

**Київський національний
торговельно-економічний університет**

**Всеукраїнська науково-практична
Інтернет-конференція**

**«ЛОГІСТИКА МАЙБУТНЬОГО:
ЕФЕКТИВНІ РІШЕННЯ ДЛЯ ТОРГІВЛІ»**



**13 березня 2019 р.
м. Київ**

ЗМІСТ

Секція 1: ПІДГОТОВКА ФАХІВЦІВ З ЛОГІСТИКИ

Галько С. В. Митні аспекти логістики: формування понятійного апарату	5
Засць Г. П. Кадрова логістика в сучасних умовах розвитку трудового потенціалу працівників	10
Кубанова Т. В. Формування міжкультурної компетенції у майбутніх менеджерів на заняттях з іноземної мови.....	13
Кубанов Р. А. Якість професійної підготовки майбутнього фахівця з логістики	17
Мамиченко С. А. Компетентність менеджерів та методики її формування на основі світового досвіду	19
Миронова В. В. Проблеми підготовки професійних фахівців з логістики в Україні	23
Ходова Я. О. Формування професійних компетенцій логіста у прив'язці до первинних посад та кваліфікаційних характеристик	26

Секція 2: ЛОГІСТИКА ТА УПРАВЛІННЯ ЛАНЦЮГАМИ ПОСТАВОК В УКРАЇНІ ТА СВІТІ

Адвокатова Н. О., Моторикін В. С. Механізми реалізації логістичної стратегії морських портів України	29
Апопій В. В. Структура зв'язків і проблеми логістики в сфері торгівлі	33
Богашко О. Л. Логістика в Україні: ефективні рішення для торгівлі	37
Григоренко Т. М. Управління товаропостачанням франчайзингової роздрібно-торговельної мережі	39
Довидова Д., Гелета О. Л. Сучасні тенденції управління ланцюгами поставок	42
Зіміна А. І. Функціонування транспортних терміналів у забезпеченні обслуговування вантажопотоків в логістичних системах	44
Ільченко Н. Б. Складські логістичні центри як елемент управління ланцюгами постачання	48
Іскра О. В. Інноваційна модель регіонального транспортно-логістичного комплексу	51
Комчатних О. В. Еволюція логістичних операторів як чинник інноваційного розвитку економіки	53
Кочубей Д. В. Оцінювання результативності управління ланцюгами постачання з використанням scog-моделі	56
Куліш Л. П. Розвиток логістики в агропромисловому комплексі України	59

Лиса С. С., Білявська А. В. Шляхи оптимізації управління ланцюгами постачання на засадах логістики	61
Овдiєнко О.В. Напрями використання штучного інтелекту в логістиці	63
Пархаєва Н. В. Логістичне забезпечення торговельних мереж	65
Позняк О.В., Мельник К. О. Аналіз сучасного стану організації перевезення швидкопсувних вантажів на авіаційному транспорті.....	68
Почужевський О. Д., Почужевська Ю. Л., Матвійчук О. П. Он-лайн сервіс «Муравьиная логистика» як шлях до оптимізації транспортних ланцюгів поставок в Україні	71
Радкевич Л. А. Логістична координація виробничо-збутової системи	73
Рудик А. О. Особливості логістики у ресторанному бізнесі	76
Сиса І. Ю., Лиса С. С. Морські порти, як ланка інтегрованих логістичних ланцюгів	78
Смирнов І. Г. Логістичні виклики урботуризму	81
Торопков В. М., Миронець О. П. Крос-докінг у торговельній логістиці	84
Харсун Л.Г., Попова Ю.В. Напрями оптимізації логістики зернових потоків в Україні	87
Федорчук О. М., Мохненко А. С. Екобезпечна логістична інфраструктура аграрного сектору України як базис продовольчої безпеки	91
Чуєв О. П., Галько С. В., Гатаулін А. Р. Транспортно-експедиторське забезпечення зовнішньої торгівлі в Україні	93
Шкурко Є. Л. Перспективи річкових перевезень в Україні	99
Яновський П.О., Яновська Т.Г. Компромісне управління логістичною ланкою «транспорт-торгівля» в приміських зонах великих міст	102

Секція 3: ЛОГІСТИКА 4.0. УПРАВЛІННЯ ЛОГІСТИЧНИМИ ПРОЦЕСАМИ У СФЕРІ E-COMMERCE

Кавун-Мошковська О. О. Логістичні технології майбутнього у сфері e-commerce	105
Ковтун В. А. Впровадження автоматизованих логістичних рішень у діяльності аграрних підприємств	107
Колодійчук А. В. Інструментарій програмного забезпечення для вирішення задач логістичного аналізу і моделювання	110
Наконечна Т. В. Революційний прорив концепції «індустрія 4.0.» в логістиці	112
Павлова В. А. Нові напрями розвитку логістики в Україні	115
Петренко О. І. Логістика електронної комерції: поняття та форми	117

Познякова О. В. Блокчейн-технології в торгівлі	120
Сигида Л. О., Сагер Л. Ю. Інтегровані «розумні» ланцюги поставок як результат індустрії 4.0	123

Секція 4: ЕКОЛОГІСТИКА В УКРАЇНІ

Біба К., Самойленко А. А. Перспективи використання вантажних електромобілів у локальній логістиці	126
Бойко В. О., Бойко Л. О. Екологістика підприємства – конкурентоспроможний напрям його розвитку	128
Задорожнюк Н. О. Роль екологістики в розвитку підприємств	130
Ковальов В. В. Екологістика: теоретичний аспект	132
Купалова Г. І., Гончаренко Н. В., Нікітченко Ю. С. Виклики та рушійні сили екологізації транспортної логістики	135
Літовченко В. В. Теорія і розвиток логістики	139
Нежива М. О. Екологістика як філософія бізнесу	142
Несенюк А. С., Моргачов І. В. Екологічна стратегія для логістичних підприємств України	145
Сиваненко Г. П., Сімак О. В. Перспективи екологістики в торговельному підприємстві	147
Сліпенко А.К., Манаєнко І.М. Проблеми впровадження екологістики на підприємстві: європейський досвід та українські реалії	150
Черчата А.О. Особливості застосування «зелених» технологій в управлінні ланцюгами постачань	153

Секція 1

ПІДГОТОВКА ФАХІВЦІВ З ЛОГІСТИКИ

Галько С. В.,
к.т.н., доцент, Київський національний
торговельно-економічний університет,
м. Київ, Україна

МИТНІ АСПЕКТИ ЛОГІСТИКИ: ФОРМУВАННЯ ПОНЯТІЙНОГО АПАРАТУ

Ключові слова: митна логістика, аспекти митної справи в логістиці, митні аспекти логістики

Keywords: customs logistics, aspects of the customs in logistics, customs aspects in logistics

Одним із інструментів ведення бізнесу та підвищення ефективності діяльності є запровадження ефективної логістичної складової в процеси виробництва та реалізації товарів. Головним принципом логістичної системи є доставка вантажу до споживача вчасно та з оптимальними фінансовими і матеріальними витратами. Коли мова йде про зовнішньоекономічну діяльність і переміщення товарів через кордони, то, однозначно, в системі логістики набувають важливості аспекти митної справи.

Митним аспектам в логістиці присвячували свої праці такі науковці і практики як Баязітов Л.Р., Егоров О.Б., Платонов О.І., Шейко А.П. [1], Стаханов Д.В., Стаханов В.Н. [2], Смирнов І.Г. [3,4], Федоренко Р.В. [5], Пономарьова Н.В., Столяр Т.В. [6], Міщенко І. В. [7], Гужевська Л.А. [8-9] та інші. Однак, якщо Баязітов Л.Р. [1] звертає увагу на організацію роботи вантажного митного комплексу з використанням механізму «єдиного вікна», розглядаючи окрему митну складову в системі логістики, то інші перелічені вище автори виокремлюють митну логістику як окрему науку.

Так, Смирнов І.Г. звертає увагу на митну логістику як на новітній науково-практичний напрям, що з'єднує дві державно-господарські сфери - логістичну та митну діяльність, при цьому, виділяючи 6 рівнів регіональних митно-логістичних систем, в яких здійснюються різноманітні операції щодо потоків митної переробки вантажів згідно митних режимів, а також функціональні складові митної логістики (здійснення митних та інших видів контролю, їх фінансове, інформаційне, матеріально-технічне забезпечення) [3,4].

Розглядаючи митно-логістичні системи, Федоренко Р.В. стверджує, що умовою успішної організації зовнішньоекономічної діяльності є інтеграція в єдиному комплексі митних органів, підприємств-учасників ЗЕД та об'єктів навколomitної інфраструктури, що утворюють митно-логістичні системи.

Автор подає таку ієрархічну структуру митно-логістичних систем: мікрорівень (структурні підрозділи підприємств (відділи ЗЕД), митні пости), мезорівень (регіональні та місцеві митниці, об'єкти навколomitної інфраструктури), макрорівень (митна служба країни), міждержавний рівень (митні союзи держав), мега рівень (Всесвітня митна організація) [5].

Пономарьова Н.В. та Столяр Т.В. визначають митну логістику, як невід'ємну частину логістичного ланцюга доставки вантажів у міжнародному сполученні та розкривають цільову функцію процесу митної переробки вантажів та ведуть мову про регіональну, компонентну і функціональну структури митної логістики, а також її зв'язок з транспортно-логістичною діяльністю, визначення часу на виконання митних процедур за різними видами митних режимів [6]

Мищенко І.В. розглядає митну логістику як достатньо новий науково-практичний напрямок, який у самому загальному розумінні являє собою теорію та практику підвищення ефективності реалізації митної справи України через оптимізацію управління зовнішньоекономічними (експортно-імпортними) потоками [7]. При цьому автор зазначає, що логістизація митної справи, тобто впровадження до її інструментарію логістичних прийомів та засобів, — безперервний процес, який охоплює усі складові цього багатоманітного виду державної діяльності, в першу чергу процедури митного контролю та митного оформлення.

Гужевська Л.А. спробувала внести ясність у формування понятійного апарату митної логістики відповідно до існуючої логістичної та митної термінології [8]. Автор встановила, що митна логістика – це функціональна область логістики, що займається плануванням, контролем і керуванням транспортуванням, складуванням та іншими матеріальними та нематеріальними операціями, що здійснюються над сировиною, матеріалами, напівфабрикатами, готовою продукцією в процесі перетину митного кордону, а також передачею, зберіганням та обробкою відповідної інформації [8]. Гужевська Л.А. зазначає, що в митній логістиці об'єктом логістичного керування є матеріальний потік, який перетинає митний кордон, та супутні йому фінансовий та інформаційний потоки, предметом митної логістики є діяльність, направлена на оптимізацію процесів, пов'язаних із перетином матеріальним потоком митного кордону, а метою митної логістики є кількісне обґрунтування прийнятих рішень по керуванню матеріальним потоком, що перетинає митний кордон.

До основних задач митної логістики Гужевська Л.А. [8,9] пропонує віднести такі: 1) вибір умов поставки; 2) вибір митного режиму; 3) вибір гарантії доставки товарів, що перебувають під митним контролем ; 4) оптимізація процедури митного оформлення ; 5) удосконалення процедури митного контролю; 6) митне очищення; 7) розміщення та оптимізація функціонування вантажних митних комплексів, автопортів, автотерміналів, митних ліцензійних складів та складів тимчасового зберігання; 8) аутсорсингові технології у митній справі; 9) вибір посередника у митній справі; 10) інформаційне забезпечення митної діяльності.

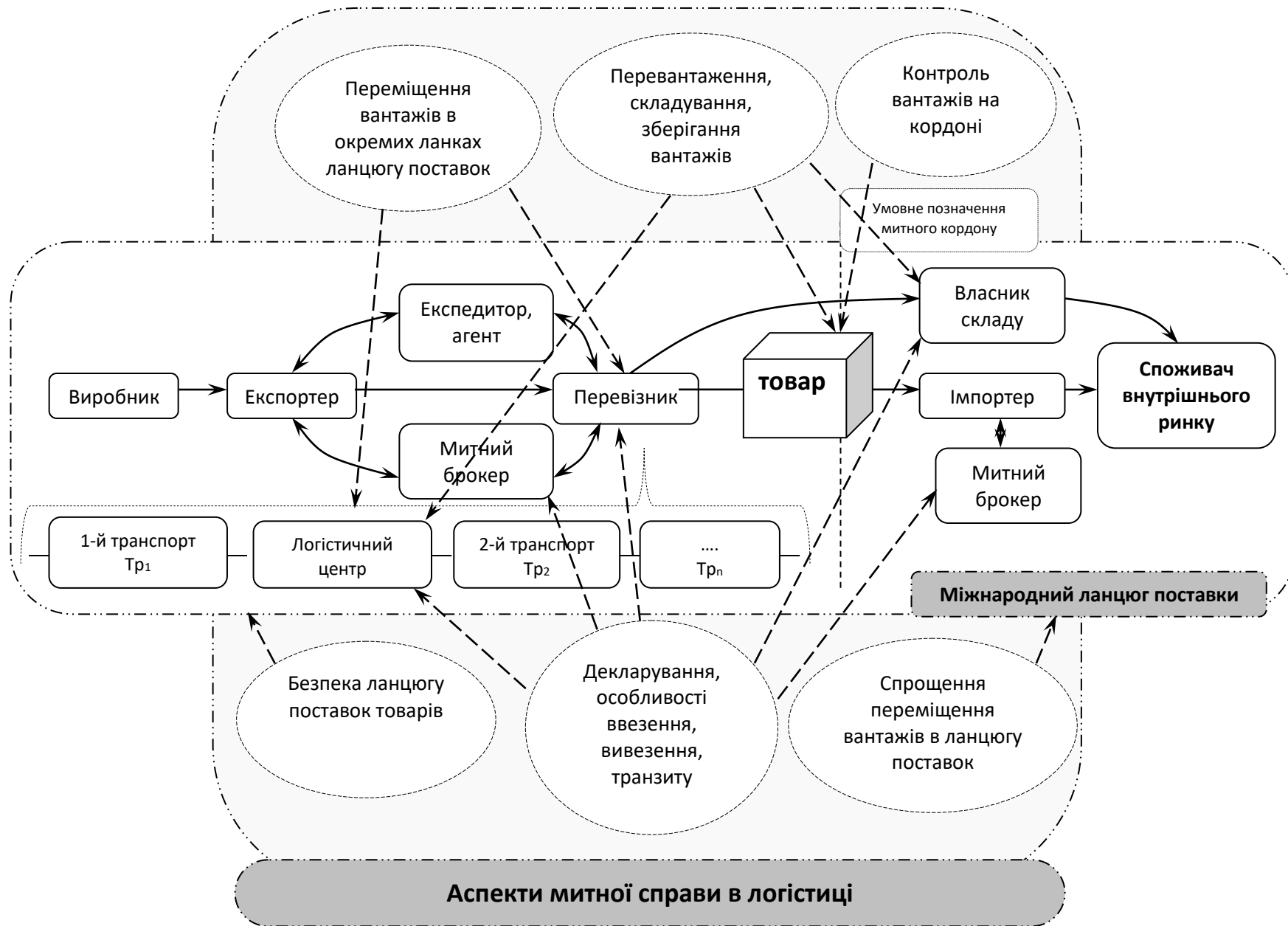


Рис. 1. Аспекти митної справи в логістиці

Зважаючи на аналіз вітчизняної та зарубіжної літератури у сфері логістики та митної справи і погоджуючись в деякій мірі з Гужевською Л.А. щодо визначених нею об'єкту, предмету, мети та задач, водночас вважаємо, що термін «митна логістика» є штучно створеним у російському освітньому просторі та підхопленим російськими й українськими науковцями і освітянами та не є загальноживаним. Усі публікації щодо митної логістики можна розподілити на такі, де визначається митна логістика як галузь митної справи, і, відповідно виділяються окремі митні питання для розгляду, та такі де митна логістика розглядається як область логістики та приділяється увага раціональним способам просування матеріальних та супутніх потоків зі сфери виробництва до сфери споживання.

На нашу думку, при розгляді логістичної системи і виокремленні в ній митних питань замість поняття «митна логістика» краще та коректніше застосовувати поняття «аспекти митної справи в логістиці» або «митні аспекти в логістиці». При цьому, для комплексного розгляду аспектів митної справи в логістиці ми пропонуємо виокремити такі питання:

1. Логістика: поняття, функції, види. Логістична система та її складові. Митні аспекти логістики: включає розгляд об'єктів та суб'єктів, управління переміщенням вантажів в ланцюгу поставки товарів, комплексне управління ланцюгом поставки товарів;

2. Переміщення вантажів в ланцюгу поставок товарів. Елементи управління переміщенням вантажів в ланцюгу поставок товарів: включає розгляд міжнародних перевезень вантажів, як базової логістичної функції, пов'язаної з переміщенням на окремих ланках ланцюга поставок, у тому числі переміщення автомобільним, залізничним, морським та авіатранспортом, а також способів транспортування вантажів, зокрема унімодального перевезення і змішаного або комбінованого перевезення;

3. Ланки ланцюгу поставок товарів не пов'язані з перевезенням вантажів: включає розгляд терміналів, складів тимчасового зберігання, митних ліцензійних складів, пунктів пропуску, де відбувається заміна виду транспорту;

4. Контроль вантажів на кордоні: міжнародні стандарти: включає розгляд міжнародних конвенцій та угод, які регламентують особливості проведення контролю на кордоні вантажів, що переміщуються автомобільним, залізничним, морським та авіаційним транспортом, до яких входять такі як: Міжнародна Конвенція про узгодження умов проведення контролю вантажів на кордонах, Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (КДПВ), Конвенція про тимчасове ввезення (Стамбульська конвенція), Конвенція про міжнародні залізничні перевезення (ЦИМ/КОТИФ – СІМ/СОТИФ), Угода про міжнародне залізничне вантажне сполучення (УМВС), Конвенція для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, Конвенція ООН про договори повністю або частково морського міжнародного перевезення вантажів 2008 р. (Роттердамські правила);

5. Декларування, особливості ввезення, вивезення, транзиту: включає розгляд повідомлень про наміри ввезення товарів, декларування, видів декларацій, митних режимів, особливостей ввезення, вивезення та транзиту вантажів, а також контролю доставки вантажів і гарантій доставки;

6. Спрощення переміщення вантажів в ланцюгу поставок товарів: включає розгляд спрощення процедур міжнародної торгівлі заради пришвидшення і безпеки руху вантажів в ланцюгу поставок товарів, державно-приватного партнерства та реалізації єдиного вікна в Україні та світі

7. Безпека ланцюгів поставок : включає розгляд Рамкових стандартів безпеки та полегшення всесвітньої торгівлі Всесвітньої митної організації, УЕО, як суб'єкта, що забезпечує безпеку в ланцюгу поставки, товарів, переміщення яких в ланцюгу поставки вимагає окремих заходів безпеки (паливо, газ, продукти харчування), упаковки для безпечного переміщення товару в ланцюгу поставки (контейнери, піддони, біг беги, рефрежерат контейнери і т.ін.) та пломбування контейнерів і вантажних відсіків як засобу гарантування збереженості товарів в ланцюгу поставки.

