці України, оскільки морські перевезення становили основний шлях експорту до війни.

Зміни у логістичних витратах в Україні під час війни виявилися значними у всіх секторах транспортування. Наприклад, у 2022 році вантажні перевезення залізницею скоротилися на 65,3%, що призвело до збільшення тарифів на залізничні перевезення вантажів на 70%. Морські перевезення, залізничні, автомобільний та повітряний транспорт відчували наслідки впливу війни, що суттєво ускладнило ситуацію для логістичної системи України.

Усі ці фактори разом спричиняють значне фінансове навантаження для підприємств торгівлі, що примушує їх шукати нові шляхи оптимізації та зниження логістичних витрат. Крім того, зростаючі ризики вимагають від компаній розробки більш ефективних стратегій управління ризиками в цій галузі. Наприкінці 2023 року логістика країни зіткнулася з проблемами перетину польсько-українського кордону, що призвело до серйозних затримок у постачанні товарів та інших проблем. Це ще більше ускладнило ситуацію та підкреслило необхідність пошуку альтернативних рішень у сфері логістики[2].

В результаті цих процесів виникає ще одне серйозне завдання – неочікувані зміни у ланцюгах постачання. У зв'язку з цим компанії повинні постійно аналізувати та оцінювати ризики, пов'язані з можливими змінами у логістиці, оперативно реагувати на такі зміни та розробляти плани дій для забезпечення стабільності своєї діяльності. Це включає в себе пошук та впровадження нових, іноді нетрадиційних, стратегій та заходів для забезпечення неперервності постачань.

Такі стратегії можуть включати реорганізацію комерційних стратегій, використання передових технологій для поліпшення

логістики (таких як блокчейн, автоматизація та аналіз великих даних), посилення уваги до складської логістики та управління запасами, а також розвиток стратегій управління ризиками та контингентного планування. Крім того, важливо встановлювати контакти з іншими постачальниками та логістичними партнерами, розвивати спільні ініціативи та будувати міцні партнерські відносини у ланцюгу постачання, а також підвищувати рівень етичної та соціальної відповідальності торговельних підприємств.

Однією з найважливіших стратегій для підприємств у період воєнного стану є перегляд їхніх комерційних підходів. Зміни на ринку та непередбачувані обставини вимагають кардинальних змін у бізнес-моделях. Це включає переосмислення стратегій закупівель, логістики та продажів, що дозволяє підприємствам адаптуватися до нових умов та забезпечує більшу гнучкість у вирішенні проблем постачання.

Використання передових технологій для оптимізації логістичних процесів стає ключовим чинником успіху у сучасному бізнесі, особливо в умовах воєнного конфлікту. Автоматизація систем управління, впровадження роботизованого обладнання та використання блокчейну та аналізу великих даних дозволяють оптимізувати процеси, знижувати витрати та підвищувати ефективність. Такі технології сприяють також підвищенню прозорості та надійності у ланцюгу постачання, що робить їх невід'ємною частиною успішного бізнесу в умовах нестабільності на ринку.

У зв'язку з коливаннями на ринку, компанії часто збільшують свої запаси для зменшення ризиків, але це призводить до збільшення витрат на зберігання та управління. Оптимальне управління складською логістикою стає ключовим аспектом, вимагаючи докладного планування та використання сучасних систем управління запасами. При зростанні обсягів запасів, важливо звертати увагу на умови зберігання та ефективність роботи складу. Компаніям, які прагнуть розширити свої складські потужності, необхідно враховувати витрати на додаткові складські приміщення та впровадження сучасних систем управління та автоматизації. Це може включати в себе впровадження новітніх технологій для точного відстеження запасів та їх аналізу, що сприяє оптимізації витрат на зберігання та забезпеченню ефективної доставки товарів.

У контексті збройної агресії з боку РФ, яка викликає економічну та екологічну нестабільність, значення інвестицій у сталий розвиток та екологічну відповідальність стає критичним. Такі інвестиції включають у себе впровадження сучасних екологічних технологій у виробництво та логістику, використання екологічних джерел енергії,

оптимізацію процесів для ефективного використання природних ресурсів, а також розробку стратегій зі скорочення викидів вуглекислого газу. Компанії також акцентують увагу на виборі постачальників, які відповідають принципам сталого розвитку, впроваджують стандарти та практики для захисту навколишнього середовища та підвищення енергоефективності. Ці заходи сприяють не лише адаптації бізнесу до умов нестабільності, а й забезпечують довгострокову відповідальність та позитивний вплив на суспільство й навколишнє середовище.

Висновки. Під час дії воєнного стану в Україні, логістичне планування торгівельних підприємств стало надзвичайно складним і вимагає глибокого аналізу та пристосування до змін у внутрішньому та зовнішньому середовищі. Значні зміни у витратах та ризиках транспортування товарів, викликані перешкодами на шляхах експорту через війну, вплинули на логістичну галузь, змушуючи підприємства шукати нові стратегії та рішення. Однією з ключових проблем є зростання витрат у зв'язку з підвищенням вартості пального та збільшенням ризиків у транспортуванні товарів. Наприклад, блокування українських портів Росією призвело до значного удару по економіці та підвищення витрат на інші види транспортування. Підприємства торгівлі повинні активно реагувати на ці зміни, оптимізувати логістичні процеси та зменшувати залежність від конкретних маршрутів. Наступною проблемою є нестабільність у зовнішніх торговельних відносинах, яка призвела до раптових коливань у рівні експорту. Для підприємств торгівлі важливо мати гнучкі стратегії, які дозволять їм швидко адаптуватися до змін у зовнішньому середовищі, зокрема, шляхом диверсифікації ринків та товарів. Також важливою є необхідність управління ризиками та забезпечення безпеки під час транспортування. Підприємства повинні розробляти стратегії, спрямовані на зменшення ризиків та забезпечення надійності поставок, включаючи вдосконалення системи страхування та контролю якості.

Серед ключових стратегій варто відзначити реорганізацію комерційних підходів, використання передових технологій для поліпшення логістики, управління запасами та ризиками, а також зміцнення партнерських відносин у ланцюгу постачання. При цьому важливою є інвестиція в сталий розвиток та екологічну відповідальність, що дозволяє забезпечити не лише адаптацію до змін, а й створити позитивний вплив на суспільство й навколишнє середовище.

В цілому, підприємства торгівлі повинні бути готові до швидкої реакції на зміни та активно шукати нові шляхи оптимізації логістичних процесів для забезпечення успішної та стабільної роботи навіть у складних умовах воєнного стану.

Список використаних джерел

1. Внутрішня торгівля / Державна служба статистики України. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/menu/menu_u/spr.htm (дата звернення: 02.04.2024)
2. Берестенко В. В. Як логістика адаптувалася до війни. Економічна правда. [Електронний ресурс] URL: Режим доступу: <https://www.epravda.com.ua/columns/2023/07/24/702529>.
3. Kharsun. L., Luchnikova T., Shulpina N. Stimulation of domestic goods sales. Scientia fructuosa. 2023. № 5. С. 107-122. [https://doi.org/10.31617/1.2023\(151\)07](https://doi.org/10.31617/1.2023(151)07)

АДАПТИВНІСТЬ ЛОГІСТИЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ТОВ «ЕПІЦЕНТР К» В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ В УКРАЇНІ

СЛИВЧУК Роман,

здобувач вищої освіти,

Державний торговельно-економічний університет

Науковий керівник

Кавун-Мошковська Ольга, канд. екон. наук, доц.,

Державний торговельно-економічний університет

orcid.org/0000-0002-4282-5663

Ключові слова: логістична діяльність, інфраструктура, попит, постачання, складські запаси, адаптивність.

Keywords: logistics activity, infrastructure, demand, supply, warehouse stocks, adaptability.

В умовах воєнного стану забезпечення продовольством, непродовольчими товарами, медичним приладдям та іншими ресурсами цивільних осіб і військового персоналу є критично важливою місією. Нажаль, війна може істотно ускладнити організацію логістичних процесів і призвести до ризиків у логістичній системі. Основними ризиками є втрата товару, пошкодження або руйнування складських приміщень, транспортної інфраструктури, обмеження пересування, заходи безпеки, підвищення цін та багато інших ризиків, які впливають

на логістику в Україні. Тому підприємствам доводиться адаптуватися до складних умов війни.

ТОВ «Епіцентр К», один з лідерів українського ритейлу будівельних матеріалів та товарів для дому, стикнулося з серйозними викликами з початком повномасштабної війни в Україні. Руйнування інфраструктури, зміна попиту та нестача персоналу змусили компанію адаптувати свою логістичну діяльність до нових реалій.

Бойові дії призвели до руйнування мостів, доріг, складів та інших об'єктів інфраструктури, що ускладнило транспортування та зберігання товарів. ТОВ «Епіцентр К» втратило частину своїх складських приміщень, що негативно вплинуло на логістику та здатність компанії постачати товари до своїх магазинів.

Попит на деякі товари, такі як будівельні матеріали, різко зріс, тоді як на інші – значно знизився. ТОВ «Епіцентру К» довелося швидко адаптуватися до мінливих потреб клієнтів, щоб зберегти свою конкурентоспроможність.

Щодо нестачі персоналу, то частина працівників «Епіцентру К» виїхали з України або мобілізовані до Збройних сил. Це призвело до дефіциту кадрів та ускладнило роботу компанії.

Торговельна мережа «Епіцентр» стикнулася також з фінансовими труднощами. Війна негативно вплинула на економіку України, що призвело до зниження купівельної спроможності населення. ТОВ «Епіцентр К» відчуло на собі цю проблему, адже його доходи значно знизилися.

З початком повномасштабного вторгнення, керівництво ТОВ «Епіцентр К» було змушене провести низку адаптивних дій, серед основних з них:

- переорієнтація постачання: ТОВ «Епіцентр К» переорієнтувало постачання товарів з постраждалих від війни регіонів на більш безпечні маршрути з країн Європи. Це дозволило компанії зберегти безперебійне постачання товарів до своїх магазинів;

- розширення онлайн-продажів: зростання попиту на онлайн-замовлення під час війни спонукало ТОВ «Епіцентр К» значно розширити можливості онлайн-платформи. Компанія оновила мобільний додаток, запровадила нові способи оплати та доставки, а також розширила асортимент товарів, доступних для онлайн-замовлення;

- оптимізація складських запасів: ТОВ «Епіцентр К» оптимізувало складські запаси, зосередившись на зберіганні товарів з високим попитом. Це дозволило компанії економити ресурси та краще реагувати на мінливі потреби клієнтів.

Також слід відзначити потужну підтримку Збройних сил: ТОВ «Епіцентр К» з перших днів війни активно підтримує українську армію. Компанія перераховує кошти на потреби Збройних сил, а також надає їм необхідні товари, такі як будівельні матеріали, інструменти та продукти харчування.

Завдяки вчасним та ефективним адаптивним діям компанії «Епіцентру К» вдалося зберегти свою логістичну діяльність в умовах війни, продовжувати забезпечувати українців необхідними товарами та підтримувати економіку країни.

Адаптивність логістичної діяльності «Епіцентру К» в умовах воєнного стану є прикладом стійкості та відповідальності українського бізнесу. Компанія не лише змогла зберегти свою роботу, але й зробила значний внесок у підтримку української армії та економіки.

Список використаних джерел

1. Офіційний сайт Епіцентр URL: <https://epicentrk.ua/>
2. Настич І. Логістика в Україні: зміна фокуса та перспективи відновлення URL: https://propertytimes.com.ua/industrialnaya_nedvizhemost/logistika_v_ukrayini_zmina_fokusa_ta_perspektivi_vidnovlennya

УПРАВЛІННЯ ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИТОРСЬКИМИ ОПЕРАЦІЯМИ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ: ВИКЛИКИ ТА СТРАТЕГІЇ

СЛЮСАР Олександр,
здобувач вищої освіти,

Державний торговельно-економічний університет

Науковий керівник

Нечипорук Аліна, канд. екон. наук, доц.,

Державний торговельно-економічний університет

Ключові слова: транспортно-експедиторські операції, управління, воєнний стан.

Keywords: transport and forwarding operations, management, martial law.

Управління транспортно-експедиторськими операціями є ключовою складовою логістичних систем, яка забезпечує ефективну та безпе-

ребійну поставку товарів у всіх умовах. Однак, умови воєнного стану створюють серйозні виклики для цих операцій, перетворюючи звичайні задачі логістики на важливі стратегічні завдання з надзвичайно великим рівнем складності та ризику. В цьому контексті міжнародна конференція з логістики стає форумом для обговорення стратегій управління транспортно-експедиторськими операціями в умовах воєнного конфлікту. На цьому заході фахівці з усього світу обміняються досвідом, аналізують найкращі практики та розглядають новітні інновації у галузі, спрямовані на забезпечення безперебійності та ефективності транспортно-експедиторських операцій навіть у найскладніших умовах.

Аналіз впливу воєнного стану на транспортно-експедиторські операції: виклики безпеки, логістики та управління ризиками.

Умови воєнного стану накладають серйозні обмеження на здійснення транспортних операцій, оскільки існує загроза для безпеки персоналу, транспортних засобів та вантажів. Зменшення пропускної здатності доріг, закриття коридорів, введення контрольних пунктів та обмежень на пересування можуть призвести до затримок у поставках. Крім того, існує ризик загублення або пошкодження вантажів під час конфлікту. Управління ризиками стає надзвичайно важливим у таких умовах, вимагаючи ретельного планування, моніторингу та гнучкості.

1. Розгляд стратегій забезпечення неперервності та безпеки транспортно-експедиторських ланцюгів під час конфлікту та воєнного стану.

Використання різних стратегій для забезпечення неперервності транспортно-експедиторських ланцюгів у воєнний час є критично важливим. Це може включати розробку альтернативних маршрутів, співпрацю з місцевими владами для отримання дозволів та захисту, а також використання захисних та контрольованих маршрутів. Забезпечення безпеки працівників, вантажів та транспортних засобів також вимагає розробки та впровадження відповідних заходів безпеки та захисту.

2. Оптимізація маршрутів та вибір альтернативних шляхів постачання умовах воєнного конфлікту: стратегії реагування та переналаштування логістичних ланцюгів.

Умови воєнного стану можуть змінити звичайні маршрути та шляхи постачання, тому важливо мати плани реагування на кризові ситуації. Це може включати швидке переналаштування логістичних мереж, вибір альтернативних транспортних маршрутів, розгортання тимчасових складів та центрів розподілу, а також розвиток стратегій екстреного відгуку та відновлення ланцюгів постачання.

3. Вплив воєнного стану на складсько-транспортні операції та запаси: стратегії управління запасами та забезпечення продовольчої безпеки.

Воєнний конфлікт може призвести до перебоїв у постачанні та зміни у паттернах попиту, що може вплинути на рівень запасів та управління запасами. Розробка стратегій управління запасами, таких як прогнозування попиту, резервування критичних товарів та встановлення ефективної системи поповнення запасів, стає надзвичайно важливою у таких умовах. Зокрема, забезпечення продовольчої безпеки може вимагати розробки та впровадження стратегій постачання та резервування продовольчих товарів у воєнний час.

Роль інформаційних технологій у забезпеченні ефективного управління транспортно-експедиторськими операціями під час воєнного стану.

Воєнний стан вимагає вдосконалення систем управління інформацією та комунікацією для забезпечення ефективного керування транспортно-експедиторськими операціями. Важливо мати резервні системи зв'язку, які були б стійкими до перешкод і вміли швидко реагувати на непередбачені обставини. Використання систем відстеження та моніторингу може допомогти у виявленні можливих ризиків та вчасному реагуванні на них. Технології штучного інтелекту та аналізу даних можуть забезпечити прогнозування та оптимізацію рішень в умовах невпевненості.

5. Використання міжнародних стандартів та нормативів у контексті управління транспортно-експедиторськими операціями під час воєнного стану.

У воєнний час важливо дотримуватися міжнародних стандартів і нормативів, які регулюють транспортні та експедиторські операції. Це включає виконання вимог щодо безпеки перевезень, зберігання та обробки вантажів, а також виконання правил щодо міжнародних перевезень. Дотримання цих стандартів допомагає забезпечити безпеку та ефективність операцій, навіть у складних умовах воєнного конфлікту.

6. Співпраця з військовими та гуманітарними організаціями для забезпечення гуманітарної допомоги та евакуації в разі воєнного конфлікту.

Воєнний стан може призвести до гуманітарної кризи, яка вимагатиме швидкого та координованого реагування. Транспортно-експедиторські операції в цьому контексті мають велике значення для доставки гуманітарної допомоги до зони конфлікту та евакуації населення. Співпраця з військовими організаціями та гуманітарними

агенціями може допомогти оптимізувати ці процеси та забезпечити ефективне виконання місій допомоги.

7. Розробка планів невідкладних заходів та кризового управління для забезпечення неперервності та стабільності транспортно-експедиторських операцій під час воєнного конфлікту.

В умовах воєнного стану важливо мати готовні плани невідкладних заходів та кризового управління, які дозволять ефективно реагувати на виниклі ситуації та забезпечувати неперервність операцій. Ці плани повинні включати стратегії екстреного відгуку, розподіл ресурсів, комунікаційні протоколи та процедури безпеки. Вони повинні бути ретельно проробленими та підготовленими заздалегідь для максимальної ефективності та безпеки у воєнних умовах.

Список використаних джерел

1. Чернишова Л. М., Камінська І. А. «Управління логістичними системами».
2. Омельченко І. Ю. «Логістика: теорія та практика управління».

АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ СКЛАДСЬКОЇ ЛОГІСТИКИ В УКРАЇНІ

СОЛЯР Юлія,

здобувач вищої освіти,

Державний торговельно-економічний університет

Науковий керівник

Харсун Людмила, канд. екон. наук, доц.,

Державний торговельно-економічний університет

orcid.org/0000-0002-7569-943X

Ключові слова: логістика, складська логістика, складські приміщення, склади.

Keywords: logistics, warehouse logistics, warehouses spaces, storage facilities.

У результаті повномасштабного вторгнення Росії на територію України, йдеться у звіті ООН від 25 січня 2023 року, 35% української економіки знищено, щомісячний дефіцит бюджету України оцінюється у 5 млрд. доларів [1].

Ринок складської логістики зазнав і зазнає суттєвих змін. На сьогоднішній день частину проблем, що стосуються складської логістики в Україні, вдалося частково вирішити. Проте війна триває, і загроза руйнування складських приміщень залишається надзвичайно актуальною. На початок 2022 року налічувалося понад 2,5 мільйони квадратних метрів складської інфраструктури, переважно на Київщині. Загалом, близько 382 тисячі квадратних метрів складських приміщень було повністю або частково зруйновано, переважно у Київській області. Один із найбільших логістичних центрів класу А в Україні згорів через російський обстріл [2].

Як наслідок, централізація більшості складських площ у одному регіоні, зокрема на Київщині, призвела до серйозних порушень у ланцюгах постачання. Це суттєво ускладнило зберігання та постачання товарів, тому відновлення цих складських потужностей стало необхідністю в короткі терміни. Серед компаній, які відчули наслідки російської агресії на Київщині, були склади таких великих фірм, як МХП, Rozetka, Фокстрот, FozzyGroup, АТБ, NOVUS, Bohnenkamp Україна, GoodWine, EkolLogisticsUkraine, LogisticPlus, Watsons, SAVService, DC Ukraine і MaryKay, а також численні інші виробники, продавці та постачальники [2].

Військові дії також привели до різкої зміни підходів до складської логістики. Багато компаній перейшли на режим крос-докінгу, мінімізуючи запаси або відмовляючись від складського зберігання зовсім. Це призвело до необхідності швидкої та якісної обробки замовлень, а також до ротації працівників на всіх рівнях логістики [3].

Українські компанії також стикаються з проблемою нестачі складських приміщень у західних регіонах країни. Фірми, які вціліли під час війни, змушені були перевозити залишки у західну частину, де не завжди доступні відповідні площі та якість складських операцій. Бізнесам доводиться адаптуватися до нових умов, змінюючи ланцюги постачання та шукаючи альтернативні джерела постачання сировини та матеріалів. Загальна ситуація ускладнилась також енергетичними перебоями та режимом комендантської години, який обмежує складські операції та перевезення вантажів у певний час. Зростання цін на сировину, матеріали та товари також стало серйозною проблемою для бізнесу [4]. Ці виклики вимагають від українських компаній та керівників складської логістики швидкої адаптації та пошуку нових стратегій для забезпечення ефективності процесів у складних умовах війни.

Перспективи розвитку складської логістики в Україні стають все більш актуальними, особливо у зв'язку з потребами, що виникають

через війну. Фемінізація логістики, тобто залучення жінок до цієї галузі, стає необхідністю. Проте, ця трансформація вимагає не лише перегляду стереотипів щодо ролі жінок у цій сфері, але й системних змін у бізнес-процесах, особливо на складах, адаптації робочих місць та забезпечення комфортних умов для жінок. Також, важливо вже зараз створювати умови для працевлаштування інвалідів. Ряд заходів, таких як зменшення ваги та розміру коробів, впровадження малої механізації та автоматизації, забезпечення комфортних умов для жінок та інвалідів стають ключовими напрямками для досягнення цієї мети [5].

Одним із важливих напрямків розвитку складської логістики є її технологічна трансформація. Застосування автоматизованих систем, штучного інтелекту та інших інноваційних технологій сприятиме оптимізації процесів, зниженню витрат і підвищенню продуктивності. Особливу увагу слід звернути на розробку та впровадження систем інформаційного зв'язку, які спрощуватимуть управління складськими процесами та підвищуватимуть рівень сервісу.

Однак розвиток логістики в Україні також пов'язаний з іншими трендами. Інвестори все ще зосереджуються на західних областях країни, що зумовлено не лише військовими діями, але й спробою диверсифікувати ризики. Зі свого боку, це свідчить про розширення логістичної інфраструктури у цьому регіоні. У той же час, Київ залишається ключовим центром логістики та розподілу, але спостерігається зменшення обсягів зберігання та виробництва товарів у столиці. Бізнеси, що переселилися на захід країни, вже почуваються впевненіше і перебудовують свої ланцюги постачання, спрямовані на ринки Європи [5].

Прогнози показують, що до 2024-2025 років на ринку може з'явитися кілька нових логістичних комплексів, площею близько 161 000 квадратних метрів, що стане рекордом за останні десять років. Це може вирішити проблему дефіциту приміщень, особливо для класу А, і зміцнити позицію Києва, як ключового логістичного хабу [6]. Серед найбільших проєктів варто відзначити M10Lviv IndustrialPark, який передбачає створення індустріального парку площею 23,5 гектарів зі складськими та виробничими приміщеннями. Такі ініціативи сприятимуть розвитку логістичної інфраструктури та залученню інвестицій у цей сектор [2].

Подальший розвиток ринку логістичної нерухомості буде визначатися активністю девелоперів, інвесторів та вимогами бізнесу. Аналітика та автоматизація залишатимуться важливими факторами у цьому процесі, сприяючи підвищенню ефективності та конкурентоспроможності ринку.

Список використаних джерел

1. Війна знищила 35% економіки України – ООН [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://www.unian.ua/economics/finance/viyna-znishchila-35-ekonomiki-ukrajini-oon-12122658.html>
2. Логістична складова повоєнного відновлення: підходи та пошук ресурсів [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://www.ukrinform.ua/rubric-vidbudova/3700927-logisticna-skladova-povoennogo-vidnovlenna-pidhodi-ta-posuk-resursiv.html>
3. Зміна тенденцій: підсумки 2022 року на ринку складської логістики [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://rau.ua/povuni/pidsumki-2022-skladskoi-logistiki/>
4. Запити складської логістики 2023. Нові технології, продукти, підходи [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://kapelou.com/blog/intralo-gistika/skladaska-logistika-2023/>
5. Підсумки Ukrainian Logistics Forum 2023 [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://logist.fm/publications/pidsumki-ukrainian-logistics-forum-2023>
6. В Україні може з'явитись рекордна кількість складських площ у найближчі два роки [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://delo.ua/business/v-ukrayini-moze-zyavitis-rekordna-kilkist-skladskix-ploshh-u-naiblizci-dva-roki-429705/>

ЛОГІСТИЧНА СКЛАДОВА ЗБУТОВОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ ТОРГІВЛІ В УКРАЇНІ: РЕАЛІЇ ТА ПЕРСПЕКТИВИ

СТРАШКО Вікторія,
здобувач вищої освіти,
Державний торговельно-економічний університет

Науковий керівник
Харсун Людмила, *канд. екон. наук, доц.,*
Державний торговельно-економічний університет
[orcid.org/ 0000-0002-7569-943X](https://orcid.org/0000-0002-7569-943X)

Ключові слова: логістична система, логістика збуту, підприємства торгівлі, логістична складова.

Keywords: logistics system, sales logistics, trade enterprises, logistic component.

Проблематика управління логістичною системою підприємства визначає успішне функціонування будь-якої організації та її конкурентоспроможність, які прямо залежать від ефективної організації логістичних процесів. Логістика на підприємстві є ключовим елементом, який відповідає за планування, впровадження та контроль ефективного руху товарів, послуг та інформації [1]. При використанні моделі логістичного управління підприємство перетворює свою збутову діяльність на основний функціональний елемент, що визначає не лише ефективність його господарської діяльності, але й перспективи подальшого розвитку.

Основними завданнями логістики збуту є такі аспекти: вивчення потреб ринку та пошук каналів подальшого розвитку виробництва; підвищення рівня конкурентоспроможності підприємства шляхом оптимізації існуючої збутової мережі; відповідь на запити споживачів шляхом підвищення ефективності системи постачання продукції; збільшення швидкості оброблення та виконання замовлень, підвищення рівня логістичного обслуговування тощо.

Період російсько-української війни став новим, негативним випробуванням для вітчизняного та міжнародного бізнесу, особливо для підприємств сфери торгівлі. Проблеми з вантажоперевезеннями вимагали негайного перетворення та оптимізації бізнес-процесів. Головним викликом для українських компаній стало переосмислення логістичних підходів в збутовій діяльності [2].

Починаючи з лютого 2022 року, Україна зіткнулася із блокуванням доступу до моря, що спонукало переорієнтувати морську логістику на наземні маршрути. Основним завданням стало перенаправлення експортно-імпортних потоків на наземні шляхи. Особливо це стосувалось контейнерних потоків, зокрема пошуку альтернатив для доставки імпортних контейнерів до України. На початку війни тисячі контейнерів застрягли в дорозі, проте до середини березня ситуація з доставкою змінилась завдяки роботі портів у Констанці, Гданську та Гдині. Головний акцент був зроблений на автомобільні перевезення, але й тут виникли проблеми з нестачею машин та водіїв. Часом ситуація поліпшувалась і стабілізувалась завдяки діям Міністерства інфраструктури України [2].

У період повномасштабної війни виникли деякі ключові зміни у логістиці для торговельних підприємств:

1. підвищена вразливість логістичної системи, яка працює в прифронтових регіонах;
2. зміна вартості доставки товарів, а у деяких випадках навіть неможливість її здійснення;

3. перебудова логістичних маршрутів, що відбувається з непостійною періодичністю;

4. підвищений попит на продукти тривалого зберігання та товари першої необхідності;

5. більш лояльна співпраця між логістичними компаніями та клієнтами у зв'язку з об'єктивними затримками товарів [2].

Логістичний аспект збутової діяльності торговельних підприємств стає особливо важливим під час війни. Він може залишатися непомітним, але стає очевидним у випадках коли постачання перериваються або з'являються перебої. Спеціалісти з логістики мають велику відповідальність і навантаження, оскільки вони повинні адаптуватися до нових умов праці та стресових ситуацій.

На українському ринку збуту спостерігається звуження, тому українські підприємці в сфері торгівлі починають шукати нові ринки збуту для своєї продукції. Це стимулює адаптацію продукту для привертання уваги клієнтів за кордоном. Така модель cross-border значно впливає на логістику, оскільки зростає попит на перевезення товарів за межі країни.

Будь-яка криза або непереборні обставини відкривають нові можливості [3]. Європейські та інші країни світу відкрили двері перед українськими підприємцями, а українські підприємці натомість запропонували великі цифрові проекти, кваліфіковані кадри та інноваційні стартапи, які можна масштабувати, щоб зберегти та продовжити розвиток економіки та підвищення рівня життя населення [4]. Головне завдання України в даний час полягає у спрощенні процедур отримання дозволів у сфері торгівлі, лібералізації податкової та митної політики, а також розвитку логістики для потреб армії. Зокрема, важливо розвивати швидкі експортні логістичні рішення, сучасні логістичні центри та електронні сервіси.

Список використаних джерел

1. Комеліна О. В., Гаманко Р. С. Логістичне управління збутовою діяльністю підприємства: концептуальний підхід. *Мукачівський державний університет. Економіка і суспільство*. 2017. № 13. С. 518-524.

2. Логістика під час війни: як українському бізнесу організувати транспортні потоки. 2022. DOI: https://www.ukrinform.ua/amp/rubric-other_news/3566470-logistika-pid-cas-vijni-ak-ukrainskomu-biznesuorganizuvati-transportni-potoki.html (дата звернення: 02.04.2024).

3. Журавель В. Буде складно, але зрештою галузь розквітне: логістика під час війни, реформи та майбутнє індустрії. 2022. DOI:

<https://delo.ua/uk/transport/bude-skladno-ale-zrestoyu-galuz-rozkvitne-logistikapid-cas-viini-reformi-ta-maibutnje-industriyi-397214/> (дата звернення: 02.04.2024).

4. Кушнір Ю. Б., Блага М. М., Поп М. В., Поп Ю. В. Логістика та міжнародна торгівля України в умовах війни. *Науковий вісник Ужгородського Університету. Серія Економіка*. 2023. Випуск 1 (61). С. 23-25.

АДАПТАЦІЯ ЛАНЦЮГІВ ПОСТАЧАННЯ ПРОДОВОЛЬЧИХ ТОВАРІВ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ

СУЩЕНКО Роман,
аспірант,

Державний торговельно-економічний університет
orcid.org/0000-0001-6642-4744

Ключові слова: *адаптація ланцюгів постачання, роздрібна торгівля, ланцюга постачання продовольчих товарів.*

Keywords: *supply chain adaptation, retail, food supply chain.*

Дослідження адаптації ланцюга постачання продовольчих товарів є важливим фактором для забезпечення безперебійного та ефективного функціонування постачання харчових товарів у всі часи, включаючи умови кризи та стресу. Адаптивність ланцюгів постачання продовольчих товарів – це процес зміни та модифікації системи постачання, ефективного пристосування до змінних умов ринку, технологічних інновацій, споживчих тенденцій, законодавчих норм та інших факторів внутрішнього та зовнішнього середовища. Адаптивність ланцюга постачання продовольчих товарів включає в себе гнучкість та здатність швидко реагувати на зміни, що дозволяє ланцюгу постачання швидко адаптуватися до нових вимог, проблем та можливостей. Такий процес може включати перегляд стратегій, зміну постачальників, оптимізацію логістичних процесів, вдосконалення систем інвентаризації та збільшення виробничої гнучкості. Крім того, адаптація може також включати в себе впровадження нових технологій та інноваційних методів управління, щоб забезпечити високу ефективність та конкурентоспроможність ланцюга постачання в динамічному середовищі продовольчої індустрії.

Принципи адаптивності ланцюга постачання продовольчих товарів включають ряд стратегій та підходів, спрямованих на забезпечення гнучкості та здатності ланцюга постачання реагувати на зміни в зовнішньому середовищі, а саме:

- ланцюг постачання повинен бути гнучким та здатним швидко реагувати на зміни в попиті, технологіях, законодавстві та інших факторах;

- аналіз даних та прогностичних методів для дослідження змін у попиті та адаптації ланцюгів постачання відповідно до цих прогнозів;

- розвиток тісних партнерських взаємовідносин з постачальниками та розробка гнучких умов доставки, що дозволяють швидко адаптувати обсяги постачання до змін у попиті;

- зберігання запасів продовольчих товарів у стратегічних місцях для забезпечення швидкої реакції на непередбачені зміни в попиті або постачанні.