Митні аспекти логістики та їх взаємозв'язок з міжнародним ланцюгом поставки товарів представлено нами схематично на рисунку 1. На перший погляд аспекти митної справи можуть стосуватися більшості складових міжнародного ланцюгу поставки товарів, а саме, експортера (експедитора або агента, які можуть бути додатковою сполучною ланкою між експортером і перевізником), перевізника (сюди також включаються і логістичні центри, які можуть надавати комплекс послуг, у тому числі послуги з обробки і збереження вантажів, митного оформлення, інформаційні послуги), імпортера або власника складу, де зберігаються товари під митним контролем, за виключенням таких ланок міжнародного ланцюга поставки як виробник товару та споживач внутрішнього ринку. Водночас, коли мова йде про спрощення переміщення вантажів в ланцюгу поставок та безпеку міжнародних ланцюгів поставок товарів, ці митні питання стосуються усіх ланок міжнародного ланцюга поставки, у тому числі і виробника товару та споживача внутрішнього ринку.

Таким чином, нами окреслено коло питань, що бажано розглядати для комплексного вивчення аспектів митної справи в логістиці, зокрема переміщення вантажів в окремих ланках ланцюгу поставок, перевантаження, складування, зберігання вантажів, контроль вантажів на кордоні, декларування, особливості ввезення, вивезення, транзиту товарів, безпека ланцюгу поставок товарів і спрощення переміщення вантажів в ланцюгу поставок товарів.

Список використаних джерел

1. Баязитов Л.Р. Таможенные аспекты логистики: Практические рекомендации по организации работы грузового таможенного комплекса с использованием механизма «единого окна» / Л.Р. Баязитов, А.Б. Егоров, О.И. Платонов, А.П. Шейко – Киев: АЛЛЕГО –ПЛАСКЕ, 2009. –568с.

2. Стаханов Д.В., Стаханов В.Н. Таможенная логистика.-М.: Приор, 2000.-96с.
3. Смирнов, І. Г. Митна логістика та митна справа як чинники ефективності зовнішньої торгівлі України //Зовнішня торгівля: право та економіка. – 2006. – №. 1 (24). – С. 27–33. – Режим доступу http://www.nbuv.gov.ua/old_jrn/Soc_Gum/uazt/2006-01.pdf#page=27
4. Смирнов І. Г. Логістика митних режимів в Україні в суспільно-географічному вимірі// І.Г. Смирнов . Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Географія. – 2007. –№54. –С.34–36. – Режим доступу http://papers.univ.kiev.ua/1/geografija/articles/smirnov-i-logistic-of-the-customs-regime-in-ukraine-in-human-geographical-measu_13610.pdf
5. Федоренко Р.В. Многоуровневый подход к формированию таможенно-логистических систем / Р.В. Федоренко // Вестник ЮУрГУ. – 2014. – № 3. – Том 8. – С.176–180. – Режим доступу <http://cyberleninka.ru/article/n/mnogourovnevyyu-podhod-k-formirovaniyu-tamozhenno-logisticheskikh-sistem>
6. Пономарьова Н.В., Столяр Т.В. Аналіз логістичної організації процесу митної переробки вантажів// Вестник ХНАДУ, - 2008.- №41. – с. 119-122.
7. Міщенко І. В. Правові основи логістизації митних процедур в Україні / І. В. Міщенко // Актуальні проблеми держави і права. – 2011. – Вип. 57. – С. 399–405. – Режим доступу http://nbuv.gov.ua/UJRN/apdp_2011_57_60
8. Гужевська Л.А. Митна логістика: сьогодення та перспективи / Л.А. Гужевська // Управління проектами, системний аналіз і логістика. Технічна серія. – 2011. – Вип. 8. – С. 34-37. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Upsal_2011_8_10
9. Гужевська Л. А. Вибір митного режиму як одна із задач митної логістики / Л. А. Гужевська, Т. Ю. Басанець, Л. Т. Веронська // Вісник [Національного транспортного університету]. - 2010. - № 21(2). - С. 111-114. - Режим доступу: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vntu_2010_21\(2\)_29](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vntu_2010_21(2)_29).

Заєць Г. П.,
аспірант, Український державний
університет залізничного транспорту,
м. Харків, Україна

КАДРОВА ЛОГІСТИКА В СУЧАСНИХ УМОВАХ РОЗВИТКУ ТРУДОВОГО ПОТЕНЦІАЛУ ПРАЦІВНИКІВ

***Ключові слова:** кадрова логістика, управління, трудові ресурси, кадри підприємства, аутсорсинг, аутстафінг.*

***Key words:** personnel logistics, management, labor resources, personnel of the enterprise, outsourcing, outstaffing.*

Якість трудових ресурсів - одна з найважливіших сфер створення конкурентних переваг. Тому підприємство прагне максимально ефективно формувати персонал, залучаючи найбільш кваліфікованих фахівців, і використовувати своїх працівників, створюючи всі умови для інтенсивного розвитку їх трудового потенціалу [1].

Кадрова логістика - це розділ логістики, в якому вивчається оптимізація потоків трудових ресурсів підприємств і галузі в цілому. Кадрова логістика ще не отримала достатньо повного відображення в працях науковців. Разом з тим в сучасній теорії управління персоналом досить чітко відстежуються підходи до кадрів підприємства як до ресурсів, що знаходяться в постійному русі. При такому підході необхідно пам'ятати про всі особливості, притаманні людським ресурсам. Працівники в кадровій логістиці розглядаються як партнери, які уклали з підприємством договір про найм [2]. Кадрова логістика підприємства має чотири основних напрямки: оптимізація вхідних потоків відповідно до потреб підприємства, використання кадрів, розвиток кадрів і вивільнення кадрів.

Управління кадровою логістикою підприємства - це системний планоірний організований вплив на процеси формування, розподілу, перерозподілу кадрів підприємства, на створення умов для використання трудових якостей працівників з метою забезпечення ефективності формування підприємства і всебічного розвитку його кадрів. Позитивний ефект дає застосування кадрової логістики не тільки на рівні організації (мікрологістика), але і на рівні галузі (макрологістика). На рівні галузі кадрова логістика покликана в першу чергу оптимізувати потоки кадрів на стадії їх навчання. Тут особливо важливими є проблеми підготовки кваліфікованих кадрів, взаємозв'язку навчальних закладів з галуззю, припливу і адаптації фахівців в галузі, галузевої системи перепідготовки кадрів.

Успіх бізнес-структур в сучасних умовах, що характеризуються швидкими змінами, в значній мірі залежить від гнучкості виробництва. Щоб забезпечити цю вимогу, необхідно мати гнучку робочу силу, тому одним з важливих показників кадрової логістики є мобільність кадрових потоків. Кадрова логістика повинна бути гнучкою і динамічною, тобто коригуватися відповідно до змін, що відбуваються з розвитком підприємства. Однак не слід забувати про те, що одночасно вона повинна мати стабільні пріоритети.

Невід'ємною частиною кадрової логістики є аутсорсинг і аутстафінг - найбільш ефективні методи скорочення кількості працівників в штаті. Аутсорсинг (від англ. Outsourcing - зовнішнє джерело) - це передача певних функцій (як правило, «непрофільних» для підприємства-замовника) зовнішнім виконавцям - аутсорсерам, підрядникам або субпідрядникам; передача підприємством певних бізнес-процесів або виробничих функцій на обслуговування іншій компанії, що спеціалізується у відповідній області [1].

Переваги аутсорсингу очевидні. Замовнику немає необхідності утримувати великий штат фахівців, підтримувати роботу ІТ-інфраструктури, систем безпеки, кадрової служби. Все це як відомо вимагає значних

капіталовкладень і постійного контролю за виконанням поставлених завдань. При передачі цих функцій на аутсорсингову компанію вся відповідальність за виконання другорядних завдань і функцій підприємства лягає на компанію-аутсорсера, яка залучає для цього кращі сили. А замовник зосереджує всі свої ресурси на основному напрямку діяльності. Передача ряду функцій на аутсорсинг для оптимізації зусиль в головному напрямку діяльності - це той вибір, який дозволяє замовнику отримати перевагу перед своїми конкурентами[2].

Аутстафінг (від англ. Outstaffing - виведення персоналу за штат). Під аутстафінгом розуміють процедуру виведення співробітника за штат компанії і оформлення його в штат компанії-що надає послугу. При цьому він продовжує працювати на колишньому місці і виконувати свої функції, а обов'язки роботодавця перед працівником виконує компанія-провайдер.

Потреба в цій послугі виникає, якщо підприємство:

- має обмеження за чисельністю персоналу;
- має намір скоротити штатну чисельність без втрати кваліфікаційних кадрів;
- зацікавлена в зниженні адміністративних витрат на ведення кадрового обліку і розрахунок заробітної плати;
- хоче заощадити кошти за рахунок регресії єдиного соціального податку, але не має на це права;
- планує найняти працівників в регіонах, не відкриваючи при цьому представництв або філій;
- має намір використовувати на тимчасовому проекті заздалегідь відібраних людей, оформивши їх через посередника;
- хоче вивести в штат посередника співробітників на час їх випробувального терміну, щоб оцінити їх роботу, не беручи на себе додаткових зобов'язань;
- має намір використовувати працю іноземних співробітників [3].

До зобов'язань компанії-провайдера: зарахування працівників в свій штат і оформлення з ними трудових відносин; ведення кадрового діловодства; розрахунок і виплата заробітної плати, стягнення прибуткового податку, відрахування із заробітної плати працівників у встановлені законодавством фонди; оформлення лікарняних листів, відпустки, полісів обов'язкового медичного страхування; видача довідок встановленого зразка.

Роботи по процедурі аутстафінгу включає наступні етапи: визначення потреби замовника та підписання договору на надання послуги аутстафінгу із зазначенням його терміну дії, кількості виведеного за штат персоналу і вартості послуг; зарахування співробітників, переданих за договором аутстафінгу, в штат компанії-провайдера. Складові рахунків: заробітна плата співробітників, ЄСВ, компенсація послуги аутстафінгу; виплата заробітної плати співробітникам, переданим за договором аутстафінгу, нарахування та сплата податків.

Отже, аутстафінг - кадрова технологія, що дозволяє знизити витрати на управління персоналом без втрати на досягнення якості кадрової роботи.

У житті будь-якої компанії, яка розвивається настає момент, коли штат досягає позамежних величин, а елементарні операції на зразок видачі зарплат і поновлення записів у трудових книжках починають забирати надто багато сил і коштів. У подібній ситуації керівник неминуче стикається з вибором: використовувати йому аутстафінг чи ні. За кордоном в більшості випадків керівник відповідає «так» [1].

Аутстафінг - ефективний інструмент для формального підвищення репутації підприємства. При зменшенні числа офіційно працюючих в компанії всі показники, що розраховуються на одного співробітника (продажу, прибуток), будуть виглядати по-іншому [2]. Це дозволяє підвищити інвестиційну привабливість, збільшити вартість бізнесу. З усього вищесказаного очевидно, що дані методи не тільки спрощують процес діяльності організації різного виду бізнесу і форм власності, а й економічно виправдані, так як дозволяють уникнути багатьох ризиків, пов'язаних з інтеграцією і є невід'ємною частиною фінансово-господарської діяльності ряду підприємств.

Список використаних джерел

1. Одегов, Ю. Г. Аутсорсинг в управлінні персоналом: підручник і практикум Для бакалаврату та магістратури / Ю. Г. Одегов, Ю. В. Долженкова, С. В. Малінін. - М.: Издательство Юрайт, 2015. - 389 с.
2. Токмакова І.В. Розвиток технологій управління трудовим потенціалом підприємств / І.В. Токмакова, І М Войтов, К І Штефан // Вісник економіки транспорту і промисловості. — 2018. — №63. — С. 179-186.
3. Дикань В.Л. Особенности поведения потребителей в условиях «экономики счастья» / В.Л. Дикань, І.В. Воловельська // Вісник економіки транспорту та промисловості — 2017 — №60. — С. 11-17

Кубанова Т. В.,

к. пед. н., старший викладач,
Київський національний університет
культури і мистецтв,
м. Київ, Україна

ФОРМУВАННЯ МІЖКУЛЬТУРНОЇ КОМПЕТЕНЦІЇ У МАЙБУТНІХ МЕНЕДЖЕРІВ НА ЗАНЯТТЯХ З ІНОЗЕМНОЇ МОВИ

Ключові слова: *студенти, менеджери, міжкультурна комунікація, міжкультурна компетенція, інтеграція, мова, автентичний матеріал сучасних мас-медіа, комунікативна невдача.*

Keywords: *students, managers, intercultural communication, intercultural competence, integration, language, authentic material of modern mass media, communicative failure.*

Сучасні тенденції у світі спричиняють залученість кожної країни до процесу глобалізації, насамперед, у сфері економіки. Компанії України також виходять на закордонні ринки, їхня успішність усе більше залежить від їхньої конкурентоспроможності у швидко мінливому бізнес-середовищі. Цей процес зумовлює необхідність у підготовці фахівців, здатних працювати в різних інокультурних середовищах і досягати успішних результатів у ситуаціях міжкультурного спілкування. Особливо важливою в цьому зв'язку є підготовка менеджерів, які були б не тільки професіоналами у своїй сфері, але й відігравали роль елемента-зв'язки у відносинах між власною компанією й закордонним партнером, а також між компанією та її філіями в інших країнах. Глобалізація також зумовлює необхідність працювати із закордонними фахівцями, які приїждять у нашу країну. Для цього менеджери вітчизняних компаній повинні володіти не тільки мовною, але й міжкультурною компетенцією, яка б дозволила їм зняти будь-які бар'єри й труднощі в спілкуванні й веденні справ. Отже, потреба формування міжкультурної компетентності становить відображення об'єктивних потреб суспільства в цілому й сфери освіти, зокрема в підготовці майбутнього фахівця. На нашу думку, підготовка менеджера на сучасному етапі повинна включати й формування його міжкультурної компетенції. Це завдання в сучасних вітчизняних ВНЗ покладено на дисципліну „Іноземна мова за професійним спрямуванням”.

Відомий західний учений Д. Батжес вважає, що „процес становлення компетентного в мовному відношенні члена суспільства відбувається завдяки оволодінню мовою в певних соціальних ситуаціях, відповідно до традицій і звичаїв, прийнятих у кожному суспільстві” [3, с. 55]. Оскільки мова – це соціальне явище, то головною умовою оволодіння нею є проникнення в культуру народу. Під частиною культури країни, мова якої вивчається і здатна внести міжкультурний аспект у вивчення іноземної мови, розуміють „зібрання знань і досвіду, які дозволяють студентам бути адекватними учасниками міжкультурної комунікації” [1, с. 15], у тому числі в ситуаціях, пов'язаних з роботою менеджера. Адекватна участь у міжкультурній комунікації включає правильне розуміння підрядкового смислу висловлювань співрозмовника, правильну інтерпретацію культурних, історичних епізодів і реалій, розуміння поведінки носія мови.

Для формування міжкультурної компетенції студентів під час навчання іноземної мови необхідно дотримуватися певної методики, яка б визначала види вправ, теми, види навчальної діяльності, послідовність і характер завдань, інші параметри навчального процесу. Дидактичний підхід передбачає поєднання процесів оволодіння професійно-орієнтованою англійською мовою з розвитком особистісних якостей студентів, знанням культури країни мови, що вивчається та набуття спеціальних навичок, що базуються на професійних і лінгвістичних знаннях. Наприкінці вивчення курсу майбутні менеджери повинні досягнути такого рівня іноземної професійно-орієнтованої комунікативної компетенції, який дозволить їм використовувати англійську мову в професійній діяльності на рівні

міжнародних стандартів. Відповідно до зазначених вимог необхідно розробити навчальну робочу програму, яка б враховувала міжнародні рекомендації до знання мови водночас із особливостями кожного фаху й контекстного підходу до викладання англійської мови. Оскільки головною вимогою професійно-орієнтованого навчання англійської мови є необхідність наблизити зміст і методи її викладання до практичних та майбутніх професійних потреб студентів, постає необхідність у вивченні завдань і цілей, що стоять перед майбутніми економістами, обов'язкове врахування їхніх інтересів і мотивації. Це стосується, насамперед, підбору матеріалу, його критичного осмислення з урахуванням професійної специфіки студентів та рівня мовної компетенції. Завдання викладача полягає в організації такого впливу навчальної інформації на студентів, щоб професійні потреби трансформувалися в джерело їхньої активності та змусили працювати на задоволення виниклих потреб.

Задля реалізації навчальної мети професійно-орієнтованого вивчення англійської мови необхідно розробити такий зміст, який передбачає поєднання загального та професійного компонентів. Загальний компонент покликаний здійснювати загальноосвітню мовну підготовку, а професійний – безпосередньо орієнтований на практичну професійну діяльність. В такому випадку зміст навчання спирається на діяльнісно-орієнтований, компетентнісний, плюралінгвістичний та міжкультурний підходи. Одним з головних принципів навчання студентів бакалаврів англійської мови за професійним спрямуванням є комплексне оволодіння усіма видами мовленнєвої діяльності, які перебувають у взаємозв'язку і взаємодії. В їх основі закладено спільні мовленнєві механізми, відбувається складана аналітико-синтетична діяльність. Цей взаємозв'язок багатогранний, кожен з видів мовленнєвої діяльності характеризується власною специфікою, яка вимагає певного набору керівних важелів. Розвиток мовленнєвих навичок та вмінь на матеріалі фахової інформації має здійснюватись планомірно та цілеспрямовано на протязі усього терміну навчання, при цьому вимоги до рівня оволодіння основними видами мовленнєвої діяльності повинні зростати від модуля до модуля.

Дослідники називають такі методи, які можна використати для формування міжкультурної компетенції студентів [1–3]: 1) культурний асимілятор (*cultural assimilator*) – ознайомлення студентів з реальними ситуаціями ведення бізнесу із закордонними партнерами, ситуації можуть бути проблемними, включати конфлікт через культурні відмінності; 2) метод контрастів (*contrast American method*) – ознайомлення студентів з поведінкою (мовленнєвою в тому числі), протилежною прийнятій у рідній культурі в тій або іншій ситуації ділового спілкування; 3) метод саморефлексії (*self reference criterion*) – навчання студентів самостійно порівнювати мовленнєву поведінку й культурні особливості рідної культури з іншомовною культурою партнерів по спілкуванню, а також навчання здібності мислити з погляду представників іншомовної культури при розв'язанні якої-небудь проблеми в бізнесі; 4) метод конкретних ситуацій (*area simulation*) – створення реальних

ситуацій спілкування з представниками іншої культури, ситуації можуть бути заплановані викладачем за певним сценарієм; 5) метод оцінювання іншомовної культури (cultural self awareness model) – навчання студентів за допомогою обговорення відеозаписів з реальними ситуаціями в сфері бізнесу, а також за допомогою рольових ігор.

У контексті нашого дослідження важливого значення набуває робота з автентичним матеріалом. Автентичний матеріал, який може бути використаний як текст для аудіювання, діалогів, письмових і усних вправ, має низку переваг: він близький до мови, яку використовують в звичайних реаліях (слухання доповідей, інтерв'ю, радіопередач і т. п.); він не спрощує і не ускладнює природну розмовну мову на відміну від спеціально складеного «занадто літературного» матеріалу; він доступний будь-кому завдяки Інтернету.

Отже, всі перераховані методи навчання викладач може творчо використати при підготовці занять з дисципліни „Іноземна мова за професійним спрямуванням”. Його завдання також полягає в тому, щоб мотивувати студентів самостійно працювати для ознайомлення з особливостями бізнес-середовища країн досліджуваної мови.

Таким чином, можна зробити висновки, що формування міжкультурної компетентності майбутнього менеджера – це складний процес, який вимагає систематичних послідовних зусиль з боку викладача й усвідомлених зусиль з боку студента. Метою формування міжкультурної компетентності є розвиток здатності особистості адаптуватися й успішно працювати в інокультурному середовищі. Людина, яка володіє міжкультурною компетенцією, здатна вийти в спілкуванні за межі власної культури, залишаючись самою собою, не втрачаючи власної культурної ідентичності. Для успішного формування міжкультурної компетенції студентів викладач може використати на заняттях різні методи інтерактивного навчання, беручи до уваги рівень підготовки, інтереси й потреби кожної конкретної групи студентів.

Список використаних джерел

1. Сысоев П. В. Язык и культура: в поисках нового направления в преподавании культуры страны изучаемого языка // Иностранные языки в школе. 2001. № 4. С. 12–17.
2. Чекун О. А. Педагогические условия формирования умений межкультурной языковой коммуникации студентов неязыковых факультетов : научные труды МГУ // Высшее образование для XXI века. М., 2006. Вып. 75. С. 145–151.
3. Buttjes D., Byram M. Mediating Languages and Cultures. Towards an international Theory of Foreign Language education. – Clevedon: Multicultural Matters. 1991. P. 53 – 57.

Кубанов Р. А.,
к. пед. н., доцент,
ВСП «Інститут інноваційної освіти
Київського національного університету
будівництва і архітектури»,
м. Київ, Україна

ЯКІСТЬ ПРОФЕСІЙНОЇ ПІДГОТОВКИ МАЙБУТНЬОГО ФАХІВЦЯ З ЛОГІСТИКИ

Ключові слова: професійна підготовка, якість професійної підготовки, логістика, програма підготовки майбутніх фахівців, якість професійної підготовки фахівця з логістики.

Keywords: professional training, quality of professional training, logistics, training program for future specialists, quality of professional training of a specialist in logistics.

Сучасний ринок праці, зміни в соціально-економічному житті країни зумовлюють особливі вимоги до закладів вищої освіти, які здійснюють професійну підготовку майбутніх фахівців. Ринок праці потребує покращення якості підготовки професійних кадрів, забезпечення їхньої конкурентоспроможності, перспектив кар'єрного зростання впродовж життя, готовності до прийняття професійних рішень у варіативних, мінливих і нестандартних умовах підприємницького середовища. У відповідь на динамічні зміни економічного середовища має змінюватися система підготовки кадрів, зокрема, для логістики.

Однією з основних проблем сучасної логістики в Україні є підготовка та сертифікація спеціалістів, рівень знань яких би відповідав європейським стандартам. Практика показує, що логістичному персоналу вітчизняних підприємств бракує фундаментальних знань та навиків побудови і оптимізації процесів для корпоративних логістичних мереж і ланцюжків. Саме складністю та високим рівнем вимог до професійної підготовки логістів можна в деякій мірі пояснити відсутність їх в достатній кількості.

Аналіз сучасної теорії і практики професійної підготовки у ВНЗ дає підстави для визначення таких її ознак [1; 2]: формування системи професійно значущих знань, умінь і якостей, форм поведінки, індивідуальних способів виконання професійної діяльності; широкопрофільність підготовки; формування сучасного стилю цілісного науково-професійного мислення; готовності до професійного саморозвитку, безперервної освіти і самоосвіти; формування соціальної і професійної позиції, розвиток професійних здібностей й особистісних якостей (самостійність, активність, креативність, мобільність, комунікативність та ін.); забезпечення готовності майбутніх фахівців до індивідуально-творчого виконання професійних функцій, до інноваційної діяльності; прикладний характер підготовки, забезпечення

єдності, інтеграція її теоретичної і практичної складових; упровадження дуальної освіти.

На думку Т. Гармаш [2], професійну підготовку майбутніх фахівців із логістики слід розуміти як цілеспрямований процес, що забезпечує формування у студентів-майбутніх логістів спеціальних знань, практичних умінь і навичок, професійно значущих якостей, необхідних для успішного виконання логістичних функцій, та готовності до професійної діяльності у сфері логістики.

Програма підготовки фахівців за визначеним напрямком складається на основі: 1. Наказів і рішень Міністерства освіти і науки України щодо практики студентів; 2. Положення про організацію і проведення практики у закладі вищої освіти; 3. Програми освітньо-професійної та спеціальної підготовки фахівців за професійним спрямуванням; 5. Наскрізної та робочої програм та методичних вказівок із проведення практики студентів. Зміст і послідовність практики визначається програмою, розробленою згідно з навчальним планом, характером виробничого процесу на підприємстві та передбачає такі загальні вимоги до програми: загальні положення (час, що відводиться на практику; строки її проведення; норми часу, які встановлюються для практикантів під час виконання завдань різного рівня складності; відомості про режим праці); вимоги до характеру і змісту роботи; функцій, які повинні виконувати студенти (складність, точність, матеріал та ін.); характеристика робочих місць студентів під час практики; приблизний перелік робіт, функцій, обов'язків, які мають виконувати практиканти; передові прийоми та методи роботи, що мають засвоїти, опанувати студенти.

Слід зазначити, що спеціаліст з логістики може займати в промисловості, торгівлі, сфері послуг різні посади: президент, заступник директора з логістики, керівник інтегрованої служби логістики, керівник регіонального розподільчого центру, управляючий матеріальними потоками, інтегральний менеджер з логістики, начальник відділу збуту, аналітик логістичного планування, начальник організації виробництва, експедитор, менеджер з постачань, менеджер зі збуту, транспортний аналітик, митний брокер.

Щодо якості професійної підготовки. Аналіз наукових праць дає підстави для виокремлення декількох підходів дослідників до визначення сутності якості професійної підготовки: акцентування уваги на якості змісту освіти, освітніх стандартів, навчальних програм і підручників; зосередження уваги на проблемі якості організації освітнього процесу, якості його науково-методичного, інформаційного, кадрового, матеріально-технічного, фінансового забезпечення; розгляд якості професійної підготовки з позиції управління, процесу забезпечення, визначення механізмів і факторів підвищення якості освіти у ВНЗ.

На нашу думку, якість професійної підготовки фахівця з логістики визначається ступенем відповідності рівня його підготовки професійним вимогам, які пред'являються до нього як до фахівця, професіонала сучасними економічними умовами, ринком праці, роботодавцями. Така підготовка

повинна передбачати не тільки набуття й удосконалення професійних знань і умінь, а і засвоєння нових норм суспільного життя, що дозволить випускнику ВНЗ успішно адаптуватися до умов ринку, сприятиме його подальшій професійній самореалізації, забезпечить ефективну професійно спрямовану взаємодію фахівця з навколишнім соціальним середовищем.

Разом з тим, навчання у вищому навчальному закладі не гарантує конкурентоспроможності випускників на ринку праці. Саме тому, сьогодні все популярнішим стає термін *Employability* (придатність до працевлаштування), який характеризує сукупність знань, умінь, навичок, володіння підходами для вирішення виробничої ситуації, а також здатність і бажання до неперервного удосконалення та професійного розвитку.

Придатність до працевлаштування охоплює такі компетентності: рівень самоорганізації, здатність до роботи в групі, уміння виконувати конкретні завдання, навички комунікації та грамотність, знання інформаційних технологій.

Список використаних джерел

1. Васирина М., Майборода В. Актуальні проблеми практично підготовки студентів вищої школи України // Проблеми підготовки сучасного вчителя. 2010. №2. С. 233–237.

2. Гармаш Т. А. Професійна діяльність фахівців з логістики, їх характеристика. Гуманітарний вісник ДВНЗ «Переяслав-Хмельницький державний педагогічний університет ім. Г. Сковороди» : Темат. вип. «Міжнародні Челпанівські психолого-педагогічні читання». Київ, 2016. Дод. 3 до Вип. 36, Том IV (20). С. 141–149.

Мамиченко С. А.,
аспірант, Луганський національний
університет імені Тараса Шевченка,
м. Старобільськ, Україна

КОМПЕТЕНТНІСТЬ МЕНЕДЖЕРІВ ТА МЕТОДИКИ ЇЇ ФОРМУВАННЯ НА ОСНОВІ СВІТОВОГО ДОСВІДУ

Ключові слова: *менеджер, компетентність, підготовка менеджерів, методики навчання.*

Keywords: *manager, competence, training of managers, teaching methods.*

Сучасні світові тенденції і зміни в життєдіяльності людської спільноти зумовлюють посилення вимог до підготовки фахівців для здійснення конкретних видів трудової діяльності відповідно до потреб суспільства і ринку праці. На часі професійна підготовка менеджерів – посадових осіб, обов'язком яких є управління організацією, її підрозділом, провадження

певного напрямку роботи в умовах зростання співпраці і конкуренції в сфері економіки і бізнесу.

В Україні освіта менеджерів є сектором ринку освітніх послуг, що пропонує різноманітні програми підготовки фахівців такого профілю. У багатьох випадках якість цих програм є недостатньо високою, вони вимагають постійного оновлення, пристосування до змінних умов змісту, форм і методів навчальної роботи.

На становлення вищої менеджерської освіти істотно вплинули демографічні фактори. Привабливість вищої освіти необґрунтовано призводить до збільшення кількості студентів. Неможливість повно передбачити контингенти студентів у галузях освіти, в т.ч. менеджерської, збалансувати наукову і навчальну складові в діяльності викладачів ускладнює освітню ситуацію. Щоб розв'язати проблему надання вищої менеджерської освіти всім бажаючим з огляду на посилення демографічних факторів, університети впроваджують структурні реформи для адекватного реагування на ринок праці, створюють нові навчальні заклади (дистанційні університети, відкриті університети, університети, що організують навчальний процес на вихідні дні).

Адаптація вищої менеджерської освіти до потреб суспільства, які постійно змінюються, і сфери виробництва вимагає від країн розв'язання проблем співвіднесення підготовки фахівців з потребами в них економіки, бізнесу, сфери послуг і більшого фінансування. Труднощі виникають, коли уряд змушений визначити пріоритети різних сфер життєдіяльності населення: освіти, охорони здоров'я, оборони країни тощо. Отже, впровадження нового оснащення, найму викладацького штату великою мірою залежать від ресурсних можливостей країни.

Головним напрямом розроблення проблеми підготовки менеджерів у педагогіці вищої освіти є узагальнення конкретно-емпіричного досвіду сумісної діяльності учасників цього процесу за крайньої абсолютизації його психологічного й суб'єктивно-особистісного аспектів. Головна мета – формування професійної компетентності.

Професійну компетентність можна визначити як наявність умінь, знань та навичок в їх синергетичному взаємозв'язку та взаємозалежності, сформованих на базі загальної освіти, здатність до їх постійного оновлення, а також особисті якості індивіда, які з набуттям досвіду використовуються під час професійної діяльності.

Важливу роль в аналізі зазначеної проблеми відіграє модель компетенції як теоретична система знань, умінь, навичок персоналу, що забезпечують організації реалізацію завдань менеджменту. Модель уніфікує вимоги до співробітників і створює єдині стандарти для оцінки працівників. Добре побудована модель компетенцій забезпечує життєздатний зв'язок між поведінкою, здібностями та якостями, характерними для індивідуума, і завданнями, які поставлені перед ним на роботі. Розглянемо деякі приклади компетенцій світових стандартів (базові типи компетенцій). Дослідження, представлене компанією SHL, зводить разом особистісні фактори і фактори

умінь для оцінки компетенцій та їх впливу на результати роботи. Використання схеми компетенцій розвиває більш сучасне розуміння факторів, що лежать в основі показників ефективності роботи. Таким чином, співробітники компанії SHL виділили вісім компетенцій, які є головними описовими характеристиками співробітників, це: лідерство та прийняття рішень; підтримка та кооперація; інтерактивна комунікація та вплив; аналіз та інтерпретація; креативність і стратегічне мислення; організованість і старанність; адаптація та гнучкість; орієнтація на результат бізнесу та дієздатність [1].

Модель S. Whiddett & S. Hoolyforde виділяє такі типи компетенцій: розвиток бізнесу (особистий розвиток, генерування й обґрунтування ідей); досягнення результатів (планування, чіткість менеджменту, постановка цілей); аналіз – робота з інформацією (аналіз і прийняття рішень); люди (робота в команді, вплив, керування відносинами). Модель Society for Human Resource Management виділяє наступні типи компетенцій: знання бізнесу; персональна дієздатність; стратегічний внесок; практичні навички та володіння технологіями менеджменту [3].

Однак аналіз моделей компетенцій, запропонований різними вченими, свідчить про відсутність чітко сформованих необхідних якостей майбутнього професіонала навіть на теоретичному рівні. Об'єднавши результати досліджень, можна виділити найбільш важливі компетенції, які висувають сьогодні умови ринку: морально-психологічні, педагогічні, ділові якості менеджера та аспекти його теоретичної підготовки.

На сьогоднішній день немає ідеальної методики навчання, при застосуванні якої ефективність менеджерської діяльності була найвищою. Узагальнюючи провідний світовий досвід навчання маркетингу і менеджменту, виділяють наступні підходи: 1) кейс-метод Гарвардської школи бізнесу; 2) метод досліджень Чиказької школи бізнесу; 3) навчання за допомогою практикуючих менеджерів у Кейптаунському університеті (Південно-Африканська Республіка); 4) японський підхід до навчання.

Розглянемо суть, переваги та проблеми застосування перелічених підходів на основі дослідження О.О. Красноруцьког, Н.М. Колпаченко, О.В. Смігунової [2]. 1. Кейс-метод Гарвардської школи бізнесу. Кейс-метод (від англ. case study – вивчення ситуації), відомий у вітчизняній освіті як метод ситуативного навчання на конкретних прикладах. Цей метод набув поширення завдяки Гарвардській школі бізнесу. На протязі 1909 – 1919 р. навчання відбувалося наступним чином: студентів просили описати конкретну проблемну ситуацію, провести детальний її аналіз й проробити відповідні рекомендації.

2. Метод досліджень Чиказької школи бізнесу. Основою методу є самостійне дослідження публікацій і діяльності корпорацій з зазначених питань слухачами, групове обговорення результатів і пророблення рекомендацій щодо прийняття відповідних рішень у корпораціях. Студенти за такого методу мають можливість самостійно обирати тему дослідження, керівника такого проекту та план вивчення дисциплін згідно логіки навчання.

3. Навчання за допомогою практикуючих менеджерів (Кейптаунський університет, Південно-Африканська Республіка). Цей спосіб викладання курсів дисциплін полягає у залученні менеджерів-практиків з досвідом викладацької діяльності. Як правило, це менеджери провідних компаній, які пройшли навчання у провідних школах бізнесу.

4. Японський підхід до навчання менеджменту та маркетингу. Підготовка фахівців відбувається переважно у навчальних центрах компаній, викладачі для яких готуються частіш за все в Токійським інститутом менеджменту. Переваги підходу: навчання прикладне, зорієнтоване на роботу в конкретній фірмі; висока мотивація навчання; відсутність бар'єрів між навчанням і практикою; розуміння підготовки під певну посаду створює висока віддачу від навчання. Проблеми: недостатня фундаментальна підготовка; отримані знання і навички складно застосовувати в інших фірмах, а також на вищих рівнях менеджменту. Сьогодні японці, розуміючи викладені проблеми, часом практикують підготовку управлінців у відомих школах бізнесу США та Західної Європи.

Таким чином, ефективність перелічених підходів до навчання менеджерів очевидна. Аналізуючи сильні сторони та проблеми застосування розглянутих підходів, сучасні навчальні заклади проводять навчання за одним із них, або ж комбінують їх у різному співвідношенні для різних дисциплін і програм.

Список використаних джерел

1. Скирманов В. Восемь компетенций SHL [Электронный ресурс] / Виктор Скирманов // Кадровый менеджмент. – 2006. – №1. – Режим доступа : <http://www.management.com.ua/hrm/hrm139.html>.

2. Красноруцький О.О. Методики навчання менеджерів у міжнародних корпораціях: переваги та проблеми застосування / О.О. Красноруцький, Н.М. Колпаченко, О.В. Смігунова // Вісник Харківського національного технічного університету сільського господарства імені Петра Василенка: економічні науки. – 2016. – Вип. 171. – С. 3-8.

3. Літвінова-Головань О. П. Формування професійної компетентності майбутніх фахівців з туризму у вищих навчальних закладах. / О. П. Літвінова-Головань // Педагогіка формування творчої особистості у вищій і загальноосвітній школах. – 2015. – Вип. 40 (93). – С. 471-475.

Миронова В. В.,
асистент, ДВНЗ «Приазовський державний
технічний університет»,
м. Маріуполь, Донецька обл., Україна

ПРОБЛЕМИ ПІДГОТОВКИ ПРОФЕСІЙНИХ ФАХІВЦІВ З ЛОГІСТИКИ В УКРАЇНІ

***Ключові слова:** логістика, висококваліфіковані фахівці з логістики, професійний ринок логістичних послуг, логістика та управління ланцюгами постачань, моніторинг логістичних послуг*

***Keywords:** logistic, special skills of logistic, professional market of logistic services, logistic that management lanciugami postachan, monitoring logistic services*

Протягом останніх двадцяти років в Україні розвивається підготовка професійних кадрів з логістики у стінах вищих навчальних закладів нашої країни.

У 2017 році Міністерство освіти і науки України, завдяки засіданню Технічного комітету стандартизації 183 «Логістика, експедирування та управління ланцюгами постачання», винесло на громадське обговорення проект постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до переліку галузей знань і спеціальностей, за якими здійснюється підготовка здобувачів вищої освіти», який передбачає включення до названого переліку спеціальності 078 «Логістика та управління ланцюгами постачання» в галузі знань 07 «Управління та адміністрування».

За свідченнями експертів, логіст – затребувана і перспективна професія. За результатами опитування Дослідницького центру ZAMMLER та Міжнародного кадрового порталу «HeadHunter Україна», 87% із 900 респондентів вважають професію логіста перспективною, а 59% називають її престижною. Якби діти респондентів вирішили обрати професію логіста, то цей вибір підтримали б 82% батьків, які не мають досвіду роботи в логістичній сфері, і 76% тих, хто має до логістики безпосереднє відношення.