- використання сучасних інформаційних технологій для автоматизації та оптимізації процесів управління ланцюгами постачання. Запровадження систематичного моніторингу та аналізу продуктивності ланцюга постачання з метою виявлення можливостей для поліпшення та адаптації.

- розподіл ризиків шляхом співпраці з різними постачальниками та використання альтернативних джерел постачання.

Отже, адаптація ланцюгів постачання – це процес, спрямований на зміну або модифікацію ланцюгів постачання для вирішення конкретних викликів або умов, таких як зміни в ринкових умовах, технологічний прогрес, зміни в споживчому попиті тощо. У випадку оголошення воєнного стану, адаптація ланцюгів постачання може включати зміну постачальників, перегляд логістичних процесів, пошук альтернативних джерел постачання та інші заходи для забезпечення неперервності постачання товарів та послуг.

Роздрібна торгівля є однією із ключових галузей економіки, попри втрати та складну ситуацію, здійснює фінансові надходження до бюджетів усіх рівнів та забезпечує українців робочими місцями. Саме стабільна економіка є запорукою безпеки країни, тому роздрібні торговельні мережі прагнуть до відкриття нових магазинів та відновлюють зруйновані. Так, індикатором поступового відновлення економіки в Україні є індекс фізичного обсягу обороту роздрібною торгівлі (у порівнянних цінах), який у січні-червні 2023 року зріс порівняно до аналогічного періоду 2022 року на 7,3%. За даними Державної служби статистики товарооборот підприємств роздрібною

торгівлі у першому півріччі 2023 року зріз у порівняльних цінах порівняно до першого півріччя 2022 року на 4,9% [1].

Таким чином, за період оголошення воєнного стану відбулися такі зміни у ланцюгах постачання продовольчих товарів: зростання ризику для транспортних маршрутів призвело до зростання витрат на логістику, так як компанії можуть бути змушені шукати дорожчі або менш доступні маршрути для доставки товарів; нестабільність в умовах оголошення воєнного стану призвела до коливань у цінах на товари через зміни витрат на їх виробництво та постачання; через пошкодження логістичної інфраструктури, заборони на переміщення призвели до загроз безпеці ланцюгів постачання продовольчих товарів, що спричиняє дефіциту товарів.

Список використаних джерел

1. Данилишин, Б. Прогнози зростання ВВП оптимістичні: ситуація в економіці та фінансових ринках України. *LB.ua*. 27.09.2023. URL : https://lb.ua/blog/bogdan_danylysyn/576786_prognozi_zrostannya_vvp.html (Accessed 25 January 2024)

ІННОВАЦІЙНИЙ РОЗВИТОК ЛОГІСТИЧНИХ ПРОЦЕСІВ РОЗДРІБНОЇ ТОРГОВЕЛЬНОЇ МЕРЕЖІ

ТЕЛЯТНИК Ольга,

здобувач вищої освіти,

Державний торговельно-економічний університет

Науковий керівник

Ільченко Наталія, д-р екон. наук, проф.,

Державний торговельно-економічний університет

orcid.org/0000-0003-4052-571X

Ключові слова: *інновації, розвиток, підприємство, логістичні процеси, торговельна мережа.*

Keywords: *innovation, development, enterprise, logistics processes, trade network.*

Сучасні умови світової економіки вимагають нових підходів для забезпечення стабільності та розвитку підприємств. Розвиток ефективних

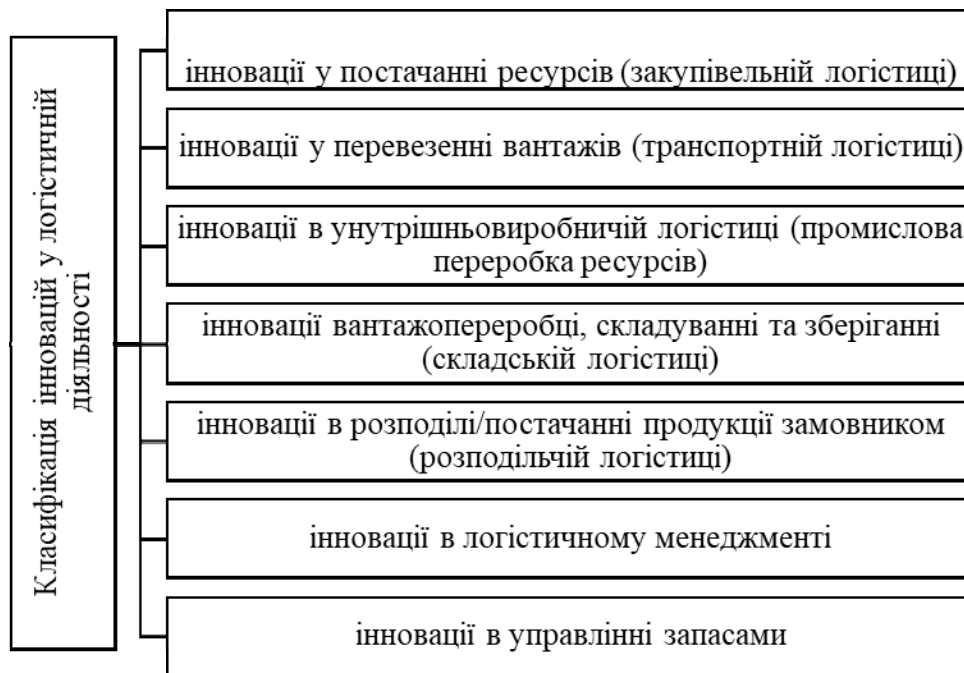
логістичних процесів стає ключовим фактором для успішності вітчизняних компаній. У мінливому бізнес-середовищі особливо важливим стає завдання формування та оптимізації логістичної системи на підприємствах, що в свою чергу сприятиме економічному зростанню країни в цілому, навіть у час воєнного стану. Для успішного функціонування та отримання конкурентних переваг на ринку необхідні постійні організаційно-технічні зміни, включаючи впровадження інноваційних логістичних процесів

Одним із найперспективніших шляхів досягнення успіху на ринку є орієнтація підприємства на інноваційний шлях розвитку. В пріоритетній сфері інноваційних рішень на підприємстві лежить логістика. Головне завдання спеціалістів на підприємстві полягає в тому, щоб впровадження інновацій в логістичну діяльність підприємства призвело до прискорення логістичних процесів і зниження витрат на їх реалізацію [1].

Ефективність впровадження інновацій у логістичну діяльність визначається рівнем інтеграції логістики на різних рівнях управління підприємством. Існуючу систему управління необхідно налаштувати шляхом оптимізації управління матеріальними, фінансовими та інформаційними потоками на підприємстві. Актуальними напрямками впровадження інновацій у логістичну діяльність підприємств є наступні:

- проведення маркетингових досліджень ринку;
- розробка та проектування нових видів продукції з врахуванням технічних вимог;
- організація матеріально-технічного постачання;
- удосконалення виробничих процесів;
- проведення контролю та досліджень щодо покращення характеристик продукції;
- організація упаковки та зберігання;
- оптимізація розподілу та збуту продукції;
- монтаж та післяпродажне обслуговування;
- надання технічної підтримки;
- організація утилізації після використання [2].

Інновації в логістичній діяльності можна класифікувати наступним чином [3, с.18]:



*Рис. 1. Класифікація інновацій у логістичній діяльності
Джерело: складено автором на основі [3]*

Варто відзначити, що впровадження логістичних інновацій у систему управління багатьох торговельних підприємств є самою по собі інноваційною діяльністю для них. При початковому етапі впровадження логістичних інновацій підприємство повинно визначити, які цілі воно ставить перед собою та які логістичні процеси необхідно реорганізувати, доповнити або навпаки припинити. Особливу увагу слід звернути на такі аспекти:

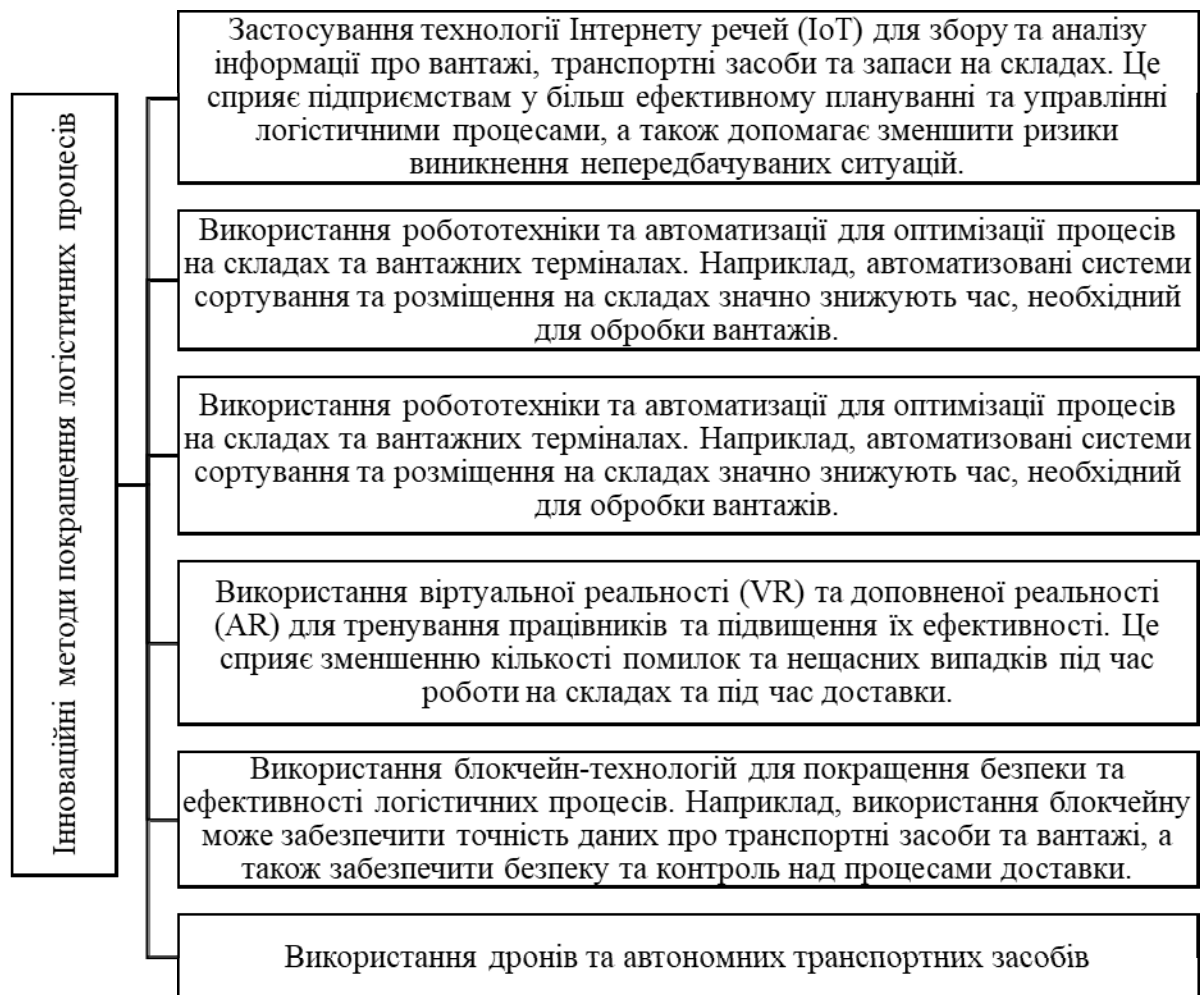
- комерційні служби, зокрема, аналіз ефективності системи документообігу;
- система обліку, зокрема, оцінка повноти необхідної інформації для логістики;
- закупівельна діяльність, зокрема, перевірка рівня автоматизації та використання сучасних технологій;
- постачальна ланка, включаючи оцінку рівня оперативності обміну інформацією.

Загалом, на нашу думку, інновації в логістиці мають включати в себе такі компоненти:

- аналіз існуючої логістичної системи, діагностика, виявлення проблем і постановка цілей;
- підбір (і за необхідності – заміна) персоналу, здатного виконувати інноваційні завдання;
- коригування системи менеджменту;

- побудову (реорганізацію) логістичної системи в цілому;
- створення нової (або оновленої) організаційної структури;

Ключовими компонентами логістичної системи підприємства є підсистеми постачання, збуту та виробництва, а також обслуговуючі підсистеми – транспортна та складська. Для досягнення мети та виконання завдань логістичної системи підприємство застосовує комплекс управлінських заходів, відомий як логістичне управління.



*Рис. 2. Інноваційні методи покращення логістичних процесів
Джерело: сформовано автором на основі [4;5]*

Підсумовуючи зауважимо, що інновації в цій сфері дозволяють оптимізувати ланцюги постачання та виробничі процеси, підвищуючи ефективність та зменшуючи витрати. Застосування передових техно-

логій, таких як штучний інтелект та аналітика даних, сприяє точнішому прогнозуванню попиту і кращому управлінню запасами. Крім того, інновації покращують обслуговування клієнтів через вдосконалення систем доставки та взаємодії з ними. Це сприяє розвитку більш стійких та конкурентоспроможних торговельних мереж. Постійне дослідження та впровадження нових інноваційних стратегій є необхідним для успішного функціонування роздрібною торговельною мережі в умовах постійних змін на ринку та вимог споживачів.

Список використаних джерел

1. Алькема В. Парадигма управління логістичною діяльністю сучасних організацій // Вчені записки Університету «КРОК». 2022. №2(66). С. 73 – 86.
2. Гельбич С. Кочубей Д. Логістика майбутнього: ефективні рішення для торгівлі тези доповідей. *Міжнародної науково-практичної інтернет-конференції*. 2023. С. 154.
3. Ковальчук В.М. Аналіз тенденцій інноваційного розвитку національної економіки. *Економіка та суспільство*. 2023. №58. URL: <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/3290/3214> (дата звернення: 18.03.2024).
4. Новальська Н. І., Клименко В. В. Інвестиційно-інноваційна діяльність транспортно-логістичних підприємств в умовах сучасного бізнес-середовища. *Економіка та управління підприємством*. 2021. Том 32 (71). No 4. С. 64–69.
5. Смерічевська С.В., Криворучко Г.О. Теоретико-методичні основи ефективного управління логістичними процесами на підприємстві. *Актуальні проблеми економіки та управління*. 2019. № 13. URL: <http://ape.fmm.kpi.ua/article/view/170156/169893> (дата звернення: 12.03.2024).

ЕФЕКТИВНІСТЬ УПРАВЛІННЯ ЛОГІСТИЧНИМИ ЛАНЦЮГАМИ М'ЯСОПРОДУКТІВ У ТОРГОВЕЛЬНИХ МЕРЕЖАХ

ТКАЧУК Назарій,

аспірант,

Львівський національний університет ветеринарної медицини та біотехнологій імені С. З. Гжицького

Ключові слова: *Логістика, управління ланцюгами постачання, інновації.*

Keywords: *Logistics, Supply Chain Management, innovations.*

Роль логістики в успішному управлінні ланцюгами постачання м'ясопродуктів у торговельних мережах виявляється критичною в умовах воєнного стану, коли швидкість та ефективність постачання стають вирішальними для забезпечення потреб населення.

Вплив воєнного стану на логістику та управління ланцюгами постачання м'ясопродуктів проявляється у складних викликах, таких як перерви в транспортних маршрутах, обмеження доступу до ресурсів та загрози для безпеки, що може призвести до перебоїв у постачанні. Обмеження в транспорті та доступі до ресурсів під час воєнного конфлікту створюють складні умови для логістичних систем, змушуючи компанії шукати альтернативні шляхи постачання та робити зусилля для забезпечення стабільності у постачанні м'ясопродуктів.

Важливість ефективного управління запасами та складським господарством для неперервного постачання м'ясопродуктів набуває особливого значення в умовах воєнного стану, коли потрібно забезпечити наявність товарів на складах для швидкого реагування на зміни в попиті та умовах постачання.

Застосування сучасних технологій у логістиці м'ясопродуктів для підвищення ефективності та прозорості стає ключовим фактором в умовах воєнного конфлікту, де швидкість передачі інформації та точність прогнозування стають критичними для успішного управління ланцюгами постачання.

Розробка стратегій адаптації та ризик-менеджменту для забезпечення стійкості постачання у воєнний період є важливим елементом управління логістичними ланцюгами постачання м'ясопродуктів. Ці стратегії включають в себе резервування ресурсів, розробку альтернативних маршрутів постачання та підготовку планів невідкладних заходів для швидкого реагування на зміни у воєнному середовищі.

Важливість співпраці та взаємодії між компаніями та урядом у контексті управління ланцюгами постачання м'ясопродуктів виявляється у необхідності спільних зусиль для забезпечення стабільності та ефективності постачання. Це може включати обмін інформацією, координацію заходів у разі екстрених ситуацій та спільне вирішення проблем.

Можливості альтернативних шляхів постачання м'ясопродуктів в умовах воєнного конфлікту варто розглядати як стратегічні рішення для забезпечення неперервності постачання. Це може включати пошук регіональних або локальних джерел постачання, розвиток виробництва на місці та використання альтернативних транспортних маршрутів.

Використання методів прогнозування попиту для оптимізації управління запасами м'ясопродуктів є ключовим аспектом ефективного логістичного управління. Аналіз попиту дозволяє підготувати належні запаси та уникнути надмірних запасів, забезпечуючи неперервність постачання в умовах воєнного стану.

Роль урядових ініціатив та політики у забезпеченні стабільності логістичної інфраструктури для м'ясопродуктів полягає у розробці та впровадженні стратегій, спрямованих на забезпечення безперебійного функціонування та розвиток логістичної системи навіть в умовах воєнного конфлікту.

Значення ефективних комунікаційних каналів для координації дій між різними ланками логістичного ланцюга м'ясопродуктів набуває особливого значення в умовах воєнного стану. Швидка та точна передача інформації між всіма учасниками ланцюга постачання дозволяє ефективно реагувати на зміни та уникнути можливих перешкод у постачанні.

Впровадження систем контролю якості та безпеки для дотримання вимог стандартів у умовах військових дій є важливим аспектом забезпечення безпеки та якості м'ясопродуктів. Це допомагає уникнути можливих загроз для здоров'я споживачів та зберегти репутацію компаній у складних умовах.

Залучення громадськості та зворотній зв'язок у процесі управління ланцюгами постачання м'ясопродуктів дозволяє забезпечити більшу прозорість та довіру споживачів. Регулярний обмін інформацією з громадськістю допомагає виявляти проблеми та швидко реагувати на них.

Гнучкість та адаптивність логістичних систем у контексті змін у воєнному середовищі визначають успіх управління ланцюгами постачання м'ясопродуктів. Можливість швидко переключатися на альтернативні маршрути та постачальників допомагає уникнути перешкод у постачанні.

Проведення аудитів та аналізів логістичних процесів для виявлення проблемних аспектів у управлінні ланцюгами постачання м'ясопродуктів є важливим етапом у підвищенні ефективності системи. Це допомагає ідентифікувати слабкі місця та розробляти стратегії для їх вдосконалення в умовах воєнного стану.

Важливість постійного моніторингу та аналізу ринкових тенденцій для реагування на зміни в попиті та пропозиції на м'ясопродукти особливо актуальна в умовах воєнного стану. Це дозволяє прогнозувати зміни у попиті та адаптувати стратегії постачання відповідно до нових умов.

Розвиток і впровадження програми контролю якості та безпеки харчових продуктів є невід'ємною частиною ефективного управління ланцюгами постачання м'ясопродуктів у сегменті торгівельних мереж. Це сприяє забезпеченню високої якості продуктів та довіри споживачів.

Висновок. Управління логістичними ланцюгами постачання м'ясопродуктів у торгівельних мережах в умовах воєнного стану вимагає комплексного підходу та розробки ефективних стратегій адаптації. Це включає в себе застосування сучасних технологій, оптимізацію управління запасами, підтримку співпраці між учасниками ланцюга постачання та використання гнучких підходів до управління. Забезпечення стійкості та неперервності постачання у воєнний період є ключовим завданням для забезпечення потреб споживачів та підтримки економічної стабільності.

Список використаних джерел

1. Тарасюк Г. М. Логістичні рішення та управління постачаннями в компанії: виклики часу. Економіка, управління та адміністрування. 2021. № 4 (98). С. 42-48. DOI: [https://doi.org/10.26642/ema-2021-4\(98\)-42-48](https://doi.org/10.26642/ema-2021-4(98)-42-48)
2. Кравченко В. О. Основи менеджменту / В. О. Кравченко – Одеса ОНЕУ, 2012.- 212.
3. Лібенко Ю.С. Теорія підштовхування та перешкоди при прийнятті раціональних рішень / Ю.С.Лібенко, Х.С.Передало // Збірник тез доповідей Міжнародної науково-практичної конференції [«Сучасний стан та перспективи розвитку економіки, обліку, менеджменту, фінансів та права»], (26 січня, м.Полтава), 2019. – с.25-26
4. Natorina A. Business optimization in the digital age: insights and recommendations. Economic Annals-XXI. 2020. № 181 (1-2). P. 83-91. DOI: <https://doi.org/10.21003/ea.v181-07>

STRATEGIC MARKETS FOR UKRAINIAN WINE EXPORTS AT WAR TIME

TODORYUK Olga,

postgraduate,

State University of Trade and Economics

ORCID: 0000-0001-5087-218X

Ключові слова: вино, експорт вина, виробники вина.

Keywords: wine, wine export, wine producers.

Over the past few years, the landscape of Ukrainian wine export has undergone significant transformations. Once considered an undiscovered product within Ukraine's agricultural sector, wine has emerged as a focal point for growth and development in the country's export market. This shift in perspective and strategy has been driven by a combination of internal and external factors, including changes in regulations, evolving consumer preferences, and the emergence of new distribution channels. In this context, understanding the changes in Ukrainian wine export is essential for comprehending the dynamics of the industry and its potential impact on both domestic and international markets.[3]

The war has shifted perceptions of Ukrainian wine, once considered an overlooked product within the country's agricultural sector but now recognized for its immense potential. This change in status can be attributed to several factors: the implementation of the so-called «dry law» at the onset of full-scale conflict encouraged direct sales: restaurants and bars have shown a growing interest in including Ukrainian wines on their menus; Ukrainian wines are now being exported to meet the demand of Ukrainian sympathizers abroad; local consumers are increasingly supporting domestic products, including wine; online sales have surged, with craft Ukrainian wines predominantly available for purchase through online platforms.

Ukrainian wine exports have been steadily increasing over the past four years, with several countries emerging as key markets for Ukrainian wine, according to data from the Office for the Development of Entrepreneurship and Export and the National Project Diya. Business. In 2020, Belarus was the top importer of Ukrainian wine, purchasing \$1.98 million worth of wine, followed by Kazakhstan with \$1.64 million, Germany with \$1.27 million, and Romania with \$0.99 million. Other countries accounted for \$3.45 million in Ukrainian wine imports.

In 2021, Belarus remained the top importer, purchasing \$1.52 million worth of wine, followed by Kazakhstan with \$1.45 million, Germany with \$1.43 million, and Moldova with \$1.41 million. Other countries accounted for \$6.82 million in Ukrainian wine imports.

In 2022, Germany emerged as the top importer, purchasing \$ 0.93 million worth of wine, followed by Moldova with \$0.91 million, Romania with 0.89 million, and Denmark with \$0.65 million. Other countries accounted for \$2.8 million in Ukrainian wine imports.

In 2023, Romania emerged as the top importer, purchasing 2.7 million worth of wine, followed by Moldova with \$0.56 million, Kazakhstan with \$0.46 million, and Poland with \$0.37 million. Other countries accounted for \$0.91 million in Ukrainian wine imports. These figures demonstrate the growing demand for Ukrainian wine in international markets, with several countries consistently ranking as top importers. The Ukrainian wine industry is poised for further growth as more consumers discover the unique flavours and quality of Ukrainian wine. [1]

The Ukrainian wine industry is exploring new export markets to expand its reach and increase sales. Among the potential markets are the Baltic States, including Lithuania and Latvia, as well as the Nordic countries of Denmark, Norway, Sweden, Finland, Iceland, and Estonia.

The European Union (EU) and Great Britain are also promising markets for Ukrainian wine. The EU, in particular, offers significant opportunities for Ukrainian wine producers due to its large population and high demand for quality wine.

In addition, the United States is an attractive market for Ukrainian wine. With its diverse population and growing interest in unique and high-quality wines, the US offers significant potential for Ukrainian wine exports.

Ukrainian wine producers are actively working to promote their products in these markets, participating in international wine exhibitions, and establishing partnerships with local distributors and importers. By expanding their export markets, Ukrainian wine producers can increase their sales, build their reputation, and contribute to the growth of the Ukrainian economy. [2]

Список використаних джерел

1. Українські вина уже експортуються в 49 країн. URL : <https://forbes.ua/business/ukrainski-vina-uzhe-eksportuyutsya-v-49-krain-shcho-potribno-abi-odeskiy-chorniy-i-tsitronniy-magaracha-piv-uves-svit-poyasnyue-ambasador-ukrainskikh-vin-sergiy-klimov-09012024-18165>

2. Як українським винам підкорити міжнародні ринки – розповідь освітній семінар «експорт для крафтових виноробів. документи, ринки збуту, економіка. URL : <https://drinks.ua/news/jak-ukrainskim-vinam-pidkoriti-mizhnarodni-rinki-rozpovist-osvitnij-seminar-eksport-dlja-kraftovih-vinorobiv-dokumenty-rinki-zbutu-ekonomika/>

3. Ukraine exports on Wine. URL : <https://oec.world/en/profile/bilateral-product/wine/reporter/ukr>

ЛОГІСТИЧНА СТРАТЕГІЯ ПЕРЕМОГИ: ТОРГОВЕЛЬНИЙ БІЗНЕС ОБИРАЄ ВІТЧИЗНЯНОГО ПОСТАЧАЛЬНИКА

ХАРСУН Людмила,

канд. екон. наук, доц.,

Державний торговельно-економічний університет

ORCID: 0000-0002-7569-943X

МЕЛЬНИЧУК Лариса,

заступник генерального директора

по залученню інвестицій

ТОВ «ЗАММЛЕР УКРАЇНА»

Ключові слова: *учасники ланцюга постачання, постачальники, підприємство торгівлі, роздрібний товарооборот.*

Keywords: *supply chain participants, suppliers, trade enterprise, retail turnover.*

Торговельне підприємництво, виконуючи важливу соціальну і економічну роль, одним з перших відчуває зміни у функціонуванні ланцюгів постачання з початком воєнних дій в країні. Насамперед це стосується збоїв, затримок і врешті зривів постачання товарів споживчого попиту. І особливо відчутними стають труднощі із постачанням імпоротної продукції. Саме тому, підприємства торгівлі активніше шукають альтернативи імпортній продукції на внутрішньому ринку, прагнучи забезпечити попит необхідним асортиментом і досягти прийнятних показників рентабельності.

Потенціал підтримки торговельним бізнесом вітчизняних постачальників зумовлений його системоутворюючою роллю у ланцюгах постачання товарів. Будучи найбільш наближеними до ринку, знаючи його потреби і тренди, а також координуючи процеси і операції по доведенню продукції до споживача, підприємства торгівлі мають

можливості взаємодіяти із усіма учасниками логістичних ланцюгів, впливати на діяльність громадських об'єднань і державних інституцій. Також, торговельні компанії, доводячи продукцію вітчизняного та зарубіжного виробництва до кінцевого споживача, мають важелі впливу на його купівельні рішення, а отже й можуть спрямувати їх в бік вибору товарів українського походження.

Крім того, значимість важелів та інструментів впливу торговельного бізнесу на відновлення і розвиток виробничого потенціалу українських постачальників пояснюється і тим фактом, що ринок роздрібної торгівлі є значно концентрованим, більш ніж на половину зосереджений в руках крупних торговельних мереж. Як результат, вітчизняні виробники знаходяться в позиції залежних від торговельних компаній, не маючи можливості диверсифікувати свої канали збуту. До того ж, умови взаємодії у ланцюгах постачання ще в довоєнний період були не на користь постачальників, промислових компаній: тривалі терміни розрахунків за поставлену продукцію (заборгованість ритейлу перед виробниками стабільно коливається в районі 3–4 млрд грн.), десятки додаткових послуг без обґрунтування їхньої вартості та перекладання всіх комерційних ризиків на постачальника [1].

Відтак, основними напрямками підтримки торговельним бізнесом українських постачальників продукції мають стати аналітична оцінка потреб ринку з визначенням пріоритетних для промисловості товарів масового попиту; інструментарій закупівельної логістики з орієнтацією на підтримку вітчизняних постачальників, а також інформаційна, консультативна, координаційна робота в межах ланцюгів постачання.

Набір інструментів впливу ритейлу на пропозицію товарів внутрішнього, в тому числі імпортозаміщуючого, виробництва є достатньо широким. Насамперед, на етапі визначення пріоритетних напрямів закупівельної політики на внутрішньому ринку, параметри роздрібного товарообороту можуть виступати свого роду дороговказом. Також, у площині безпосередньої взаємодії із постачальниками, торговельні компанії можуть використовувати широкий спектр фінансових, цінових, комунікаційних, маркетингових інструментів з метою підтримки і нарощення їх виробничих потужностей. Зокрема це фінансово-розрахункові інструменти, пов'язані із встановленням термінів оплати поставленої продукції, закупівельними цінами, кредитуванням постачальників. Значний потенціал має і участь торговельних підприємств в інвестиційних проектах по відновленню / розвитку виробничих потужностей та логістичної інфраструктури, спрямованих також на підтримку релокованих виробництв.

В якості джерел ресурсів для підтримки вітчизняного виробництва торговельні підприємства можуть залучати власний капітал, сприяти залученню капіталу інших партнерів по ланцюгах постачання. Однак особливу увагу в цьому питанні потрібно приділити перерозподілу доданої вартості в ланцюгах постачання на користь виробників-постачальників.

В якості прикладу зацікавленості торговельних компаній та їх ініціативної підтримки вітчизняного виробника можна привести Галузевий меморандум «Про забезпечення стабільної роботи в Україні ланцюга постачання продуктів харчування в умовах дії воєнного стану» розроблений заради забезпечення продовольчої безпеки, підтримки українських виробників і покупців, мінімізації ризиків виникнення дефіциту товарів. Даний документ розроблений за участю найбільших роздрібних торговельних мереж України, серед яких «АТБ», «Сільпо», «Ашан», Novus, Varus, «Коло» і передбачає, що умови оплати за договорами поставки базових харчових продуктів вітчизняного виробництва не перевищуватимуть 30 календарних днів [2]. В такий спосіб, гарантуючи промисловим компаніям обсяги збуту своєї продукції, часто, особливо по базовим категоріям товарів, торговельні підприємства демонструють практику ведення соціально відповідального бізнесу, стають активними учасниками механізму ринкового саморегулювання.

Загалом, роль підприємств роздрібною торгівлі у стимулюванні вітчизняного виробництва та підтримці українських постачальників має лежати у площині координації зусиль учасників ланцюгів постачання та оперативного обміну інформацією, допомога ритейлерів у просуванні продукції через свої канали розподілу та компаній-конкурентів.