Моніторинг більше ніж 200 вакансій на провідних сайтах з пошуку роботи в Україні (hh.ua, work.ua, rabota.ua) свідчить, що молодих спеціалістів без досвіду роботи на посади стажерів, інтернів чи молодших менеджерів готові брати більшість роботодавців: як великі логістичні компанії та великі міжнародні і українські продуктові компанії, так і малий та середній бізнес технічну освіту – 35%, економічну освіту іншого напрямку – 34%, гуманітарну освіту – 10%, ніякої спеціальної освіти – 4%. У таблиці 1 зазначені основні вимоги до логістів в Україні.

Моніторинг вищих навчальних закладів України, які пропонують здобути вищу освіту або пройти курси з підвищення кваліфікації з логістики, складування, ЗЕД становить більш ніж у 24 регіонах країни та у 89 ВИШах.

Таблиця 1

Основні компетентні вимоги до логістів в Україні

Основні вимоги	Обов'язки логіста
<ul style="list-style-type: none"> • повна вища освіта; • досвід роботи від 1 року; • знання ПК (1С та Microsoft Office); • володіння іноземними мовами (англійська, німецька, польська); • знання правил перевезення різних вантажів; • знання логістичних аспектів діяльності підприємства (закупівлі, запаси, складування, перевезення, відвантаження, пошук попутних вантажів); • вміння складати маршрути з урахуванням рентабельності, кілометражу, часу доставки товару; • знання правил оформлення супровідних документів; знання технічної складової транспортних засобів; хороші аналітичні здібності; • відповідальність, комунікабельність, ініціативність, стресостійкість, уважність, зібраність, оперативність, розсудливість; • швидкість прийняття рішень; • логічне мислення; • вміння спілкування з людьми різних рівнів; • вміння працювати в режимі багатозадачності; • готовність до швидкого навчання. 	<ul style="list-style-type: none"> • організація процесу перевезення та його контроль; • планування, розрахунок оптимальних маршрутів для доставки продукції; • контроль за раціональним використанням транспортних засобів відповідно до встановлених норм, їх вантажопідйомністю і місткістю; • контроль за рухом продукції в дорозі, за пересуванням транспорту за маршрутами; • контроль і облік ПММ та запасних частин; • контроль за своєчасністю приходу транспортних засобів під навантаження і розвантаження, тривалістю вантажно-розвантажувальних робіт; • оформлення транспортної документації; • звітність; • контроль за виконанням заявок і планів; • введення планів на відвантаження, електронних заявок, оформлення перевізних документів на готову продукцію; • онлайн пошук і супровід вантажів, для власного і найманого транспорту; • оформлення документів (договорів, заявок, облік транспортних витрат, виписка подорожніх листів і ТТН, списання палива).

Моніторинг кар'єрного зростання випускників вищих навчальних закладів України, що мають профільну освіту, свідчить, що отримані загальні та професійні компетентності у відповідності до міжнародних вимог дозволяють їм швидше адаптуватися до умов діяльності і професійного середовища, рухатися кар'єрними щаблями, приймати більш ефективні управлінські рішення. У таблиці 2 зазначені основні вміння та навички випускників зі спеціальності «Логістика» в Україні.

У ВИШах України вже можливо створити систему підготовки та підвищення кваліфікації фахівців у сфері логістики та управління ланцюгами постачання, збалансувати попит і пропозицію на ринку праці, а також задовольнити вимоги, які пред'являють роботодавці до рівня кваліфікації, набору професійних компетенцій та навіть логістичного мислення операційного та управлінського персоналу.

Таблиця 2

Основні вміння та навички випускників зі спеціальності «Логістика»

<i>Повинні знати і розуміти:</i>	<i>На практиці:</i>
<ul style="list-style-type: none"> • правила перевезень вантажів усіма видами транспорту; • митні процедури; • системи складування товарів і управління запасами; • організацію виробництва продукції; • організацію поставок сировини і дистрибуції готової продукції; • стратегії управління ланцюгами поставок; • сучасні інформаційно-комунікаційні технології тощо 	<ul style="list-style-type: none"> • це – менеджери, які координують логістичну діяльність на будь-якому підприємстві; • співпрацюють з іншими компаніями (постачальниками, перевізниками, посередниками); • керують людьми і процесами; • здатні знаходити оптимальні рішення й економити час, ресурси, гроші, генерувати і впроваджувати інновації; • в цілому підвищувати конкурентоспроможність компанії; • вибудовування бізнес процесів таким чином, щоб утримати цінність для клієнта, зберегти якість свого продукту і запропонувати ту оптимізацію, яка допоможе клієнтові, логістичному провайдеру й іншим учасникам ланцюга постачання зберегти свою конкурентну перевагу і надати можливість розвиватися.

Таким чином, можна зробити висновок, що підготовка висококваліфікованих фахівців з логістики, які здатні впроваджувати та розвивати інноваційні технології і провідні логістичні системи, на сьогодні є стратегічно важливим завданням для України. Якісна фахова підготовка логістів дозволить країні стати важливою частиною глобальної системи товарного руху, реалізувати транзитний потенціал та забезпечити компаніям вихід на якісно новий рівень організації логістики та ланцюгів постачання.

Список використаних джерел:

1. Проблеми підготовки професійних кадрів з логістики в умовах глобального конкурентного середовища URL: <http://er.nau.edu.ua/bitstream/NAU/33841/1/%D1%81%D0%B1%D0%BE%D1%80%D0%BD%D0%B8%D0%BA%202017.pdf>
2. Вакансії логіста в Україні URL: <https://rabota.ua/zapros/%D0%BB%D0%BE%D0%B3%D0%B8%D1%81%D1%82%D0%B8%D0%BA%D0%B0/%D1%83%D0%BA%D1%80%D0%B0%D0%B8%D0%BD%D0%B0>
3. Обзор компетенций современного логиста (на основании запросов на работу региональных и международных компаний логистического профиля) Проблеми та перспективи розвитку економіки Донбасу і Приазов'я: Міжнародна науково-практична конференція, Приазовський державний технічний університет, м. Маріуполь, 25-26 травня 2017 р. – Маріуполь: ДВНЗ «ПДТУ», 2017. – С. 172-175.

Ходова Я. О.,
к.е.н., доцент, ДВНЗ «Приазовський
державний технічний університет»,
м. Маріуполь, Україна

ФОРМУВАННЯ ПРОФЕСІЙНИХ КОМПЕТЕНЦІЙ ЛОГІСТА У ПРИВ'ЯЗЦІ ДО ПЕРВИННИХ ПОСАД ТА КВАЛІФІКАЦІЙНИХ ХАРАКТЕРИСТИК

***Ключові слова:** галузева специфіка, компетенції логіста, кваліфікаційні характеристики, управління логістикою.*

***Keywords:** industry specificity, logistic competence, qualification characteristics, logistics management.*

На сучасному етапі розвитку ринкових відносин підготовка висококваліфікованих грамотних фахівців в області логістики і управління ланцюгами поставок є необхідною умовою динамічного розвитку будь-якого економічного суб'єкта, що важливо в умовах інтеграції нашої країни в світовий економічний простір. Формування і розвиток знань персоналу компаній в області логістики і Supply Chain Management має відповідати організаційній структурі і функціоналу персоналу служб логістики (SCM), які, в свою чергу, залежать від галузевої специфіки, розміру компанії, структури управління і т.п. Система підвищення кваліфікації, підготовки і перепідготовки персоналу служб логістики, як основна частина бази логістичних знань, повинна враховувати в загальному випадку три рівня управління логістикою в компанії [2]:

I - «Топ-менеджмент» - вищий управлінський персонал, наприклад, віце-президент компанії з логістики, директор з логістики, інтегральний логістичний менеджер, начальник відділу (служби) логістики.

II - «Середній рівень» - середній управлінський персонал - керівники структурних підрозділів відділу (служби) логістики компанії, логістичні менеджери середньої ланки, аналітики, провідні логістичні менеджери і т.п.

III - «Операційний рівень» - нижчий лінійно-функціональний персонал служби логістики фірми [3].

Високі вимоги, що пред'являються сьогодні до логіста (особливо I і II рівня ієрархії управління), до їхнього рівня професійних знань в області логістики і SCM, вмінню координувати роботу суміжних служб, інтегрувати логістичну діяльність в межах всього ланцюга поставок, обумовлюють необхідність формування багатоступеневої корпоративної структури підготовки і перепідготовки логістів.

Логіст повинен бути підготовлений до виконання таких видів і завдань професійної діяльності. Відповідно до набуття необхідних компетенцій виступають дисципліни професійного спрямування, серед яких доцільно виділити:

1. Науково-дослідницька та консалтингова діяльність (Методологія та організація наукових досліджень, Логістичний менеджмент, Основи логістичного бізнес-консалтингу, Транспортна політика ЄС, Забезпечення функціонування міжнародної логістики, та ін.):

- підготовка даних для складання аналітичних оглядів і звітів за науковими публікаціями в аспектах розвитку сучасної логістики та УЛП;

- участь в проектуванні і впровадження сучасних логістичних систем і технологій для промислових і торгових фірм в частині: організації служб (відділів) логістики і УЛП в компаніях; розробка логістичних процесів в функціональних областях організацій бізнесу: постачання, виробництві, дистрибуції; проектуванні складів, розробка і впровадження логістичного процесу на складі; управління запасами; оптимізація матеріально-технічного забезпечення виробничих підприємств, підприємств торгівлі і сфери послуг;

- визначення основних підходів до підготовки й обґрунтування логістичних рішень в основних сферах функціональної діяльності промислового підприємства (закупівля, виробництво, збут, управління запасами, складування, транспортування).

2. Розрахунково-проектна діяльність (Логістика, Економіка транспортних підприємств, Фінансові потоки в логістичних системах, Методи управління ризиками в ланцюгах постачань, Управління логістичними проектами в транспортних і логістичних організаціях, Інформаційні системи та технології в логістиці, Проектування логістичних систем та ін.):

- аналіз існуючих логістичних бізнес-процесів і розробка моделей перспективних бізнес-процесів підприємств;

- визначення місця розміщення логістичного об'єкту, розрахунок параметрів матеріальних та супроводжуючих потоків, організація ланцюгів створення вартості на різних рівнях;

- розробка бізнес-плану проекту логістичної системи і економічно обґрунтовувати форми інвестування за умов оновлення техніко-технологічної бази;

- використання різноманітних програмних продуктів для автоматизації управління логістичними операціями і процесами,

- здійснювати контроль та оцінку результативності логістичної діяльності підприємства, а також порівнювати фактичну результативність діяльності організації з цільовою; автоматизувати аналітичні, планово-економічні та фінансові розрахунки;

- розробляти та використовувати оптимальні та конкурентоспроможні моделі аналізу та бальні системи оцінок ефективності функціонування логістичної системи підприємства або логістичного підрозділу компанії;

- формувати систему інформаційного забезпечення логістичної діяльності підприємства;

- самостійно визначати проблему прикладного логістичного дослідження, оцінити дослідницьку ситуацію, місце та роль у ній менеджера з логістики, розробити програму дослідження та представити її замовнику.

3. Організаційно-управлінська діяльність (Менеджмент транспортних і логістичних систем, Адміністративний менеджмент, Логістичний менеджмент, Операційний менеджмент, Теорія організації, Управління ланцюгами поставок, Стратегічне управління в логістиці, Міжнародне приватне право, та ін.):

- оперативне планування і управління діяльністю структурних підрозділів служб логістики та УЛП підприємств: транспортних, складських, інформаційних, аналітичних, підрозділів з управління товарними запасами, замовленнями, сервісом;

- розробка оптимальних організаційних структур служб логістики;

- розробка логістичних стратегій для підприємств; складання планів поточної та оперативної діяльності логістичного підприємства;

- проведення фінансового та логістичного аудиту підприємства; розробка системи збалансованих показників і структури індикаторів логістичної діяльності.

- розробка і впровадження елементів систем управління якістю логістичного сервісу на підприємствах різного профілю.

Програма націлена на формування у випускників наступних ключових компетенцій [1]:

- знання передових концепцій і технологій інтегрованої логістики, що дозволяють компаніям успішно конкурувати в динамічному середовищі бізнесу;

- освоєння моделей і методів моніторингу та аналізу ринку логістичного сервісу і логістичної інфраструктури в світі і в Україні;

- оволодіння методологією і практичними методами проектування і управління системами інтегрованої логістичної підтримки функціонування товарних ринків, міських агломерацій, індустріальних і технопарків, виробничих і логістичних кластерів:

- оволодіння міжнародної методології і практичними методами створення логістичних центрів в промисловості, торгівлі, в транспортному комплексі, регіонах і великих містах.

Список використаних джерел:

1. Воркут А.И. Логистика в начале нового тысячелетия и формирование национальной образовательной программы [текст]// Наук.-практ. конф. “Ринок послуг комплексних систем та прикладні проблеми логістики”: Зб. наук. пр. / А.И. Воркут – К., 2009. – С. 1–9.

2. Офіційний сайт Європейської логістичної асоціації. [Електронний ресурс]: Режим доступу: <http://www.elalog.eu>.

3. Офіційний сайт Української логістичної асоціації. [Електронний ресурс]: Режим доступу: <http://ula-online.org/ua/>

Секція 2:
**ЛОГІСТИКА ТА УПРАВЛІННЯ ЛАНЦЮГАМИ
ПОСТАВОК В УКРАЇНІ ТА СВІТІ**

Адвокатова Н. О.,
к. е. н., доцент, ДВНЗ «Херсонський
державний аграрний університет»,
м. Херсон, Україна
Моторикін В. С.,
курсант групи 123, Морський коледж
Херсонської державної морської академії,
м. Херсон, Україна

**МЕХАНІЗМИ РЕАЛІЗАЦІЇ ЛОГІСТИЧНОЇ СТРАТЕГІЇ
МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ**

***Ключові слова:** логістична стратегія морських портів, морський порт, морські логістичні центри.*

***Keywords:** logistics strategy of sea ports, sea port, marine logistics centers.*

Динамічні трансформації у сфері науково-технічних досягнень, транскордонної інтеграції, розширення внутрішніх та зовнішніх ринків, активізації глобальної економічної кооперації впливають на діяльність морських торговельних портів, зумовлюючи необхідність проведення своєчасних стратегічних управлінських рішень. За цих умов стратегічні зміни мають стати інструментом розвитку морської портової галузі. Конкуренція у сфері логістичних послуг примушує керівництво морських портів звернути увагу на реформування морської портової галузі. Активізації участі морських торговельних портів України, як логістичних центрів, в міжнародних транспортних коридорах формує засади реформування портових послуг і набуває підвищеної актуальності в сучасних умовах економіки.

Сталий розвиток морської портової галузі досягається за рахунок проникнення у глобальні логістичні ланцюги міжнародної торгівлі. Діяльність морського порту як суб'єкта господарювання передбачає його трактування як виробника матеріальних благ або послуг, з одного боку, і як форми координації та організації – з іншого [1, с.48]. Реформування морських портів України у морські логістичні центри (МЛЦ) забезпечить у подальшому динамічне функціонування транспортної інфраструктури України, узгодженість діяльності всіх видів транспорту в річковому та морському портів, портове обслуговування вантажного та інформаційного потоків, підвищить конкурентоспроможність морських портів. Річкові та морські порти знаходять своє місце в логістичному ланцюзі постачань: стають організаторами доставки вантажів на певному етапі товароруху, та

зв'язуючою логістичною ланкою на стикуванні транспортних елементів системи постачань.

Для реалізації логістичної стратегії морської портової галузі з високим рівнем логістичної привабливості на шляху перетворення морських портів у МЛЦ потрібний відповідний механізм її реалізації. Такий механізм слід розглядати як сукупність організаційних і економічних складових, які дозволяють узгоджувати функціонування всіх елементів логістичної стратегії порту. Під час побудови ефективного механізму логістичної стратегії морського порту найвищого рівня необхідно здійснити наступні заходи:

- реалізувати техніко-технологічні схеми узгодженої роботи морського логістичного центру;
- сформувати систему інформаційного забезпечення;
- побудувати економіко-математичну модель генерування альтернативних варіантів обробки вантажів в порту;
- використати інноваційні логістичні технології.

Механізм реалізації логістичної стратегії - МЛЦ відображено на рис.1.

У механізмі реалізації логістичної стратегії відповідно до принципів логістичного управління необхідно чітко дотримуватися такої послідовності дій: визначення цілей управління МЛЦ, які є стратегічно обґрунтованими, здійснення заходів щодо забезпечення узгодженої роботи різних видів транспорту за допомогою засобів та інструментів механізму забезпечення умов, що впливають на роботу МЛЦ.

У ланцюгу дій має бути оперативний і зворотній зв'язок, який забезпечить відповідність фактичних показників із нормативними (запланованими). Необхідними компонентами механізму є системи логістичного забезпечення, які включають:

- створення економіко-математичної моделі генерування альтернативних варіантів обробки вантажів в порту;
- система управління процесом перевезення, інформаційне забезпечення, система розподілу фінансових потоків;
- вибір оптимальних маршрутів транспортування, вибір оптимальних технологічних схем обробки вантажів в порту;
- наявність портових потужностей обробки вантажу;
- відповідність потужностей суміжних видів транспорту;
- надання додаткових послуг; система стандартизації, система безпеки перевезень;
- система економічної оцінки, прогнозування, контролю.

У механізмі реалізації логістичної стратегії морського порту важливе місце має займати людський фактор, що забезпечує прозору стандартизацію всіх елементів механізму. Важливе значення у механізмі відводиться мотивації та контролю. Суб'єкти механізму визначають ступінь впливу на ефективність реалізації логістичної стратегії, яка враховує зовнішнє середовище та внутрішні можливості.



Рис.1. Механізм реалізації логістичної стратегії – МЛЦ
Джерело: опрацьовано на підставі [2, с. 151]

Підвищення ефективності роботи морського логістичного центру залежить від форм взаємодії різних видів транспорту в інтегрованих перевезеннях [3, с. 25].

В залежності від форми їх взаємодії можуть змінюватись показники роботи МЛЦ. Механізм реалізації логістичної стратегії порту повинен забезпечувати реалізацію цілеспрямованих дій, що управляють

перетворенням морського порту на морський логістичний центр.

Механізм реалізації логістичної стратегії морського порту повинен забезпечувати реалізацію цілеспрямованих дій, що управляють перетворенням морського порту на логістичний центр. Використання запропонованого механізму реалізації логістичної стратегії дозволить покращити більшу частину показників.

Під час побудови ефективного механізму логістичної стратегії морського порту необхідно здійснити наступні заходи:

- забезпечити організаційно-економічні схеми узгодженої роботи морського логістичного центру;
- сформувати систему інформаційного забезпечення;
- побудувати оптимізаційну модель логістичного забезпечення МРЦ;
- використати інноваційні логістичні технології.

Таким чином, реформування морських портів у морські логістичні центри є дієвим механізмом стратегічного розвитку морської портової галузі України. Сприятливі географічні умови для розвитку портів та портової діяльності в Україні є головним чинником подальшої розбудови морських логістичних центрів у міжнародній торгівельній індустрії. Побудова ефективного механізму розвитку морської портової галузі здійснюється за рахунок наступних заходів: забезпечення організаційно-економічної схеми узгодженої роботи морського логістичного центру; формування системи інформаційного забезпечення; побудова оптимізаційної моделі логістичного забезпечення; використання інноваційних логістичних технологій. З реалізацією стратегії морських логістичних центрів відбудеться ефективний розвиток логістичних ланцюгів міжнародної торгівлі України.

Список використаних джерел

1. Мінакова С.М., Ненно І.М. Теоретичні засади реалізації бізнес-моделей портів у державній морській політиці / С.М. Мінакова, І.М. Ненно // Економіка та управління національним господарством. Випуск 30-1. 2018. – С. 47-51.
2. Плужников К. И. Глобализация производства и распределения транспортных услуг. – М.: ТрансЛит, 2008. – 320 с.
3. Тимошук О.М. Формування механізму реалізації логістичної стратегії річкових портів / О.М. Тимошук, О.В. Мельник // Проблеми економіки. – 2013. – № 3. – С. 149-155.
4. Николаева Л.Л. Морские перевозки: учебник / Л.Л. Николаева, Н.Н. Цымбал. – Одесса: Одесская национальная морская академия, Феникс, 2005. – 424 с.
5. Заєць О. Світовий досвід створення логістичних центрів / О. Заєць, О.М. Гармаш // Проблеми підготовки професіональних кадрів по логістиці в умовах глобального конкурентного середовища: VI МНПК. – Київ, 2009. – С. 82-87.

Апопій В. В.,
д. е. н., професор, Львівський торговельно-
економічний університет,
м. Львів, Україна

СТРУКТУРА ЗВ'ЯЗКІВ І ПРОБЛЕМИ ЛОГІСТИКИ В СФЕРІ ТОРГІВЛІ

Ключові слова: торгівля, зв'язки, логістика.

Keyword: trade, communications, logistics.

Формування системи зв'язків в сфері торгівлі взаємопов'язано та взаємообумовлено логістичними рішеннями. Логістика виступає важливим чинником оптимізації зв'язків, їх раціональності та ефективності. У той же час характер, структура та зміст зв'язків визначають засади організації і характерні особливості логістичних процесів.

На сучасному етапі взаємозв'язок системи зв'язків і процесів логістики набуває характер актуальної і багатоаспектної проблеми. Суть цієї проблеми полягає у тому, що господарські, міжгалузеві економічні міжрегіональні зв'язки і навіть, зовнішньоекономічні зв'язки функціонують в умовах безсистемних структурних змін та високої організаційної динаміки, а також під впливом суперечливих чинників економічного, соціального і політичного характеру. Відтак, система зв'язків торгівлі характеризується деформованістю структури, нестабільністю і малоефективністю. Відповідно логістична діяльність слідує тим же закономірностям і стає все більше проблематичною.

На формування системи зв'язків в сфері внутрішньої торгівлі найбільш суттєво впливають наступні чинники: [1, с.19].

- масштаби і оптимальність розміщення товарного виробництва;
- організаційна та територіальна структура суб'єктів ринку;
- ринкові механізми реалізації товарно-грошових відносин;
- форми і види різнорівневих зв'язків;
- логістика (транспортна, складська, комерційна);
- обсяги і структура споживання;
- інфраструктурне забезпечення торгівлі.

Перший чинник характеризує вплив товарного виробництва на систему зв'язків торгівлі. Слід зауважити, що обсяги вітчизняного товарного виробництва не відповідають масштабним потребам, насамперед, споживчого ринку. Споживчі витрати домашніх господарств складають близько 2 трлн.грн в рік, при тому, що випуск товарів (в оптових цінах) сягає 7,5 трлн.грн. Це означає, що частка споживчих товарів в загальному випуску не перевищує 27%. У такій ситуації, для забезпечення потреб споживчого ринку, активізується імпорт.

Аналіз показує, що експансія імпорту товарів в Україні набуває загрозливих масштабів. За нашими розрахунками в товарообороті роздрібною торгівлі імпортні непродтовари перевищують 2/3, а продтовари – 1/3.

Таким чином, за джерелами товарних ресурсів зв'язки торгівлі охоплюють вітчизняне виробництво та імпорту, по-суті, в рівних пропорціях. Відповідно половина логістичних процесів пов'язано з забезпеченням імпорту, а інша половина – з забезпеченням внутрішнього обороту. Таким чином, формується складний ланцюг поставок, управління яким є "...одним із вирішальних чинників сталого розвитку..." [2, с.105]. Основна логістична проблема, яка виникає тут, полягає в раціоналізації товарного руху оптимізації зовнішніх та внутрішніх потоків.

Другий чинник визначає суб'єктну структуру зв'язків і логістики. Суб'єктний склад торгівлі багаточисельний і різноманітний. В сфері оптової торгівлі функціонують не менше 40 тис. суб'єктів ринку і більше 5,1 тис. посередницьких структур, а в роздрібній торгівлі – не менше 13 тис. підприємств, при цьому кількість об'єктів торгівлі сягає 120 тис. од. магазинів та близько 25 тис. об'єктів дрібнороздрібною торгівлі. В цілому у внутрішній торгівлі України нараховується приблизно 950 тис. об'єктів торгівлі, які безпосередньо пов'язані з логістикою.

Характерною особливістю суб'єктів торгівлі з позицій структури зв'язків і характеристики логістичної діяльності є диференціація їх розмірів. Не менше 99% суб'єктів торгівлі відносяться до малого підприємництва точніше – мікропідприємництва і лише 1% до великого і середнього підприємництва. Слід зауважити, що за розмірами товарообороту спостерігається зворотня пропорція. Великі і середні підприємства формують не менше 2/3 товарообороту внутрішньої торгівлі [3, с.19].

Багаточисельність суб'єктів торгівлі і глибока диференціація їх складу ускладнюють структуру господарських зв'язків, диференціює їх за видами, формами, тривалістю, уречливим змістом. Відповідно ускладнюються логістичні відносини, спостерігається фрагментарність логістичних процесів та їх некерованість. А головне, суттєво зростає ланковість в системі товарного руху і в цьому складна проблема для логістики.

Третій чинник впливу на формування зв'язків відображає ринкові і адміністративні механізми реалізації відносин, які виникають між учасниками зв'язків. Арсенал таких механізмів досить різноманітний. Він включає механізми стимулювання зв'язків, посилення взаємодії і партнерства, інтеграції та кооперації, інтернаціоналізації торгівлі. Учасники зв'язків все більше віддають перевагу зазначеним механізмам при формуванні системи зв'язків. Так при виборі постачальників торговельні підприємства пріоритетно враховують рівень цін, умови постачання, надання товарних кредитів. У зв'язку з цим виникає проблема відходу на другий план логістичних переваг при формуванні схем товаропросування.

Четвертий чинник зумовлює впровадження ефективних форм і видів зв'язків. Оскільки в сфері торгівлі домінують товарно-грошові відносини та зв'язки, що забезпечують їх реалізацію мають переважно товарний характер.

Йдеться насамперед про господарські, економічні міжгалузеві зв'язки та зовнішньоекономічні зв'язки. Крім того, в торгівлі широко використовуються інтеграційні і коопераційні зв'язки.

Всім видам зв'язків відповідають характерні логістичні процеси, спрямовані на реалізацію функцій зв'язків. Під впливом зазначених умов та чинників в сфері торгівлі формується досить складна модель зв'язків, яка схематично може бути представлена наступним чином (рис. 1).

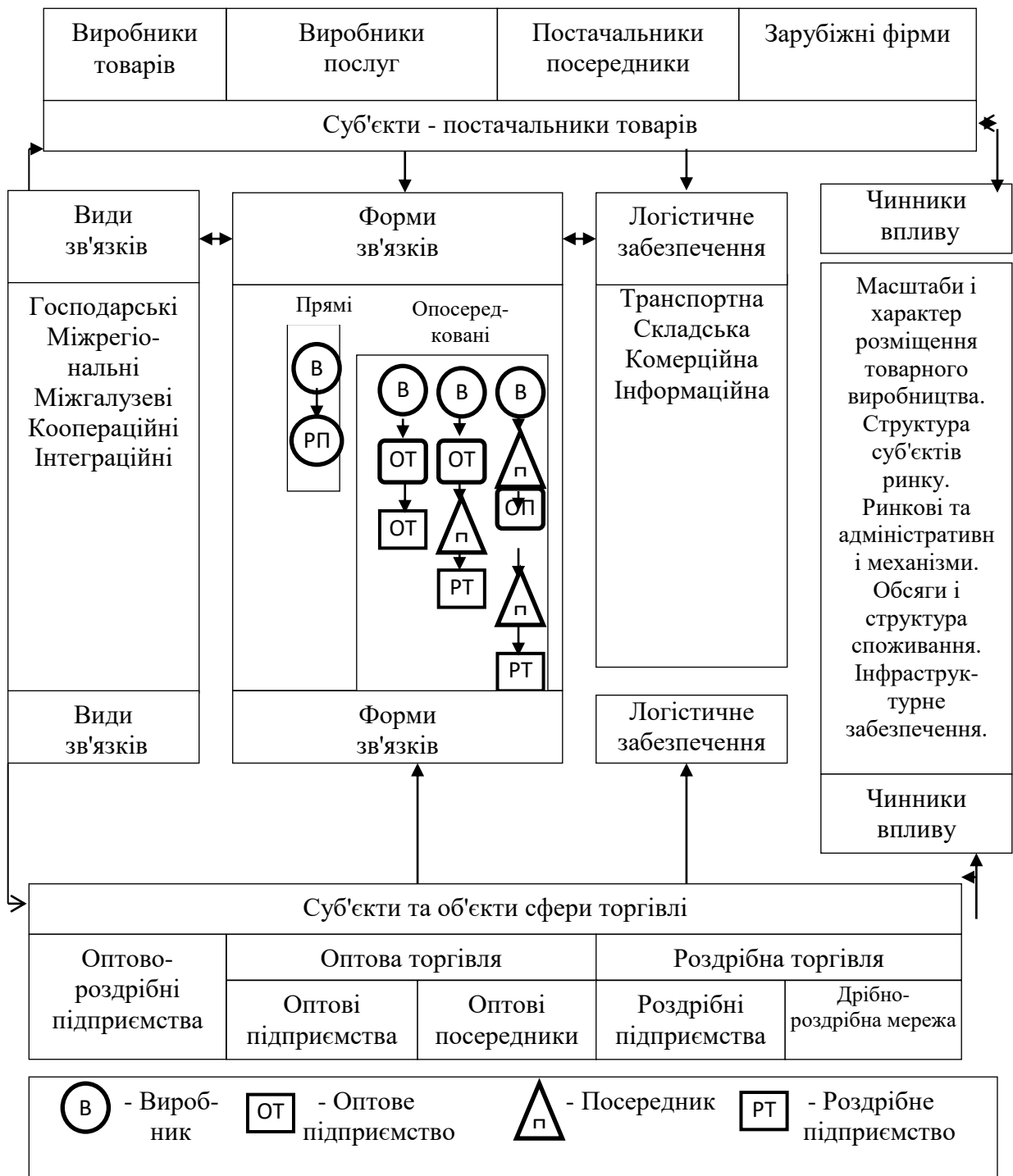


Рис. Структурна модель системи зв'язків в торгівлі та логістичного забезпечення

Структурна модель системи зв'язків вимагає нових стратегій і логістичних програм спрямованих на оптимізацію товарного руху. Нині товар від виробника до роздрібного торговельного підприємства в середньому проходить 3,5 організаційних ланок, що приводить до сповільнення руху товарних потоків, а головне, підвищення транспортних та складських витрат. Як наслідок зростають ціни на товари.

Аналіз даних національних рахунків показує, що в останні роки випереджаючими темпами зростають послуги транспортного і складського господарства, які надаються торгівлі, а також торгово-транспортна націнка у випуску товарів і послуг (табл. 1).

Таблиця 1

Динаміка торгово-транспортних та складських витрат

(млрд.грн)

	Роки								
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017/ 2010,%
1.Торгово-транспортна націнка	325,8	407,7	-	458,9	480,3	492,3	531,2	720,6	2,2 р.
2.Послуги транспорту і складського господарства внутрішній торгівлі	19,1	26,4	-	25,4	24,9	20,5	25,4	31,3	163

Складено за даними Таблиці ("витрати -випуск") 2010 ÷2017 р. [4]

Як видно з табл. 1 торгово-транспортна націнка зросла у 2,2 рази, тобто на 395 млрд.грн. і складає нині близько 10% у валовому випуску товарів. Послуги підприємств транспорту і складського господарства внутрішній торгівлі зросли на 17 млрд.грн. Відтак торгівля використовує 12% всіх послуг транспортної галузі.

Таким чином, структура і зміст зв'язків торгівлі тісно взаємопов'язані з логістикою, проте їх взаємодія на сучасному етапі малоефективна, що приводить до негативних наслідків. Підвищення ефективності їх взаємодії можливо на базі фундаментальних теоретичних досліджень на цьому напрямку, формуванні оптимальних структур зв'язків і логістичних процесів, посиленні впливу логістики на систему зв'язків торгівлі.

Список використаних джерел

1. Апопій В.В. Структурні зміни та сучасні тенденції розвитку внутрішньої торгівлі України [Монографія] / В. Апопій, І. Міщук, Я. Антонюк; за ред. проф. Апопія В. В.– Львів: Вид-во "Новий Світ, 2017".– 440 с.

2. Ільченко Н.Б. Логістичні стратегії в торгівлі [Монографія] /Н. Ільченко –Київ: КНТЕУ, 2016–432 с.

3. Міщук І.П. Формування системи логістики підприємств торгівлі: теорія і практика [Монографія] /І. Міщук–Львів ЛТЕУ, 2015.– 452 с.

4. Національні рахунки України [Таблиці "витрати-випуск" за 2010÷2017 рр."] Держстатслужба України.

Богашко О. Л.,
к. е. н., доцент, Уманський державний
педагогічний університет
імені Павла Тичини,
м. Умань, Україна

ЛОГІСТИКА В УКРАЇНІ: ЕФЕКТИВНІ РІШЕННЯ ДЛЯ ТОРГІВЛІ

***Ключові слова:** економічна інфраструктура, логістика, переміщення товарів, транспорт, торгівля.*

***Keywords:** economic infrastructure, logistics, goods movement, transport, trade.*

Логістикою називають наукову сферу і галузь діяльності практичної спрямованості, що має відношення до формування та управління потоками процесів всередині соціальних та економічних систем. Зазвичай в розумінні сучасних підприємців логістика означає оптимізацію відправки продукції з одного місця в інше. У цьому випадку акцент робиться саме на виробництві максимально вигідного в економічному плані шляху проходження, вибору транспортних засобів і виду перевезень, зменшення витрат, що мають прямий взаємозв'язок з проведенням транспортувань [2].

В логістичній науці особлива увага приділяється питанням націнки продукції в умовах проходження кожного з конкретних елементів логістики (виробник, кінцевий споживач) та в умовах використання комплексу транспортних засобів різних видів. Також логістична наука нині вважається одним з найкращих і ефективних методів зростання здатності до конкуренції для різних компаній.

В сьогоденних умовах України проблемам на шляху розвитку вітчизняної логістичної системи є:

- складна ситуація в економіці країни;
- недооцінена важливість сфери обігу (збуту і постачання);
- нерозвинута економічна інфраструктура;
- відстала транспортна та дорожня інфраструктура;
- незадовільний розвиток виробництва і техніки, а також бази складського господарства;
- низькі показники розвитку промислових підприємств, які займаються виробництвом упаковки й тари.

У сучасному світі транспортування товарів проводиться за допомогою спеціалізованих компаній. Також перевезти вантаж може сам виробник

товару. Найефективнішим є, звичайно ж, перший спосіб. Саме тому всі учасники перевезень в процесі здійснення транспортної логістики повинні мати тісні взаємозв'язки між собою. Це дозволяє з абсолютною точністю планувати доставку продукції з мінімальними показниками витрат.

При грамотному виборі транспортних засобів слід звертати увагу на відповідність типу транспорту і властивостей продуктів, що транспортуються. Необхідно точно сформулювати основні логістичні цілі і завдання, наприклад, такі як:

- вибір певної групи транспортних засобів,
- спільну організацію процесів в транспортній сфері,
- забезпечення єдності технологій всередині процесу транспортно-складського типу,
- пошук кращих маршрутних шляхів для доставки вантажу.

Даних цілей можна досягти лише при правильному розвитку логістичної галузі, що включає в себе мультимодальні транспортні засоби, сучасні термінали для вантажів та експедирування вантажів, організацію економічно вигідних транспортних маршрутів, які також дозволять здійснювати транспортування вантажів змішаними видами транспорту.

В результаті основними напрямками розвитку логістики в Україні в найближчий період часу можна вважати:

- удосконалення бази нормативно-правового характеру;
- мотивування роботи транспортних організацій;
- моніторинг потоків вантажів і каналів розміщення готових товарів;
- єдність системи інформації в області транспортного розвитку;
- науковий аналіз і підготовка висококваліфікованих працівників логістичної галузі, які будуть розуміти особливості організації процесів на основі передових досягнень логістичної науки.

Список використаних джерел

1. Богашко А. Л. Развитие логистической инфраструктуры в АПК / А. Л. Богашко // Міжрегіональна взаємодія логістичних систем в умовах трансформації економіки: матеріали міжнародної науково-практичної конференції, м. Умань, 18-19 травня 2018 р. / Редкол.: Школьний О. О. (відп. ред.) та ін. – Умань: Видавничо-поліграфічний центр «Візаві», 2018. – С. 12 – 15.
2. Ермаков И., Петухов Д. Постановка проблемы развития национальной логистической системы. – Логистика. – 2014. – № 11 (96). С. 56 – 59.
3. Россоха Д. Ю. Логистика в России: проблемы, возможности, решения // Молодой ученый. – 2016. – №13. – С. 94 – 96.

Григоренко Т. М.,
к. е. н., доцент, Київський національний
торговельно-економічний університет,
м. Київ, Україна

УПРАВЛІННЯ ТОВАРОПОСТАЧАННЯМ ФРАНЧАЙЗИНГОВОЇ РОЗДРІБНОЇ ТОРГОВЕЛЬНОЇ МЕРЕЖІ

Ключові слова: франчайзингові мережі, моделі управління процесом товаропостачання, інформаційна система

Keywords: franchising networks, models of management of the process of austerly, information system

Головною метою сучасних економічних перетворень, які відбуваються в торгівлі, є створення сприятливих умов для ефективної діяльності торговельних підприємств. Досягнення цієї мети поряд з іншими факторами багато в чому залежить від правильно організованої закупівельної логістики, завдяки чому має забезпечуватися постійна наявність у продажу необхідних населенню товарів у широкому асортименті та високої якості.