Список використаних джерел

1. Щербак А. (2023, 9 травня). Як помирити роздріб із виробниками? Дзеркало тижня. DOI: <https://zn.ua/ukr/business/jak-pomiriti-rozdrib-iz-virobnikami.html>

2. Бойко Ю. (2023, 14 квітня). Представники продуктового ритейлу об'єднались для стабілізації ланцюга постачання базових продуктів. РБК – Україна. DOI: <https://www.rbc.ua/rus/news/predstavniki-produktovogo-riteylu-ob-ednalis-1681452248.html>

БЕЗПЕКА ЛОГІСТИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УМОВАХ ВІЙСЬКОВОГО СТАНУ

ХОБТА Юрій,

здобувач вищої освіти,

Державний торговельно-економічний університет

Науковий керівник

Приймук Ольга, канд. екон. наук, доц.,

Державний торговельно-економічний університет

Ключові слова: логістика, безпека, товари, ризики, ланцюги постачання.

Keywords: logistics, security, goods, risks, supply chain.

Вантажні перевезення є однією з основних ланок логістичного ланцюга, що забезпечує переміщення товарів від виробника до споживача. Цей процес включає в себе використання різного виду транспорту, такого як автомобільний, залізничний, морський та повітряний, що дозволяє забезпечити ефективний та швидкий рух вантажів.

Визнаючи вагомий науково-практичний внесок вчених і практиків у цьому напрямі і враховуючи аналіз практики ведення бізнесу, встановлено, що сьогодні забезпечення безпеки і реалізація логістичних рішень для відновлення ланцюгів поставок в непростих і погано передбачуваних макроекономічних умовах, особливо в умовах воєнного стану, є досить складним завданням, яке потребує підтримки органів державної влади на найвищому рівнію [1].

Повномасштабне розгорнення воєнних дій практично на всій території України змусило всю країну переналаштуватися на існування в режимі воєнного часу. Діяльність логістичних операторів в таких умовах зазнає значних змін, бо всі сектори економіки знаходяться під ударом.

Зустрічаються також певні ризики в роботі під час воєнного стану в країні, котрі потребують прийняття оперативних рішень для їх усунення. Підприємці та власники логістичних компаній повинні своєчасно та швидко реагувати на всі можливі зміни логістичного ланцюга постачання товарів та розробляти заходи мінімізації/усунення ризиків перевезення вантажів, а також безпеки виконання технічної та обслуговуючої роботи персоналу.

Виділимо основні ризики, з якими зіштовхнулися логістичні компанії під час перевезення вантажів в умовах воєнного стану.

- Фізичні пошкодження вантажу.
- Несанкціоновані перевірки на блокпостах (у зонах перевезення, що близько розташовані до непідконтрольних територій України).
- Терористичні атаки, які майже неможливо спрогнозувати.

Ризик виникнення небажаних подій при перевезеннях насамперед залежить від технічного стану транспортного засобу. Виробничий ризик також пов'язаний із виникненням форсмажорних обставин, за яких транспортному засобу або особам, що перебувають у ньому, загрожує небезпека, або транспортний засіб зазнав шкоди чи повністю зруйнований, або воно здійснило вимушену зупинку (посадку), не досягнувши пункту свого призначення (поза автотранспортним терміналом) [2].

В підсумку можна зазначити, що основною вимогою до результатів оцінки ризику в логістиці в умовах воєнного стану є надання об'єктивної інформації щодо виявлення та дослідження найбільш небезпечних аварійних ситуацій, а також надання рекомендацій щодо запобігання та зменшення небезпек в усіх можливих напрямках. Аналіз ризику є частиною системного підходу до прийняття політичних рішень, процедур та практичних заходів у вирішенні питань попередження та зменшення небезпеки виробничих аварій та загрози життю людини, захворювань або травм, збитків майна та навколишнього середовища.

Список використаних джерел

1. Погребняк А.Е. Безпека та особливості функціонування ланцюгів поставок в умовах ризику (2022). Наукові записки Львівського університету бізнесу та права. Серія економічна. Серія юридична. 35. <https://nzlubp.org.ua/index.php/journal/article/download/641/588>
2. Ткаченко І. О. (2017). Ризики у транспортних процесах: навч. посібник / І. О. Ткаченко ; Харків. нац. ун-т міськ. госп-ва ім. О. М. Бекетова. – Харків : ХНУМГ ім. О. М. Бекетова,. – 114 с. <https://core.ac.uk/download/pdf/154806543.pdf>

ЕФЕКТИВНІСТЬ ТРАНСПОРТНОЇ ЛОГІСТИКИ ЯК СКЛАДОВОЇ ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ

ХОМЕНКО Анастасія,

здобувач вищої освіти,

Державний торговельно-економічний університет

Науковий керівник

Лучникова Тетяна, *канд. екон. наук, доц.,*

Державний торговельно-економічний університет

orcid.org/0000-0003-0624-5829

Ключові слова: *логістична система, транспортна логістика, оптимізація транспортних перевезень.*

Keywords: *logistic system, transport logistics, optimization of transport.*

Кожне підприємство торгівлі, в певній мірі, знаходиться у стані постійної конкуренції на ринку логістичних послуг і потребує пошуку нових ідей та планів розвитку. Рівень конкурентоспроможності підприємства зростає за умови оптимізації процесів логістичної діяльності, їх удосконалення, шляхом зменшення витрат на транспортну логістику.

Транспортна логістика, в цілому, пов'язана насамперед з переміщенням продукту певним транспортним засобом, яке, у свою чергу, містить в собі перелік послідовних логістичних операцій. Узагальнено можна сформулювати поняття транспортної логістики, як процес організації ланцюга постачання, шляхом удосконалення та підбору транспортних систем, які, контролюють виконання всіх проведених операцій.

Однією з важливих складових економіки є саме транспортна логістика, адже у світовій економіці поступово все більшу роль посідає модернізація логістичних систем, через надмірне використання інфраструктури. Зауважимо, що високий рівень розвитку в першу чергу асоціюється з щільною та, насамперед, ефективною транспортною системою. А все через те, що такі системи мають більші переваги, надаючи розширені, не тільки економічні, а й соціальні можливості, які гарантують позитивні зміни у майбутньому. Якщо ж транспортні системи менш надійні, чи до прикладу, мало розвинені, це зазвичай призводить до зниження якості життя.

Вибір та оцінка постачальників логістичних послуг є досить поширеним завданням на шляху до зменшення обсягів транспортних витрат, що дозволить зекономити певний відсоток капіталу. Як

правило, оцінка ефективності транспортної діяльності відбувається на основі оцінки ефективності перевезень, застосовуючи при цьому кількісні та якісні методи, певні процедури, в результаті яких оцінка має відповідати установленим критеріям оцінювання. Окрім цього проводиться аналіз транспортної діяльності та процесу в цілому протягом певного періоду часу.

Оцінка ефективності транспорту – це основні кроки для підприємств логістики та інших пов'язаних з ними підприємств. За допомогою оцінки ефективності перевезень логістичні підприємства можуть оптимізувати процес, покращити економічну вигоду [1, с. 110-114].

Задля значного підвищення рівня розвитку організаційно-економічного механізму управління логістичною діяльністю підприємства потрібно розробляти та поступово вводити комплекс заходів з: управління взаємовідносинами з постачальниками на основі впровадження інформаційної системи SRM, використання якої дозволить не лише удосконалити стратегію вибору постачальників і скоротити час циклів постачання, але й бюджети закупівель і вартість матеріальних ресурсів, а також оптимізувати структуру витрат на організацію логістичної діяльності [2, с. 156]

Особливу увагу під час визначення ефективності перевезень надають таким показникам, як: тривалість транспортування вантажів та випадки його втрати, собівартість, енергоємність, продуктивність та, звісно, прибуток, шляхом відслідковування загальних та питомих витрат. Проте дані показники описують процес транспортування товарів у міжнародному сполученні в недостатньому об'ємі, не беручи до уваги особливості митних процедур. Критерії ефективності транспортної логістики можна класифікувати за способом доставки, за кількістю врахованих показників та їх типами та за врахуванням умов експлуатації. Все ж для оцінки ефективності вимоги кожного учасника процесу враховуються не в повній мірі, з огляду на високу конкуренцію на ринку. Аналіз показує важливість ефективного розвитку транспортної логістики. Саме на транспорт в логістичній діяльності і припадає питома частка витрат, серед яких перше місце посідає автомобільний транспорт.

Отже, підбиваючи підсумки, можемо зазначити, що задля досягнення високого рівня ефективності транспортної логістики, як складової логістичної системи, окрім економічної частини, варто брати до уваги також технічну, інформаційну, технологічну та організаційну частини. Враховуючи як позитивні так і негативні характеристики кожного з існуючих перевізників, під час його вибору потрібно обов'язково прораховувати ймовірні втрати та ризики керуючись критеріями ефективності транспортної логістики.

Список використаних джерел

1. Є.В. Нагорний, Н.Ю. Шраменко. Аналіз критеріїв ефективності функціонування логістичних систем при доставці вантажів. Міжвузівський збірник «Наукові нотатки». Луцьк, 2010. Випуск №28, 353–357.

2. Трушкіна Н. Удосконалення організаційно-економічного механізму управління логістичною діяльністю підприємства. Міжнародний науковий електронний журнал. 2019. Вип. 5. № 4. 156–172.

ФОРМУВАННЯ ЛАНЦЮГІВ ПОСТАЧАННЯ ПІДПРИЄМСТВА ОПТОВОЇ ТОРГІВЛІ

ЧАНЄВ Микола,
здобувач вищої освіти,
Державний торговельно-економічний університет

Науковий керівник
Кочубей Дмитро, *канд. екон. наук, доц.,*
Державний торговельно-економічний університет

Ключові слова: формування ланцюгів постачання, оптове підприємство, оцінка ефективності.

Keys words: *supply chain formation, wholesale enterprise, performance evaluation.*

На сьогоднішній день, для будь-якого підприємства налагодити ланцюг постачання є початковим завданням. Без налагоджених ланцюгів ніяке підприємство будь-то оптове чи роздрібне, не зможе доставити товару або послуги до кінцевого споживача.

В даний час управління ланцюгами поставок у широкому сенсі – це основна концепція управління поставками в сучасній економіці.

Основні показники оцінки ефективності управління ланцюгами постачання:

- кількісна оцінка;
- якісна оцінка;
- точність поставок;
- терміни постачання;

- рівень сервісу;
- гнучкість поставок;
- використання потужностей;
- конкурентоспроможність [1].

Формування ланцюгів постачання для підприємства оптової торгівлі включає наступні кроки:

1. Визначення потреб у товарах: підприємство повинно аналізувати попит на товари, щоб визначити, які товари потрібно закупити.

2. Пошук постачальників: підприємство повинно встановити контакти з надійними постачальниками, які можуть постачати необхідні товари вчасно та за конкурентоспроможними цінами.

3. Укладання угод: після вибору постачальників необхідно укласти угоди про постачання, в яких будуть визначені умови постачання, ціни, терміни поставок та інші умови [2].

4. Організація логістики: підприємство повинно забезпечити ефективну логістику для доставки товарів в магазини або склади.

5. Контроль якості: необхідно забезпечити контроль якості поставлених товарів, щоб гарантувати їх високу якість для клієнтів.

Такий підхід допоможе підприємству оптової торгівлі забезпечити надійний та ефективний ланцюг постачання товарів.

Вплив логістики на продуктивність та конкурентоспроможність національної економіки досліджено. Експерти ЄС визначили глобальні тенденції розвитку логістики та їх вплив на ефективність національних економік країн європейської спільноти. Однією з найбільш проблемних сфер є визначення структури національної логістичної системи, шляхів її розвитку та факторів впливу, які залежать від особливостей та пріоритетів розвитку національної економіки. Нова промислова революція створює унікальні технологічні рішення, модифікує логістичну діяльність і вимагає нових досліджень. [3]

Підсумовуючі, формування ланцюгів постачання підприємства є надважливою частиною для участі в сучасних бізнес процесів. Цей процес допоможе визначити правильну організацію, контроль якості, потреби у товарах, щоб можна було конкурувати на ринку.

Список використаних джерел

1. Луценко І.С. Управління ланцюгами поставок. Шевчук О.А. Голюк В.Я. – 2022 – DOI: <https://ela.kpi.ua/server/api/core/bitstreams/69cafc6d-f794-4275-a563-f8e6156c7bf1/content>.

2. Бозуленко О. Я. Організація торгівлі. Навчальний посібник. - 2021. DOI: http://chteiknteu.cv.ua/ua/content/download/nayka/monography/bozulenko_2021.pdf.

3. Grygorak M. Development of theoretical bases for formation of the national logistics system. – 2018. – P.8-9 : <https://cyberleninka.ru/article/n/development-of-theoretical-bases-for-formation-of-the-national-logistics-system/viewer>

АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ МИТНОЇ ЛОГІСТИКИ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ

ШАЛЕВА Олександра,

канд. екон. наук, доц.,

Львівський торговельно-економічний університет

orcid.org/my-orcid?orcid=0000-0002-4057-2789

Ключові слова: *митна логістика, експорт, перевезення, транспортний безвіз, митний безвіз, митний термінал.*

Keywords: *customs logistics, exports, transport, transport visa-free regime, customs visa-free regime, customs terminal.*

Повномасштабні військові дії стали не лише серйозним випробуванням для українців, але й спричинили численні проблеми в економіці. Сфера логістики, зокрема митна логістика, безпосередньо відчула цей негативний вплив.

Цілком передбачувано, що через активні бойові дії, обмеження доступу до окремих територій, пошкодження або й руйнування інфраструктури, відтік кадрів у 2022 р. різко знизилися показники, які безпосередньо впливають на стан логістичного ринку – обсяги промислового виробництва, експорту й імпорту (зокрема, обсяг експорту скоротився на 38,4%). Слід зазначити, що значна частина імпорту та майже 70% експорту забезпечувалася морським сполученням (для продукції АПК цей показник становив близько 90%) [1]. Через блокаду морських портів експортери та імпортери більшість перевезень почали здійснювати залізничним і автомобільним транспортом через країни ЄС. Згодом завдяки відкриттю зернового коридору вдалося запуснути роботу Одеського порту та залучити Ізмаїльський, Ренійський і Усть-Дунайський порти в гирлі Дунаю. Однак останні мають набагато нижчу пропускну спроможність, ніж порти морські.

Позитивним моментом стало запровадження механізму страхування суден від воєнних ризиків. Також він дозволяє здешевити вартість страхування перевезення зерна до 1-1,25%. Бюджетне покриття гарантій при цьому відбувається через Експортно-кредитне агентство.

Залізничні перевезення у 2022 р. скоротилися на 65%, оскільки фактично припинилися перевезення міжнародними коридорами «Азія-Європа» [1]. Також виявився і цілий ряд проблем, пов'язаних із перетином кордону вантажами: обмеження пропускної здатності пунктів пропуску; затримки під час проведення прикордонниками, митниками та фітосанітарною інспекцією контрольних процедур; обмежена пропускна спроможність транспортної інфраструктури сусідніх країн при мультимодальних перевезеннях; брак складської складів для обробки та зберігання вантажів.

Організація ж перевезень вантажів автомобільним транспортом стала проблемною насамперед через низьку пропускну спроможність прикордонних переходів на заході України. Пункти пропуску автотранспорту були фактично заблоковані, вантажі псувалися, через що перевізники й експортери зазнавали значних збитків. Позитивним рішенням у цьому напрямі стало підписання 29 червня 2022 р. угоди про «транспортний безвіз» між Україною та Європейським Союзом, котра скасувала необхідність одержання українськими перевізниками відповідних дозволів для здійснення двосторонніх і транзитних перевезень в держави ЄС та дозволила уникнути зупинки вітчизняного експорту через автомобільні пункти пропуску. Зазначимо, що цю угоду було продовжено до 30 червня 2024 р. [2]

Також 15 серпня 2022 р. було прийнято Закон України «Про внесення змін до Митного кодексу України...» № 2510-ІХ, котрий передбачав низку змін щодо запровадження митного безвізу. Ще одним важливим документом, який забезпечував спрощення митно-логістичних операцій, стала Конвенція про процедуру спільного транзиту, до якої Україна приєдналася в серпні 2022 р. Відповідно до них митні служби України можуть використовувати NCTS (New Computerized Transit System), котра дає змогу обмінюватися митною інформацією з усіма країнами щодо транзитних вантажів в режимі реального часу, та застосовувати єдину митну декларацію під час переміщення вантажів (при цьому країна-відправник і країна призначення повинні бути учасницями Конвенції) [2]. *Однак незважаючи на зазначені заходи, через польське блокування кордонів експорт автотранспортом скоротився (наприклад, у грудні 2023 р. на 18,3% менше, ніж у листопаді).*

Разом з тим, Україна продовжує розвивати свою митно-логістичну інфраструктуру: так, на початку 2024 р. у с. Соломоново Закарпатської області відкрито новий митний термінал біля КПП «Тиса» на кордоні з Угорщиною. Розміщення цього терміналу на початку траси міжнародного значення Чоп-Київ і пропускна спроможність (одночасна кількість транспортних засобів, які може прийняти термінал – 250-300 од.) створює для суб'єктів ЗЕД можливість для організації нових та поліпшення наявних логістичних маршрутів після митного оформлення [3].

Список використаних джерел

1. Основні виклики логістичного ринку України 2023 року. URL: <http://surl.li/setwh>.
2. Берестенко В. Уроки логістики під час війни. URL: <http://surl.li/setxc>.
3. Логістика під час війни: нові правила та альтернативні коридори. URL: <http://surl.li/setyl>.

ОРГАНІЗАЦІЯ ДОСТАВКИ ТОВАРІВ ЛОГІСТИЧНИМ ОПЕРАТОРОМ «НОВА ПОШТА» В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ

ШКУРЕНКО Роман,

здобувач вищої освіти,

Державний торговельно-економічний університет

Науковий керівник

Нечипорук Аліна, канд. екон. наук, доц.,

Державний торговельно-економічний університет

Ключові слова: логістика, комерція, доставка.

Keywords: logistics, commerce, delivery.

Група NOVA надає клієнтам – як бізнесу, так і приватним особам – повний спектр логістичних, фінансових та ІТ-послуг в Україні та за кордоном. До групи входять українські та міжнародні компанії, зокрема логістична компанія Нова пошта в Україні, Nova

Post Europe, Nova Global, авіакомпанія Supernova Airlines, фінансова компанія NovaPay, а також ІТ-компанія Nova Digital.

Нова пошта – це українська компанія з експрес-доставки, заснована 2001 року. Її мета – забезпечувати легку доставку для кожного клієнта – до відділення, поштомоту або за адресою. Компанія надає логістичні та дистрибуційні послуги, доставляючи як документи та найдрібніші посилки, так і великі вантажі. Завдяки Новій пошті тисячі підприємців можуть створювати та розвивати свій бізнес не тільки в Україні, а й за кордоном.

Нова пошта є найшвидшою доставкою в Україні, доставляючи щодня 1,5 млн посилок та вантажів. Для своїх клієнтів компанія відкрила найдоступнішу мережу: 11 400 відділень та 15 500 поштомотів. За 2023 рік компанія доставила 412 млн відправлень, що більше на 30%, ніж у 2022 році. Окрім того, Нова пошта – один із найбільших в Україні роботодавців. У нас працює 42 000 осіб – 32 000 співробітники Нової пошти та 10 000 співробітників наших партнерів.

Щоб надавати клієнтам швидкий та якісний сервіс в умовах постійного зростання обсягів відправлень, Нова пошта активно розбудовує власну логістичну інфраструктуру. Компанія має 133 сортувальних терміналів та депо у кожному обласному центрі країни, у яких автоматизувала процеси сортування. Шість найбільших терміналів знаходяться у Києві (КІТ), Харкові (ХАІ), Хмельницькому (ХІТ), Львові (ЛЕО), Дніпрі (ДАО) та Запоріжжі (ЗІТ). Також у 2023 році були запущені в експлуатацію нові термінали під Києвом та Одесі. Сортувальні термінали здатні обробляти від 8 тис. до 50 тис. посилок на годину.

Nova Global фокусується на глобальному ринку електронної комерції та співпраці з міжнародними онлайн маркетплейсами. З Nova Global будь-які інтернет-магазини у країнах Північної та Південної Америки, в країнах Азіатсько-Тихоокеанського регіону, а також Великобританії стають доступними для українського споживача з доставкою товарів Новою поштою. Для українського середнього та малого бізнесу послуги компанії – це можливість виходити на нові ринки й розвивати експорт своїх товарів.

Щоб гарантувати швидкі терміни доставки своїм клієнтам із будь-якої точки світу, у 2021 році NOVA заснувала авіакомпанію Supernova Airlines. Вона стала першою в Україні, яка отримала сертифікат експлуатанта під час війни. Supernova вже зробила десятки рейсів між країнами Європи. Невдовзі авіакомпанія почне трансконтинентальні вантажні польоти.

Nova Post Europe забезпечує швидку та надійну доставку документів, посилок і вантажів між європейськими країнами та Україною. Компанія розширює свою присутність в Європі та вже відкрила свої представництва у 11 країнах: Молдова, Польща, Литва, Латвія, Чехія, Румунія, Німеччина, Словаччина, Естонія, Угорщина, Італія. Клієнти мають можливість відправляти та отримувати посилки і вантажі у відділеннях Nova Post, за будь-якою адресою на території цих країн, а також у 35 000 точках сервісу наших партнерів – PUDO та поштоматах.

NovaPay – небанківська фінансова установа, яка розвиває власну міжнародну платіжну систему та надає фінансові послуги клієнтам Нової пошти та бізнесу. У 2021 році NovaPay першою серед приватних небанківських фінансових установ стала повноправним учасником міжнародних платіжних систем (МПС) Visa та MasterCard. Сьогодні NovaPay, за даними НБУ, є лідером ринку переказів України із часткою 35%. У 2023 році компанія запустила бета-версію мобільного застосунку, де клієнти можуть вигідно та зручно оплачувати послуги Нової пошти.

Компанія має сертифікат про відповідність міжнародному стандарту безпеки даних індустрії платіжних карток PCI DSS. Це підтверджує, що банківські дані користувачів надійно захищені під час здійснення ними платежів через систему NovaPay. У 2023 році NovaPay отримала розширену ліцензію НБУ, яка дозволяє відкривати рахунки для приватних та корпоративних клієнтів, випускати картки тощо. Також компанія подала документи та очікує на ліцензію ЕМІ від банку Литви – вона дозволить надавати фінансові послуги у Європі.

ІТ-компанія Nova Digital – це найпотужніший виробник веб-додатків та програмного забезпечення для архітектур будь-якої складності та навантаженості на них. Nova Digital створює та обслуговує програмні продукти, які опрацьовують 30 000 операцій в секунду. Створені нею рішення протестовані на мільйонах приватних та бізнес-користувачів найбільшої компанії з експрес-доставки, 32 млн користувачів.

Група NOVA входить до ТОП-20 найбільших платників податків в Україні. За 2023 рік обсяг сплачених групою компаній податків склав 10,7 млрд грн, що на 50% більше ніж минулого року.

Нова пошта не лише забезпечує сучасними логістичними послугами, а і є соціально відповідальним корпоративним громадянином своєї країни. Компанія щорічно реалізує низку соціальних та екологічних проєктів для українців.

Нова пошта інвестує у наближення перемоги та активно допомагає захисникам та громадянам, які постраждали від війни. Нова пошта на постійній основі допомагає 15 військовим бригадам, закриваючи усі їхні запити, та іншим підрозділам, які звертаються по допомогу. Також компанія щомісяця донатить на благодійні фонди, бере участь у великих зборах, які ведуть інші компанії, та організовує власні. Наприклад, з червня по грудень Нова пошта разом із фондом «Повернись живим» запустили проєкт «Запакуй небо – Прокачай ППО!», у рамках якого зібрали 330 млн грн на закупівлю засобів зв'язку для ППО. Окрім цього, Нова пошта фінансово та логістично підтримує ДСНС, будує надійні бетонні укриття для цивільних, виступає меценатом відкриття реабілітаційних центрів для військових та багато іншого. З початку збройної агресії РФ проти України у 2014 році компанія спрямувала на допомогу армії та цивільним, які постраждали від війни, понад 1,6 млрд грн.

Місія групи компаній – легкість доставки для життя і бізнесу. Для цього команди впроваджують нові продукти та сервіси, орієнтуючись на міжнародні стандарти й найкращий світовий досвід.

Усі компанії NOVA керуються одними цінностями: Fast – Easy – Safe – Human – Tech – Growth.

Список використаних джерел

1. Група компаній NOVA сьогодні URL: https://novaposhta.ua/o_kompanii/nova_poshta_sogodni
2. По той бік Нової пошти. Як працює логістика URL: <https://www.youtube.com/watch>
3. Нова пошта – лідер логістичного ринку URL: <https://www.youtube.com/watch>
4. «Нова пошта» і війна: як змінилася робота найбільшої в Україні служби доставки URL: <https://mind.ua/video/20241311-nova-poshta-i-vijna-yak-zminilasya-robota-najbilshoyi-v-ukrayini-sluzhbi-dostavki>

МІЖНАРОДНИЙ ДОСВІД ЗАСТОСУВАННЯ ЛОГІСТИЧНИХ ТЕХНОЛОГІЙ В ТОРГІВЛІ

GREEN LOGISTICS AT RETAILERS

BOZHKO Oleksandr,

Phd student of the Department of Marketing,

State University of Trade and Economics

orcid.org/ ID 0009-0002-7505-8517

Keywords: *green logistics, retailers, trade enterprises.*

Environmental, social and economic issues are significantly changing people's lifestyles. Every eco-conscious citizen pays more and more attention to products, companies, and brands that are able to solve the problem of preserving the environment and meeting the requirements of environmentally conscious market players. Retail supply chains are the largest contributors to emissions in the logistics industry, accounting for more than 50% of the industry. eCommerce exploded, and packaging volumes soared, even exceeding many logistics providers' capacity. While this is alarming, it has caused all of the players in the logistics operations game – including retailers, transporters and consumers – to recognize the importance of adopting green logistics strategy and practices in their supply chains. Retailers and carriers are increasingly taking the Net-Zero pledge together with strategic plans to develop and implement policies that promote environmental sustainability.

In many countries, governments are setting limits on pollutant emissions, encouraging businesses to use renewable energy sources and adopt environmentally friendly technologies. This puts pressure on retailers not only to comply with legislation, but also to implement progressive environmental practices to remain competitive and meet the requirements of the civilised world market. Given these trends, retailers are trying to meet the requirements of greening. The introduction of green smart technologies, such as smart transport, energy and lighting management systems, can significantly save money through the rational use of resources and solve environmental problems, ensure socially responsible employee orientation, and promote a healthy lifestyle. At the same time, the

implementation of green initiatives is a multifaceted process, each stage of which involves a harmonious combination of green logistics solutions in the process of adapting to climate change, implementing energy efficiency measures, using renewable energy sources, achieving zero pollution, and promoting proper waste management.

Green logistics at retailers involves the introduction of technologies in supply chain management that reduce the negative impact of logistics processes on the marketing environment. The main ones are green warehousing (maximum use of warehouse space, responsibly chosen storage method, optimisation of storage space), green transport (optimisation of transport routes, use of intermodal transport, use of vehicles running on alternative or new types of energy, emissions monitoring, reduction of the use of used vehicles, eco-management), green packaging (innovative packaging technologies, selection of a greener type of packaging, use of packaging materials that are suitable for the environment). In other words, green logistics in the strategic development of trade enterprises should be considered not only as an environmentally friendly, but also as a socially and economically efficient system. It is intended to measure and reduce the negative impact of logistics activities on the environment, and the parameterisation of the effects obtained will allow to understand the consequences and at the same time provide opportunities to identify potential areas of optimisation.

The peculiarity of strategic green logistics solutions is that they are focused on taking into account all the advantages and disadvantages that arise in the process of trade enterprises' compliance with eco-trends. For example, the production of paper bags emits 70% more harmful substances into the atmosphere than plastic ones. And waste discharge into water bodies increases 50 times. The eco-trend is justified if the bags are made from second-hand paper and cardboard. Another example is that the production of 1 kg of cotton requires 20,000 litres of water and large energy resources. Consumers should be conscious when buying new eco-friendly bags, T-shirts, etc. The longer they are used, the more environmentally friendly they will be.

Thus, the implementation of green logistics tasks in the strategic development of trade enterprises requires a strategic orientation of owners and management, which will allow combining communication, education, involvement and cooperation. The effectiveness of green logistics solutions is possible if a harmonious systematic approach is applied, taking into account the capabilities and interests of all stakeholders.

References

1. Banguera Arroyo, L. Álvaro, De Los Santos Barreto, C. A., Santos Vasquez, O. B., & Vera Nicola, R. J. (2023). The importance of Reverse Logistics and Green Logistics for Sustainability in Supply Chains. *Journal of Business and Entrepreneurial Studie*, 7(4), 46–72. <https://doi.org/10.37956/jbes.v7i4.351>
2. Agyabeng-Mensah, Y., Afum, E., & Baah, C. (2022). Green corporate reputation and innovation: The role of non-supply chain learning and green supply chain knowledge. *International Journal of Emerging Markets*. Scopus. <https://doi.org/10.1108/IJOEM-08-2021-1277>

ПЕРСПЕКТИВИ ЗАСТОСУВАННЯ ІННОВАЦІЙНИХ ТЕХНОЛОГІЙ В ЛОГІСТИЦІ ТОРГОВЕЛЬНОГО ПІДПРИЄМСТВА

ДМИТРИЄВ Андрій,

здобувач вищої освіти,

Державний торговельно-економічний університет

Науковий керівник

Харсун Людмила, канд. екон. наук, доц.,

Державний торговельно-економічний університет

orcid.org/0000-0002-7569-943X

Ключові слова: *інновації, технології, логістичні рішення, оптимізація.*

Keywords: *innovations, technologies, logistics solutions, optimization.*

В умовах нестабільного середовища та загострення конкуренції серед логістичних підприємств їх розвиток залежить від постійного пошуку та впровадження нових ідей, технологій, методів постачання та обслуговування. Для того щоб досягти конкурентних переваг у витратах, у часі обслуговування та в доданій вартості для клієнта, логістичні підприємства повинні використовувати новітні технології та інновації [1].

Інноваційна активність українських підприємств загалом залишається на низькому рівні: переважають продуктові, а не технологічні інновації; низьким залишається і рівень фінансування інноваційної діяльності [2].

Однією з причин актуалізації інноваційного розвитку в сфері логістики є нарощення мегатенденцій, які характеризують стрімкі зміни у параметрах матеріальних, інформаційних, фінансових та людських потоків.

Інновації мають вагоме значення для розвитку всіх підприємств, в тому числі тих, для яких логістика є основним видом діяльності. Оскільки можливості різкого підвищення інноваційної активності виробників продукції об'єктивно обмежені, сповільнився науково-технічний прогрес, вичерпані можливості для розроблення продуктових інновацій, підприємства намагаються сформувати резерви для підвищення ефективності діяльності за рахунок логістики. Тому зростає кількість підприємств, які звертаються до логістичних підприємств та вбачають у цьому реальні можливості для підвищення конкурентоспроможності. Коли на ринку є кілька постачальників ідентичного товару приблизно однакової якості, перевага буде у того, хто спроможний забезпечити більш високий рівень транспортування та сервісу. А саме у того, хто користується послугами технологічно розвинених логістичних підприємств, формуються додаткові зовнішні конкурентні переваги.

З іншого боку, логістичні послуги, які стосуються швидкої доставки продукції до споживача, де б він не перебував, вимагають інновацій у сфері виробництва транспортних засобів та в інфраструктурному сегменті.