В закупівельній логістиці франчайзингових роздрібних торговельних мереж (ФРТМ) важливим є правильна організація товаропостачання. Так як постачальники товарів не дуже хочуть мати справу з суб'єктами малого підприємництва, постає необхідність централізація цієї функції.

Управління товаропостачанням ФРТМ має свої особливості, так як франчайзер та франчайзі юридично незалежні, а їх співпраця повинна бути вигідною для кожного з учасників франчайзингової мережі.

У ФРТМ можна виділити три основні моделі управління процесом товаропостачанням: м'яку, жорстку та гібридну.

Характерною особливістю м'якої моделі управління процесом товаропостачання є незалежна закупівля товарів як франчайзером так і франчайзі у певних постачальників з дотриманням однакового асортименту товарів, цін та обсягів, що зазначені у франчайзинговому договорі. Використання даної моделі товаропостачання дає змогу отримати найбільш вигідні умови закупівлі товарів, завдяки збільшенню їх обсягів. При організації продажу товарів торговельні об'єкти франчайзингової мережі повинні дотримуватися єдиного асортименту товарів відповідно стандартів франчайзера.

Жорстка модель управління процесом товаропостачання передбачає співпрацю франчайзі тільки з розподільчим центром франчайзера. Товари закупаються у різних постачальників та постачаються до єдиного розподільчого центру франчайзера.

Весь процес товаропостачання – від закупівлі товару у постачальників до поставки товару в торговельні об'єкти франчайзі – здійснюють спеціалізовані підрозділи франчайзера. Основною вимогою до франчайзі є реалізація поставлених товарів та дотримання стандартів організації

продажу, що зазначені у франчайзинговому договорі.

Ця модель управління процесом товаропостачання має значні переваги. Франчайзі має можливість аутсорсингу висококваліфікованих управлінських кадрів та сучасних інформаційних технологій франчайзера. За наявності у франчайзера розподільчого центру, жорстка модель управління товаропостачанням надає значні конкурентні переваги всій ФРТМ.

Гібридна модель управління процесом товаропостачання застосовується у ФРТМ, до складу яких входять торговельні об'єкти різних типів. За такої моделі управління деякі франчайзі самостійно організують товаропостачання дотримуючись правил закупівлі в межах м'якої моделі, а інші франчайзі співпрацюють за жорсткою моделлю.

Дану модель управління процесом товаропостачання використовують:

- коли до ФРТМ входить вже сформована мережа франчайзі зі своїм розподільчим центром;
- коли формується міжрегіональна франчайзингова мережа, для якої використання жорсткої моделі економічно недоцільно;
- коли до складу франчайзингової мережі входять різні типи торговельних об'єктів, управління товаропостачанням яких доцільно здійснювати за м'якою моделлю.

В процесі створення та розвитку ФРТМ може бути використана будь-яка з цих моделей управління процесом товаропостачання. На початковому етапі розвитку франчайзингової мережі франчайзер може ще не мати свого власного розподільчого центру та працювати за м'якою моделлю.

У процесі розвитку та розширення ФРТМ франчайзеру економічно ефективніше створити власний розподільчий центр. Тому доцільніше використовувати жорстку або гібридну модель управління товаропостачанням. Частина франчайзі, що вже працюють з франчайзером до появи у нього розподільчого центру, можна залишити працювати за м'якою моделлю управління, а вже з новими франчайзі ефективніше працювати за жорсткою моделлю.

Для здійснення контролю за дотриманням асортименту та закупівлею товарів франчайзі, всі торговельні об'єкти, що входять до складу ФРТМ, повинні працювати із застосуванням загальної інформаційної системи. Інформаційна система повинна забезпечувати управління товаропостачанням за всіма трьома моделями. Структура інформаційної системи може бути розподільча, централізована або змішана [1].

Розподільча структура інформаційної системи працює наступним чином: інформація про товаропостачання та стан товарних запасів в магазинах франчайзі в режимі реального часу поступає до серверу центрального офісу франчайзі, а потім передається до серверу центрального офісу франчайзера. Крім того, інформація про товаропостачання та стан товарних запасів передається також з власних магазинів франчайзера. В центральному офісі франчайзера інформація обробляється та приймаються управлінські рішення щодо асортименту і закупівлі товарів.

При використанні централізованої структури інформаційної системи інформація про товаропостачання та стан товарних запасів у режимі реального часу надходить до серверу центрального офісу франчайзера та зберігається в єдиній базі даних. Це надає можливість франчайзі використовувати інформаційні та кадрові ресурси франчайзера, що вже має певний досвід роботи, а франчайзеру здійснювати контроль за постачанням та асортиментом товарів франчайзі.

При змішаній структурі інформаційної системи торговельні об'єкти франчайзера та торговельні об'єкти франчайзі мають окремі централізовані структури інформаційної системи, а між собою вони взаємодіють використовуючи розподільчу структуру інформаційної системи.

М'яка та гібридна моделі управління процесом товаропостачання ФРТМ можуть використовувати розподільчу, централізовану або змішану структуру інформаційної системи. Жорстка модель управління процесом товаропостачання – тільки централізовану структуру інформаційної системи.

Для роздрібної торгівлі України найбільш ефективним є використання жорсткої моделі управління процесом товаропостачання ФРТМ. Ця модель надає переваги як франчайзеру, так і франчайзі. Франчайзер отримує надійного партнера, а франчайзі – значні конкурентні переваги: ефективне управління асортиментом товарів; зменшення витрат за рахунок оптимізації товаропостачання та товарних запасів; побудову ефективної організаційної структури управління; можливість використання висококваліфікованих управлінських кадрів франчайзера; використання прогресивних інформаційних технологій франчайзера; можливість підвищення якості обслуговування покупців.

Отже, ефективне управління товаропостачанням впливає не тільки на економічні результати діяльності франчайзингової мережі, а й створює довгострокову стратегічну перспективу розвитку та є однією з складових забезпечення її конкурентоспроможності.

Список використаних джерел:

1. Заговорич И. Франчайзинг в розничной торговле: проблемы и решения / И. Заговорич // Новости торговли. Торговое оборудование. – 2003.– №9. – С.26-30.

Довидова Д.,
студентка магістеріуму, Київський національний
університет будівництва і архітектури,
м. Київ, Україна
Гелета О. Л.,
канд. геол. наук, Київський національний
університет будівництва і архітектури,
м. Київ, Україна

СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ УПРАВЛІННЯ ЛАНЦЮГАМИ ПОСТАВОК

Ключові слова: ланцюги поставок, концепції управління
Keywords: supply chains, management concepts

У зв'язку із загостренням конкуренції на ринку стає актуальним використання концепції ланцюга поставок, для того щоб управляти його ключовими процесами якомога якісніше та швидше, ніж конкуренти. Удосконалюватися цей процес може лише в умовах посилення логістичної інтеграції та скоординованої взаємодії як з зовнішніми партнерами, так і між різними підрозділами всередині підприємства.

Системи управління ланцюгами поставок (англ. Supply Chain Management, SCM) призначені для автоматизації та управління усіма етапами постачання підприємства і для контролю усього товароруку на підприємстві. Система SCM дозволяє значно краще задовольнити попит на продукцію компанії та значно знизити витрати на логістику й закупівлі. SCM охоплює весь цикл закупівлі сировини, виробництва й розподілу товару.

Дослідники, як правило, виділяють шість основних областей, на яких зосереджено управління ланцюгами поставок: виробництво, поставки, місце розташування, запаси, транспортування та інформація.[1]

SCM процеси можна також підрозділити на дві великі групи: Supply Chain Planning (SCP) і Supply Chain Execution (SCE).

SCP включає в себе стратегічне планування ланцюга поставок або бізнес-процесів в окремих його ланках.

SCE – реалізацію планів і оперативне управління ланками ланцюга поставок, такими як транспорт або складське господарство.

Впровадження концепції управління ланцюгами поставок пов'язане з розвитком нових організаційно-функціональних схем взаємодії підприємств. Реалізовані проекти з впровадження управління ланцюгами поставок показали можливість зниження рівня запасів до 60%, скорочення терміну виробництва за рахунок узгодження процесних ланцюгів до 50%, підвищення прибутку за рахунок оптимізації процесу створення вартості і зниження транзакційних витрат до 30%, підвищення якості продукції до 30%,

збільшення обороту і частки ринку за рахунок підвищення гнучкості і швидкості реакції та зміни стосунків з клієнтами до 55%. [2, с. 684]

Як показує практика, спостерігається значне зниження економічних ефектів управління ланцюгами поставок (до 30% річного обороту) внаслідок таких дій, як пошкодження чи крадіжка вантажів, колапси транспортних систем, порушення у фінансових потоках, а також недостатньої координації в ланцюгах поставок (коливання попиту, невідповідність об'ємів виробництва та закупівель і т.д.).

Переорієнтація ланцюга поставок в напрямку визнання інтересів кінцевих користувачів як первинного пункту управління ланцюгами поставок обумовлена двома найважливішими причинами. По-перше, це зміни в характері споживання, тобто зростання обізнаності кінцевих споживачів, підвищення мінливості їх інтересів, зростання їх участі у процесах створення продуктів (явного й неявного) тощо. По-друге, це зростання можливостей, що надають сучасні інформаційно-комунікативні технології в зборі й аналізі інформації споживачів, в проведенні спільних процесів розвитку й конструювання продукції тощо. [3, с. 797]

Розвиток концепції управління стійкими/життєздатними ланцюгами поставок. Дана концепція розбудовує концепцію SCM у напрямку соціальної відповідальності учасників ланцюга й етики ведення ними бізнесу. У даному контексті SSCM є концепцією й методологією діяльності, яка розглядає взаємини в ланцюзі поставок з погляду обопільно направленого впливу і взаємозалежності учасників ланцюга й навколишнього світу, включаючи природу, суспільство, працівників, акціонерів, тощо.

Прикладами бізнес-процесів, що входять до SSCM, є зворотна логістика, розробка, виробництво, тощо. Іншими словами, бізнес-процеси, що складають SSCM, не тільки координують взаємодію між бізнес-партнерами з метою підвищення ефективності діяльності всього ланцюга поставок, але й сприяють зростанню соціальної задоволеності й захищеності працівників, місцевого співтовариства й суспільства в цілому, навколишнього середовища. [4, с. 660]

Таким чином, становлення й розвиток концепції управління ланцюгами поставок стало відповіддю на зростаючу необхідність координації й регулювання діяльності бізнес-партнерів у мінливому і складному бізнес-оточенні. Як наслідок, сучасна концепція SCM стала реальним інструментом ведення бізнесу більшості економічно розвинених країн і уможливорює: скорочення витрат, дотримання договірної дисципліни й підвищення ефективності управління за рахунок трансформації існуючого лінійного, послідовного ланцюга поставок у реактивну мережу поставок; підвищення якості продукції й рівня обслуговування споживачів по всьому ланцюгу поставок на основі інтеграції бізнес-процесів розробки, постачання, підтримки виробництва й розподілу серед усіх учасників мережі поставок; досягнення клієнтоорієнтованості бізнес-процесів, їх відкритість до обміну знаннями між бізнес-партнерами; скорочення часу виходу на ринок,

усунення дорогих помилок і невдалих починань за рахунок тісного співробітництва в області планування, організації, мотивації й контролю по всій мережі поставок.

Список використаних джерел

1. Г. С. Овчаренко, О. А. Рудківський. Управління ланцюгами поставок підприємства на основі системи SCM. URL: https://studopedia.com.ua/1_140527_upravlinnya-lantsyugami-postavok-pidpriiemstva-na-osnovi-sistemi-SCM.html.
2. Крикавський Є. В. Логістичне управління: [підручник] / Уотерс Д. – Львів: Вид-во Нац. ун-ту "Львівська політехніка", 2015. – 684 с.
3. Сток Дж. Р. Стратегическое управление логистикой / Дж. Р. Сток, Д. М. Ламберт; [пер. с 4-го англ. изд.]. – М.: ИНФРА-М, 2015, XXXII. – 797 с.
4. Иванов Д. А. Управление цепями поставок / Иванов Д. А. – СПб.: Издательство СПбГПУ, 2014. – 660 с.

Зіміна А. І.,

к. е. н., доцент, Київський національний
торговельно-економічний університет,
м. Київ, Україна

ФУНКЦІОНУВАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ТЕРМІНАЛІВ У ЗАБЕЗПЕЧЕННІ ОБСЛУГОВУВАННЯ ВАНТАЖОПОТОКІВ В ЛОГІСТИЧНИХ СИСТЕМАХ

Ключові слова: транспортний вантажний термінал, логістичні посередники, експедитор, транспортна інфраструктура, транспортний коридор, транзакції терміналу.

Keywords: transport cargo terminal, logistics intermediaries, freight forwarder, transport infrastructure, transport corridor, terminal transactions.

Одним з основних елементів логістичної інфраструктури є вантажний транспортний термінал – спеціальний комплекс споруд, обслуговуючий персонал, технічні та технологічні пристрої, які організаційно пов'язані й призначені для виконання логістичних операцій приймання, навантаження, розвантаження, зберігання, сортування, консолідації, розформування різних партій вантажів, а також комерційно-інформаційним обслуговуванням вантажовідправників, вантажоотримувачів, перевізників та інших логістичних посередників в інтер/мультимодальних перевезеннях.

Вантажні термінали відіграють роль перевалочних вузлів, де накопичуються, трансформуються та розподіляються вантажі на шляху руху товарів, а також виступають індикаторами, які відображають обсяги перевезень, що виконуються різними видами транспорту. Тобто транспортні

термінали різної потужності та спеціалізації є не тільки пунктами накопичення дрібних відправлень, але й набувають рис великих вантажорозподільчих центрів та баз постачання й перетворюються у найважливіші ланки логістичної системи багатьох підприємств, що створюють додану вартість продукції та товарів, які рухаються в просторі та часі.

Адже діяльність терміналів безпосередньо пов'язана з транспортно-експедиторськими операціями, а обсяги перевезень відображають потужність транспортного обслуговування будь-якої країни, що в кінцевому рахунку висвітлює рівень розвитку її економіки. Так визначається їх основна місія – організація міжнародних та внутрішніх перевезень із суміщенням складських та перевалочних функцій з комплексом митного обслуговування й допоміжного сервісу.

Користувачами послуг вантажних транспортних терміналів є не тільки вантажовідправники або вантажоотримувачі, але також транспортні оператори змішаних перевезень, експедитори, інші учасники ланцюгів поставок. На терміналах контрагенти бізнес-процесів отримують доступ до послуг інших підприємств, з якими вони взаємодіють в перевізному процесі, а також до послуг з навантаження й розвантаження транспортних засобів, з накопичення і короткочасного зберігання вантажів, дрібного ремонту транспортного устаткування і т.д.

Останніми роками спостерігаються певні трансформації у географічному розміщенні надання вантажних транспортних послуг: зростає кількість країн, з якими співпрацює Україна, на сьогодні це вже 160. Залізничний транспорт як і раніше займає лідируючі позиції за обсягами перевезень вантажів за виконаними тонно-кілометрами.

Надзвичайно зростає роль перевезень, які організуються та здійснюються через транспортні термінали, що передбачається інтегруванням великої кількості логістичних функцій. Термінали взаємодіють з перевізниками, експедиторами, клієнтами, посередниками, митницею, банками та іншими контрагентами.

Основні операції вантажного транспортного терміналу це консолідація/комплектація та розукрупнення партій вантажів із супроводжуваними вантажно-розвантажувальними роботами у звичайному режимі проходять певні технологічні цикли. Для прискорення проходження вантажів через термінал технологічний цикл може бути спрощено. Так вантаж може минути зберігання та складську вантажопереробку й одразу перевантажуватися на інший вид транспорту для відправлення споживачу, або партія вантажу може бути консолідована/розукрупнена у відповідній зоні без проміжного зберігання.

Основні технологічні процеси супроводжуються низкою підтримуючих операцій та додаткових логістичних послуг: ведення розкладу й графіку виконання технологічних процесів; контроль за станом та підготовка тари; надання різноманітних послуг клієнту; нарахування платежів й контроль за рухом коштів; підтримка функціонування розгалуженого складського

господарства; з'ясування несправностей рухомого складу при перевезеннях; розшук й ідентифікація вантажів без маркування; здійснення митного контролю складів тимчасового зберігання.

Ефективну обробку даних про операції терміналу забезпечує система обробки транзакцій, при цьому наголос робиться на швидкість та скорочення витрат часу. Система електронного обміну даними (EDI) міжкомп'ютерне передавання економічної інформації в структурованому форматі забезпечує надійні канали як з постачальниками так й з клієнтами та надає додаткових переваг контрагентам. Застосування EDI включає оформлення рахунків-фактур, замовлень на закупівлю, встановлення цін, оформлення ордерів на відвантаження, пересилання електронних грошей та оплату рахунків.

До системи обробки транзакцій терміналу також відносять технології автоматичної ідентифікації – оптичного розпізнавання символів (літер, слів, чисел), що дозволяє сканувати, аналізувати й інтерпретувати інформацію.

Контейнеризація та використання інтер/мультимодальних перевезень прискорили розвиток термінальних систем транспортування та перевалки вантажів від пункту відправлення в пункт призначення магістрально-фідерними лініями (морські перевезення вантажів невеликими судами на невеликі відстані для подальшої консолідації, навантаження та перевезення на судах океанічних ліній). Перевізники магістральних видів транспорту (залізничного, морського, автомобільного, авіаційного) створюють багатогалузеві транспортні угруповання та залучають окрім сумісних видів транспорту ще й потужні експедиторські підприємства, а також встановлюють контроль над великими масами вантажів, що в свою чергу необхідно для ефективного функціонування капіталоемних транспортних систем.

Важливою умовою вибору виду транспорту є забезпечення зберігання вантажу в дорозі, додержання стандартів якості перевізного процесу, міжнародних екологічних умов тощо. Процедура вибору способу транспортування, виду транспорту та перевізника є взаємопов'язаними багатокритеріальними завданнями, та мають вирішуватись спеціальними методами векторної оптимізації. Складнощі полягають в тому, що багатокритеріальний підхід передбачає врахування різноспрямованих критеріїв й обмежень, різницю в розмірності та вимірюваності, а також в якісному характері багатьох показників.

Всі ці процедури виконуються на основі одного чи системи критеріїв при врахуванні заданих логістичною системою обмежень, які обумовлені стратегією або факторами макро- та мікросередовища. Наприклад, в системі термінального обслуговування обмеженнями можуть бути час доставки вантажних одиниць, витрати на транспортування, збереження вантажу, дислокація запасів, місце складування або перевалки вантажу на інші види транспорту.

Функціонування термінального бізнесу є індикатором розвитку економіки, а також сферою конкуренції на ринку транспортних послуг. Критерієм роботи є дотримання встановлених нормативів видатків та

показників технологічної ефективності, наприклад, середнього часу обробки автомобіля або судна, продуктивності засобів навантаження/розвантаження.

Рівень конкурентоспроможності вантажного транспортного терміналу забезпечується комплексом взаємопов'язаних факторів.

По-перше, це розташування на транспортній мережі. Термінал отримує переваги при розташування в смузі транспортного коридору, на території порту, аеропорту чи логістичного центру. Важливою умовою є наявність зручних виходів на магістральні шляхи сполучення, що мають запас пропускної здатності. По-друге, розміщення терміналу відносно вантажовласників. Вигідним є розміщення в промислових зонах, або на територіях з високою інтенсивністю економічної діяльності, яка пов'язана з профілем терміналу. Важливим є зручність локального під'їзду та помірна завантаженість дорожньої мережі в зоні розміщення терміналу. По-третє, можливість обробки на терміналі транспортних засобів великої вантажопідйомності та швидкість виконання відповідних операцій, включаючи час очікування.

Крім того, конкурентоспроможність забезпечується наявністю регулярних транспортних сервісів зв'язку з іншими терміналами, здатністю безперебійно функціонувати в періоди пікового завантаження, наявністю резервних територій, які дозволяють за необхідністю нарощувати потужність терміналу чи створювати нові сервіси.

Таким чином, вантажні транспортні термінали як суб'єкти логістичної діяльності поєднують операції вантажопереробки відповідно вимог клієнтів, забезпечують безперервність ланцюгів поставок товарів на світовому ринку, встановлюють збалансований рух вантажопотоків та оптимізують економічні процеси.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Закон України № 232/94-ВР від 10 листопада 1994 р. "Про транспорт". URL : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show232/94-ВР>.
2. Закон України № 1172-XIV від 20 жовтня 1999 р. "Про транзит вантажів". URL : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show1172-14>.
3. Закон України № 1955-IV від 1 липня 2004 р. "Про транспортно-експедиторську діяльність". URL : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show1955-15>.
4. Гриценко С. Г. Стратегія випереджального розвитку транспортно-логістичних кластерів в Україні. Маркетинг в Україні. 2007. № 10. С. 35–37.
5. Гудзь П. Розвиток морських портових комплексів на основі регіональної логістики. Регіональна економіка. 2006. № 1. С. 35–41.
6. Клімова І. І. Логістика як чинник підвищення конкурентоспроможності підприємства. Держава та регіони. 2006. № 4. С. 163–166.
7. Комарницький І. М. Механізм формування логістичних центрів. Вісн. нац. ун-ту "Львівська політехніка". 2007, № 582. С. 190–196. Серія "Проблеми економіки та управління".

8. Левковець П. Р., Зеркалов Д. В., Мельніченко О. І., Казаченко О. Г. Управління автомобільним транспортом : навч. посіб. ; за ред. Д. В. Зеркалова. Київ : Арістей, 2006. 416 с.

9. Пономарьова Ю. В. Логістика : навч. посіб. 2-ге вид. Київ : ЦНЛ, 2005. 328 с.

10. Савенко В. Я., Гайдукевич В. А. Транспорт і шляхи сполучення : підруч. Київ : Арістей, 2006. 256 с.

Ільченко Н. Б.,

д. е. н., доцент, Київський національний
торговельно-економічний університет,
м. Київ, Україна

СКЛАДСЬКІ ЛОГІСТИЧНІ ЦЕНТРИ ЯК ЕЛЕМЕНТ УПРАВЛІННЯ ЛАНЦЮГАМИ ПОСТАЧАННЯ

***Ключові слова:** ринок складської нерухомості, вакантність складських площ, орендні ставки, логістичний хаб,*

***Key words:** warehouse real estate market, vacancy rate of warehouse areas, lease rates, logistic hub*

Важливою складовою сучасної транспортно-логістичної інфраструктури товарного ринку є складський сегмент. Низька девелоперська активність в поєднанні із підвищенням попиту з боку орендарів призвела до подальшого зниження вакантності і підвищення орендних ставок на об'єкти складської і логістичної нерухомості, що користується попитом. Тому, виникає необхідність у дослідженні ринку складської нерухомості, враховуючи досвід Республіки Польща.

Обсяги реалізованої продукції (товарів, послуг) за видом економічної діяльності «Складське господарство» зросли у 2016 р. порівняно із 2013р. на 11328,1 млн грн (рис.3), у II кв. 2018 р. склали 31213,4 млн грн. Понад 55% ринку складської нерухомості сконцентровані у м. Києві та Київській області. З 2016 р. були введені в експлуатацію: Віосон (2 черга) площею 15 000 м² і «Агросвіт» площею 10300 м². У 2017 р. були введені в експлуатацію: FM Logistic (3 черга) 14000 м²; SAN Factory (3 черга) 5900 м²; Термінал «Нова Пошта» 20000 м². У 2017 р. нова пропозиція оцінюється на рівні 36 500 кв. м і складається в основному з об'єктів, які були побудовані компаніями для власних операційних потреб. «АТБ» придбала логістичний парк «Копилов» у компанії Ghelamco; Good Wine придбала в Києві склад площею 16 000 м²; в Броварах проданий складський комплекс площею 15 000 м² [2]. «Нова пошта» реалізує проект будівництва нового логістичного терміналу класу «А» площею 3200 м² у Червонограді (Львівська обл). Склад буде розміщено на двох ділянках площею 0,8 га. Логістичний термінал буде розрахований на перевантаження товару. Там також буде «Нова пошта»

відділення клієнтська зона. Це буде третій склад компанії у Львівській області, який буде покривати північну частину і, напевно, частину Волинської області.

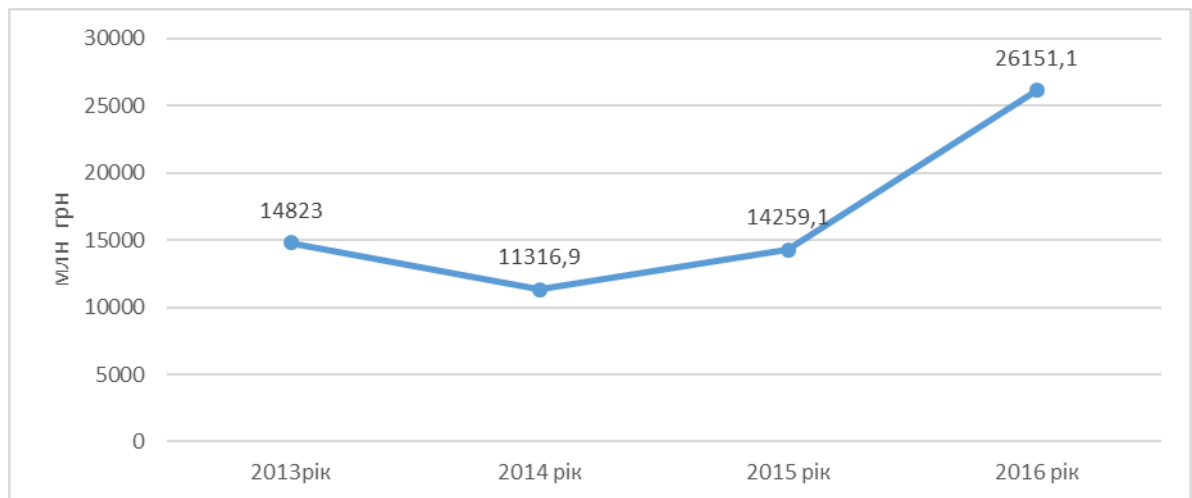


Рис. 1. Динаміка обсягів реалізованої продукції (товарів, послуг) підприємств за видом економічної діяльності «Складське господарство» за 2013-2016 рр., млн грн

Джерело: за даними Державної служби статистики України [1]

У 2018 р. відкрилися складські об'єкти: Amtel = 58 000 м²; Unilogic Park = 25 000 м²; MERX = 22 000 м². На початок 2018 р. загальна пропозиція логістичних, спеціалізованих холодильних, морозильних, хімічних, фармацевтичних, складських приміщень склала 1 816 790 м². У 2018 р. очікуються до запуску: Amtel = 58 000 м²; Unilogic Park = 25000 м²; MERX = 22 000 м². У другому кварталі 2018 р. ринок складської та логістичної нерухомості в м. Київ та Київській області збільшився на три нових об'єкти загальною площею приблизно 11 660 м², а в січні-березні 2018 р. нової пропозиції в сегменті не було [2].

Заслуговує на увагу досвід розвитку складської нерухомості у Республіці Польща. Внаслідок розвитку польської економіки, покращанню стану дорожньої інфраструктури, логістичний сектор у 2017 р. спостерігав найвищу активність. Ринок складської нерухомості зріс на 22%. Найбільша концентраційна територія залишається у м. Варшава та передмістя, пропонуючи приблизно 28% складської площі Польщі, у Верхній Сілезії - 16%, Щецині - 14%.

Протягом минулого року інвестори продали на ринок понад 2,2 млн м², що було значним збільшенням порівняно із 2016 р. (1,1 млн м²). Найбільш значними новими складськими об'єктами, що введено у 2017 р. стали проекти BTS (побудовані для власного споживання): BTS Amazon (161 000 м²) та BTS Zalando (130 000 м²) в Щецині, BTS H & M в Болеславеці (60 000 м²), BTS Castorama у Лодзі (50 000 м²), Kaufland BTS (40 000 м²), а також BTS Agata Meble у Пйотркув Трибунальському (43 000 м²) [3].

Французький оператор мережі DIY-супермаркетів «Leroy Merlin» інвестує в будівництво складського комплексу в м. Пентек для обслуговування торговельної мережі в Польщі, Україні та Румунії. Об'єкт стане найбільшим складським комплексом в Польщі, його загальна площа складе 123 000 м². Будівництво здійснить компанія Panattoni Europe в два етапи: перший завершиться у вересні 2018 р. (66 000 м²), другий – в 2019 р. (57 000 м²). Після завершення будівництва, всі постачання продукції в супермаркети будуть здійснюватися з даного складу. У порівнянні із Республікою Польща орендні ставки на складські площі залишилися у 2017 р. на стабільному рівні в межах 2,50-5,00 євро за м² на місяць, тоді як найвищі показники були зазначені на адміністративних кордонах Варшави.

Перспективою розвитку логістичної системи України є будівництво великих логістичних парків (хабів), значний мультимодальний проект. Так, в країнах Західної Європи такі хаби з'явилися відносно недавно. Деякі масштабні проекти є важливою складовою розвитку національної логістичної системи. Так, в Україні залізничний оператор планує побудувати шість логістичних хабів та виділили перспективне місце розміщення – м.Ковель, один із найбільш потужних залізничних вузлів в Західній Україні, в 65 км від кордону з Польщею. Хаб має дві переваги: перш за все хороший підхід з території України, не перевантажені лінії. Крім того, хаби планується розмістити в м. Чоп і м. Мукачево, під м. Львів та в центральній Україні. [4] Інфраструктура такого комплексу варіюється в залежності від специфіки бізнесу і вміщує в себе об'єкти найрізноманітнішої функціональної спрямованості. Це можуть бути складські та офісні приміщення, зони митного контролю, холодильні та морозильні камери, зони зберігання небезпечних вантажів, шоу-руми, мийка автомобілів, ремонтна зона для обслуговування автотранспорту, місця відпочинку тощо. Подібна форма девелопменту дозволяє об'єднувати всі вантажопотоки в одному місці, мінімізувати час обробки вантажів, збільшувати спектр послуг, що пропонуються. Значна особливість великого розподільчого центру (хаба) - можливість обробляти вантажі, що доставляються різними видами транспорту - автомобільним, залізничним, повітряним, водним. Тому великі логістичні оператори прагнуть до створення митних майданчиків на цій складській площі.

Таким чином, значна вартість будівництва складських об'єктів та окупність будівництва понад 12 років, підвищують інвестиційні та фінансові ризики. Західні компанії вважають за краще побудувати склади для іноземних девелоперів у Польщі, Німеччині, але не в Україні через корупційні чинники та проблеми із дозвільною документацією. Проте Україна має значний потенціал та вже розроблені проекти будівництва складських об'єктів, що можуть бути прикріплені до певних земельних ділянок. Великою проблемою для розвитку ринку складської нерухомості в Україні поки ще залишається стан доріг.

Список використаних джерел

1. Статистичний збірник України за 2016 рік. — [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua/>
2. Складская недвижимость столичного региона: итоги 2017 от UTG — [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <https://logistics-ukraine.com/2018/04/25/%D1%81%D0%BA%D0%BB%D0%B0%D0%B4%D1%81%D0%BA%D0%B0%D1%8F-%D0%BD%D0%B5%D0%B4%D0%B2%D0%B8%D0%B6%D0%B8%D0%BC%D0%BE%D1%81%D1%82%D1%8C-%D1%81%D1%82%D0%BE%D0%BB%D0%B8%D1%87%D0%BD%D0%BE%D0%B3%D0%BE-%D1%80/>
3. Poland commercial market 2017. Research Knight Frank — [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <https://content.knightfrank.com/research/1463/documents/en/poland-commercial-market-2017-5324.pdf>
4. Коли у Ковелі запрацює логістичний хаб — [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <https://kowel.rayon.in.ua/news/90278-koli-u-koveli-zapratsiue-logistichnii-hab>.

Іскра О. В.,

к. е. н., доцент, Донецький національний
університет імені Михайла Туган-Барановського,
м. Кривий Ріг, Україна

ІННОВАЦІЙНА МОДЕЛЬ РЕГІОНАЛЬНОГО ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОГО КОМПЛЕКСУ

Ключові слова: транспортно-логістичні послуги, логістичний центр, інноваційна модель, учасники руху вантажопотоків.

Keywords: transport and logistics services, logistics center, innovative model, traffic flow participants.

Кризові умови, що склалися в Україні на даний час, значною мірою вплинули на загострення проблеми невиправдано високих складських й транспортних витрат, які є стримуючим фактором для розвитку економічної діяльності більшості виробничих і торговельних підприємств. Взагалі частка логістичних витрат у ціні товару, що пропонується вітчизняними підприємствами, досягає 30-35% [1].

Результатами наукових досліджень і практичною діяльністю операторів ринку підтверджено, що саме оптимізована модель логістичного менеджменту є на сьогоднішній день потужним засобом розвитку сфери транспортно-логістичних послуг в умовах жорсткої конкурентної боротьби. А за оцінками фахівців використання сучасного логістичного інструментарію дозволяє знизити загальні економічні витрати в середньому на 15-35% і

витрати на транспортування – приблизно на 25%. Однак тільки 7% вітчизняних промислових і торговельних компаній впроваджують чітко пророблену та обґрунтовану логістичну стратегію [2].

З метою рішення питань оптимізації постачань виникає необхідність впровадження нових інструментів у процеси управління транспортно-складськими комплексами на рівні регіонів, реалізація яких дозволить значною мірою знизити логістичні витрати на шляху просування вантажопотоку. Основою такого підходу має бути регіональна інноваційна модель, що базується на ефективному інноваційному інструментарії логістики, яка забезпечить науково обґрунтований вибір конкретного варіанта транспортно-логістичного комплексу.

У запропонованій моделі в якості елементів об'єднуються учасники ланцюгів вантажопотоків, що взаємодіють в рамках національної логістичної мережі, та організаційно-економічні компоненти регіональної транспортно-логістичної системи, а також враховуються місцеві специфічні структурні особливості.

При цьому склад основних учасників, їхня організаційно-інформаційна взаємодія в межах регіональної стратегії розвитку транспортно-логістичних комплексів відображається в різноманітних взаємозв'язках і управлінських відносинах, які можуть бути реалізовані в конкретних бізнес-проектах. Крім того, необхідно гнучке сполучення методів внутрішньо-фірмового регулювання діяльності регіонального транспортно-логістичного центру із державним управлінням [3].

Національні (регіональні) ланки регулювання зобов'язані шляхом застосування необхідного інструментарію формування господарчих відносин, фінансово-кредитного регулювання, митного законодавства, а також інформаційного та координаційного забезпечення логістичних процесів здійснювати стратегічне вертикальне управління транспортно-складським комплексом.

У свою чергу, аналітично-інформаційні підрозділи регіональних логістичних центрів повинні проводити моніторинг ринку товарів, а також ринку транспортних, логістичних і супутніх послуг, необхідних для здійснення поставок. І на основі отриманих результатів логістичні центри зобов'язані розробляти та реалізовувати проекти комплексного транспортно-логістичного обслуговування вантажопотоків на умовах «від дверей до дверей», «усе включено» й «точно в строк».

Отже саме логістичні центри формують замовлення на розвиток транспортно-логістичної інфраструктури в напрямку її місця розташування, спеціалізації за видами послуг і пропускну здатності відповідно до розвитку кон'юнктури попиту на транспортно-логістичні послуги в територіальному розподілі, а також за структурою та обсягом.

Щодо такого елементу, як господарчі партнери (вітчизняні та закордонні споживачі послуг; постачальники обладнання та матеріалів; логістичні провайдери), то запровадженням широкого кола важелів, що формують господарчі зв'язки (напрямки, форми, принципи, масштаби

взаємодії, детальні умови співробітництва з урахуванням логістизації, тарифи, вартість послуг логістичних провайдерів й інше) мають формувати каркас і масштаби регіонального транспортно-логістичного комплексу.

Таким чином, динамічний розвиток транспортно-складських структур з логістичним менеджментом можливий на основі постійного вдосконалювання трьох основних взаємозалежних елементів цілісної багаторівневої моделі з такими елементами регулювання:

- блок макроекономічного (національного та регіонального) управління;
- блок внутрішньогосподарського управління логістичним центром;
- блок управління міжфірмовою взаємодією, тобто організацією та розвитком раціональних логістично-орієнтованих господарських зв'язків учасників руху вантажопотоків.

Список використаних джерел

1. Довженко О. О., Перспективи розвитку логістики на українських підприємствах / О. О. Довженко, О. С. Мельничук. // Економіка. Управління. Інновації. – 2011. – № 2. – Електронний ресурс Режим доступу: irbis-nbuv.gov.ua
2. Більовський, К.Е. Стан та перспективи розвитку ринку логістичних послуг в Україні / К. Е. Більовський // Вісник Хмельницького національного університету. Економічні науки. – 2016. – № 4, т. 2. – С. 25-29.
3. Григорак М. Ю. Аналіз бізнес-моделей та стратегій інноваційного розвитку постачальників логістичних послуг / М. Ю. Григорак // *Technology audit and production reserves*. – 2016. – № 2/5 (28). – С. 29-38.