Застосування комплексного підходу до визначення системи взаємозв'язків між інноваціями та логістикою дає змогу виділити три основні їх рівні:

– по-перше, логістика для інновацій, яка передбачає формування алгоритмів, методів та моделей для забезпечення пошуку ефективних інновацій (може використовуватися і промисловими підприємствами в процесі моніторингу передового досвіду та здійснення їх ефективного трансферу);

– по-друге, інновації у логістиці, спрямовані на впровадження передових ідей та досвіду у процесі функціонування логістичних підприємств на всіх стадіях їх функціонування;

– по-третє, інноваційна логістика – системний процес ініціації, розроблення, впровадження та використання інновацій логістичними підприємствами [3. с.78].

Українські логістичні підприємства потребують переходу до активної фази здійснення системних інновацій. Для логістичних підприємств у сучасних умовах актуальними є пошук потенціалу інновацій одночасно у декількох напрямках:

– по-перше, інформатизація та комп'ютеризація логістичних процесів, яка дає змогу оперативно керувати різноманітними матеріальними потоками. Водночас є можливість здійснювати організацію комплексного транспортного обслуговування на основі єдиного договору та формувати завдання для учасників логістичного ланцюга на підставі замовлення споживача транспортних послуг. Створення бази даних, що містить інформацію про всі логістичні операції, дає можливість підприємству скоординувати процеси перевезення вантажів та пасажирів;

– по-друге, транспортна оптимізація, тобто взаємодія різних видів транспорту на одному маршруті з метою здійснення контролю за процесом транспортування, завантаження, розвантаження, складування та доставки до місця призначення тощо дасть змогу забезпечити інтеграцію логістичного ланцюга поставок та знизити рівень витрат;

– по-третє, упровадження стратегії зниження витрат шляхом стандартизації виробів, елементів та процесів, що потребує удосконалення всіх внутрішніх процесів функціонування логістичних підприємств.

Таким чином, для успішної і результативної роботи з обслуговування потреб торговельних компаній логістичні підприємства України мають дотримуватися певних рекомендацій, таких як своєчасне впровадження інновацій на підприємствах; можливість використання резервів підприємства як конкурентної переваги; використання новітніх технологічних програм, що дають можливість своєчасно реагувати на зовнішні та внутрішні зміни, щоб досягти бажаного результату, тощо.

Список використаних джерел

1. Дубовик С.Г. Управління ланцюгами поставок підприємств, їхні сутність і структура / Дубовик С.Г., Сигида Н.О., Спесивий Ю.Ю. – 2018. –: DOI: https://economyandsociety.in.ua/journals/18_ukr/56.pdf.

2. Болдирєва Л.М. Інновації в логістиці: теоретико-методологічні та практичні аспекти

3. Колодізева Т.О. Інноваційні технології в логістиці: [навчальний посібник]: Колодізева Т.О., Руденко Г.Р. – Харків, 2013 – 268 с. <http://www.repository.hneu.edu.ua/bitstream/123456789/11973/1/Інноваційні%20технології%20в%20логістиці%20%20навчальний%20посібник.pdf>

TRENDS IN INTERNATIONAL TRADE LOGISTICS AND THEIR IMPACT ON UKRAINE

ZAPOROZHETS Iryna,

Candidate of Technical Sciences, Associate Professor,

University of Eastern Finland & Kone Foundation

Joensuu, Finland

ORCID: 0000-0003-4015-5958

Researcher ID: U-4239-2017

Keywords: *logistics route, international transport corridors, logistics strategy, modeling, digitalization.*

Current trends, which are at the intersection of European and Euro-Asian trade, are implemented through European intermodal logistics, ports as centers of European logistics and transit to Asia, forming the New Silk Road. Ukraine is an integral part of international transport corridors. The logistics routes of Ukraine are part of the Trans-European Transport Network (TEN-T) [6]. With the beginning of the Russian invasion, the European Commission made changes to the TEN-T indicative maps of Ukraine by adding Solidarity Lanes. The following routes of the International Transport Network have been formed:

1. The North-Baltic corridor has been extended through Lviv and Kyiv.
2. The Baltic-Black Sea-Aegean corridor has been extended through Lviv, Chernivtsi to Odessa.
3. The Baltic Sea – Adriatic Sea and Rhine – Danube corridors pass through Lviv.

The purpose of the Trans-European Transport Network (TEN-T) is to connect Europe from west to east and from north to south with a multimodal network of railways, inland waterways, maritime shipping routes and roads.

The development of the transport system is being implemented in two stages:

- by 2030, The Core Network includes connections connecting nodes;
- by 2050, The Comprehensive Network covers all European regions.

The logistics strategy corresponding to Ukrainian realities is *adaptation*. Sea transportation and ports of Ukraine were the main economically feasible way of transporting agricultural products, metallurgy, mineral fertilizers, and chemicals. Currently, the logistics routes have changed to the ports of the Danube River: Izmail, Reni, Ust-Danube [5]. Changing

logistics routes requires the development and implementation of dredging projects, the construction of logistics centers with appropriate berthing infrastructure and transportation equipment.

The adaptation strategy can be traced along all transport routes, divided into two directions:

- the western transport corridor: Poland – Germany – the Baltics
- the southern corridor: Romania – Bulgaria – Turkey

The leader in the export of grain is the «Nibulon» company. The logistics routes of the company have been changed and pass through the Danube ports to global markets. The share of the «Nibulon» in grain exports reaches 10% [1]. The company's strategy is to adapt to the transportation of grain in extremely difficult conditions of constant shelling of the port infrastructure. The strategic task of the company's management is the safety and protection of people, the development of business in conditions of instability, ensuring the operation of the elevator system, the introduction of modern digital solutions for interaction with partners [2].

The adaptation strategy is the current essence of Ukrainian logistics, which cannot stop, because in the modern world it is equal to the absence of life. Ensuring the competitiveness of the logistics system in a changing environment requires the following solutions that increase resilience to logistics challenges:

1. Modeling of the logistics process. This technology allows creating a virtual copy of the object and simulate the flow of operators and goods through the logistics system. Process modeling allows us to visualize logistics operations and identify inefficient scenarios [4].

2. Digitalization of actions. Using software tools to automate repetitive tasks. In logistics, these are tasks of: operational level, for example, product tracking, order shipment monitoring, delivery time notification, delay notification; strategic level, for example, modeling the value of the logistics chain, designing a multimodal transportation system, performance management [3].

3. Data management is the analysis of large volumes of information in order to identify patterns that reveal useful knowledge for the development of the management decision-making process. Data management is a topical issue along with the development of artificial intelligence.

4. Green logistics. The development of green logistics is sweeping the world. A complex of global policies and measures is aimed at reducing the impact of business activities on the natural environment. Environmental issues are becoming increasingly important. Global logistics companies are looking to reduce their carbon footprint, pollution and waste at all stages of the supply chain.

Conclusion. Ukraine is an integral part of the European and global logistics market. Domestic companies demonstrate indestructibility and rapid adaptation to current realities. Logistics is the energy system that powers the country's economy, while fundamentally changing logistics routes, types of transportation, and ensuring the safety of people and cargo. To ensure global competitiveness, logistics management relies on new technologies, optimizes processes and adapts to future changes.

References

1. Center for Transport Strategies. Retrieved from: <https://cfts.org.ua/>
2. Isaienko Yu. War, production, logistics: challenges, opportunities and trends. Retrieved from: <https://www.management.com.ua/tend/tend1350.html>
3. Karpenko M. Yu. (2021). E-commerce. Kharkiv : KhNUMH press.
4. Kraus K. M, Kraus N. M., & Manzhura O. V. (2021). E-commerce and Internet trading. Kyiv: Ahrar Media Hrup Press.
5. Ministry of Infrastructure of Ukraine. Retrieved from: <https://mtu.gov.ua/>
6. Trans-European Transport Network (TEN-T), railways and Ukraine. Retrieved from: <http://www.railwayhub.in.ua>

СУЧАСНІ ВИКЛИКИ І ПЕРСПЕКТИВИ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ЛОГІСТИКИ ПІДПРИЄМСТВ ТОРГІВЛІ УКРАЇНИ

ЗЕЛІНСЬКА Таїсія,

здобувач вищої освіти,

Державний торговельно-економічний університет

Науковий керівник

Харсун Людмила, канд. екон. наук, доц.,

Державний торговельно-економічний університет

orcid.org/0000-0002-7569-943X

Ключові слова: виклики, інноваційний розвиток, транспортна логістика, ефективність, оптимізація, блокчейн.

Keywords: challenges, innovative development, transportation logistics, efficiency, optimization, blockchain.

Всі сфери людської діяльності, так чи інакше пов'язані з процесом переміщення матеріальних та нематеріальних ресурсів з

точки «А» в точку «Б». Від того наскільки швидко та якісно вони будуть доставлені, залежить загальний рівень ефективності, як сучасних підприємств так і звичайних громадян.

Якщо ж говорити про сучасні виклики транспортної логістики підприємств, то варто виділити кілька основних, з якими зіштовхнувся бізнес в Україні. По-перше, більшості компаній довелося майже повністю відмовитись від накопичення товарів, оскільки чим більше товарів зберігається на складах, тим вище обсяг заморожених фінансів. Іншим викликом стала потреба в зміні складських умов. Через початок бойових дій, більшість компаній були вимушені проводити релокацію складів на захід України, де не було достатньо приміщень таких масштабів. Не менш важливим викликом стала нездатність європейської інфраструктури отримувати та приймати значну кількість ешелонів та вантажних фур з України[1]. Спостерігається вкрай низька пропускна здатність транспортної системи ЄС на українських кордонах та в портах. Не можливо не згадати і про проблему, яка постала від польських фермерів, які блокують пункти пропусків.

Таким чином, зростання витрат, брак кадрів, блокування портів, черги на кордонах, обмеження українського експорту країнами сусідами – ТОП-5 викликів транспортного бізнесу.

Звернемо увагу на перспективи інноваційного розвитку транспортної логістики підприємств України, що може стати запорукою подолання зазначених викликів та ефективного відновлення в повоєнний період. Оптимізація торгових шляхів, якісна економія ресурсів, використання зеленої енергетики, еко упаковка продукції, заміна застарілих транспортних засобів на більш ефективні електричні аналоги, та багато інших рішень дозволяють не тільки зберегти навколишнє середовище, але і отримати низку вагомих переваг: підвищити ефективність, оптимізувати процес доставки, відчутно зменшити витрати та підвищити кінцевий дохід [2].

Особливо перспективною в логістиці, нині виглядає тенденція по впровадженню високоефективної системи блокчейну. Дана технологія безсумнівно змінить наше найближче майбутнє, оскільки здатна виконувати колосальну кількість різнопланових операцій, напряду пов'язаних з процесами по забезпеченню прозорості договорів та угод, надійного моніторингу поставок, якісного документообігу, унеможливлення операційних фальсифікації та фінансових махінацій.

З кожним роком дедалі складніше уявити процес управління ланцюгами постачання і без участі хмарних технологій. Саме вони дозволяють найшвидшим та найзручнішим чином опрацьовувати гігантські масиви інформації. Всі необхідні, надійно захищені дані зберігаються в хмарному сховищі, отримати доступ до якого трудовий колектив може в лічені секунди з будь-якої точки світу[3].

Загалом, розвиток інновацій дозволяє підприємствам оптимізувати витрати, підвищувати ефективність та конкурентоспроможність, може сприяти модернізації транспортно-дорожнього комплексу згідно з міжнародними стандартами. Для України, у період воєнного стану та з огляду на повоєнні перспективи відновлення, важливо забезпечити доступність новітніх технологій, підвищити кваліфікацію персоналу та стимулювати інвестиційну діяльність для впровадження інновацій на транспортних підприємствах.

Список використаних джерел

1. Інвестиційна складова розвитку транспортної системи України / Економічний простір. Головна. URL: <http://www.prostir.pdaba.dp.ua/index.php/journal/article/view/1245> (дата звернення: 06.04.2024)

2. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року : Розпорядж. Каб. Міністрів України від 30.05.2018 р. № 430-р : станом на 3 трав. 2023 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-p#Text> (дата звернення: 07.04.2024)

3. Транспортна логістика (аналіз різних видів транспорту: переваги, недоліки). Види транспорту. Головні новини бізнесу. URL: <https://olimprem.ru/uk/transportnaya-logistika-analiz-razlichnyh-vidov-transporta.html> (дата звернення: 07.04.2024)

ВПЛИВ ГЕОПОЛІТИЧНИХ ФАКТОРІВ НА МІЖНАРОДНУ ЛОГІСТИКУ: ВИКЛИКИ ТА МОЖЛИВОСТІ

КОВАЛІВСЬКА Катерина,

здобувач вищої освіти,

Державний торговельно-економічний університет

orcid.org/0009-0003-8103-1326

Науковий керівник

Лучникова Тетяна, *канд. екон. наук, доц.,*

Державний торговельно-економічний університет

orcid.org/0000-0003-0624-5829

Ключові слова: *геополітична напруженість, міжнародна логістика, конфлікти, співпраця.*

Keywords: *geopolitical tensions, international logistics, conflicts, cooperation.*

Геополітична напруженість і конфлікти створюють значні проблеми для міжнародних логістичних мереж, порушуючи ланцюжки поставок і збільшуючи операційні ризики. Подібні конфлікти можуть викликати нестабільність у регіонах, де розташовані ключові транзитні шляхи або порти, що може призвести до затримок та невизначеності в поставках [1]. Наприклад, ситуація з блокуванням Суецького каналу в березні 2021 року призвела до серйозних перешкод у транспортуванні вантажів, що призвело до значних затримок та ризиків для бізнесу у світі.

У 2017 році поляки блокували логістику зерна із України, що призвело до серйозних труднощів у транспортуванні вантажів та збільшило ризики для українських аграрних підприємств. У 2023 та 2024 роках ситуація на україно-польському кордоні повторилась та проявилась із новою силою. Такі ситуації підкреслюють важливість аналізу та планування ризиків у міжнародній логістиці, а також необхідність активної співпраці між державними органами, логістичними підприємствами та міжнародними організаціями для забезпечення ефективного функціонування логістичних систем у складних геополітичних умовах [2].

Тарифи, торговельні бар'єри та санкції країн можуть призвести до збоїв у торгівлі та збільшення витрат на логістику, ускладнюючи міжнародні поставки. Введення митних тарифів може підвищити вартість торгівлі, змушуючи компанії шукати альтернативні шляхи

доставки. Санкції також можуть обмежити міжнародну торгівлю та пересування товарів, що впливає на розподіл виробництва та поставки. Ці обмеження можуть змінити торговельні потоки та збільшити конкуренцію між постачальниками, а також підвищити витрати на логістичні послуги. Однак ці виклики можуть стимулювати розвиток нових стратегій та співпрацю між компаніями для оптимізації логістичних процесів та зменшення впливу торговельних перешкод [1].

Політична нестабільність та регіональні конфлікти у транзитних зонах можуть призвести до затримок та втрат для постачальників логістичних послуг та їх клієнтів. Конфлікти можуть призводити до блокування кордонів та призупинення транспортних потоків, ускладнюючи доставку товарів та збільшуючи витрати на логістику. Ці ситуації створюють невизначеність та ризики для бізнесу, вимагаючи перегляду стратегій постачання та пошуку альтернативних маршрутів доставки. Застосування стратегій ризик-менеджменту, включення альтернативних маршрутів та застосування захисних заходів може допомогти зменшити вплив політичних конфліктів на логістичні ланцюжки. Співпраця з міжнародними партнерами та органами влади також може сприяти забезпеченню стабільності та безпеки в транзитних регіонах.

Укладення нових торговельних угод та геополітичні зміни відкривають нові можливості для міжнародних логістичних компаній. Угоди про вільну торгівлю стимулюють експорт та імпорт, збільшуючи попит на логістичні послуги. Вони також сприяють інвестиціям у торговельну інфраструктуру, що полегшує доставку товарів. Ці угоди допомагають компаніям отримати доступ до нових ринків та сприяють розвитку інфраструктури. Наприклад, після укладення угоди збільшується обсяг торгівлі, що створює попит на логістичні послуги та відкриває нові можливості для розширення бізнесу та використання новітніх технологій.

Співпраця між урядами, промисловістю та міжнародними організаціями вирішує геополітичні виклики та підтримує стійкість глобальних логістичних систем. Вона сприяє розвитку ініціатив для забезпечення безпеки та ефективності перевезень у конфліктних транзитних зонах через спільні програми навчання та обмін інформацією. Також це може призвести до створення спільних стандартів для управління ризиками та безпекою перевезень у цих регіонах, сприяючи розвитку нових технологій та інновацій у логістиці [3].

Впровадження систем штучного інтелекту для прогнозування та управління ризиками може забезпечити більш ефективне реагування на несподівані події, пов'язані з політичною нестабільністю. Співпраця

між різними зацікавленими сторонами в галузі логістики є ключовим елементом вирішення геополітичних викликів та забезпечення стійкості та ефективності глобального логістичного ланцюга. Інвестування у планування та стратегії управління ризиками є надзвичайно важливим для міжнародних логістичних фірм з метою адаптації до геополітичних невизначеностей та мінімізації перерв у їхніх операціях.

Під час політичної нестабільності або конфліктів, які можуть призвести до перерв у транспортних маршрутах або обмежень у перевезеннях, логістичні компанії можуть використовувати альтернативні маршрути та постачальників для забезпечення неперервності ланцюжків поставок. Важливо розглядати можливості страхування та інші фінансові заходи для захисту від потенційних втрат, пов'язаних з геополітичними ризиками. Укладання угод страхування вантажів може допомогти зменшити фінансові втрати у разі затримок або втрати товарів під час транспортування через конфліктні регіони [2].

Посилення міжнародного співробітництва та дипломатичних зусиль є вирішальним для розв'язання геополітичних конфліктів та забезпечення стабільності. Спільні ініціативи міжнародних організацій та урядів мають на меті зменшення напруги в транзитних регіонах та поліпшення умов для ефективної роботи міжнародних логістичних мереж. Ці заходи сприятимуть побудові довіри між сторонами та сприятимуть розвитку міжнародної торгівлі та стабільності у глобальних логістичних ланцюгах.

Отже, геополітичні чинники суттєво впливають на міжнародну логістику, створюючи як виклики, так і можливості. Політична нестабільність, конфлікти, торговельні обмеження можуть ускладнити логістичні процеси, але одночасно вони відкривають можливості для інновацій та розвитку нових стратегій. Співпраця між різними галузями та урядовими органами дозволить вирішувати геополітичні виклики та покращити стійкість логістичних систем. Інвестування у ризик-менеджмент та адаптацію стратегій є ключовим для забезпечення надійності та ефективності логістичних процесів у складних умовах. Розуміння геополітичних чинників та спільне стратегічне планування допоможуть подолати виклики та використовувати можливості, що виникають у цьому складному середовищі [1].

Список використаних джерел

1. Douglas C. International Logistics: Global Supply Chain Management. Norwell, Mass. : Kluwer Academic Publishers. 2019. P. 431.

2. Лучникова Т. П., Коваленко В. В., Шолом А. О. Управління ланцюгами постачання експорту товарів в умовах воєнного стану. Бізнес Інформ. 2023. №11. С. 218–225. <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2023-11-218-225>

3. Геополітичні та гео економічні зміни, формовані під впливом російської агресії, та оновлення місця України у світовому просторі / Наук. ред. В. Юрчишин. Київ: Центр Разумкова, 2022. URL: https://razumkov.org.ua/uploads/article/2022_TRANSFORMANS_UKR.pdf

GLOBALIZATION AND WORLDWIDE TRADE AS DRIVERS OF INTERNATIONAL FREIGHT TRANSPORT

MELNYK Maria,

student of higher education,

State University of Trade and Economics

NECHYPORUK Alina,

Candidate of Economic Sciences, Associate Professor,

State University of Trade and Economics

orcid.org/0000-0003-4392-7220

Keywords: *globalization, worldwide trade, international freight transport.*

The global logistics industry has come about as a result of a confluence of demand-side (manufacturers, retailers) and supply-side trends (logistics service providers). Political, economic, social and technological factors have facilitated major changes in the way in which multinational manufacturers supply global consumer markets, and how retailers source their goods. This has allowed many of the larger logistics service providers to differentiate their service offering from smaller competitors by leveraging the following: global scale, technological capabilities, financial resources and human capital.

Nowadays logistics faces a lot of challenges. Vast distances within countries like China result in heightened costs and extended delivery times, while diverse infrastructure presents inconsistencies that directly impact operational efficiency. For instance, the rapid growth of India exemplifies the challenges posed by varied infrastructure. Moreover, the split between dense urban areas and sparsely populated rural regions adds complexity to

population distribution, particularly in addressing the unique logistical demands of urban centers. Navigating diverse regulations across different regions further complicates logistics operations, as compliance with local laws varies, potentially leading to bureaucratic obstacles. Meanwhile, the pressing need to balance operational efficiency with environmental sustainability becomes visible.

Globalization is the term used to describe the increasing interconnectedness and integration of economies and markets worldwide. There are three main factors driving this trend and leading to increased world trade [2].

Firstly, globalization of markets involves the expansion of markets beyond national borders. This means that companies are no longer limited to selling their products or services within their home countries but can now reach international customers. This has led to the rise of multinational corporations as well as specialized small and medium-sized enterprises. Additionally, competition is now on an international scale rather than just regional, and customers are increasingly mobile and have access to products and services from around the world.

Secondly, there is the globalization of production and technology. This involves the internationalization of production and the transfer of technology across borders. Companies outsource goods and services internationally, taking advantage of cost efficiencies, also an increase in international production facilities and research and development centers, driven by growing investment.

Lastly, there is the globalization of logistics and transportation. This refers to the internationalization of the activities involved in the movement and distribution of goods and services. There are now international logistics service providers that facilitate the transportation and delivery of products across borders. Moreover, there is a growing trend towards international distribution structures and alliances, allowing companies to optimize their supply chains and reach global markets more efficiently.

Globalization is fueled by various factors that contribute to the increasing interconnectedness and integration of economies worldwide [2]. These key drivers include:

- Unrestrictive government policies, such as the liberalization of markets encourage international trade and investment by reducing barriers and regulations.
- Migration plays a significant role in globalization, as the movement of people across borders fosters cultural exchange and economic integration between countries.

- Transferable marketing strategies adapt to standardized consumer preferences and international marketing campaigns, promoting brand recognition and consistency worldwide.

- Global economies of scale are achieved through centralized procurement and production activities, enabling companies to leverage cost efficiencies on a global scale.

- Differences in factors of production, such as labor, land, and energy costs, drive resource allocation decisions, leading to the globalization of production processes.

- Rapid advancements in technology make global allocation necessary of expertise and resources to remain competitive in a time-based marketplace, often favoring the cheapest production facilities [1].

- Global competitors invest in foreign countries to establish production and service facilities, expanding their market presence and enhancing their competitiveness in sectors like trade and logistics services.

The landscape of globalization is evolving with the emergence of new drivers reshaping the global economy. These include digitalization and sustainability.

Benchmarking National Logistics Markets. The World Bank's Logistics Performance Index (LPI) provides a comprehensive assessment of logistics performance at a country level, utilizing a scale ranging from one (poorest) to five (best) [4].

Six key areas are evaluated within the LPI benchmarking framework:

- Efficiency of customs clearance processes
- Quality of trade and transportation-related infrastructure
- Ease of securing competitive shipment prices
- Competence and quality of logistics services
- Ability to track and trace consignments
- Frequency of transport services to destination points

By assessing these dimensions, the LPI offers valuable insights into the strengths and weaknesses of national logistics markets, facilitating informed decision-making and policy formulation to enhance trade and logistics efficiency globally [4].

Several factors contribute to the varied development of national logistics transport markets:

- De-Regulation: Historically, many European countries imposed strict regulations, including permits, limiting new entrants into the transport market. While liberalization in the 1980s and 90s removed many of these restrictions, quality controls persist. In developing countries, barriers to foreign investment in the transport sector still exist [3].

- **Openness and Trade:** The degree of a country's economic openness significantly influences its transport market. Countries like Belgium and the Netherlands benefit from their geographical location and trading hub status, fostering highly developed international road freight markets.

- **Retail Development:** The consolidation of a country's retail sector plays a crucial role. For example, in the UK, large contract logistics players emerged by servicing major supermarket chains. In contrast, fragmented retail sectors in Italy and Spain, dominated by local stores, hindered the development of logistics companies on a similar scale.

- **Import/Export Balance:** Logistics provision in developed markets like Europe focuses primarily on secondary distribution due to limited manufacturing of consumer goods in the region. In contrast, China's transport market primarily revolves around moving goods from factories to ports, reflecting its role in global manufacturing.

- **Urbanization and Population Distribution:** Dense urban communities benefit from sophisticated contract logistics and express parcel providers, while dispersed populations pose challenges in service delivery.

What are the options for growth for LSPs in global markets? Firstly, organic growth is considered the safest method for entering new markets. However, in the pursuit of building European and global platforms, it has become less popular. Acquisitions offer immediate revenue streams and operational presence that organic growth cannot provide. Alliances offer a quick and straightforward way to offer clients enhanced services across different regions or add new functionalities. They are prevalent in the freight forwarding sector, enabling national or regional operators to compete globally. Alliances are most effective in stable markets with low threats of competitors acquiring alliance members. Expansion through piggybacking involves leveraging the volumes of a key client to develop services geographically. This approach has become increasingly popular due to the internationalization of manufacturing and retailing, allowing LSPs to expand their presence alongside their clients' growth.

Quality control in consolidation involves collecting goods from suppliers and ensuring compliance with specified quality standards of the customer. This includes consolidation and delivery, which entails sorting, labeling, and packaging goods according to end-customer order requirements. Additionally, integration of ERP systems between customer purchase order systems, financial systems, and distribution systems is crucial for seamless operations.

The service goals encompass improved supplier quality standards, reduced warehouse and handling costs, and shortened order cycle times. By focusing on these areas, logistics operators can enhance efficiency, meet customer expectations, and add value throughout the supply chain.

References

1. UNESCO Institute for Statistics (UIS) DOI: How much does your country invest in R&D? (unesco.org)
2. Rodrigue, J.-P. (2024): The Geography of Transport Systems. DOI: <https://transportgeography.org/>, retrieved on 16.03.24
3. Branch, Alan E. (2007): Elements of Shipping. 8th ed. London: Routledge

МІЖНАРОДНИЙ ДОСВІД В ОЦІНЮВАННІ ЕФЕКТИВНОСТІ СИСТЕМИ ЛОГІСТИКИ ПІДПРИЄМСТВА РОЗДРІБНОЇ ТОРГІВЛІ

ПЕТРЕНКО Андрій,
здобувач вищої освіти,
Державний торговельно-економічний університет
ПАРХАСЬВА Наталя,
канд. техн. наук, доц.,
Державний торговельно-економічний університет
orcid.org/0000-0002-9834-501X

Ключові слова: міжнародний досвід, логістика, підприємство, роздрібна торгівля.

Keywords: international experience, logistics, enterprise, retail trade.

Логістика у роздрібній торгівлі визначає успіх і конкурентоспроможність підприємств, де швидкість, точність та ефективність стали ключовими факторами у задоволенні потреб споживачів. Забезпеченням швидкого доступу до товарів, оптимізацією ланцюгів постачання та ефективним управлінням запасами підприємства торгівлі можуть досягти високої рівня обслуговування та збільшити свою привабливість на споживчому ринку.

Міжнародний досвід в оцінюванні ефективності системи логістики роздрібних підприємств є дорогоцінним ресурсом для

розвитку цієї галузі. Різноманітні підходи, стратегії та інновації, які впроваджуються у різних країнах, дозволяють отримати глибоке розуміння і використовувати кращі практики для вдосконалення власних логістичних систем.

У постійно змінюваному середовищі роздрібної торгівлі, керівництво підприємств має бути готовим до впровадження новаторських підходів, що допоможуть забезпечити конкурентоспроможність у міжнародному ринковому середовищі. Отже врахування та адаптація міжнародного досвіду у стратегіях підприємств торгівлі може стати ключовим фактором успіху.

Сучасні тенденції глобалізації та стрімкий прогрес технологій налагоджують нові вимоги до міжнародної економічної взаємодії. І слід визначити, що серед них важливе місце посідає роздрібна торгівля, яка є ключовою складовою глобальної економічної системи. Міжнародна система роздрібної торгівлі обумовлюється різними чинниками, включаючи економічні, соціокультурні, екологічні та технологічні аспекти.

Організація міжнародної системи роздрібної торгівлі включає в себе дві ключові складові: міжнародні та локальні роздрібні торгові мережі. Міжнародні роздрібні торгові мережі функціонують у кількох країнах, забезпечуючи спілкування між виробниками та споживачами навіть на різних континентах. Локальні роздрібні підприємства, навпаки, мають обмежене охоплення ринку в рамках однієї країни, але також відіграють важливу роль у глобальній системі роздрібної торгівлі, забезпечуючи доступ до іноземних товарів для місцевих споживачів. Часто вони взаємодіють з міжнародними мережами для розширення своєї присутності на місцевих ринках. У свою чергу, міжнародні роздрібні торгові мережі співпрацюють з місцевими роздрібними торговими мережами для розширення доступу до місцевих ринків.

Американська мережа роздрібної торгівлі «Walmart» співпрацює з різними місцевими роздрібними мережами у багатьох країнах світу, щоб розширити асортимент товарів та послуг і краще відповідати на потреби місцевих покупців. Останні роки свідчать про зростання значення міжнародних роздрібних торгових мереж у світовій торгівлі, що зумовлено глобалізацією, технологічним прогресом та зростанням попиту на міжнародні товари та послуги.

Міжнародні торговельні мережі, зокрема у сфері роздрібної торгівлі, забезпечують високу якість обслуговування клієнтів і можливість впровадження сучасних інформаційних систем для зниження комерційних ризиків. Ці мережі сприяють створенню цивілізованої і

ефективної роздрібно́ї та складської інфраструктури, мінімізуючи кількість посередників і спрощуючи рух товарів у логістичному ланцюзі. Розвиток міжнародного мережевого бізнесу, зокрема в Україні, обумовлений різноманітністю товарів, високоякісним обладнанням та сервісом [1].

Один із ключових аспектів досвіду міжнародних компаній в оцінюванні ефективності системи логістики полягає у використанні передових технологій та інформаційних систем. Сучасні програмні засоби дозволяють підприємствам роздрібно́ї торгівлі автоматизувати та оптимізувати процеси управління логістикою, що сприяє покращенню ефективності та зниженню витрат.

Додатково, міжнародний досвід вказує на важливість співпраці зі сторонніми постачальниками і логістичними партнерами. Розробка стратегічного партнерства дозволяє підприємствам торгівлі зменшити час доставки, оптимізувати запаси і забезпечити високу якість обслуговування споживачів.

Розвиток міжнародної роздрібно́ї мережі та її структуру і територіальну організацію формують різноманітні фактори, найвагоміші з яких включають [1; 2]:

- соціально-економічні та демографічні аспекти (вікові та соціальні характеристики, розмір і стадію життєвого циклу сімей, кількість дітей, освітній рівень, культурні та споживчі побутові вподобання);
- географічні умови (розмір та кількість населення населених пунктів, їх роль у адміністративній структурі, взаємозв'язок з іншими регіонами);
- містобудівні характеристики (планування, функціональний розподіл зон, густота забудови, типи та кількість торгових об'єктів);
- транспортна інфраструктура (доступність транспорту, ефективність транспортної мережі, зв'язки між населеними пунктами);
- організаційно-технологічні аспекти (використання комп'ютерної та телекомунікаційної техніки, методи продажу, маркетинг);
- управлінські практики (логістична та економічна стратегія, рівень державного регулювання);
- фінансові умови (інвестиції, кредитування, розвиток матеріальної бази підприємств торгівлі).

У роздрібній торгівлі зазвичай управління функціями планування, виробництва, пошуку та постачання відбувається на регіональному рівні, тоді як функції підтримки та стратегічного пошуку керуються на глобальному рівні. Слід враховувати, що піддаються

аутсорсингу приблизно 7% планування поставок і обробки замовлень, лише 30% виробничих операцій і 10-55% операцій доставки. Лідери в міжнародних компаніях у секторі роздрібної торгівлі та виробництва споживчих товарів демонструють середній показник маржі прибутку до сплати відсотків і податків (ЕВІТ) на рівні 14,2% при найвищій оборотності складських запасів 18,2% і майже найкращому показнику своєчасності поставок [3].

Основними аспектами цінності для мережевих компаній у секторі роздрібної торгівлі споживчими товарами є мінімізація витрат (95%), максимальна ефективність поставок (90%), максимальна гнучкість поставок і швидкість реагування (79%), а також спрощення ланцюжка поставок (70%). Керівництво підприємств акцентує увагу на співпраці з ключовими постачальниками, системі інвентаризації та на постійному вдосконаленні ефективності виробництва і управління запасами [3].

Аналіз даних і використання метрик є невід'ємною складовою успішної логістики. Це підтверджується міжнародним досвідом у цій галузі. Використання різноманітних ключових показників продуктивності, таких як час доставки, рівень запасів і точність прогнозування попиту, дозволяє підприємствам торгівлі здійснювати ефективну оцінку своєї логістичної системи. Наприклад, аналіз часу доставки може допомогти виявити можливі затримки та оптимізувати маршрути, що зменшить витрати і покращить обслуговування клієнтів.

Для успішного впровадження досвіду міжнародних компаній в оцінювання логістичної системи необхідний постійний моніторинг і адаптація. Це означає, що підприємство роздрібної торгівлі повинно постійно оновлювати свої методи оцінки, враховуючи зміни як у внутрішньому, так і у зовнішньому середовищі. Наприклад, при зміні ринкових умов або технологій важливо вчасно адаптувати стратегії логістики. Особливо гнучкість і здатність до інновацій стають ключовими якостями для підприємств роздрібної торгівлі, які працюють у міжнародному контексті.

Успішна логістика в міжнародному бізнесі вимагає не лише аналізу даних і адаптації до змін, але й постійного пошуку інновацій. Це може включати в себе впровадження нових технологій, удосконалення процесів управління запасами або розвиток нових стратегій доставки. Загалом, набуття та застосування міжнародного досвіду у логістиці вимагає системного і постійного підходу, спрямованого на покращення ефективності та конкурентоспроможності підприємства.

Отже міжнародний досвід в оцінці ефективності системи логістики підприємств роздрібної торгівлі виявляє важливі аспекти,

які сприяють успішному функціонуванню на міжнародному ринку. По-перше, це комплексний підхід до управління, що охоплює не лише внутрішні процеси, а й зовнішні відносини з партнерами та постачальниками. Використання передових технологій інформаційних систем є ключовим фактором для оптимізації логістичних процесів та забезпечення швидкого реагування на зміни на ринку.

Другим важливим аспектом є розвиток партнерських відносин з постачальниками та логістичними партнерами. Спільна робота на основі взаємного довіри та обміну інформацією дозволяє підприємствам оптимізувати ланцюг постачання, зменшуючи час доставки і витрати на складське утримання. Це сприяє покращенню ефективності всієї системи логістики і забезпечує високу якість обслуговування споживачів.

І, нарешті, адаптація стратегій до специфіки міжнародного ринку є ключовим фактором для успіху у роздрібній торгівлі. Розуміння соціально-економічних, географічних і організаційно-технологічних аспектів дозволяє підприємствам торгівлі ефективно адаптувати свої стратегії та бізнес-процеси до вимог міжнародного ринку, а також забезпечити стабільний розвиток у глобальному економічному середовищі.

Список використаних джерел

1. The Future of Retail Supply Chains. URL: <https://assets.kpmg.com/content/dam/kpmg/pdf/2016/06/The-future-of-retailsupply-chains.pdf>
2. Головачук Т. І., Гут Л. В. Розвиток торговельних мереж корпоративного типу в Україні. Науковий вісник Чернівецький торг.-екон. ін-т КНТЕУ. Чернівці, 2019. Вип. 2 (34). 245-252 с.
3. The Demand-Driven Supply Chain. URL: https://www.bcgperspectives.com/content/articles/supply_chain_management_sourcing_pro curement_demand_dri ven_supply_chain/

ІННОВАЦІЙНІ ТЕХНОЛОГІЇ УПРАВЛІННЯ ЛОГІСТИКОЮ У СВІТОВІЙ ТОРГІВЛІ

ПОЧАПСЬКА Руслана,

здобувач вищої освіти,

Державний торговельно-економічний університет

ПАРХАСЬКА Наталя,

канд. техн. наук, доц.,

Державний торговельно-економічний університет

orcid.org/0000-0002-9834-501X

Ключові слова: *інноваційні технології, логістика, торгівля.*

Keywords: *innovative technologies, logistics, trade.*

Управління логістикою в сфері світової торгівлі стає все складнішим і вимагає постійного вдосконалення. Сучасні тенденції організації логістичних процесів включають у себе впровадження цифрових технологій, розвиток зеленої логістики, мультимодальність, автономний транспорт, аналіз даних тощо. Застосування сучасних інноваційних технологій у логістичній галузі набуло великого значення для підтримки ефективної поставки товарів і послуг з одного кутка світу в інший. Отже якщо підприємство торгівлі зацікавлене в розвитку своєї діяльності, зміцненні позицій на внутрішньому ринку або вихід на ринки інших країн, питання інноваційного забезпечення логістики набуває особливого значення.

Серед найцікавіших інновацій в логістиці світової торгівлі можна розглянути технології IoT або Інтернет речей, штучний інтелект для оптимізації, блокчейн для безпеки та відстеження.

Відслідковування руху транспортних засобів у реальному часі, збір та аналіз даних про витрати пального, стан транспортних засобів та управлінням трафіком – все це стає можливим завдяки впровадженню цифрових технологій. Вони допомагають знижувати витрати, підвищувати ефективність та забезпечувати безпеку та точність в управлінні транспортними процесами.

Саме IoT або Інтернет речей відіграє важливу роль в автоматизації бізнес-процесів логістики. Ця система об'єднує провідні апаратні та програмні рішення, а також галузевих експертів для обміну даними та інформацією по бездротових мережах. Мета Інтернету речей в контексті логістики – забезпечити максимальну прозорість, безперервність та автономність ланцюга поставок і, як наслідок, економію ресурсів підприємства. Використання IoT доцільно в будь-

якому секторі економіки, де задіяний транспорт: від роздрібно́ї торгівлі, у тому числі електронної комерції, до сільськогосподарської діяльності. Моніторинг і збір даних зі стаціонарних і мобільних об'єктів, де є покриття зв'язку, відбувається в реальному часі за допомогою різних датчиків і трекерів. Дані передаються по каналах GSM, WiFi, IRIDIUM на робочий сервер, який зберігає їх у базі даних. При виявленні критичної ситуації рішення приймає або людина, або програма, що має власні алгоритми дій [1-3].

Інтернет речей відіграє важливу роль в логістиці, оскільки дозволяє отримувати надійні та актуальні дані про процес доставки, наприклад: пробіг автомобіля, витрата палива, стан водія. Надалі ці показники можуть бути використані для обліку, прийняття управлінських і кадрових рішень, планування польотів. А інформація про поточне місцезнаходження вантажу буде використовуватися для внесення змін в маршрут, розрахунку часу прибуття в пункт призначення і т.д. [2, 3].

Штучний інтелект для оптимізації: алгоритми штучного інтелекту використовуються для прогнозування попиту, розподілу запасів та планування маршрутів доставки, що забезпечує ефективність і економію в логістичних операціях [4, 5].

Інструменти штучного інтелекту активно використовуються в ERP і CRM системах логістичних компаній для:

- автоматизації повсякденних операцій: збір даних, пошук інформації про клієнтів, розпізнавання документів (комп'ютерний зір);
- додаткова перевірка клієнтів при високих ризиках шахрайства та перетворення розмови в текст (мовна аналітика);
- відстеження незвичайної частоти дій, наприклад, часте сканування штрих-кодів ящиків (детектор аномалій);
- розподіл заявок на перевезення по пріоритетності, терміновості та іменах (лінгвістичний інтелект);
- управління складом: прогнозування попиту, сортування запасів, розрахунок резервних фондів;
- підвищення ефективності обробки транзакцій і планування майбутніх фінансових показників на основі аналізу ринку;
- оцінка кандидатів на вакансії, аналіз їх результативності [2, 6].

Таким чином, використання штучного інтелекту допомагає виявляти тенденції, прогнозувати попит, оптимізувати маршрути і планувати транспортні потоки, що веде до підвищення ефективності та конкурентоспроможності підприємства.

Блокчейн для безпеки та відстеження: використання блокчейн-технологій дозволяє забезпечити надійну та безпечну торгівлю, а також відстежувати походження товарів та забезпечувати їх автентичність [7].

Блокчейн – це інноваційна технологія, спрямована на створення безперервного та безпечного процесу обміну інформацією, що представляє цінність для всіх учасників комунікацій. Кожен з них отримує однаковий рівень доступу до реєстру транзакцій. Усі транзакції записуються в блок, а їх копії зберігаються на декількох комп'ютерах. Їхні копії називаються блокчейном, де кожен з блоків містить посилання на сусідні. Перевага такої організації даних – усунення ризику несанкціонованого доступу, оскільки будь-які підозрілі дії в одному блоці негативно впливають на всі компоненти ланцюжка і, в кінцевому підсумку, виводять з ладу всю систему. Для логістичної діяльності це, перш за все, це підвищує надійність бізнес-процесів. Наприклад: перевізник і замовник не домовилися про терміни доставки. Технології блокчейн вирішують цю проблему, надаючи обом сторонам доступ до однієї і тієї ж версії документів, що містять вичерпну інформацію про деталі перевезення вантажів. Це важливо для тих, хто бере участь в процесі доставки їжі, де необхідно відстежувати кожен етап: час, місце отримання, обробка та зберігання з урахуванням терміну придатності. Компанії, що успішно використовують блокчейн в логістиці: Walmart, Nestle і Unilever, BHP Billiton, De Beer [4, 7].

Новаторський підхід у забезпечення ефективної логістики є обов'язковою складовою стратегії підприємств-учасників глобальної електронної комерції (Amazon, Alibaba, eBay), що дозволяє здійснювати міжнародну торгівлю та доставку продуктів у будь яку частину світу.

Отже, використання інноваційних програмних технологій в організації логістичних процесів у сфері торгівлі надає підприємствам можливість активного розвитку, забезпечує ефективну та сталу діяльність, а також здатність адаптуватися до прогнозованих економічних спадів і глобальної конкуренції.

Список використаних джерел

1. IIoT – WIKI IIoT Solutions. *Home – WIKI IIoT solutions*. URL: https://iiot.wika.com/en/iiot.WIKA?gad_source=1&gclid=Cj0KCQjwq86wBhDiARIsAJhuphnt0M6QaobYqBj_nJEEpvExMW3BXIHv_gUt2b0JH2j6suAJHReUySUaAtJWEALw_wcB (date of access: 08.04.2024)

2. Nick Cooper. Транспортні технології 2021 – Топ інновацій. URL: <https://isitlab.com/blog/logistics-technologies-2021>
3. IoT в логістиці – MOKOSmart #1 Інтелектуальне рішення для пристроїв у Китаї. *MOKOSmart #1 Інтелектуальне рішення для пристроїв у Китаї*. URL: <https://www.mokosmart.com/uk/iot-in-logistics/> (дата звернення: 08.04.2024).
4. The Impact of E-commerce on Supply Chain Management – Ahuja, Vandana
5. Supply Chain Certificate. *Western Governors University*. URL: https://www.wgu.edu/online-business-degrees/certificates/supply-chain.html?refer_id=2011444&ch=PDSRCH&gad_source=1∓gclid=Cj0KCQjwq86wBhDiARIsAJhuphmxHXYhFoKTRChZkkV37BtIOvxU6Y2UdVazm9Lwrk_mUYdLc_QuIewaAtMPEALw_wcB (date of access: 08.04.2024).
6. IIoT – WIKА IIoT Solutions. *Home – WIKА IIoT solutions*. URL: https://iiot.wika.com/en/iiot.WIKА?gad_source=1&gclid=Cj0KCQjwq86wBhDiARIsAJhuphnt0M6QaobYqBj_nJEEpvExMW3BXIHv_gUt2b0JH2j6suAJHReUySUaAtJWEALw_wcB (date of access: 08.04.2024).
7. Blockchain Technology in Supply Chain Management: An Insight – Sinha, Jha, Kumar

ІННОВАЦІЙНІ ПІДХОДИ ДО ВПРОВАДЖЕННЯ ЛОГІСТИЧНИХ ТЕХНОЛОГІЙ У ГЛОБАЛЬНІ ЛАНЦЮГИ ПОСТАЧАННЯ

ПРИЙМУК Ольга,

канд. екон. наук, доц.,

Державний торговельно-економічний університет

orcid./org0000-0003-1265-272X

Ключові слова: *логістичні технології, ланцюги постачання, торгівля, цифровізація, автоматизація.*

Keywords: *logistics technologies, supply chains, trade, digitalization, automation.*

Глобалізаційні процеси, що відбуваються у всьому світі, призвели до розширення економічного партнерства та торгівлі між різними країнами. Оскільки торгівля і логістика тісно взаємопов'язані, то і ефективність логістичної галузі чутлива до коливань, що відбуваються

у геополітичному та зовнішньоторговельному середовищі. Більшість компаній прагнуть збільшити свій бізнес і вийти на міжнародні ринки, що не тільки підвищує попит на логістичні послуги, а й і на їх різноманітність.

В останні роки, з розвитком транскордонної електронної комерції, у сучасній логістиці відбулася еволюція. І вона від традиційних послуг Business to Business (B2B) перейшла до послуг «бізнес для споживача» (B2C). Постачальники намагаються здійснювати інтегроване управління ланцюгами постачання, впроваджувати нові логістичні технології і створювати «розумну» логістику, для задоволення потреб різних категорій споживачів.

Нові виклики впливають на глобальні торговельні потоки. Інфляція, фрагментація ланцюга поставок, воєнні конфлікти в Україні – усе це ілюструє, як політичні та економічні події можуть вплинути на світову торгівлю. Впровадження інноваційних логістичних технологій не тільки забезпечить сталий розвиток глобальної торговельної мережі, а і допоможе ланцюгам постачання швидше адаптуватися до сучасних умов діяльності торговельних компаній.

Швидкого розвитку набуває концепція Supply Chain 5.0, оскільки автоматизація, технології та підключення змінюють логістичні процеси, які відповідають потребам економіки в реальному часі. Водночас технологія блокчейн, аналітика великих даних, штучний інтелект (AI) та Інтернет речей (IoT) можуть автоматизувати управління логістикою, надавати миттєву інформацію та оптимізувати бізнес-процеси торговельного підприємства. Фактично, 98% керівників, опитаних Trade Transformation Report [1], сказали, що вони вже використовують штучний інтелект для оптимізації принаймні одного аспекту операцій ланцюга поставок.

Сучасна логістика спрямована на використанні нових бізнес-моделей, щоб сприяти їх трансформації в бік цифровізації та впровадженні інтелектуального логістичного рішення з метою покращення операційної ефективності та конкурентоспроможності логістики.

Цифровізація покращує видимість і відстежуваність, зменшує логістичні та торговельні витрати, а також дає можливість досягати енергозбереження. Наприклад, IoT і технологія відстеження забезпечують зв'язок і моніторинг контейнерів у діяльності DP World. Тим часом автоматизована система обробки контейнерів VoxBay, що працює на сонячних батареях, зменшує викиди та використовує менше місця при завантаженні. У порту Джебель-Алі, дев'ятому за величиною порту в світі, контейнери розміщуються в 11 штабелях, що

забезпечує втричі більшу місткість, ніж традиційні верфі, і використовує на 70% менше місця, а також зменшує кількість переміщень [2].

Інноваційна технологія, використана для створення VoxBay, також використовується і в логістичних компаніях. Розумна технологія модернізує склади та змінює спосіб формування запасів у DP World. Робочі процеси автоматизуються, а пристрої з підтримкою Інтернету речей розгортаються для виконання замовлень і ефективного управління запасами. Робот Fetch від DP World підвищує продуктивність, автономно обробляючи невеликі пакети на голландських складах [3].

Автоматизація та цифровізація логістичних процесів дозволяє підприємствам отримувати інформацію про ланцюг постачання у реальному часі, приймати рішення у виборі найбільш рентабельних способів транспортування вантажів, здійснювати ефективний розподіл корпоративних ресурсів, знижувати логістичні витрати та ціну транспортування вантажів, підвищувати конкурентоспроможність підприємства на ринку.

Запровадження логістичних технологій можуть змінити ланцюги постачання і допомогти підприємствам подолати виклики та невизначеність. Але не можливо покладатися тільки на технології, не зосереджуючись на професіоналах, які можуть впроваджувати інноваційні технології у логістику.

Список використаних джерел

1. Why we must invest in talent and technology to transform the global supply chain. <https://www.weforum.org/agenda/2024/02/technology-and-talent-are-the-fuel-of-global-trades-recovery/>.

2. Successful real-world trial of BOXBAY high bay storage system completed. <https://www.dpworld.com/news/releases/successful-real-world-trial-of-boxbay-high-bay-storage-system-completed/>.

3. BOXBAY Revolution in container storage. https://www.youtube.com/watch?v=gOew_3db8Xk.

ЛОГІСТИКА 5.0: ЦИФРОВА ТРАНСФОРМАЦІЯ, ЕФЕКТИВНІ РІШЕННЯ ТА ІНФОРМАЦІЙНІ ТЕХНОЛОГІЇ УПРАВЛІННЯ ЛОГІСТИЧНИМИ ПРОЦЕСАМИ У СФЕРІ E-COMMERCE

ІННОВАЦІЙНІ ТЕХНОЛОГІЇ В ЛОГІСТИЦІ ТА ЇХ ВПЛИВ НА ЛОГІСТИЧНУ ГАЛУЗЬ

АБРАМЕНКО Діана,

здобувач вищої освіти,

Державний торговельно-економічний університет

ГРИГОРЕНКО Ангеліна,

здобувач вищої освіти,

Державний торговельно-економічний університет

Науковий керівник

Нечипорук Аліна, *канд. екон. наук, доц.,*

Державний торговельно-економічний університет

Ключові слова: *інноваційні технології, логістика, ланцюг постачання.*

Keywords: *innovative technologies, logistics, supply chain.*

В останні роки логістика розвивається швидкими темпами. Це пов'язано з низкою факторів, зокрема з глобалізацією економіки, зростанням онлайн-торгівлі, а також з розвитком нових технологій.[1]

У 2023 році Gartner представила модель циклу зрілості технологічних інновацій у сфері управління ланцюгами поставок. Ця модель передбачає кілька фаз розвитку для кожної інновації, що характеризуються рівнем уваги від учасників ринку та споживачів. Прогнозується, що більшість передових технологій, які сьогодні визначають напрямки розвитку ринку, досягнуть стадії «зрілості» та стануть частиною повсякденного життя протягом наступних 5-10 років. Прогнози вказують на те, що до 2030 року світовий транспортно-логістичний ринок пройде фундаментальні зміни завдяки запровадженню інновацій та інтелектуальних систем, процес яких уже розпочався. Дослідження показує значний вплив високотехнологічних рішень на трансформацію сфери транспортно-логістичних послуг та ланцюгів постачання. Вже зараз більше 20% професіоналів на

глобальному ринку визнають, що використання передових технологій та інновацій досягло високого рівня інтеграції у їхніх організаціях. [2]

У 2024 році логістика буде продовжувати відігравати все більш важливу роль в економіці. Це пов'язано з низкою факторів, зокрема:

- Глобалізацією економіки. Глобалізація означає, що товари та послуги виробляються та споживаються в різних країнах світу. Це вимагає від логістичних компаній ефективного управління міжнародними ланцюгами поставок.

- Зростанням онлайн-торгівлі. Онлайн-торгівля швидко зростає, і це створює новий попит на логістичні послуги. Логістичним компаніям потрібно забезпечити швидку та надійну доставку товарів до кінцевих споживачів.

- Зростанням усвідомлення необхідності сталого розвитку. Сучасні компанії все більше усвідомлюють необхідність сталого розвитку. Це означає, що вони намагаються зменшити свій вплив на навколишнє середовище. Логістичні компанії також відповідають цьому тренду, розвиваючи екологічно безпечні логістичні рішення.[1]

В Україні логістична система стрімко вдосконалюється за допомогою нових технологій. Це відбувається завдяки поєднанню інноваційних рішень у сфері штучного інтелекту, автоматизації та використанню аналітики. Завдяки цьому компанії з логістики можуть оптимізувати маршрути, знизити витрати та підвищити ефективність доставки, що сприяє розвитку економіки країни та збільшенню конкурентоспроможності на міжнародному ринку

У контексті зростаючих викликів та ризиків, безпека та надійність в логістиці стають пріоритетами для українських компаній. Основні напрямки включають:

- Захист даних та кібербезпека: забезпечення безпеки інформаційних систем та даних через використання передових методів кібербезпеки та шифрування.

- Фізична безпека вантажів: впровадження сучасних систем моніторингу та управління доступом на складах та під час транспортування для захисту товарів від крадіжок або пошкоджень.

- Управління ризиками: розробка та впровадження комплексних стратегій управління ризиками, включаючи аналіз потенційних загроз, планування запобіжних заходів та розробку планів відновлення після надзвичайних ситуацій.[3]

Зміна попиту на товари та послуги, а також зростання конкуренції призводять до зміни попиту на логістичні послуги. Клієнти вимагають від логістичних компаній більш швидких, надійних та економічно ефективних послуг.

У 2024 році логістичні компанії будуть змушені адаптувати свої послуги до нових потреб клієнтів. Вони будуть інвестувати в нові технології та практики, щоб забезпечити високу якість обслуговування та конкурентоспроможні ціни. Серед нових тенденцій у логістиці, які будуть розвиватися в 2024 році, можна виділити такі:

- Зростання ролі цифрових технологій.
- Розвиток цифрових технологій, зокрема автоматизації, робототехніки, штучного інтелекту та аналітики великих даних, буде продовжувати трансформувати логістичну галузь.

Ці технології дозволять логістичним компаніям підвищити ефективність своїх операцій, покращити якість обслуговування та знизити витрати.

Отже, тенденції розвитку логістики продовжуватимуться, зберігаючи її ключове значення для успішної діяльності підприємств і ланцюгів поставок. Розвиток нових технологій і надалі впливатиме на цей сектор, а зміна попиту на логістичні послуги буде стимулювати компанії адаптуватися до потреб клієнтів.

Список використаних джерел

1. Мироненко О. Нові напрями та перспективи розвитку логістики у 2024 році. Транспортна компанія Cargofy.ua: послуги перевезення автотранспортом в Україні. URL: <https://cargofy.ua/uk/blog/novi-napryami-ta-perspektivi-rozvitku-logistiki-u-2024-roci>(дата звернення: 14.04.2024).

2. Зрибнева І. Аналіз новітніх технологій, методів та підходів у логістиці, їх вплив на оптимізацію ланцюгів постачання та підвищення продуктивності. Економіка та суспільство. 2024. № 60. URL: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-60-60>(дата звернення: 14.04.2024).

3. Корнєєв Д. Тренди логістики у 2024 році в Україні: нові виклики та можливості. Блог про інтернет-маркетинг Владислави Рикової: SEO, SMM, PPC. URL: <https://vlada-rykova.com/ua/trendy-logistyky-u-2024-roczy/>(дата звернення: 14.04.2024).

ОМНІКАНАЛЬНЕ ОБСЛУГОВУВАННЯ СПОЖИВАЧІВ ЯК БАЗИС ЛОГІСТИКИ 5.0

БЕЛІНСЬКИЙ Максим,

аспірант,

Державний торговельно-економічний університет

orcid.org/0009-0009-3563-0233

Науковий керівник

Кавун-Мошковська Ольга, *канд. екон. наук, доц.,*

Державний торговельно-економічний університет

orcid.org/0000-0002-4282-5663

Ключові слова: *логістика, омніканальність, штучний інтелект, обслуговування споживачів, інтеграція каналів, автоматизація ланцюгів поставок, екосистема споживчого досвіду, управління клієнтськими даними, стійкість, екологічність.*

Keywords: *logistics, omnichannel, artificial intelligence, customer service, channel integration, supply chain automation, customer experience ecosystem, customer data management, sustainability, environmental friendliness.*

Логістика, яка є невід’ємною складовою роздрібною торгівлі, зазнає постійної еволюції та змін. Розвиток починався від логістики 1.0, де основними функціями були ручна обробка вантажів та примітивне управління запасами, згодом відбувались постійні зміни та оновлення технологічних складових до логістики 5.0, бенчмарком якої стала інтеграція цифрового та фізичних просторів завдяки автоматизації ланцюгів постачання, цим самим створюючи омніканальність логістичного простору завдяки безшовності даних просторів.

Виходячи з даних, еволюція омніканальності відбувається паралельно й переплітається з еволюцією логістики, саме тому можна відзначити значну роль даної побудови каналів продажу в концепції логістики 5.0. Важливими складовими функціонування є інтеграція цифрових технологій побудови логістичних ланцюгів та шляхів постачання, їх автоматизація та роботизація. Досвід європейських компаній демонструє значні зміни в збільшенні доходів та оптимізації витрат в логістиці – за допомогою імплементації штучного інтелекту в побудові загальних механізмів логістичних систем [1]. Важливим фактором втілення омніканальності в логістиці 5.0 є її необхідність при сталому та екологічному розвитку компанії, також дана система

дає змогу оптимальніше будувати ланцюги постачання, надаючи персоналізовані пропозиції та унікальний досвід кінцевому споживачу.

Яскравим прикладом компаній, які втілюють омніканальність у сфері e-commerce в логістику 5.0, є вітчизняна мережа магазинів техніки Comfy – компанія утримала 40% бази клієнтів завдяки омніканальності, цим самим об'єднавши усі види логістики компанії в одну безшовну систему, надавши товарам однакові характеристики, в тому числі й ціну – повністю по всій мережі [2]. Мережа зоомагазинів MasterZoo активно розвивається в напрямку e-commerce, завдяки створенню однієї екосистеми усіх каналів компанія справляється з усіма викликами нової логістичної реальності, зокрема з внутрішньою навігацією на складі, обліком та списанням товарів, уніфікувавши усі пропозиції в ціновій та акційній політиках. Українські логістичні склади наздоганяють іноземні, а десь й перевершують їх у використанні роботизованої техніки в логістичних шляхах постачання, мережа супермаркетів Varus використовує на своїх складах «розумні» стелажі та кошики, що також можливе завдяки імплементації омніканальності по всій мережі. Мережа магазинів EVA завдяки уніфікації каналів перебудувала свою логістичну діяльність, яка є наближеною до логістики 5.0 – скоротивши доставку по Києву до 30 годин та запустивши власну пілотну доставку [3].

Майбутнє роздрібної торгівлі, безумовно, за e-commerce, але офлайн-канали продажу, точки видачі товарів продовжуватимуть функціонувати; за єдиною екосистемою компанії, адже завдяки використанню омніканального підходу можна досягнути значних змін та покращень у загальній логістичній системі компанії та в конкретних її ланцюгах постачання, зокрема завдяки уніфікації, створенню єдиної технологічно-інформаційної бази та оптимізації усіх витрат.

Отже, омніканальність обслуговування споживачів є не просто складовою логістики 5.0, але й одночасно одним з ефективних рішень в покращенні управління логістичних процесів, як у сфері e-commerce так й в офлайн каналах продажів.

Список використаних джерел

1. Arsalan M. G., Haseeb R. K., An Artificial-Intelligence-Based omnichannel blood supply chain: A pathway for sustainable development. URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0148296323003387?via%3Dihub>

2. Створення безшовного клієнтського досвіду: як це зробили в Comfy. RAU – Асоціація ритейлерів України. 2018. URL: <https://rau.ua/dosvid/sozdanie-klientskogo-opyta-comfy>.

3. Продати і доставити: як українські ритейлери розвивають омніканальність. RAU – Асоціація ритейлерів України. 2024. URL: <https://rau.ua/dosvid/ritejleri-rozvivajut-omnikanalnist>.

РОЗВИТОК INTERNET OF THINGS (IOT) У ЛОГІСТИЦІ ЕЛЕКТРОННОЇ КОМЕРЦІЇ: ВІДМІННОСТІ ТА ПЕРЕВАГИ

ГОЛОВАНЬ Дмитро,
здобувач вищої освіти,
Державний торговельно-економічний університет

Науковий керівник
Нечипорук Аліна, канд. екон. наук, доц.,
Державний торговельно-економічний університет

Ключові слова: логістика, електронна комерція, Internet of Things (IoT).

Keywords: logistics, electronic commerce, Internet of Things (IoT).

За останні роки розвиток технологій Internet of Things (IoT) має значний вплив на логістичні процеси, зокрема у сфері електронної комерції (e-commerce). Інтеграція IoT у логістику електронної комерції створює нові можливості та покращує ефективність управління логістичними ланцюгами.

Логістика для електронної комерції – це ланцюжок кроків, що охоплює все, що відбувається після того, як клієнт розмістив замовлення на сайті. Тобто, загалом, він проходить такі процеси: вибір постачальників, товарний запас, упаковка та підготовка продуктів, посвідчення рахунків-фактур, відстеження замовлення, доставка товарів, обмін та повернення.

Інтернет речей (англ. Internet of Things, IoT) – концепція мережі, що складається із взаємозв'язаних фізичних пристроїв, які мають вбудовані датчики, а також програмне забезпечення, що дозволяє здійснювати передачу і обмін даними між фізичним світом і комп'ютерними системами в автоматичному режимі, за допомогою використання стандартних протоколів зв'язку. Окрім датчиків, мережа

може мати виконавчі пристрої, вбудовані у фізичні об'єкти і пов'язані між собою через дротові чи бездротові мережі. Ці взаємопов'язані пристрої мають можливість зчитування та приведення в дію, функцію програмування та ідентифікації, а також дозволяють виключити необхідність участі людини, за рахунок використання інтелектуальних інтерфейсів. [1]

Прогрес інформаційних технологій (ІТ) безперечно сприяв розширенню логістичного ринку. Інновації, пов'язані з Internet of Things (IoT), дозволяють логістичним службам збирати великі обсяги даних та різноманітну інформацію, що може бути збережена та аналізована з високою точністю. Ця технологічна перевага робить з IoT перспективний інструмент для оптимізації ланцюгів поставок, який значно змінює стратегії і підходи до їх управління. Аналітики ринку переконані, що IoT відкриває нові горизонти у логістиці та відбувається суттєве переформатування традиційних підходів до цього сегменту економіки.

Пристрої IoT можуть збирати та передавати дані за допомогою датчиків, масштабовані хмарні рішення, і зручні системи зв'язку. Перевагами Інтернету речей у логістиці електронної комерції є [2]:

- Підвищена швидкість: рішення та інструменти для відстеження IoT для планування розумних, що дозволяє знизити час.
- Покращений сервіс для клієнтів: завдяки можливості відстеження в реальному часі, клієнти можуть точно визначити час доставки та місцезнаходження свого замовлення.
- Підвищення ефективності та зменшення втрат: IoT дозволяє уникнути втрат товарів через оптимізацію умов зберігання та транспортування, а також швидко реагувати на будь-які проблеми у логістичному ланцюзі.

За допомогою Internet of Things (IoT) забезпечується постійний моніторинг умов зберігання на складах та навантаження транспорту/складів, керування окремими об'єктами в режимі реального часу та інші функції. Одним з найпомітніших прикладів успішного впровадження цієї технології є компанія «Amazon», яка завдяки використанню роботів змогла значно скоротити час оброблення замовлень та оптимізувати використання складських приміщень. Суть проста: роботи розташовують товари на складах, розраховуючи оптимальну схему їх розташування, відбирають товари у випадку потреби, а людина вже тільки передає їх кінцевому покупцеві [3]. Інші приклади застосування IoT в логістиці електронній комерції:

- Засоби Internet of Things (IoT) надають можливість бізнесу контролювати онлайн-замовлення споживачів від моменту оформ-

лення до моменту доставки. З використанням міток GPS та RFID в поєднанні з хмарними сервісами стає можливим зробити весь ланцюжок постачання максимально прозорим, дозволяючи в реальному часі відстежувати не лише кожен транспортний засіб, але й кожну окрему одиницю продукції.

- Завдяки впровадженню Інтернету речей (IoT), виробники товарів тривалого використання можуть збудувати міцні взаємовідносини зі своїми клієнтами, спрямовуючи увагу на їхні потреби та надаючи найкращий сервіс. Наприклад, послуга передплати Instant Ink від HP дозволяє підключеним до мережі принтерам автоматично сповіщати постачальника про необхідність нових картриджів, що забезпечує безперебійну роботу пристроїв та зручність для користувачів [4].

Розвиток Internet of Things (IoT) в логістиці електронної комерції відкриває широкі перспективи для підвищення ефективності та точності управління логістичними процесами. Однією з ключових відмінностей використання IoT є можливість отримання великої кількості даних в реальному часі, що дозволяє оперативно реагувати на зміни та оптимізувати процеси. Переваги використання IoT включають покращення сервісу для клієнтів, оптимізацію логістичних процесів, підвищення точності відстеження та зниження витрат. Ці переваги роблять IoT ключовим інструментом для досягнення конкурентних переваг в сфері електронної комерції. Зростаюча роль IoT у логістиці електронної комерції свідчить про необхідність постійного розвитку та вдосконалення цифрових технологій для відповіді на сучасні виклики та потреби ринку.

Список використаних джерел

1. Учасники проєктів Вікімедіа. Інтернет речей – Вікіпедія. *Вікіпедія*. URL: https://uk.wikipedia.org/wiki/Інтернет_речей (дата звернення: 06.04.2024).
2. IoT в логістиці – MOKOSmart URL: <https://www.mokosmart.com/uk/iot-in-logistics/> (дата звернення: 06.04.2024).
3. Історія успіху компанії Amazon, URL: <https://marketer.ua/ua/amazon-success-story/> (дата звернення: 06.04.2024).
4. Новітні принтери від HP. URL: <https://lube.ua/news/novitni-printeri-vid-hp-vidmovlyayutsya-drukuvati-cherez-vidsutnist-pidpiski-nachornila> (дата звернення: 06.04.2024).

ІНФОРМАЦІЙНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЛОГІСТИЧНИХ ПРОЦЕСІВ ПІДПРИЄМСТВА

ГРИМАК Катерина,
здобувач вищої освіти,
Державний торговельно-економічний університет

Науковий керівник
Кочубей Дмитро, канд. екон. наук, доц.,
Державний торговельно-економічний університет

Ключові слова: *інформаційні системи в логістиці, хмарні технології, управління інформаційними потоками в логістиці.*

Keywords: *information systems in logistics, cloud technologies, management of information flows in logistics.*

Сучасні підприємства постійно стикаються з низкою складних логістичних завдань. У деяких випадках ці завдання можна розв'язати швидше, надаючи підприємствам та їхнім клієнтам єдину платформу для спілкування або хмарні сервіси. Виробники та постачальники логістичних послуг все частіше використовують хмарні технології, щоб зменшити витрати та оптимізувати свої бізнес-процеси. Хмарні технології мають значний вплив на сучасну економіку, і роль хмарних технологій як інструменту для оптимізації логістичних послуг на ринку зростає, оскільки розвиток інформаційних та інтернет-технологій уможлиблює використання нових інструментів управління логістикою. Для оцінки впливу хмарних сервісів важливо визначити основні переваги та недоліки організації логістичних процесів у хмарі, а також визначити перспективи розвитку хмарних сервісів у вітчизняній логістиці з урахуванням майбутніх євроінтеграційних процесів українського бізнес-середовища. Хмарні обчислення в логістиці не лише підвищують надійність та ефективність логістичних операцій, але також допомагають знизити транспортні та складські витрати. За допомогою хмарних систем логісти можуть отримати ефективний інструмент для планування та управління ланцюгом постачання та підвищення рівня обслуговування своїх клієнтів. На даний час хмарні технології у логістиці розглядаються як ключовий тренд, який вже має великий вплив і продовжує змінювати спосіб використання інформаційних технологій у всіх сферах логістичної діяльності. Протягом останнього десятиріччя глобальний ринок хмарних обчислень у логістиці зростає з 40,7 млрд доларів у 2011 році до понад 241 млрд доларів до кінця 2022 року [1]. Для

розуміння сутності хмарних технологій широко використовується робоча визначення Національного інституту стандартів і технологій США (NIST), яке описує хмарні обчислення як модель для надання зручного мережевого доступу до спільного пулу налаштовуваних обчислювальних ресурсів, які можна швидко надати та випустити з мінімальними зусиллями керівництва або взаємодії з постачальником послуг. Ця модель хмарних обчислень має п'ять основних характеристик, три моделі обслуговування та чотири моделі розгортання [2].

Основні вимоги, які необхідно враховувати в контексті логістичних хмарних сервісів, включають [3]: інтеграція специфічних для підприємства периферійних пристроїв; реалізація короткого часу реагування логістичного програмного забезпечення; забезпечення безпеки та прозорості даних; своєчасне впровадження бізнес-процесів з високою індивідуальністю за низькою ціною.

Ці вимоги спонукають до технічних вимог до хмарних обчислень. Ця концепція служить основою створення Logistics Mall, який може бути визначений як логістичний центр сервісів та послуг, що поєднує в собі інформаційні, логістичні технології та бізнес-процеси для досягнення системного управління на рівні хмарних технологій. Ця ідея є основою Інноваційного кластеру Фраунгофера «Хмарні обчислення для логістики» [4], який спрямований на моделювання та виконання процесів, побудованих на основі різних ІТ-сервісів, що можуть бути надані через хмарні платформи.

На даний час, замість великих монолітних програмних рішень, застосовуються невеликі спеціалізовані ІТ-сервіси різних постачальників послуг, які можуть бути інтегровані разом з іншими послугами для підтримки окремих бізнес-процесів у логістиці. Крім того, Logistics Mall може надавати класичні ІТ-послуги у вигляді хмарних програмних рішень як послугу.

Список використаних джерел

1. Forrester Research: Sizing the cloud – a BT futures report. Understanding and quantifying the future of cloud computing. URL: <http://www.forrester.com/Sizing+The+Cloud/fulltext/-/E-RES58161>.
2. Mell, P., Grance, T.: The NIST definition of cloud computing. Working paper National Institute of Standards and Technology. URL: <http://www.nist.gov/itl/cloud/upload/cloud-def-v15.pdf>
3. Hompel M., Rehof J., Wolf O. Cloud Computing for Logistics. Springer International Publishing Switzerland, 2015. 114 p.
4. Fraunhofer Innovation Cluster «Cloud computing for logistics». URL: <http://www.ccl.fraunhofer.de/en.html>

МЕТОДИ ПРОДАЖУ ТОВАРІВ ТОВ «ЕПІЦЕНТР К»

ІВАШКО Марія,

здобувач вищої освіти,

Державний торговельно-економічний університет

Науковий керівник

Котова Марина, канд. екон. наук, доц.,

Державний торговельно-економічний університет

Ключові слова: *роздрібна торгівля, retail, канали продажу, sales channels.*

Keywords: *retail trade, retail, sales channels, sales channels.*

У сучасному ритейлі, де конкуренція досягає небувалого рівня, а споживачі стають все більш вимогливими та обізнаними, ефективні методи продажу перетворюються на ключовий фактор успіху для будь-якої компанії. ТОВ «Епіцентр К» є одним із найбільших операторів роздрібної торгівлі в Україні, що спеціалізується на продажу товарів для дому, будівництва, ремонту, а також товарів для саду та городу. Заснована понад двадцять років тому, компанія змогла не тільки зайняти лідируючі позиції на ринку, але й продовжує активно розвиватися, адаптуючись до змінних умов ринку та вимог споживачів.

Відзначаючись інноваційним підходом до роздрібної торгівлі, компанія успішно реалізує гібридну модель продажу, яка об'єднує в собі переваги як традиційних, так і цифрових каналів продажу. Цей комплексний підхід не лише забезпечує високий рівень сервісу та зручності для споживачів, але й відкриває нові можливості для розвитку бізнесу.

Основою успіху ТОВ «Епіцентр К» є її гібридна модель продажу, яка ефективно інтегрує онлайн та офлайн канали. Омніканальний підхід дозволяє клієнтам здійснювати покупки з будь-якої точки світу через інтернет-магазин чи мобільний додаток, а також особисто відвідувати один з численних гіпермаркетів компанії. Це забезпечує не лише гнучкість та зручність вибору для покупців, але й сприяє підвищенню загальної задоволеності покупок завдяки можливості особисто ознайомитися з товаром перед купівлею або ж замовити доставку до дому.

Традиційні магазини «Епіцентр К» слугують не лише місцем для покупок, але й простором для натхнення та отримання нових ідей

для дому та саду. Просторі торговельні зали, які ретельно організовані за категоріями товарів, спрощують процес вибору. Консультації від досвідчених фахівців допомагають покупцям зробити обізнані вибори, надаючи детальну інформацію про товари та їх характеристики. Система самообслуговування та ефективно організовані касові зони сприяють оптимізації процесу покупки, зменшуючи час очікування та підвищуючи загальний комфорт покупців.

Впровадження інтерактивних технологій у магазинах, таких як віртуальна реальність для демонстрації товарів або додаткова реальність для візуалізації проектів ремонту, відкриває нові горизонти для покупців, перетворюючи звичайний шопінг на захоплюючий досвід. Ці технології не лише допомагають краще уявити кінцевий результат, але й значно спрощують процес вибору серед широкого асортименту.

Маркетплейс та мобільний додаток «Епіцентр К» відіграють ключову роль у цифровій стратегії компанії, забезпечуючи покупцям доступ до широкого асортименту товарів 24/7. Детальні описи, фотографії товарів, відгуки інших покупців, а також можливість порівняння товарів допомагають споживачам зробити обдуманий вибір. Соціальні медіа та електронні розсилки активно використовуються для комунікації з клієнтами, інформування про актуальні акції, знижки та новинки асортименту, залучаючи покупців до активної взаємодії.

«Епіцентр К» активно працює над персоналізацією своїх продажів, використовуючи аналітику даних для створення індивідуальних пропозицій для своїх клієнтів. Програми лояльності та спеціальні пропозиції допомагають зберігати інтерес покупців та зміцнюють їхню відданість бренду. Водночас, компанія не забуває про екологічну відповідальність, реалізуючи ініціативи з енергозбереження, використання екологічно чистих матеріалів у виробництві та пакуванні товарів, а також програми рециклінгу.

На шляху до оптимізації процесів продажу ТОВ «Епіцентр К» стикається з різноманітними викликами, включаючи підвищену конкуренцію та швидкі зміни в споживчих перевагах. Але завдяки неперервному інноваційному розвитку, впровадженню новітніх технологій та розширенню асортименту товарів, компанія успішно подолає ці виклики. Перспективи розвитку ТОВ «Епіцентр К» виглядають оптимістично, з огляду на здатність компанії адаптуватися до змін ринкового середовища та потреб споживачів.

Епіцентр активно розвиває власні виробничі лінії, що дозволяє не лише розширити асортимент ексклюзивних товарів, але й контро-

лювати їх якість та вартість, роблячи пропозиції більш привабливими для покупців. Крім того, компанія інвестує у розвиток логістичної інфраструктури, забезпечуючи швидку та ефективну доставку товарів по всій країні. Така стратегія не лише підвищує лояльність існуючих клієнтів, але й приваблює нових, завдяки гарантії якості та оперативності обслуговування.

Загалом, стратегія ТОВ «Епіцентр К» заснована на постійному вдосконаленні та інноваціях, що дозволяє компанії не лише утримувати лідерські позиції на ринку, але й активно впливати на розвиток роздрібної торгівлі в Україні. Впровадження новітніх технологій, розвиток власних брендів, акцент на екологічність та персоналізація обслуговування є ключовими факторами, що забезпечують високу конкурентоспроможність та задоволеність клієнтів.

Список використаних джерел

1. Офіційний сайт «Епіцентр К»: <https://epicentrk.ua/>.
2. Річард Геммонд, Мистецтво торгівлі. Передові ідеї та стратегії від найуспішніших торгових компаній світу. – Київ: КМ-БУКС, 2019.

ЦИФРОВІЗАЦІЯ ЛАНЦЮГІВ ПОСТАЧАННЯ: ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ

ІЛЬЧЕНКО Наталія,

д-р екон. наук, проф.,

Державний торговельно-економічний університет

orcid.org/0000-0003-4052-571X

Ключові слова: ланцюги постачання, цифрова трансформація, діджиталізація, Інтернет речей, Big data.

Keywords: supply chain, digital transformation, digitalisation, Internet of Things, Big data.

Цифрова трансформація стала необхідною для багатьох галузей, і логістика не є винятком. Цифрова трансформація ланцюгів постачання – це процес впровадження технологій та цифрових інструментів для оптимізації та удосконалення всіх етапів постачального ланцюга. Це охоплює збільшення ефективності управління запасами,

прогнозування попиту, відслідковування виробничих процесів, управління відносинами з постачальниками та клієнтами, та багато іншого. З розвитком електронної комерції, зростанням глобальних ланцюгів постачання та підвищенням попиту на прозорість виконання операцій у режимі реального часу логістичні компанії стикаються з безпрецедентними викликами та можливостями, а саме:

- цифрові технології дозволяють оптимізувати процеси постачання, зменшуючи час та витрати на виробництво, транспортування та зберігання товарів;

- аналіз даних **Big Data** за допомогою штучного інтелекту допомагає у покращенні прогнозування попиту, що дозволяє бізнесу підготуватися до змін та забезпечити належний рівень запасів;

- цифрові технології дозволяють покращити комунікацію з постачальниками та клієнтами, що сприяє швидкості виконання замовлень;

- застосування цифрових інструментів допомагає виявляти потенційні ризики в ланцюгах постачання, дозволяє швидко реагувати та мінімізувати їх наслідки;

- логістичні компанії, які успішно впроваджують цифрову трансформацію у своїх ланцюгах постачання, можуть збільшити свою конкурентоспроможність.

Цифровізація ланцюгів постачання відкриває широкі можливості для оптимізації та підвищення ефективності управління бізнес-процесами. Але, при впровадженні цифрової трансформації у ланцюгах постачання, можуть виникати такі проблеми:

Безпека даних. Зростання масиву даних створює більші можливості для кібератак та порушень безпеки даних.

Інтеграція систем. Часто компанії мають застарілі й несумісні системи, що ускладнює їх інтеграцію та співпрацю.

Людський фактор. Успішна цифрова трансформація вимагає не лише технологічних змін, але й змін у навичках та можливостях персоналу.

Вартість інвестицій. Впровадження нових технологій та систем може вимагати значних інвестицій, особливо для невеликих компаній.

Прозорість та довіра. Важливо забезпечити прозорість та довіру між учасниками ланцюга постачання при обміні даними та інформацією. Прозорість є основою для оптимізації маршрутів та покращення логістичних послуг завдяки співпраці з партнерами. Підприємства обмінюються даними про свої вантажі з іншими торговельними партнерами в ланцюгу поставок, що допомагає краще

координувати поставки та посилювати заходи безпеки. Створення цифрової платформи, яка об'єднує всі учасники ланцюга постачання та дозволяє реалізувати різноманітні функції, включаючи замовлення, відстеження, оплату та звітність. Прикладом є trans.eu – це цифрова логістична платформа, яка об'єднує перевізників, експедиторів та вантажовідправників, пропонує ряд послуг, спрямованих на оптимізацію логістичних операцій, включаючи обмін вантажами, управління транспортом та рішення для відстеження. За допомогою платформи користувачі можуть ефективно управляти своїми транспортними потребами, знаходити вільні вантажі або вантажівки, а також відстежувати відправлення в режимі реального часу. Trans.eu має на меті оптимізувати логістичні процеси, підвищити ефективність і полегшити комунікацію та співпрацю в транспортній галузі.

Впровадження роботизації процесів та автоматизації допомагає зменшити людську помилковість, підвищує швидкість виконання операцій та знижує витрати. Використання IoT датчиків для відстеження місцезнаходження товарів, моніторингу стану обладнання, вимірювання температури та вологості, що дозволяє підвищити ефективність та точність ланцюга постачання. Використання алгоритмів штучного інтелекту для автоматизованого прийняття рішень, прогнозування попиту, дозволяє виявити аномалії та вдосконалити логістичні стратегії. Використання автономних роботів у складських приміщеннях дозволяє автоматизувати процеси вибору, упаковки та відправлення товарів, зменшуючи час і витрати. Завдяки діджиталізації логістичних процесів, системи управління можуть швидко адаптуватися до змін у попиті, умовах доставки та інших факторах. Впровадження цифрових технологій у транспортній інфраструктурі дозволяє оптимізувати маршрути, зменшити затори та підвищити ефективність доставки.

Ці перспективи вказують на те, що цифрова трансформація ланцюгів постачання має великий потенціал для підвищення ефективності, зниження витрат та підвищення конкурентоспроможності компаній у сучасному глобальному бізнес-середовищі.

BIG DATA В СИСТЕМІ ЦИФРОВОЇ ТРАНСФОРМАЦІЇ УПРАВЛІННЯ ЛАНЦЮГАМИ ПОСТАЧАННЯ

КАВУН-МОШКОВСЬКА Ольга,

канд. екон. наук, доц.,

Державний торговельно-економічний університет

orcid.org/0000-0002-4282-5663

Ключові слова: ланцюг постачання, «великі дані», блокчейн, чат-боти, Інтернет речей (IoT), AR/VR, машинне навчання.

Keywords: supply chain, Big Data, blockchain, chatbots, Internet of Things (IoT), AR/VR, machine learning.

Управління ланцюгом постачання є складним процесом, який зазнає змін під впливом цифрової трансформації, застосування інформаційних технологій та впровадження інноваційних рішень [1].

Щоб ефективно керувати ланцюгом постачання, компаніям потрібен доступ до даних у реальному часі та здатність швидко їх аналізувати [1].

Сьогодні людство генерує близько 1,7 мегабайт інформації в секунду і 2,5 квінтильйонів байт в день [1].

Очікується, що до 2025 року вартість ринку Big Data («великі дані») перевищить 68 мільярдів доларів, що свідчить про їх зростаючу цінність і необхідність застосування у різних галузях [2].

Big Data революціонізують багато сфер бізнесу, і логістична аналітика не є винятком. Складна природа логістичної діяльності вимагає використання «великих даних» [2].

Як показали результати дослідження Big Data Execute Survey у 2017 році, «великі дані» в логістиці допомагають підприємствам скоротити витрати на 49,2% і стимулювати інновації на 44,3% [3].

Усі учасники ланцюга постачання можуть вирішити велику кількість проблем за допомогою Big Data Analytics [1].

«Великі дані» в логістиці передбачають використання складних наборів даних для отримання інформації, прийняття обґрунтованих рішень і оптимізації транспортних, складських процесів. Big Data передбачає збір, обробку та аналіз величезних обсягів даних, отриманих з різних джерел, включаючи датчики, пристрої GPS, мітки RFID, взаємодію з клієнтами тощо. Мета полягає в тому, щоб отримати цінну інформацію та шаблони з цих даних, підвищити операційну ефективність і забезпечити прийняття обґрунтованих стратегічних рішень [1].

Наслідки використання Big Data для підвищення ефективності бізнесу [1]:

- оптимізація маршрутів в реальному часі, запобігання ДТП, зменшення грошових втрат на ремонт транспортних засобів, підвищення надійності доставки.

- Удосконалення організації виробничих процесів.
- Прогнозування попиту.
- Підвищення рівня обслуговування клієнтів.
- Зниження логістичних витрат.
- Оптимізація складських запасів.
- Підвищення «прозорості» ланцюгів постачання.

Головна проблема з Big Data полягає в тому, щоб правильно їх обробляти. Очевидно, що цього можна досягти за допомогою відповідного програмного забезпечення. Для цього потрібен або один пакет, який містить усі функції, або пакет, який легко інтегрується з іншими окремими рішеннями та інструментами аналітики великих даних [3].

Big Data – не єдине технологічне рішення, яке може принести користь компанії у сучасних умовах. Також слід відзначити інші інноваційні технології та їх функціональні можливості: для розробки додатків, що забезпечують передачу даних між різними учасниками, можна застосовувати блокчейн; чат-боти з підтримкою штучного інтелекту можуть забезпечити більш високий рівень обслуговування клієнтів; для керування автопарком у режимі реального часу та наскрізної видимості процесу доставки, покращення складських операцій, таких як розумне маркування, контроль умов зберігання та відстеження рівня запасів може бути використана технологія Інтернету речей (IoT); для вдосконалення складських, транспортних операцій і організації доставки «останньої милі» (прискорення комплектування та завантаження посилок) можна використовувати технології AR/VR; за допомогою технології машинного навчання можна створювати рішення для прогнозування попиту, планування виробництва, відстеження запасів, оптимізації розкладу тощо [1].

Список використаних джерел

1. Big Data in Logistics: 10 Successful Examples. URL: <https://coreteka.com/blog/big-data-use-cases-in-logistics-7-examples-of-how-to-improve-operations/#:~:text=Big%20Data%20in%20logistics%20entails,decisions%2C%20and%20optimize%20transportation%20processes.>

2. 10 Examples of How Big Data in Logistics Can Transform The Supply Chain. URL: <https://www.datapine.com/blog/how-big-data-logistics-transform-supply-chain/>

3. What Is The Impact Of Big Data In Logistics And Supply Chain. URL: <https://innovecs.com/blog/impact-of-big-data-on-logistics-and-supply-chain/>

АНАЛІЗ ДАНИХ В ОПТИМІЗАЦІЇ ЛОГІСТИЧНИХ ПРОЦЕСІВ ТОВАРОПОСТАЧАННЯ

КАРПЕНКО Тарас,

здобувач вищої освіти,

Державний торговельно-економічний університет

ПАРХАСВА Наталя,

канд. техн. наук, доц.,

Державний торговельно-економічний університет

orcid.org/0000-0002-9834-501X

Ключові слова: *Логістичний процес, товаропостачання, підприємство торгівлі.*

Keywords: *logistics process, supply of goods, trade enterprise.*

Управління товаропостачанням є важливою частиною діяльності підприємств торгівлі, оскільки воно полегшує потік товарів від постачальників до клієнтів. Товаропостачання з правильним балансом вартості та рівня обслуговування є ключовим процесом як для постачальників, так і для роздрібних продавців, а з появою нових технологій отримання і обробки інформації та загальним розвитком економічної складової бізнесу та змін тенденцій у суспільстві, підхід до ланцюга постачання вимагає постійного вдосконалення та покращення на основі використання сучасних методів аналітики даних у процесах прийняття стратегічних і оперативних рішень.

Слід визначити, що в контексті логістики аналітика даних відіграє ключову роль у розумінні та прогнозуванні споживчого попиту, оптимізації маршрутів доставки, управлінні запасами і покращенні процесів товаропостачання. Тому аналіз даних стає не тільки ключовим, але й невід'ємною частиною ефективного управління логістичними процесами під час організації доставки товарів від постачальника до підприємства торгівлі.

Термін «великі дані» можна охарактеризувати як постійно зростаючий обсяг даних із різних джерел із різноманітною структурою, що, з одного боку, кидає серйозний виклик організаціям і підприємствам, а з іншого – надає їм комплекс цінних можливостей зберігання та аналізу. Крім того, «великі дані» містять інформацію зібрану з електронних пристроїв за підтримки інтернету, таких як планшети та смартфони, особливо голосові записи, відео та соціальні мережі [1].

Відомо, що аналітика великих даних (BDA – Big Data Analytics) передбачає використання передових методів аналізу для отримання цінних знань із величезних масивів даних, що полегшує прийняття рішень на основі даних. Отже управління ланцюгом постачання застосовує широкий спектр технологій, таких як датчики, штрих-коди, RFID (Radio frequency identification), IoT (Internet of Things) тощо, щоб інтегрувати та координувати кожну ланку ланцюга. Емпіричні дані демонструють численні переваги BDA над SCM (Supply Chain Management), включаючи зниження операційних витрат, покращену гнучкість та підвищення задоволеності клієнтів. Основними причинами низького рівня сприйняття є відсутність розуміння того, як це можна реалізувати, нездатність визначити відповідні дані, низький рівень прийняття, рутинізації та засвоєння BDA організаціями та партнерами, а також питання безпеки даних [2].

Для аналізу даних ланцюга товаропостачання доцільно розглянути наступні категорії аналітики:

- описова;
- прогнозна;
- прескриптивна.

Щоб дати відповідь на запитання «що сталося» в минулому, описова аналітика використовується для аналізу того, щоб дати відповідь на те, «що відбувається» прямо зараз. BDA знаходить попередню інформацію та вивчає тенденцію. Основною метою описової аналітики є визначення можливостей та проблем у сфері SCM у рамках поточних процедур і ролей.

Описова аналітика в рамках організації товаропостачання використовує такі методи:

- моделювання даних;
- регресивний аналіз;
- візуалізацію;
- OLAP (Online analytical processing – аналітична обробка у реальному часі).

Для того, щоб оцінити минулі та майбутні рівні інтеграції бізнес-процесів між функціями чи компаніями, а також відповідні витрати та рівні обслуговування, прогнозна аналітика використовує як кількісні, так і якісні методи для аналізу даних у реальному часі та історичних даних, а саме: метод часових рядів і розширене прогнозування, статистичні алгоритми, дискримінантний аналіз, k-найближчих сусідів, Наївний Байєс і Байєсова мережа.

Для прескриптивної аналітики використовуються такі методи: дерево рішень, система нечіткого виведення, штучні нейронні мережі. Наказова аналітика пояснює, чому відбуваються конкретні речі. Здебільшого це стосується оптимізації та моделювання, вона надає можливість підвищити точність прогнозів і зробити кращий вибір [3].

Отже, забезпечення ефективності товаропостачання є необхідним елементом діяльності підприємства торгівлі у сучасному непостійному світі, в якому постійно змінюються тренди та з'являються нові технології, які можуть покращити ефективність.

Аналітика даних для логістики товаропостачання є важливим інструментом для підтримки стратегічних і оперативних рішень у сучасній комерції та глобальних логістичних мережах. Використання аналітики великих даних дозволяє підприємствам отримати цінні знання з великих наборів даних і підвищити ефективність логістичних процесів.

Список використаних джерел

1. Idrees Alsolbi, Fahimeh Hosseinnia Shavaki, Renu Agarwal, Gnana K Bharathy, Shiv Prakash, Mukesh Prasad. Big data optimisation and management in supply chain management: a systematic literature review. *Artificial Intelligence Review* (2023) 56:S253–S284. DOI: <https://link.springer.com/article/10.1007/s10462-023-10505-4>.

2. Truong Nguyen, Li ZHOU, Virginia Spiegler, Petros Ieromonachou, Yong Lin. Big data analytics in supply chain management: A state-of-the-art literature review. *Computers & Operations Research* Volume 98, October 2018, Pages 254-264. DOI: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0305054817301685>.

3. Rosepal Karki, Nikita Shrestha, Punam Adhikari. DATA ANALYTICS TO ENHANCE SUPPLY CHAIN DECISION-MAKING, INVENTORY MANAGEMENT, AND LOGISTIC OPTIMIZATION (2024) DOI: https://www.researchgate.net/publication/377189703_DATA_ANALYTICS_TO_ENHANCE_SUPPLY_CHAIN_DECISION-MAKING_INVENTORY_MANAGEMENT_AND_LOGISTIC_OPTIMIZATION

РОЗВИТОК БЛОКЧЕЙН-ТЕХНОЛОГІЙ У ЛОГІСТИЦІ: КЛЮЧОВІ АСПЕКТИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ЗАСТОСУВАННЯ

КАСЬЯНЕНКО Максим,

здобувач вищої освіти,

Державний торговельно-економічний університет

Науковий керівник

Приймук Ольга, канд. екон. наук, доц.,

Державний торговельно-економічний університет

Ключові слова: *блокчейн технології, оптимізація процесів.*

Keywords: *data analytics, logistics process.*

Розвиток блокчейн технологій у логістиці відкриває нові перспективи для оптимізації ланцюгів постачання та забезпечення стійкості та довіри в цифровому середовищі. У сучасному світі, де електронна комерція та глобальні логістичні мережі стають все більш складними та об'ємними, значення забезпечення безпеки, прозорості та ефективності у управлінні логістичними процесами набуває все більшої важливості.

Термін «блокчейн» можна охарактеризувати як децентралізована база даних, яка зберігається на різних комп'ютерах у мережі. Кожен блок містить інформацію про транзакції, здійснені у мережі, та містить посилання на попередній блок [1]. Це забезпечує безпеку та надійність даних, оскільки будь-яка спроба змінити інформацію в одному блоку призведе до зміни всього ланцюжка блоків. Крім того, блокчейн забезпечує конфіденційність, оскільки інформація в кожному блоку зашифрована.

У логістиці, технологія блокчейн може бути використана для відстеження посилок, управління документами, оптимізації маршрутів доставки, управління запасами, аутентифікації продуктів та боротьби з підробкою, забезпечення безпеки та прозорості у логістичних ланцюгах постачання.

Одним з центральних аспектів використання блокчейну у логістиці є забезпечення надійності та цілісності даних. Блокчейн, як розподілена база даних, дозволяє створювати ланцюг записів, які неможливо змінити або видалити, що забезпечує високий рівень безпеки та захищеності інформації про кожен крок у логістичному процесі. На разі компанія Everledger використовує блокчейн для відстеження та аутентифікації дорогоцінних каменів у логістичному ланцюзі діамантів [3].

Крім того, блокчейн технології дозволяють створювати «розумні контракти», або смарт-контракти, які автоматизують виконання угод та умов поставок у логістичних мережах. Це спрощує та прискорює процеси управління контрактами та оплатою, зменшуючи кількість помилок та недорозумінь між учасниками ланцюга постачання. Компанія IBM в партнерстві з Maersk застосувала блокчейн для створення платформи TradeLens, яка дозволяє стежити за морськими вантажами в реальному часі та забезпечує взаємодію між різними учасниками логістичного ланцюга[4]

Однією з ключових переваг використання блокчейну у логістиці є можливість створення єдиної цифрової платформи, на якій можуть співпрацювати різні учасники ланцюга постачання, від виробників до споживачів [2]. Це сприяє збільшенню прозорості та взаємодії між усіма сторонами, що полегшує вирішення проблем та оптимізацію процесів. Компанія ShipChain використовує блокчейн для створення децентралізованої платформи управління транспортними логістичними послугами [5].

Загалом, розвиток блокчейн технологій у логістиці відкриває безліч можливостей для покращення управління ланцюгами постачання, забезпечуючи більшу безпеку, ефективність та прозорість у логістичних процесах. Впровадження цих технологій вимагає співпраці між різними галузями та учасниками ланцюга постачання, але переваги, які вони принесуть, варто всі зусилля.

Список використаних джерел

1. Karki, R., Shrestha, N., & Adhikari, P. (2024). DATA ANALYTICS TO ENHANCE SUPPLY CHAIN DECISION-MAKING, INVENTORY MANAGEMENT, AND LOGISTIC OPTIMIZATION. DOI: https://www.researchgate.net/publication/377189703_DATA_ANALYTICS_TO_ENHANCE_SUPPLY_CHAIN_DECISION-MAKING_INVENTORY_MANAGEMENT_AND_LOGISTIC_OPTIMIZATION

2. Alsolbi, I., Shavaki, F. H., Agarwal, R., Bharathy, G. K., Prakash, S., & Prasad, M. (2023). Big data optimisation and management in supply chain management: a systematic literature review. *Artificial Intelligence Review*, 56, S253–S284. DOI: <https://link.springer.com/article/10.1007/s10462-023-10505-4>

3. Everledger. (n.d.). Solutions. Retrieved from: <https://www.everledger.io/solutions>

4. IBM. (n.d.). TradeLens. Retrieved from: <https://www.ibm.com/blockchain/solutions/tradelens>

5. ShipChain. (n.d.). About ShipChain. Retrieved from: <https://shipchain.io/about/>

ВПЛИВ ІНФОРМАЦІЙНИХ ТЕХНОЛОГІЙ НА УПРАВЛІННЯ ЛОГІСТИЧНИМИ ПРОЦЕСАМИ

КАСЯН Павло,

здобувач вищої освіти,

Державний торговельно-економічний університет

Науковий керівник

Кочубей Дмитро, канд. екон. наук, доц.,

Державний торговельно-економічний університет

Ключові слова: *цифрові технології, логістика 5.0, інформаційні технології, логістичні процеси.*

Keywords: *digital technologies, logistics 5.0, information technologies, logistics processes.*

Застосування штучного інтелекту в логістиці дозволяє вирішувати складні задачі прогнозування та оптимізації. Наприклад, FedEx використовує AI для прогнозування попиту на послуги доставки та для планування оптимальних маршрутів доставки. Це допомагає компанії ефективно розподіляти свої ресурси та знижувати час доставки, що в свою чергу підвищує задоволеність клієнтів.

Аналітика даних в логістиці використовується для аналізу великих обсягів інформації, отриманих з різних джерел, таких як датчики IoT або системи керування транспортом. На основі цього аналізу компанії можуть виявити тенденції, розуміти потреби ринку та приймати обґрунтовані рішення для оптимізації своїх логістичних процесів. Такі інноваційні підходи до логістики дозволяють компаніям забезпечувати високу ефективність та точність в управлінні логістичними операціями, що в свою чергу позитивно впливає на конкурентоспроможність та задоволеність клієнтів.

Логістика 5.0 – це концепція, яка використовує передові технології, такі як штучний інтелект (AI), аналітика даних та автоматизація, для оптимізації логістичних процесів. Ця парадигма

передбачає інтеграцію традиційних методів управління ланцюгами постачання з інноваційними цифровими рішеннями. Ці нові технології дозволяють підприємствам підвищити ефективність своїх логістичних операцій, зменшити час доставки та покращити обслуговування клієнтів, що важливо особливо в сфері електронної комерції, де швидкість та точність є вирішальними факторами успіху.

Застосування інформаційних технологій у практиці логістики дозволяє компаніям значно покращити управління складськими операціями та транспортними процесами. Системи управління складом (WMS) надають можливість автоматизувати всі аспекти складської діяльності, включаючи прийом товарів, їх розміщення, відбірку та відвантаження. Вони забезпечують точне відслідковування запасів і підвищують ефективність операцій.

Системи управління транспортом (TMS) використовуються для оптимізації маршрутів доставки та керування транспортними витратами. Вони дозволяють планувати оптимальні маршрути доставки з урахуванням різних чинників, таких як відстань, час, об'єм та вага вантажу, а також враховують наявність трафіку та інші фактори, що можуть впливати на доставку.

Наприклад, компанія XYZ використовує систему управління складом для автоматизації процесів прийому, зберігання та відвантаження товарів на їх складах. Це дозволяє їм ефективно управляти запасами і забезпечити швидку обробку замовлень. Крім того, вони використовують систему управління транспортом для планування оптимальних маршрутів доставки, що дозволяє їм знизити витрати на транспортування та забезпечити своїм клієнтам швидку та надійну доставку.

Хоча цифрові технології пропонують багато потенційних переваг, вони також створюють проблеми, такі як ненадійна мережа зв'язку та проблеми з кібербезпекою. Незважаючи на це, при належному підході та використанні відповідних методів та стратегій, виробничі компанії можуть максимально використовувати переваги цифрових інструментів, щоб оптимізувати свої логістичні операції та отримати конкурентну перевагу, зокрема в секторі онлайн-роздрібною торгівлі.

Список використаних джерел

1. Міністерство освіти і науки України. (2022). Логістика 5.0: теоретичні аспекти, переваги та перспективи застосування. / [Електронний ресурс]/ Режим доступу до ресурсу: <http://surl.li/sjxgk>

2. Логістика 5.0: як змінюється логістика у світі / [Електронний ресурс]/ Режим доступу до ресурсу: <http://surl.li/sjxgl>

3. Інформаційні технології у логістиці та їх вплив на розвиток сучасного бізнесу / [Електронний ресурс]/ Режим доступу до ресурсу: <https://logistics.blog/it-v-logistike/>

ЛОГІСТИКА E-COMMERCE: ОСОБЛИВОСТІ ЗДІЙСНЕННЯ, ІННОВАЦІЙНІ РІШЕННЯ ТА СВІТОВІ ПРАКТИКИ

КЕСАРЧУК Маріанна,

здобувач вищої освіти,

Державний торговельно-економічний університет

Науковий керівник

Кавун-Мошковська Ольга, канд. екон. наук, доц.,

Державний торговельно-економічний університет

orcid.org/0000-0002-4282-5663

Ключові слова: логістика електронної комерції, управління ланцюгами постачання, ефективність, зручність, швидкість, задоволення клієнтів, технології, доставка «останньої милі», екологічність, інтеграція даних.

Keywords: e-commerce logistics, supply chain management, efficiency, convenience, speed, customer satisfaction, technologies, last mile delivery, sustainability, data integration.

Онлайн-торгівля стала невід’ємною частиною сучасного життя. Зручність та доступність онлайн-покупок роблять їх все більш популярними серед споживачів. За цих умов ефективно управління рухом товарів стає ключовим фактором успіху для будь-якого інтернет-магазину.

Логістика електронної комерції – це важливий та складний процес, який вимагає ретельного управління. Вона охоплює всі аспекти руху товарів у роздрібній онлайн-торгівлі, включаючи управління запасами, виконання замовлень, складування, транспортування, відстеження та видимість замовлень, а також повернення та зворотну логістику.

Ефективна логістика електронної комерції має критичне значення для ряду аспектів. По-перше, для клієнтів: швидка, точна та без-

проблемна доставка є ключовим фактором їх задоволення. Крім того, ефективна логістика сприяє підвищенню ефективності бізнесу шляхом оптимізації процесів та зниження витрат. Нарешті, у конкурентному середовищі електронної комерції, ефективна логістика може надати підприємству значну конкурентну перевагу [1].

Розвиток електронної комерції назавжди змінив світ логістики та управління ланцюгами поставок. Ми не можемо уявити, що все повернеться до минулих часів, де не було електронної комерції. Це спричинило значні зміни в тому, як товари зберігаються та доставляються.

Електронна комерція призвела до впровадження передових технологій у здійсненні логістичних операцій. Використання автоматизації, робототехніки та штучного інтелекту допомагає підвищити ефективність і зменшити кількість помилок у всій мережі постачання.

Підприємства електронної комерції створюють мережу стратегічно розташованих центрів виконання замовлення. Це дозволяє швидше виконувати замовлення та стає каталізатором зростання ланцюжка поставок. Такі центри забезпечують зберігання запасів, пакування замовлень і доставки. Це дозволяє підприємствам швидше доставляти онлайн-замовлення.

Зі сплеском онлайн-продажів багато компаній електронної комерції укладають контракти з 3PL-операторами, щоб керувати їхнім процесом логістики. Ці сторонні постачальники логістичних послуг спеціалізуються на управлінні різними аспектами ланцюжка поставок електронної комерції – складуванням, транспортуванням і виконанням замовлень.

Електронна комерція приділяє значну увагу забезпеченню виняткового досвіду клієнтів. Логістика відіграє вирішальну роль у задоволенні очікувань споживачів щодо швидкої доставки, відстеження замовлень у реальному часі та безпроблемного повернення. Клієнти очікують швидкої доставки, і логістичні компанії змушені впроваджувати інновації. Відповідно до звіту RILA за 2021 рік, 90% споживачів очікують від підприємств електронної комерції доставки свого замовлення через 2-3 дні; і майже 30% очікують доставки в той же день [2].

Зручність та швидкість доставки стають все більш важливими для клієнтів. Можемо спостерігати зростаючий акцент на доставку «останньої милі». Це відносно нове явище набуло помітного значення в розмовах про ланцюги поставок у всьому світі. Це, мабуть, найважливіший фактор для успіху логістики електронної комерції, оскільки споживачі цінують зручність. Ефективність у цьому процесі

стала рушійною силою відмінності. Дослідження McKinsey показують, що 50% споживачів готові платити більше за доставку в той же день або миттєву доставку. Це підкреслює, наскільки важливим цей елемент став у наш час негайного задоволення потреб споживачів [3].

Технології змінили ландшафт, зробивши його ефективнішим і орієнтованим на клієнта. Ці досягнення також проклали шлях до більш ефективних, гнучких і оперативних стратегій доставки. Однією з найпомітніших змін є впровадження інструментів видимості в реальному часі. GPS-відстеження та пристрої Інтернету речей (IoT) стали безцінними активами.

Доставка безпілотниками – поняття, яке колись обмежувалося науковою фантастикою, – тепер стає захоплюючою реальністю. Такі компанії, як Amazon, вже почали тестувати цю технологію. Це не тільки швидкість; дрони також можуть досягати віддалених районів легше, ніж традиційні методи доставки [4].

Інтеграція даних є ще одним ключовим аспектом. Завдяки централізації даних із багатьох джерел компанії отримують уявлення про потенційні вузькі місця та неефективність своєї логістики першої милі. Цей комплексний погляд дозволяє краще планувати, координувати та оптимізувати весь процес.

Крім того, прийняття цифрової документації позбавило від паперової роботи. Це не тільки прискорює процес першої милі, але й підвищує точність, зменшуючи ймовірність помилок, які можуть призвести до затримок або інших проблем. З іншого боку, програмне забезпечення для оптимізації маршрутів на основі штучного інтелекту допомагає водіям з легкістю орієнтуватися на жвавих міських вулицях. Ці розумні інструменти не тільки економлять час, але й паливо – безпрограшний варіант для бізнесу та навколишнього середовища.

Окрім цих інновацій, використання цифрових шафок також набуло популярності, оскільки вони дозволяють клієнтам забирати свої пакунки в зручний для них час, зменшуючи кількість невдалих спроб доставки.

У міру зростання екологічної свідомості, підприємства впроваджують екологічні практики в доставку «останньої милі» шляхом оптимізації маршрутів, використання екологічного транспорту, відстеження в реальному часі, консолідації відправлень, гнучких вікон доставки та еко-упаковки. Впровадження цих практик веде до зменшення викидів, економії палива, раціонального використання ресурсів та мінімізації відходів. Це робить доставку «останньої милі» більш екологічною та відповідальною.

Логістика e-commerce – це сфера, яка динамічно розвивається і постійно стикається з новими викликами та можливостями. Ефективна логістика є ключовим фактором успіху e-commerce, адже вона гарантує швидку, надійну та доступну доставку товарів, що робить електронну комерцію привабливою для споживачів.

Список використаних джерел

1. E-commerce Logistics: Everything You Need to Know URL: <https://spotos.eu/blog/e-commerce-logistics-everything-you-need-to-know>
2. Retail speaks: seven imperatives for the industry URL: <https://www.rila.org/leading-retail-insights/retail-speaks>
3. How customer demands are reshaping last-mile delivery URL: <https://www.mckinsey.com/industries/travel-logistics-and-infrastructure/our-insights/how-customer-demands-are-reshaping-last-mile-delivery>
4. Explore the Pros & Cons of Last Mile Delivery URL: <https://www.searates.com/ru/blog/post/explore-the-pros-cons-of-last-mile-delivery>

ТЕХНОЛОГІЯ ROBOTIC PROCESS AUTOMATION У ЛОГІСТИЦІ

НЕДАШКІВСЬКА Марія,

здобувач вищої освіти,

Державний торговельно-економічний університет

ПАЩЕНКО Ольга,

здобувач вищої освіти,

Державний торговельно-економічний університет

Науковий керівник

Нечипорук Аліна, канд. екон. наук, доц.,

Державний торговельно-економічний університет

Ключові слова: логістика, технології, роботизація.

Keywords: logistics, technologies, robotics.

Сьогодні традиційні методи оптимізації, управління та автоматизації виробничих та бізнес-процесів не є достатньо ефективними,

особливо для операцій, які вимагають великого обсягу рутинних та повторюваних завдань. Людський фактор є однією з причин цієї неефективності через втому, помилки та втрату часу. У логістичній діяльності це недопустимо, адже будь-яка затримка або збій у процесі постачання може призвести до незадоволених клієнтів, втрати прибутку і порушення діяльності підприємств. Саме тут на допомогу приходить RPA.

Роботизована автоматизація процесів (RPA) – це технологія програмного забезпечення, яка дозволяє легко створювати, впроваджувати та керувати програмними роботами, що імітують дії людини. Програмні роботи, а іншими словами боти, взаємодіють з цифровими системами та програмним забезпеченням і можуть: розуміти, що відображається на екрані; орієнтуватися в графічному інтерфейсі; натискати потрібні кнопки; ідентифікувати та витягувати дані; виконувати широкий спектр визначених дій [1].

RPA здатна змінити логістичну галузь завдяки автоматизації повторюваних і трудомістких завдань, при цьому звільнивши дорогоцінний час і ресурси, які краще використовувати в іншому місці. Від управління ланцюгом постачання до складських операцій RPA має потенціал зробити логістику ефективнішою та орієнтованою на клієнта.

Ось кілька прикладів того, де можна застосувати RPA в управлінні логістичними процесами:

- управління запасами: RPA може відстежувати рівень запасів у режимі реального часу, полегшуючи моніторинг рівня запасів і гарантуючи, що популярні товари завжди є в наявності;
- обробка замовлень: можливість автоматизувати процес обробки замовлень від перевірки інформації про клієнта до оновлення рівня запасів та створення транспортних етикеток;
- відстеження відправлень: автоматизація процесу відстеження відправлень, оновлення клієнтам інформації про їх статус замовлення, як результат – видимість ланцюга постачання в реальному часі та допомога логістичним компаніям виявляти та своєчасно вирішувати будь-які проблеми;
- управління постачальниками: RPA може покращувати процес управління відносинами з постачальниками, від узгодження контрактів до обробки рахунків-фактур і моніторингу роботи постачальників;
- доставка «останньої милі»: оптимізація маршруту та відстеження посилок, аналіз схеми руху, погодних умов та обсягів доставки, що дозволить логістичним компаніям доставляти вантажі швидше та ефективніше, і відповідно збільшити кількість поставок на одного водія та зменшити витрати на паливо;

- зв'язок з клієнтами: RPA може автоматизувати спілкування з клієнтами, надсилаючи сповіщення та оновлення про статус їх доставки через SMS або електронну пошту [2].

Роботизована автоматизація процесів RPA лише набуває своєї популярності у використанні, і це лише початок шляху до вдосконалення. Проте її вже вдало використовують західні логістичні компанії. До прикладу, Redwood Logistics використовує RPA для автоматизації таких процесів: отримання документів з електронної пошти; оновлення статусів у кількох програмних системах; відстеження відправлень; визначення очікуваного часу прибуття відправлень. Впровадження RPA дало Redwood Logistics такі результати: збільшення доходу на 55 відсотків протягом 24 місяців після застосування технології та збільшення щомісячних поставок з 3500 до понад 12 000 [3].

Таким чином, можна з впевненістю сказати, що технології RPA є одними з найбільш перспективних напрямків у автоматизації процесів постачання, складування та взаємодії з клієнтами, і набувають свого потенціалу з кожним днем. Впровадження RPA може значно підвищити ефективність, продуктивність та конкурентоспроможність, а компанії, які повільно впроваджують цю технологію, ризикують зайняти найнижчі місця у логістичній діяльності.

Список використаних джерел

1. Дія. Бізнес. Що таке RPA та як ця технологія може зміни ваш бізнес? URL: <https://business.diia.gov.ua/cases/tehnologii/so-take-rpa-ta-ak-sa-tehnologia-moze-zmini-vas-biznes>)
2. 5 Ways RPA is Revolutionizing the Logistics Industry by Veera Arun Karthikeyan. URL: <https://www.linkedin.com/pulse/5-ways-rpa-revolutionizing-logistics-industry-veera-arun-karthikeyan>
3. Robotic process automation for logistics: let bots do all the monotonous work. URL: <https://yalantis.com/blog/rpa-adoption-benefits-for-logistics/>

ВИКОРИСТАННЯ ШТУЧНОГО ІНТЕЛЕКТУ ДЛЯ ОПТИМІЗАЦІЇ ТА УПРАВЛІННЯ СКЛАДАМИ

РЯБОКОНЬ Альона,

здобувач вищої освіти,

Державний торговельно-економічний університет

ТІМІРГАЗІНА Вікторія,

здобувач вищої освіти,

Державний торговельно-економічний університет

Науковий керівник

Лучникова Тетяна, *канд. екон. наук, доц.,*

Державний торговельно-економічний університет

orcid.org/0000-0003-0624-5829

Ключові слова: *штучний інтелект, оптимізація, аналіз, управління.*

Keywords: *artificial intelligence, optimization, analysis, management.*

Управління запасами на складах є ключовим елементом логістичних процесів підприємств у всіх сферах діяльності. Ефективне управління запасами дозволяє забезпечити плавний обіг товарів, мінімізувати затрати і збільшити конкурентоспроможність. Проте, традиційні методи управління запасами можуть бути неефективними в умовах змінного попиту, великої кількості товарів або складних логістичних мереж. Враховуючи це, проблема оптимізації управління складами за допомогою штучного інтелекту набуває особливого значення, тому що він відкриває нові можливості [1].

У порівнянні з традиційними методами, які базуються на евристичних та емпіричних правилах і в результаті можуть бути неточними, використання штучного інтелекту дозволяє аналізувати великі обсяги даних, враховувати багато факторів та здійснювати прогнозування з більшою точністю. Можемо зазначити три основні переваги використання штучного інтелекту: ефективне аналізування великих обсягів даних, автоматизація процесів управління складами, швидка адаптація до змін у ринкових умовах.

У більшості випадків, коли розглядаються переваги певної технології чи методу управління, завжди існують певні обмеження, які також варто враховувати, так само вони є у використанні штучного інтелекту в управлінні складами, тому важливо відзначити ключові обмеження:

– потреба в якісних та достовірних даних.

- складність впровадження та витрати на технології.
- необхідність експертних знань у сфері аналітики даних та машинного навчання.
- етичні питання та ризики кібербезпеки.

Загалом штучний інтелект забезпечує зростання ефективності логістичних процесів завдяки аналізу великих обсягів даних та автоматизації. Він допомагає вдосконалити прогнозування попиту на товари, автоматизувати обробку вантажів і виявляти аномалії в ланцюгах постачання. Також штучний інтелект може впроваджувати машинне навчання для постійного вдосконалення логістичних процесів, що призводить до зменшення витрат, підвищення точності та швидкості управління [2].

Необхідно зазначити, що інтенсивне впровадження технологій, заснованих на принципах штучного інтелекту, формує певну загрозу, що може вплинути на успішну діяльність підприємств. А саме варто відзначити, що впровадження штучного інтелекту може вимагати додаткових витрат на підготовку персоналу відповідного рівня кваліфікації та здійснення додаткових інвестицій.

Зважаючи на виявлені проблеми, найбільш ефективним в даний час можна вважати застосування штучного інтелекту у схемах випереджувальної логістики для підвищення ефективності та точності управління логістичними процесами у керування складами. За такого підходу він здатний аналізувати великі обсяги даних та спостерігати за змінами в реальному часі, що дозволяє передбачити можливі проблеми або відхилення в ланцюгах постачання. Штучний інтелект також використовує алгоритми машинного навчання для створення моделей попиту та ефективного планування запасів, що дозволяє підприємствам підготуватися до змін в попиті. А застосування штучного інтелекту в автоматизації управлінських процесів вивільнить ресурси, котрі можуть бути використані для інвестиційних потреб.

Також хочемо акцентувати вашу увагу на успішному використанні штучного інтелекту у практиці міжнародних транспортних компаніях.

Один з прикладів використання штучного інтелекту компанією Alibaba для оптимізації управління складами полягає в системі «Smart Warehouse» (розумний склад). Ця система використовує аналітичні алгоритми та технології штучного інтелекту для ефективного управління запасами та оптимізації роботи складських приміщень.

Система «Smart Warehouse» автоматично відстежує рух товарів на складі, аналізує дані про їхній рух та попит, та робить прогнози щодо необхідних запасів на основі різноманітних факторів, таких як

історія продажів, маркетингові кампанії, сезонність, погодні умови тощо. На основі цих аналізів система може автоматично керувати розміщенням товарів на складі, що дозволяє забезпечити швидкий доступ до необхідних товарів та ефективно використання простору складу [2].

Крім того, система «Smart Warehouse» може працювати у реальному часі, надаючи операторам складу актуальну інформацію про стан запасів, попит на товари та оптимальні стратегії управління запасами. Це дозволяє компанії Alibaba максимізувати продуктивність своїх складських операцій, зменшити час обробки замовлень та підвищити задоволення клієнтів.

Відома компанія FedEx також використовує штучний інтелект для розміщення товарів на своїх складах через свою систему FedEx Surround. Ця система забезпечує відстеження вантажів у реальному часі, враховуючи їхнє місцезнаходження та інші фактори. На основі цих даних система може розробляти оптимальні стратегії розміщення товарів на складі, що дозволяє підприємству забезпечувати швидку та ефективну обробку замовлень. Штучний інтелект допомагає FedEx максимізувати використання простору на складі, зменшувати час обробки замовлень та покращувати загальну ефективність логістичних процесів, що в свою чергу забезпечує оптимізацію роботи транспортного підприємства [3].

Загалом управління запасами на складах є ключовим елементом логістичних процесів підприємств у всіх сферах діяльності. Ефективне управління запасами дозволяє забезпечити плавний обіг товарів, мінімізувати затрати і збільшити конкурентоспроможність. Штучний інтелект відкриває нові можливості для оптимізації управління складами, забезпечуючи аналіз великих обсягів даних, автоматизацію процесів та швидку адаптацію до змін у ринкових умовах. Однак, використання штучного інтелекту має свої обмеження, такі як потреба в якісних та достовірних даних, складність впровадження та витрати на технології, необхідність експертних знань у сфері аналітики даних та машинного навчання, а також ризики кібербезпеки. Застосування штучного інтелекту у схемах випереджувальної логістики може бути особливо ефективним, допомагаючи підприємствам підвищити ефективність та точність управління логістичними процесами.

Список використаних джерел

1. Головіна Олена. Сучасні технології в управлінні транспортною логістикою. *International Science Journal of Management, Economics & Finance*. Vol.2, No.3, 2023, pp. 35-42. doi: 10.46299/j.isjmef.20230203.04.

2. Штучний інтелект у логістиці та вантажних перевезеннях. Логіст. URL: https://logist.today/uk/dnevnik_logista/2019-1222/iskusstvennyj-intellekt-v-logistike-i-gruzovyh-perevozkah(дата звернення: 07.11.2023).

3. What is a Smart Warehouse? Top technologies, benefits & ideas. URL: <https://www.hopstack.io/blog/smart-warehouse-guide>

ЛОГІСТИЧНА ПІДТРИМКА ЕЛЕКТРОННОЇ КОМЕРЦІЇ

СИСОЄВ Володимир,

д-р екон. наук, проф.,

*Національний технічний університет
«Харківський політехнічний інститут»*

orcid.org/0000-0001-6125-7051

КОРНІЄНКО Катерина,

здобувач вищої освіти,

*Національний технічний університет
«Харківський політехнічний інститут»*

Ключові слова: *електронна комерція, логістика, автоматизація, інформаційні технології.*

Keywords: *e-commerce, logistics, automation, information technologies.*

Активний розвиток електронної комерції, що реалізується за допомогою сучасних інформаційних технологій та засобів обробки даних, створив ринок цінової конкуренції з великою кількістю продавців та покупців. Основними факторами впливу на споживачів в електронній комерції є широкий вибір товарів та послуг, висока швидкість доставки, простий процес отримання товару і докладна інформація про нього. Переваги електронної комерції нерозривно пов'язані з перевагами віртуальних комунікацій (комп'ютеризація, цілодобове обслуговування, глобалізація, багатоваріантність, гнучкість) і ґрунтуються на широкій логістичній підтримці для забезпечення ефективного виконання замовлень кінцевих споживачів. За оцінками аналітиків з Precedence Research розмір глобального ринку логістики для сектору електронної комерції оцінювався в 2023 році в 385,59 мільярдів доларів США, і, за прогнозами, він зростатиме у період з 2023 по 2030 рік в середньому на 22,6% на рік і становитиме приблизно 1596,16 мільярдів доларів США до 2030 року [1].

Логістика електронної комерції містить як процеси реалізації логістичного циклу: обробка замовлень, пошук постачальників необхідних груп товарів, закупівля необхідної кількості товару та переміщення його на склад, складування, комплектація замовлення, упакування, відвантаження та доставка товару покупцям, так і процеси надання додаткового логістичного сервісу: обробка рекламацій, обмін та повернення товару, гарантійне та після продажне обслуговування. Незважаючи на схожість зі звичайною логістикою логістика електронної комерції має суттєві відмінності, що зумовлені великою географією продажів, підвищеним обсягом замовлень, переважною обробкою одиночних замовлень дрібних партій товарів, відсутністю передбачуваності та волатильності обсягів відвантаження, різноманіттям видів доставки товарів та більшим відсотком повернень.

Ключовими напрямками логістичної підтримки електронної комерції є:

- організація логістики та ланцюгів постачання;
- оцінка впливу логістики на ефективність електронної комерції;
- використання різних методів та інструментів логістики.

В умовах швидкоплинного попиту та мінімізації запасів товарів у ритейлерів, що притаманні електронній комерції, використовується тягучий тип логістичної системи, що дозволяє підвищити рівень оптимізації процесів на всіх етапах логістичного циклу. Застосування інсорсингу в логістичній діяльності характерне для великих торговельних компаній, що разом з розгалуженою мережею магазинів використовують електронні комерційні платформи, але намагаються максимально контролювати процеси обслуговування клієнтів. Із зростанням обсягів торгівлі все більше ритейлерів відмовляються від формування власної логістичної інфраструктури і віддають логістику на аутсорсинг, що дозволяє як масштабувати бізнес, так і розширювати географічне охоплення. Головним критерієм рішення задачі «Make or Buy» в електронній комерції є знаходження балансу між правильною ціною товару, рівнем обслуговування клієнтів та терміном постачання. Пошуку правильного рішення сприяє світовий досвід використання різних логістичних моделей у сфері електронної комерції: власний склад, дропшипінг, крос-док, фулфілмент.

Логістичні провайдери, що діють на ринку електронної комерції і забезпечують технічну та технологічну реалізацію контрактів між усіма учасниками віртуальних економічних відносин, утворюють ланцюги постачання, які пов'язують всіх в єдину виробничо-торгово-розподільчу мережу. Загальна тенденція розвитку посередницької діяльності в електронній комерції полягає у поступовому переході від

надання індивідуальних послуг до повноцінної інтеграції провайдерів до інфраструктури віртуального ринку на умовах обов'язкового дотримання ними стандартних умов надання послуг: транспортно-розподільчих, платіжно-фінансових та комунікативних. Зі збільшенням обсягів переміщуваних вантажів і зростанням популярності покупок в мережі Інтернет, логістика стала багатоканальною, що призвело до організації мережевої логістичної інфраструктури як основи електронної комерції.

Організація логістики впливає на ефективність електронної комерції:

- розміщення складу поруч зі споживачем пришвидшує отримання товару;
- безкоштовна і швидка доставка підвищує довіру клієнтів та стимулює їх попит;
- доставка безпосередньо до споживача дозволяє контролювати всі етапи ланцюга постачання, персоналізувати комунікації та будувати довгострокові відносини з клієнтами;
- повернення товару додає впевненості споживачам у тому, що вони не залишаться з товаром, який не відповідає їхнім потребам;
- фірмові упаковки для доставки підвищують впізнаваність бренду.

Ефективна логістична підтримка електронної комерції підвищує попит на продукцію і формує гідну репутацію компанії.

Важливими аспектами логістики в електронній комерції є автоматизація логістичних процесів та використання інформаційних технологій. Системи управління складуванням (WMS) і транспортуванням (TMS), планування ресурсів підприємства (ERP), товарних запасів (CPFR), продажів й операцій (S&OP), управління взаємовідносинами з постачальниками (SRM) та замовниками (CRM), відстеження доставки (GPS) допомагають компаніям покращити ефективність бізнес-процесів в логістиці та підвищити рівень обслуговування клієнтів. Впровадження досягнень робототехніки в логістику дозволяє підвищити швидкість та точність логістичних процесів, виконувати завдання на складах, сортувальних центрах більш ефективно та безпечно, виключити помилки, пов'язані з людським фактором. Застосування безпілотних дронів надає можливість не лише скоротити витрати на «останню милю», але і доставляти посилки у важкодоступні місця. До переваг технології 3D-друку в логістиці відносять клієнтоорієнтованість, відхід від аутсорсингу та зниження впливу на довкілля.

Інноваційні інформаційні технології, що сприяють цифровізації логістики та ланцюгів постачання, стають ключовими інструментами, які здатні значно вплинути на ефективність управління логістичними процесами та результати функціонування електронної комерції (табл. 1).

Таблиця 1

Характеристика можливостей інформаційних технологій, що використовуються у логістиці електронної комерції

Назва технології	Характеристика можливостей
Управління великими даними (BD)	Надає можливість ефективніше керувати ланцюгами постачання, оптимізувати планування логістики та її тарифне регулювання за рахунок відстеження надходження та відвантаження вантажів, стану транспортного парку, моніторингу замовлень клієнтів
Інтернет речей (IoT)	Дозволяє відслідкувати стан товарного потоку в режимі реального часу по всьому ланцюжку створення вартості та оптимізувати процеси спільної роботи людей, підсистем та систем логістичної мережі, у тому числі координувати їхню спільну діяльність
Хмарні сервіси (CS)	Забезпечують ефективну взаємодію всіх учасників ланцюга постачання, що дає можливість зберігати та обробляти дані у хмарі, підвищити швидкість та надійність обчислень, вибудувати оптимальні маршрути, контролювати час виконання замовлення та місцезнаходження вантажу чи транспортного засобу
Штучний інтелект (AI)	Дозволяє активно реагувати на коливання попиту, планувати процеси у ланцюзі постачання, скорочувати втрати запасів, оптимізувати товарні потоки і логістичні процеси, консолідувати навантаження
Доповнена реальність (AR)	Дозволяє оптимізувати процес комплектування, розрахувати найкращий маршрут переміщення вантажів по складу, спланувати складські приміщення, при керуванні вантажними перевезеннями забезпечує перевірку комплектності відправок, навігаційної системи водія та контроль завантаження транспортних засобів
Блокчейн	Гарантує ефективний та надійний захист даних, прозорий та захищений від стороннього втручання обмін інформацією, забезпечує надійний облік товарів, тари, транспортних засобів та виконання умов угод на основі смарт-контрактів, створює можливість уніфікації платежів і доставки товарів та забезпечує синхронізацію комерційних, логістичних і фінансових операцій, спрощує процедуру контролю ланцюга постачання

Джерело: складено авторами на основі [2, 3]

Результатом поширення сучасних інформаційних технологій є створення цифрових платформ у логістичній сфері, що утворюють єдине нейтральне інформаційне середовище, яке формує цифрові сервіси для споживачів послуг логістичних провайдерів на основі технологічної взаємодії різних ресурсів та інфраструктур.

В сучасних ринкових умовах логістична підтримка відіграє вирішальну роль у організації електронної комерції, грамотно сплановані та реалізовані логістичні процеси сприяють не тільки отриманню переваг у боротьбі за споживача, а і розвитку бізнесу.

Список використаних джерел

1. E-commerce Logistics Market Report 2023-2032. URL: <https://www.precedenceresearch.com/e-commerce-logistics-market> (дата звернення: 03.04.2024).

2. Explore the Top 10 Logistics Trends in 2024. StartUs insights. URL: <https://www.startus-insights.com/innovators-guide/top-10-logistics-industry-trends-innovations-in-2021/#trend-ten> (дата звернення: 05.04.2024).

3. Сисоєв В. В. Цифрова трансформація логістики і ланцюгів поставок. Матеріали X Міжнар. наук.-практ. Інтернет-конф. *Сучасні інноваційно-інвестиційні механізми розвитку національної економіки в умовах євроінтеграції*, (м. Полтава, 9 лист. 2023 р.), Полтава, 2023. С. 163-165. URL: <https://nupp.edu.ua/uploads/files/0/events/conf/2023/x-mnp-siimrneye/zbirnik-konferenciia-09.11.2023.pdf/>.

ШТУЧНИЙ ІНТЕЛЕКТ ТА ІННОВАЦІЙНІ МОЖЛИВОСТІ В ЛОГІСТИЦІ

СІЛАДІ Георгій,

здобувач вищої освіти,

Державний торговельно-економічний університет

Науковий керівник

Кавун-Мошковська Ольга, канд. екон. наук, доц.,
Державний торговельно-економічний університет

orcid.org/0000-0002-4282-5663

Ключові слова: *штучний інтелект (AI), логістика, голосова взаємодія, віртуальні помічники, глибоке навчання, автономні транспортні засоби, блокчейн, доповнена реальність.*

Keywords: *artificial Intelligence (AI), logistics, deep learning, autonomous transportation vehicles, blockchain.*

Штучний Інтелект (ШІ) не так давно почали застосовувати в багатьох сферах економіки. Завдяки складним розробленим алгоритмам, ШІ в корені змінив підхід до галузей, де його почали застосовувати. У тому числі і в логістиці [1]. Складна взаємодія глобальних ланцюгів постачання, локальних розподілів і взаємодії з клієнтами трансформується і полегшується завдяки інноваційним можливостям, які створюються завдяки ШІ.

Логістична діяльність може бути серйозно порушена через непередбачені події, такі як пандемії, стихійні лиха або геополітична напруженість. Сучасні інструменти штучного інтелекту можуть передбачати ці збої та коригувати ланцюги поставок у режимі реального часу під час кризових сценаріїв розвитку подій.

У той час як ChatGPT служить зразковою моделлю для взаємодії з клієнтами, нові інструменти штучного інтелекту, такі як VoicePT і AssistAI, перетворюють підтримку клієнтів за допомогою голосової взаємодії та віртуальних помічників у новий клієнтський досвід. Ці системи можуть обробляти складніші запити, вивчати кожну взаємодію та навіть бездоганно працювати з багатомовною підтримкою в режимі реального часу. Майбутнє логістики полягає в створенні єдиної екосистеми, де різні інструменти ШІ, такі як ChatGPT, FleetOptim і VoicePT, працюють спільно, вирішуючи завдання бізнесу. Вони обмінюватимуться даними, навчатимуться один у одного та забезпечуватимуть безперебійну, ефективну та сталу логістичну роботу, яка принесе користь як підприємствам, так і клієнтам, а також навколишньому середовищу.

Вже сьогодні ми можемо спостерігати інновації в логістиці на основі ШІ, такі як:

1. Розумне складування з глибоким навчанням: розширені моделі ШІ тепер використовуються для прогнозування рівня запасів, потреби в запасах на місяці наперед, враховуючи сезонність і ринкові тенденції, тим самим оптимізуючи простір для зберігання.

2. Автономні транспортні засоби: завдяки швидкому прогресу технології автономного керування постійно вдосконалюються. Тож можна припустити, що день, коли автономні безпілотні літальні апарати та вантажівки здійснюватимуть доставку, зменшуючи при цьому втручання людини та підвищуючи ефективність, вже не за горами.

3. Блокчейн і штучний інтелект для автентичності ланцюга поставок: об'єднання блокчейну зі штучним інтелектом забезпечує

захист ланцюга поставок від несанкціонованого втручання. Штучний інтелект відстежує та перевіряє автентичність кожного продукту, що забезпечує надійність і зменшує кількість підробок.

4. Логістика з доповненою реальністю (Augmented Reality – AR): її можна об'єднати зі штучним інтелектом, щоб надавати інформацію в режимі реального часу персоналу на складах або персоналу, що бере участь у доставці, підвищуючи тим самим швидкість комунікацій, ефективність взаємодії і зменшуючи помилки.

5. Екологічна логістика за допомогою ШІ. Аналізуючи величезні масиви даних, ШІ може запропонувати більш екологічні методи пакування та маршрути, які зменшують викиди вуглецю, і навіть запропонувати стійкі альтернативи для логістичних операцій [2].

Таким чином, співпраця між ШІ та логістикою активно розвивається і відкриває широкі перспективи у майбутньому. За допомогою систем ШІ, спрямованих на різні аспекти логістики, досягається значний прогрес у підвищенні ефективності та стійкості бізнес-процесів. Це сприяє подальшому поліпшенню клієнтського досвіду. З постійним впровадженням технічних інновацій у логістичних компаніях, галузь стає більш адаптованою до змін і фокусується на ще більшому задоволенні потреб клієнтів.

Список використаних джерел

1. Офіційний сайт української IT-компанії Zfort Group. URL: <https://www.zfort.com.ua/blog/chatgpt-i-shtuchnij-intelekt-u-logistici-30-prikladiv-vikoristannya>

2. Офіційний сайт української логістичної компанії Fialan. URL: <https://fialan.ua/ua/news/vagno-znat/8-sposobiv-yak-shtuchnij-intelekt-zminit-logistiku/>

ЦИФРОФІЗАЦІЯ ЛОГІСТИКИ: МОЖЛИВОСТІ ТА ВИКЛИКИ

САХНО Наталія,

здобувач вищої освіти,

Державний торговельно-економічний університет

ХВАТОВА Дар'я,

здобувач вищої освіти,

Державний торговельно-економічний університет

Науковий керівник

Нечипорук Аліна, канд. екон. наук, доц.,

Державний торговельно-економічний університет

Ключові слова: *цифровізація, логістика, блокчейн, автоматизація, недоліки, нові технології, інтеграція, діджиталізація, трансформація.*

Keywords: *digitalization, logistics, blockchain, automation, disadvantages, new technologies, integration, digitalization, transformation.*

Зростаюча залежність і функціонування суспільства на основі цифрових даних, документів, структур і процесів називається цифровізацією. Цифровізацією також можна назвати процес впровадження цифрових технологій для покращення життя людини, суспільства та держави.

Діджиталізація та цифрова трансформація ініціює інтеграцію передових технологічних рішень у структуру підприємств, кардинально змінюючи їхні бізнес-моделі. Процес включає в себе не тільки адаптацію новітнього програмного та апаратного забезпечення, а й реформу підходів до управління, корпоративної етики та зовнішніх комунікацій. Цифрова трансформація та її вплив на оптимізацію бізнес-операцій є значущою для сучасних досліджень у сфері управління бізнесом [1, с. 18], цей напрямок є важливим джерелом зростання конкурентоспроможності підприємства та запорукою його стійкого виживання на ринку.

Цифрова трансформація охоплює інтеграцію новітніх технологій у всі аспекти діяльності компанії, включаючи операційні процеси та стратегічне планування, потребує зміни корпоративної культури та перегляду бізнес-підходів. В логістичній галузі вона має сильну тенденцію і приносить численні переваги в цій сфері.

По-перше, оптимізація операцій шляхом автоматизації процесів призводить до мінімізації ручних помилок. Використовуючи передові технології автоматизації логістики, підприємства можуть оптимізу-

вати свої робочі процеси, підвищити ефективність і забезпечити точні та надійні результати своїх логістичних операцій. Інтеграція автоматизованих логістичних рішень не тільки підвищує продуктивність, але й покращує загальну продуктивність та задоволеність клієнтів.

Крім того, цифрова логістика сприяє покращенню видимості та прозорості всього ланцюжка поставок. Відстеження наскрізних продуктів у режимі реального часу за допомогою пристроїв забезпечує роздрібним торговцям безперебійну логістику та дистрибуцію, надаючи точну інформацію клієнтам. Така прозорість сприяє підвищенню задоволеності та лояльності клієнтів [2].

Немає сумнівів, що, маючи багато переваг одночасно, логістична галузь перебуває під тиском цифровізації та підвищення ефективності. Але шлях до того, щоб стати по-справжньому цифровим підприємством, не позбавлений труднощів. Однією з найбільших проблем є дані. Для прийняття обґрунтованих рішень фахівцям з перевезень потрібен доступ до даних. Але дані можуть бути закриті всередині організації, що ускладнює отримання повної картини.

Ці дані включають маніфести доставки, інформацію про відстеження та дані клієнтів. Може бути важко керувати всіма цими даними та переконатися, що вони точні. Після того, як вони будуть зібрані, їх потрібно інтегрувати в системи компанії. Це може бути складно, оскільки існує багато різних систем, які потрібно підключити.

Одним із потенційних недоліків діджиталізації логістики також є втрата робочих місць. Автоматизація та цифровізація можуть призвести до підвищення ефективності, що призведе до того, що для виконання завдань буде потрібно менше працівників. Це може призвести до втрати робочих місць у логістичній галузі, а також в інших галузях, на які вплинула посилена автоматизація ланцюга поставок.

Впровадження цифровізації логістики може стати викликом для постачальників логістичних послуг. Діджиталізація логістики потребує значних інвестицій ресурсів, зокрема грошей, часу та персоналу. Це також вимагає зміни мислення та культури. Постачальники логістичних послуг повинні бути готові експериментувати та використовувати нові технології.

Багато компаній вже зробили перші кроки до цифрової трансформації, але коли справа доходить до логістики, процес може бути складнішим. Інтегруючи нові технології у свою логістичну діяльність, слід враховувати багато факторів. Найголовніше – переконатися в тому, що обрана технологія відповідає цілям підприємства і покращує його показники [3].

Незважаючи на ці виклики, діджиталізація неминуча. Ті, хто зможе подолати ці виклики, матимуть усі можливості для досягнення успіху в нову цифрову еру логістики та транспорту. Щоб подолати ці виклики, до діджиталізації логістики потрібно підходити комплексно та спільно. Усі ланки ланцюжка поставок мають бути залучені до процесу, і має бути чітке розуміння переваг, які може принести цифровізація. Тільки при цілісному та спільному підході можна реалізувати весь потенціал цифровізації логістики.

Список використаних джерел

1. Лазебник Л. Л., Войтенко В. О. Інформаційна інфраструктура в цифровізації бізнес- процесів підприємства. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету*, 2020. Вип. 42. С. 18–22.
2. Chandrasekhar, A. (2023, 2 травня). *The Role of Digital Transformation in Logistics and Distribution*. tezo. <https://tezo.com/blog/the-role-of-digital-transformation-in-logistics-and-distribution/>
3. *Logistics Digitalization-Be Smart and Overcome 5 Challenges*. (2023, 7 червня). DFreight. <https://dfreight.org/blog/the-challenges-of-logistics-digitalization/>

ЛОГІСТИКА У СФЕРІ E-COMMERCE

ВЖИТИНСЬКА Ксенія,

канд. екон. наук, доц.,

Державний торговельно-економічний університет

ЯКІНА Наталія,

здобувач вищої освіти,

Державний торговельно-економічний університет

Ключові слова: логістика, електронна комерція, продажі.

Keywords: logistics, e-commerce, sales.

Логістика – це процес управління матеріальними, інформаційними та людськими потоками від походження до споживання. Тобто нам потрібно доставити потрібну річ, у певній кількості та стані, у необхідне місце та час. Основна мета логістики – ефективно задовольняти потреби клієнтів. Логістика в поясненні «доставка необхідного в потрібний момент» має глибоке коріння, хоча як наука з економічним підтекстом вона з’явилася відносно нещодавно.

Що ж до електронної комерції – це галузь економіки, в якій просування продуктів та їх поширення серед споживачів, торговельні угоди здійснюються в Інтернеті. Прикладом в Україні можуть бути відомі всім OLX або ROZETKA.

Українці станом на 2024 рік у середньому витрачають приблизно 11,4 години на день на користування різними пристроями, на яких є доступ до Інтернету (смартфон, ноутбук чи комп'ютер). Це на 79% більше, ніж у 2021 році, що є вагомим показником.

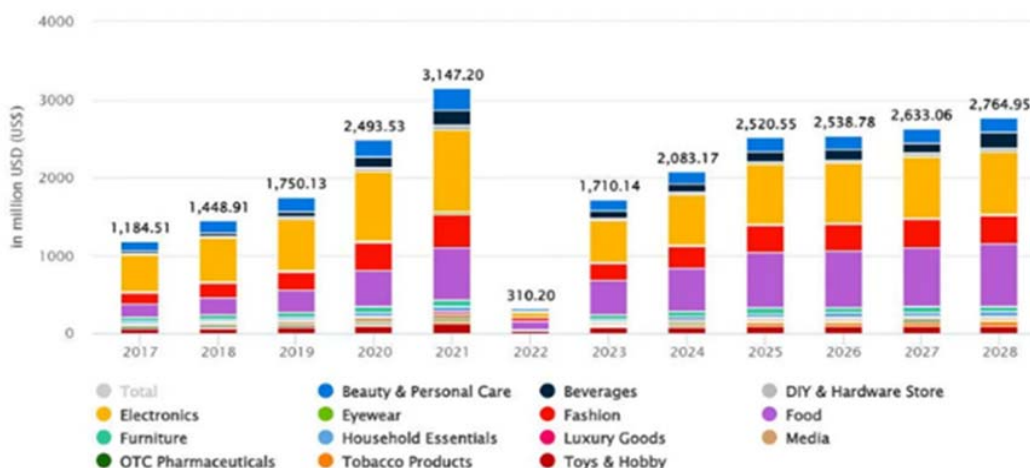


Рис. 1. Обсяги ринку електронної комерції: дані до 2023 року та прогнози на подальші роки

Згідно з даними Statista, які можна бачити на рис.1, Україну чекає активний розвиток електронної комерції, адже вже у 2023 році обсяг ринку вирівнявся з 2021. Ця позитивна тенденція вказує на продовження функціонування торгівлі в Інтернеті.

Логістика та електронна комерція – два взаємопов'язані поняття: без доставки споживач не отримає замовлене або ж отримає не в тому стані, який міг би задовольнити клієнта.

Сучасний логістичний ланцюжок можна представити таким чином:

- Виробники. Умовний початок, адже саме вони пропонують товар.
- Fulfillment-центри. Великі склади, у яких організовується комплектація, зберігання, упакування та відправлення вантажу.

- Розподільчі центри. Вони вигідні для магазинів, які хочуть розширити географію та запропонувати власну продукцію в інших регіонах.

- Сортувальні об'єкти. Оптові партії товару потребують детальної перевірки та певного розмежування. Це робиться у сортувальних об'єктах.

- Перевізники. Один із найважливіших етапів логістичного ланцюжка. Необхідно ставитися з увагою до деталей під час вибору перевізника, адже саме він відповідатиме за цілісність товару.

Тож логістика у сфері електронної комерції є основою успішних продажів. Для України критично важливим є розвиток у такій галузі, адже лише так ми досягнемо світового визнання та покращення економіки.

Список використаних джерел

1. Формування сучасної світової логістики. 09.03.2020. DOI: <https://dolphincargo.com.ua/ua/formuvannya-suchasno%D1%97-svitovo%D1%97-logistiki/>

2. Що таке електронна комерція? 22.07.2023. DOI: <https://wezom.com.ua/ua/blog/elektronna-komertsiya>

3. Українці проводять 11 годин на день в інтернеті. 19.03.2024. DOI: <https://malyn.media/novyny/suspilstvo/ukraintsi-provodiad-11-hodyn-na-den-v-interneti/>

4. В Україні оживають інтернет-магазини, активність йде на рекорд: названо топ товарів та ключові тенденції. 23.01.2024. DOI: <https://www.obozrevatel.com/ukr/ekonomika-glavnaya/economy/v-ukraini-ozhivayut-internet-magazini-aktivnist-jde-na-rekord-nazvano-top-tovariv-ta-klyuchovi-tendentsii.htm>

5. Що таке логістика електронної комерції? 28.09.2021. DOI: <https://wezom.com.ua/ua/blog/chto-takoe-logistika-ehlektronnoj-kommercii>

НОВІ ВИКЛИКИ ТА ТРЕНДИ У ПІДГОТОВЦІ ФАХІВЦІВ З ЛОГІСТИКИ

НОВІ ВИКЛИКИ У ПІДГОТОВЦІ ФАХІВЦІВ З ЛОГІСТИКИ: КОМПЕТЕНТНІСТЬ, ЗАТРЕБУВАНА РИНКОМ

ГРИГОРАК Марія,

*професор кафедри менеджменту підприємств,
Національний технічний університет України
«КПІ імені Ігоря Сікорського»*

Ключові слова: логістика, компетентність, фахівці з логістики, інноваційне мислення, цифрові технології та інтелектуальні системи.

Keywords: logistics, competence, logistics specialists, innovative thinking, digital technologies and intelligent systems.

Наразі усі ми є свідками кардинальних геополітичних та геоекономічних трансформацій, наслідки яких важко передбачити. Міжнародні науково-аналітичні центри, зокрема, «Think 20», Global Solutions Initiative, Logistics trend radar, прагнуть осмислити сутність глибинних змін, знайти відповіді на глобальні виклики в умовах «мультикризовості» і запропонувати нові підходи та механізми забезпечення стійкого економічного розвитку. Глобальне протистояння Заходу та Півдня, військові конфлікти та торговельні війни обумовлюють зміни в ланцюгах постачання та логістиці, руйнують усталені господарські зв'язки та маршрути глобального товарного руху. Змінюються схеми усталених ланцюгів постачання за рахунок припинення функціонування ланок, розташованих у країнах-суперницях, їх повернення додому (reshoring) або перенесення до дружніх країн (friend-shoring) чи країн-сусідів (near-shoring). Оскільки світова економіка коливається між взаємозалежністю глобальних ланцюгів постачання, сплеском внутрішнього виробництва та протекціонізмом, логістичні компанії продовжують забезпечувати гнучкість та оперативність товарного руху, проектувати мережі постачання для задоволення попиту в режимі реального часу.

Наразі Україна перебуває на розломі цих тектонічних змін, що створює, з одного боку, додаткові загрози, а з іншого – додаткові можливості стати домішкою для багатьох бізнесів. Одним із ключових факторів прийняття рішень щодо можливостей релокації виробництва в Україні є якість людського капіталу та компетентність в сфері логістики та управлінні ланцюгами постачання.

Розглянемо перш за все зміни, що відбулися в логістичній індустрії протягом останніх двох років. Зразу зауважимо, що ключові трансформації логістичної діяльності пов'язані із зростанням темпів цифровізації управління глобальними та регіональними ланцюгами постачання, активним впровадженням сучасних цифрових технологій в діяльності логістичних операторів, забезпечення безперебійності та необхідності швидкої адаптації до мінливих умов ведення бізнесу. Можна однозначно констатувати, що технології роблять справжню революцію в логістиці та управлінні ланцюгами постачання, оскільки автоматизують процеси, покращують видимість та прозорість усіх етапів товарного руху, дозволяють аналізувати та відслідковувати дані в реальному часі.

Але ще більш радикальні зміни очікують нас найближчим часом.

1. Концепція метавсесвіту і створення спільних віртуальних середовищ сприятимуть підвищенню рівні координації між різними зацікавленими сторонами ланцюгів постачання, дозволять візуалізувати та глибше зрозуміти процеси, починаючи від планування маршрутів та закінчуючи проектуванням зон складських приміщень. Це також полегшить віддалену співпрацю команд незалежно від їх фізичного розташування і покращить процес прийняття рішень.

2. Технології штучного інтелекту сприятимуть покращенню прогнозів попиту за рахунок обробки великих обсягів даних і сприятимуть зменшенню обсягів запасів без втрати доступності товарів для споживачів. Зауважимо, що галузь штучного інтелекту постійно розвивається і з'являються нові технології, методи та алгоритми. В недалекому майбутньому можуть з'явитися більш складні та самостійні системи штучного інтелекту, здатні приймати незалежні рішення, враховуючи непередбачувані ситуації та змінні умови.

3. Технології інтернету речей як системи збору та передачі даних шляхом підключення Інтернет до різних об'єктів, сенсорів, пристроїв через програмне забезпечення або ж інші пристрої, є важливими складовими інтелектуальної системи, де штучний інтелект

грає роль «мозку», а Інтернет речей – «тіла». Штучний інтелект може керувати та автоматизувати роботу підключених пристроїв, аналізувати дані з датчиків, приймати рішення та відправляти вказівки для керування пристроями з метою оптимізації енергоспоживання, забезпечення безпеки та покращення комфорту.

4. Аналогічно можна сказати про зв'язок технологій штучного інтелекту з технологією блокчейну, що забезпечує розподілену систему збереження даних. Блокчейн може використовуватися для реєстрації результатів роботи моделей штучного інтелекту, що дозволяє стороннім сторонам перевірити автентичність та незмінність цих результатів. Поєднання штучного інтелекту та блокчейну може привести до розвитку розширеного інтелекту, де розумні агенти на блокчейні можуть спілкуватися, обмінюватися даними та навчатися одне від одного. Вони можуть обмінюватися досвідом, знаннями та інформацією, що дає можливість колективно набувати нові знання та розв'язувати складні завдання.

5. Зростаючі кліматичні ризики та необхідність запобігання забрудненню довкілля потребують впровадження екологічно чистих практик, скорочення кількості відходів та використання відновлювальної енергії. Сталий розвиток є одним із найважливіших трендів логістики та управління ланцюгами постачання. Штучний інтелект відіграватиме вирішальну роль у цьому, допомагаючи відкривати нові екологічні рішення та матеріали, які зменшують або усувають викиди, а також генерувати інформацію, яка прискорить розробку електромобілів, екологічно чистих видів палива та інших нових чистих технологій.

Навіть короткий аналіз логістичних трендів підтверджує нашу гіпотезу про те, що швидкість змін в логістиці потребує формування інноваційного мислення та інноваційних екосистем підготовки логістичних кадрів. Проте сучасні наукові дослідження мало стосуються змін компетенцій, викликаних цифровізацією логістики та управління ланцюгами постачання. Це призводить до відсутності орієнтованих на майбутнє моделей компетентностей.

Отже, проведений аналіз свідчить, що існує гостра потреба в розробці нової моделі компетентностей логістичного персоналу, яка би включала такі елементи.

1. Фахівці повинні бути ознайомлені зі сферами машинного навчання, глибокого навчання, аналітики даних та розпізнавання

образів, щоб ефективно використовувати ці технології у своїй роботі. Розуміння можливостей та обмежень штучного інтелекту дозволить логістичним менеджерам ефективно використовувати його для здійснення прогнозування попиту, оптимізації запасів, планування маршрутів та багатьох інших задач управління ланцюгами постачання.

2. Другою важливою компетенцією є вміння аналізувати та інтерпретувати великі обсяги даних. Вміння аналізувати ці дані, виділяти ключову інформацію та використовувати її для прийняття рішень стає необхідною навичкою. Розуміння методів обробки та аналізу даних, таких як машинне навчання та статистичні аналізи, допомагає фахівцям виявити тенденції, прогнозувати попит та виконувати інші аналітичні завдання.

3. Застосування технологій штучного інтелекту також вимагає від фахівців здатності до співпраці та комунікації зі штучними інтелектуальними системами. Комунікація з штучним інтелектом вимагає здатності пояснювати, інтерпретувати та використовувати результати аналізу, а також взаємодіяти з колегами та клієнтами на основі цих даних.

В цілому менеджери з логістики та управління ланцюгами постачання мають навчитися кооперувати свою діяльність зі штучним інтелектом, використовуючи підхід, відомий як «людино-машинне співробітництво» або «колаборативний інтелект», який проявляється у використанні штучного інтелекту для покриття слабких сторін людини або автоматизації рутинних завдань. Зокрема, фахівець може володіти стратегічним мисленням та креативністю, тоді як штучний інтелект може забезпечити швидкість обробки великих масивів даних, знаходити кореляції, робити прогнози та надавати рекомендації. Переважна більшість використовуваних в логістиці інструментів дозволяє згенерувати кращу альтернативу із множини можливих рішень, таких як вибір постачальників, планування запасів, оптимізація маршрутів тощо.

ГОЛОД КАДРІВ У ЛОГІСТИЦІ: СТРАТЕГІЇ ТА ВИРІШЕННЯ ДЛЯ ТОРГОВЕЛЬНОГО СЕКТОРУ В УМОВАХ ВОЄННОГО КОНФЛІКТУ

ДРАЧ Марія,

здобувач вищої освіти,

*ВСП «Вінницький торговельно-економічний
фаховий коледж ДТЕУ»*

ПЕТРАНЬ Світлана,

завідувач відділення,

*ВСП «Вінницький торговельно-економічний
фаховий коледж ДТЕУ»*

Ключові слова: *кадровий голод, воєнний конфлікт, логістичні компанії, логістичні процеси, навчання, підвищення кваліфікації, стажування, інновації, штучний інтелект, логістичні операції, дрони.*

Keywords: *personnel shortage, military conflict, logistics companies, logistics processes, training, advanced training, internships, innovations, artificial intelligence, logistics operations, drones.*

Голод кадрів у логістиці стає однією з актуальних проблем для торговельного сектору України в умовах воєнного конфлікту. Воєнні дії не лише порушують стабільність країни, але і суттєво впливають на логістичні процеси та кадровий потенціал компаній.

Аналіз сучасного стану свідчить про те, що логістичні компанії в Україні зазнають значних труднощів через воєнний конфлікт на сході країни. Порушення транспортних маршрутів, руйнування інфраструктури та загрози для безпеки персоналу призводять до відчутного відчуття дефіциту кадрів у логістиці [1].

Як свідчить дослідження МНІ та Deloitte, 74% лідерів логістичної індустрії планують суттєво підвищити інвестиції у нові технології у 2023 році. Близько 57% респондентів заявили, що наймання й утримання кваліфікованих кадрів стало найбільшим викликом логістичної галузі. Компанії інвестують у нові інструменти аби підвищити операційну ефективність і скоротити потребу в ручній, конвеєрній праці. Зі свого боку учасники ланцюгів постачання прагнуть створити технологічне середовище з привабливішими робочими місцями [2].

Стратегії вирішення цієї проблеми включають розвиток місцевої робочої сили шляхом підтримки та навчання місцевих працівників, використання технологій та інновацій для оптимізації процесів логістики, а також співпрацю з урядом та міжнародними організаціями.

Заходи щодо розвитку місцевої робочої сили передбачають створення програм навчання та підвищення кваліфікації для місцевих працівників, що дозволить їм краще адаптуватися до умов воєнного конфлікту та ефективніше працювати в логістичних компаніях.

Деякі підприємства проблему кадрового голоду вирішують шляхом максимальної оптимізації складських процесів та їх автоматизації, підвищенням рівня кваліфікації існуючого персоналу. Покращення ефективності дає змогу залучати меншу кількість людей на існуючих процесах. А в перегомах з перевізниками вдається погодити лояльні тарифи на східні та південні напрямки.

Так, в ISEI переорієнтовують вантажі на інші країни та роблять перерозподіл одного великого вантажу на три-чотири маленькі. Таке розв'язання проблеми дає змогу перевозити товар через пропускні пункти, де немає блокування.

Використання технологій та інновацій може забезпечити автоматизацію процесів та зменшити залежність від ручної праці, що особливо важливо в умовах воєнного конфлікту. Застосування систем штучного інтелекту для управління складськими запасами або використання дронів для доставки товарів, може покращити ефективність логістичних операцій.

Нарешті співпраця з урядом та міжнародними організаціями є важливим аспектом успішного вирішення проблеми голоду кадрів у логістиці. Тісна співпраця з урядом сприятиме створенню необхідних умов для функціонування логістичних компаній в умовах воєнного конфлікту, а партнерство з міжнародними організаціями може забезпечити доступ до допомоги та ресурсів.

У світлі непередбачуваності та складнощів в умовах воєнного конфлікту в Україні важливо приймати комплексний та обґрунтований підхід до вирішення проблеми голоду кадрів у логістиці. Тільки за умови співпраці всіх зацікавлених сторін та впровадження необхідних стратегій можна досягти успіху в цій сфері.

Головною метою є забезпечення стабільності та ефективності логістичного сектору в умовах воєнного конфлікту в Україні. Застосування вищезгаданих стратегій допоможе зменшити вплив військових

дій на логістичні процеси, підвищити рівень безпеки працівників та забезпечити незалежність від зовнішніх факторів [2].

Важливо також звернути увагу на роль освіти та розвитку персоналу. Забезпечення доступу до високоякісної освіти та професійного навчання допоможе залучити та утримати талановитий кадровий потенціал. Програми стажування, курси підвищення кваліфікації та розвиток лідерських навичок сприятимуть формуванню команди висококваліфікованих спеціалістів [3].

Загальна мобілізація зусиль уряду, бізнес-спільноти, міжнародних організацій та громадських організацій є критичною для успішного вирішення проблеми голоду кадрів у логістиці в умовах воєнного конфлікту в Україні. Тільки через спільний напрямок зусиль можна забезпечити стабільність та розвиток логістичного сектору, що є важливим компонентом економічного відновлення та процвітання країни в умовах воєнного конфлікту.

Список використаних джерел

1. Основні виклики логістичного ринку України 2023 року.
URL: <https://logist.fm/publications/osnovni-vikliki-logistichnogo-rinku-ukrayini-2023-roku>
2. Логістична галузь: головний виклик – нестача кадрів. Mind.ua.
URL: <https://mind.ua/openmind/20260079-logistichna-galuz-golovnij-viklik-nestacha-kadriv>
3. Логістика в Україні: зміна фокуса та перспективи відновлення.
URL: https://propertytimes.com.ua/industrialnaya_nedvizhemost/logistika_%20v_%20ukrayini_zmina_fokusa_ta_perspektivi_vidnovlennya

Наукове електронне видання

ЛОГІСТИКА МАЙБУТНЬОГО: ЕФЕКТИВНІ РІШЕННЯ ДЛЯ ТОРГІВЛІ

**ТЕЗИ ДОПОВІДЕЙ
II МІЖНАРОДНОЇ НАУКОВО-ПРАКТИЧНОЇ
ІНТЕРНЕТ-КОНФЕРЕНЦІЇ**

(Київ, 18 квітня 2024 року)

Видавець і виготовлювач
Державний торговельно-економічний університет
вул. Кіото, 19, м. Київ-156, Україна, 02156
Тел. (044) 513-74-18
Електронна пошта knute@knute.edu.ua
142E-2024

Свідоцтво суб'єкта видавничої справи серія ДК № 7656 від 05.09.2022