Комчатних О. В.,

Національний транспортний університет,
м. Київ, Україна

ЕВОЛЮЦІЯ ЛОГІСТИЧНИХ ОПЕРАТОРІВ ЯК ЧИННИК ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ЕКОНОМІКИ

Ключові слова: інновації, технології, аутсорсинг, транспортна логістика

Keywords: innovation, technology, outsourcing, transport logistics

Логістика є однією зі сфер діяльності, які найбільш стрімко розвиваються в усьому світі. На національному ринку протягом останніх років також змінилося відношення до неї – більшість компаній зрозуміли, що це реальний інструмент підвищення ефективності їх діяльності. Активне залучення українських підприємств до глобальних ланцюгів постачання, вихід вітчизняних підприємств на світові ринки, наслідки загострення на Сході країни змусили топ-менеджерів промислових, сільськогосподарських,

торгівельних та сервісних підприємств звернути увагу на логістику в своїй діяльності, організацію логістичних процесів та можливості щодо зменшення своїх логістичних витрат за рахунок ефективних рішень в цій сфері [1].

В залежності від складності логістичних послуг в міжнародній термінології прийнята їх наступна класифікація, відома ще як рівні аутсорсингу [3]:

- логістика першого рівня (1PL) передбачає виконання всіх логістичних послуг вантажовласником в рамках логістичного самообслуговування;
- логістика другого рівня (2PL) – це надання досить простого спектру логістичних послуг ззовні. По суті 2PL-оператори – це підрядні підприємства, які надають вантажовласнику послуги з транспортування та складування вантажів на певній ділянці ланцюга постачання;
- логістика третього рівня (3PL) – це комплексні логістичні послуги за контрактом. 3PL-оператори задовольняють більшість логістичних потреб клієнта, виконуючи широкий спектр логістичних послуг: зберігання, складання, пакування, транспортування, використання послуг субпідрядників;
- логістика четвертого рівня (4PL) поєднує ресурси, можливості, власні технології та тісну співпрацю (наприклад, з операторами 2PL і 3PL) для розробки та впровадження комплексних рішень в рамках всього ланцюга постачання. 4PL-оператори виконують весь спектр послуг 3PL-операторів, а також функції планування логістичних операцій, найм та координацію роботи субпідрядників, пов'язані фінансові транзакції, ведення документації тощо;
- логістика п'ятого рівня (5PL) окрім всіх функцій 4PL-операторів пропонує своїм клієнтам послуги ведення мережевого бізнесу. Яскравими прикладами 5PL-операторів є «Amazon.com» та «Alibaba.com».

В світовій практиці 1PL-логістика поступово йде в минуле, вантажовласники позбуваються власного рухомого складу і передають все більші обсяги робіт логістичним операторам, які за рахунок співпраці з багатьма вантажовідправниками мають знижки. В Україні теж поступово починає зменшуватися частка підприємств, що надають перевагу внутрішній логістиці. Проте через недостатню довіру до високих рівнів аутсорсингу та поширений серед вантажовідправників страх втрати контролю над власними логістичними процесами 2PL-оператори все ще досить актуальні для України.

Еволюція логістичних операторів відіграє важливу роль не лише для інноваційного розвитку транспортної галузі, а й інших сфер діяльності. Сьогодні неможливо уявити функціонування підприємств транспортної логістики без таких сучасних технологій як штрих-коди, GPS-навігатори, RFID-мітки, системи відслідковування, телематичні технології, інформаційні системи для автоматизації бізнесу (WMS, CRM, ERP та ін.), технології

розпізнання голосу, електронні підписи тощо. Всі ці технології спочатку були результатом інноваційної діяльності підприємств та організацій інших сфер діяльності – їх продуктовими інноваціями.

Після передачі цих технологій для практичного використання підприємствам транспортної логістики вони починають виконувати роль процесних інновацій, поліпшуючи різні аспекти діяльності цих підприємств. Придбання і впровадження сучасних технологій підприємствами транспортної логістики відіграє важливу роль у їх розповсюдженні та доступності на ринку.

Зазвичай інтерес до аутсорсингу з'являється у підприємства як відповідь на нові виклики зовнішнього середовища. Стрімкий розвиток технологій та їх постійне старіння призводять до знецінення капіталу та інвестицій в ноу-хау, а логістичний аутсорсинг крім інших переваг може забезпечити своїм клієнтами доступ до нових ресурсів, навичок, досвіду та технологій.

На практиці існують різні принципи функціонування логістичних операторів, а отже і процес обміну технологіями між логістичними операторами і клієнтами може відбуватися у різних формах.

Серед основних причин переходу підприємств від інсорсингу до аутсорсингу логістичних послуг слід назвати:

- можливість зосередити зусилля на основній діяльності;
- пошук шляхів зниження витрат;
- використання знань і досвіду професіоналів;
- доступ до глобальних технологій і ресурсів логістичних операторів.

З точки зору інноваційного розвитку особливо важливим моментом використання аутсорсингу є саме розгляд його в якості потенційного джерела інновацій – як засобу передачі технологій від логістичного оператора до клієнта.

Список використаних джерел

1. Логистика в Украине: парадоксы рынка и пути раскрытия потенциала. 2017. URL: <http://logist.fm/publications/logistika-v-ukraine-paradoksy-rynka-i-puti-raskrytiya-potenciala?page=2>
2. Przybylska E. Zagadnienie transferu technologii w odniesieniu do przedsiębiorstw usług logistycznych //Zeszyty Naukowe. Organizacja i Zarządzanie/Politechnika Śląska. – 2014. – N70. – S. 397-408.

Кочубей Д. В.,
к. е. н., доцент, Київський національний
торговельно-економічний університет,
м. Київ, Україна

ОЦІНЮВАННЯ РЕЗУЛЬТАТИВНОСТІ УПРАВЛІННЯ ЛАНЦЮГАМИ ПОСТАЧАННЯ З ВИКОРИСТАННЯМ SCOR-МОДЕЛІ

***Ключові слова:** ланцюги постачання, референтна модель, показники діяльності ланцюга постачання.*

***Keywords:** supply chain, reference model, performance indicators of the supply chain.*

Сучасному підприємству важливо володіти ефективною системою контролю результатів логістичної діяльності. Вирішенню цього завдання на загальному рівні можуть слугувати референтні моделі оцінки результатів логістичної діяльності, що зараз починають застосовуватися в галузі управління ланцюгами поставок. Найбільш відомою та апробованою на практиці на даний час є SCOR-модель, розроблена у 1996 та удосконалена у 2008 році у США Радою з ланцюгів поставок (Supply Chain Council) з метою стандартизації систем управління ланцюгами поставок [1].

Проблеми формування та впровадження референтних моделей побудови та оцінки бізнес-процесів у ланцюгах поставок, до яких відноситься SCOR-модель, досліджено в джерелах [2; 3; 4; 5].

Основним принципом побудови таких моделей є можливість їх застосування до будь-яких підприємств, незалежно від масштабу та виду діяльності за рахунок стандартизації побудови процесної моделі управління та системи оцінки виконання операцій та бізнес-процесів.

SCOR-модель дозволяє визначити процеси в ланцюзі поставок на оперативному рівні у вигляді обмежених часткових процесів і задокументувати як часову і логічну послідовність виробничих циклів виконання замовлень, так і оперативні базисні показники. У такому вигляді наочні процеси являють собою основу для взаєморозуміння партнерів і створюють можливість для аналізу таких факторів як час і витрати SCOR-модель має тривірневу структуру. [5].

Для побудови системи оцінки логістичних систем, необхідно в першу чергу розробити стандартизовану модель логістичних бізнес-процесів. Використовуючи SCOR-модель, такими базовими процесами є [1]: *Make* («робити») – операції, пов'язані з виробництвом товару (фізичного продукту або послуги); *Source* («постачати») – операції, пов'язані з одержанням сировини, матеріалів для виробництва товару або товарів для продажу; *Deliver* («доставляти») – операції по доставці товарів споживачам як власними підрозділами підприємства, так і його контрагентам; *Return* («повертати») – операції, пов'язані управлінням зворотними матеріальними потоками (поверненням бракованої продукції, оборотної тари, утилізацією

відходів або браку тощо); *Plan* «Планування» поєднує і координує діяльність усіх учасників ланцюга поставок і є інтегруючим елементом SCOR-моделі.

Розглядаючи рівні показників SCOR-моделі у відповідності до моделей управління логістичною діяльністю, можна згрупувати показники логістичних процесів за рівнями контролю – стратегічним, тактичним та оперативним.

Для реалізації принципів SCOR-моделі необхідно оцінити бізнес-процеси логістичної діяльності за результативністю їх реалізації. Результативність управління характеризуватиме ступінь досягнення показників, що визначені логістичною стратегією як співвідношення між досягненим результатом і використаними ресурсами.

Так як ключові показники діяльності (key performance indicators) логістичної діяльності підприємств можуть існувати як у вигляді абсолютних показників, так і показників результативності, необхідно перейти до єдиної системи виміру КРІ логістичної діяльності. Доцільним є застосування показників результативності як таких, що характеризують логістичну діяльність незалежно від масштабу підприємства.

КРІ логістичної діяльності з точки зору результативності виконання бізнес-процесів обчислюється за таким співвідношенням:

$$KPI(r) = \frac{KPI(abs)}{PL_{KPI}} \quad (1)$$

де: $KPI(r)$ – результативність виконання логістичного бізнес-процесу, оцінена абсолютним значенням КРІ;

$KPI(abs)$ – фактичне абсолютне значення КРІ логістичного бізнес-процесу;

PL_{KPI} - цільове значення КРІ логістичного бізнес-процесу.

Відповідно до SCOR-моделі, необхідно агрегувати отримані показники результативності у інтегральні показники виконання логістичних бізнес-процесів за базовими процесами SCOR-моделі (Make, Source, Deliver, Return, Plan).

$$KPI(scor)_j = \sum_{i=1}^n KPI(r)_{ij} \quad (2)$$

де: $KPI(scor)_j$ - інтегральні показники виконання j -того базового процесу SCOR-моделі;

$KPI(r)_{ij}$ - результативність виконання i -того логістичного бізнес-процесу, що входить до j -того базового процесу SCOR-моделі та оцінена абсолютним значенням КРІ.

Отже, використовуючи формули 1 та 2 можна сформуувати систему інтегральних показників логістичних бізнес-процесів $KPI(f)$ за п'ятьма базовими процесами SCOR-моделі:

$$KPI(f) = \begin{cases} KPI(scoring)make \\ KPI(scoring)source \\ KPI(scoring)deliver \\ KPI(scoring)return \\ KPI(scoring)plan \end{cases} \quad (3)$$

При використанні запропонованого методичного підходу в практиці роботи підприємств, можна скористатися набором вимірників ефективності логістичних рішень [3].

Застосування такого підходу до оцінки логістичної діяльності дає ряд додаткових переваг: можливість обґрунтованого встановлення цільових показників логістичної діяльності підприємства; проведення ефективного контролю ключових показників діяльності; створення бази для розробки рекомендацій та механізму впливу на логістичну діяльність з метою підвищення результативності та ефективності його логістичної діяльності.

Список використаних джерел

1. What is SCOR? URL: <http://supply-chain.org/scor>
2. SCOR Model Digital Edition: Call for Volunteers! URL: <https://www.apics.org/apics-for-business/frameworks/scor12/scor-digital-edition-call-for-volunteers>
3. Управление цепями поставок / Под ред. Дж. Гатторны; Перевод с 5-го англ. изд. под науч. ред. д.э.н., проф. В.И. Сергеева. – М.: ИНФРА-М, 2008. – 670с.
4. Крикавський Є. В. Промислові ланцюги поставок: між ефективністю та відповідальністю / Є. В. Крикавський // Актуальні проблеми економіки. - 2016. - № 5. - С. 30-41.
5. Ivanov D. Structural Dynamics and Resilience in Supply Chain Risk Management / Springer, 2018. — 332 p. — (International Series in Operations Research & Management Science 265).

Куліш Л. П.,
аспірант, Київський національний
торговельно-економічний університет,
м. Київ, Україна

РОЗВИТОК ЛОГІСТИКИ В АГРОПРОМИСЛОВОМУ КОМПЛЕКСІ УКРАЇНИ

***Ключові слова:** аграрна логістика, транспорт, агропромисловий комплекс.*

***Keywords:** agrarian logistics, transport, agro-industrial complex.*

Проблеми продовольчої безпеки є одними з найбільш актуальних за сучасних умов. При цьому важливе значення має не лише виробництво продукції аграрного сектору, але й її транспортування та збереження. Логістика агропромислового комплексу як напрям з ефективної організації економічних зв'язків підприємств та територіально-виробничих комплексів на підставі оптимізації логістичних потоків щодо АПК передбачає інтегровану організацію та управління логістичними потоками, які інтегрують цей сектор як і з зовнішніми партнерами, так і з внутрішніми логістичними потоками, що забезпечує взаємодію цих сфер, а також належне функціонування агропромислового комплексу у цілому. Актуальність такого завдання не викликає сумніву, оскільки технічні втрати зерна через неефективну систему логістики (перевезення, зберігання) досягають в Україні 15% річного врожаю, тобто вимірюються мільйонами тон щороку.

Проведений аналіз дає змогу дійти висновку про те, що втрати продукції АПК через недостатньо розвинуту та неефективну логістику складають до третини річного обсягу усієї виготовленої продукції. Особливо нагальними є інтегровані логістичні підходи щодо продовольчого комплексу, де спостерігаються великі обсяги зберігання сільськогосподарської сировини та готової продукції, отже її запаси, які за невідповідних умов та тривалих термінах зберігання швидко псуються. Актуальним також з погляду підвищення ефективності логістики в АПК є стимулювання створення сільськогосподарських постачальницьких та обслуговуючих кооперативів для забезпечення їхніх членів матеріально-технічними ресурсами, зокрема, на основі закупівлі у постачальників великих партій добрив, нафтопродуктів, насіння і посадкового матеріалу за нижчими цінами та постачання цих ресурсів своїм членам [1].

Застосування логістичних підходів сприяє вирішенню одного з головних завдань АПК – зниженню сукупних витрат у розрахунку на одиницю кінцевої продукції, що являє собою весь обсяг продукції, що створена за певний період часу та надійшла в особисте або виробниче споживання. Проведене дослідження дає змогу виявити основні перешкоди для розвитку логістики АПК України. При цьому йдеться про тарифні, нормативно-правові та митні бар'єри; низьку якість базових послуг

транспортування; слабкий розвиток транспортної інфраструктури; відсутність належного техніко-технологічного рівня терміналів і складів; недостатній масштаб бізнесу логістичних компаній [2].

Значення логістики в АПК посилюється у зв'язку з тим, що кінцеві результати агропромислового виробництва залежать не лише від рівня розвитку сільського господарства, але й від галузей, які його обслуговують. Зі збільшенням обсягів виробництва у сільському господарстві зростають розміри використання ресурсів, сировини та допоміжних матеріалів. При цьому однаковою мірою важливим є розвиток як галузей і виробництв, що сприяють отриманню необхідних обсягів сільськогосподарської продукції, так й суб'єктів інфраструктури, які забезпечують використання продукції та доведення її до споживача. Логістичний підхід дає змогу стверджувати про логістичну організацію всієї інфраструктури АПК, зокрема, виробничої та соціальної, а також про виділення у складі виробничої інфраструктури її логістичної складової, котра охоплює транспортні та складські об'єкти та послуги в АПК, які і визначають швидкість проходження потоків сировини, напівфабрикатів, готової продукції через відповідні сфери.

Необхідно звернути увагу й на вкрай недостатнє використання річкового транспорту у перевезеннях вантажів в Україні, який у перспективі спроможний розвантажити автомобільні шляхи та залізницю. Так, у 2017 р. до морських портів залізничним транспортом надійшло 60% зерна, що експортується морем, автомобільним – 36%, 3% – річковим, 1% – іншими видами транспорту [3]. При цьому основним фактором, що стримує розвиток річкових перевезень, є існування у Дніпровському та Дніпродзержинському водосховищах небезпечних для великовантажного судноплавства ділянок, що перешкоджає рухові великовантажних суден [4]. Необхідним є ухвалення Закону України «Про внутрішній водний транспорт», який забезпечить організаційно-правові засади регулювати відносини, пов'язаних з діяльністю внутрішнього водного транспорту та використанням внутрішніх судноплавних річкових шляхів, а також відносини, пов'язані з використанням морських суден і суден типу «ріка-море» під час їх перевезення внутрішніми судноплавними річковими шляхами країни. При цьому буде створено підґрунтя для активізації та підвищення ефективності логістичних зав'язків як у середині АПК, так і підприємств комплексу із суб'єктами інших видів та сфер діяльності.

Список використаних джерел

1. Смирнов І. Г. Інтегрована логістика АПК та її транспортна складова – суспільно-географічний аспект / І. Г. Смирнов // Наукові записки Вінницького педагогічного університету. Серія «Географія». – 2010. – Вип. 20. – С. 174-184
2. Федорук Є. І. Державне регулювання логістичної сфери в агропромисловому комплексі України / Є. І. Федорук // Актуальні проблеми державного управління. – 2017. – №1. – С. 53-59

3. Патика Н. І. Тенденції та перспективи розвитку світових сільськогосподарських ринків як орієнтири для посилення українських позицій / Н. І. Патика // Економіка АПК. – 2019. – №1. – С. 70-79

4. Яковлева О. Логістика як конкурентна перевага у розвитку агробізнесу в Україні / О. Яковлева [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://agropolit.com/blog/58-logistika-yak-konkurentna-perevaga-u-rozvitku-agrobiznesu-v-ukrayini>

Лиса С. С.,

к. е. н. доцент, Київський національний
торговельно-економічний університет,
м. Київ, Україна

Білявська А. В.,

студентка, Київський національний
торговельно-економічний університет,
м. Київ, Україна

ШЛЯХИ ОПТИМІЗАЦІЇ УПРАВЛІННЯ ЛАНЦЮГАМИ ПОСТАЧАННЯ НА ЗАСАДАХ ЛОГІСТИКИ

Ключові слова: ланцюги постачання, управління ланцюгами постачань, логістичні витрати

Keywords: *supply chains, management of supply chains, costs of logistic*

В бізнес–середовищі прагнення до ефективності стало головним у вирішенні стратегічних, тактичних та операційних задач. Вектор розвитку будь-якої компанії можна уявити як вектор підвищення ефективності її функціонування. Ефективність являє собою відношення отриманого результату до величини витрачених ресурсів. В зв'язку з цим отриманий результат прямо пропорційний рівню ефективності та величині витрачених ресурсів[1]. В цьому випадку у вищого керівництва виникає дилема – або збільшувати об'єм вкладених ресурсів (фінансових, трудових, матеріальних та інших), або шукати внутрішні резерви, тобто підвищувати ефективність функціонування керованих систем, шляхом раціоналізації ресурсів, аналізу та цілеспрямованого застосування управлінського впливу. Оскільки більшість учасників ринку не мають великих фінансових можливостей, то вище керівництво здійснює вибір на користь інтенсивного способу розвитку власних систем.

Ефективність логістичної системи має відображатися співвідношенням не одного, а комплексу результатів діяльності такої системи до витрат на її функціонування, а тому потрібно застосовувати методики, які передбачають багатокритеріальну оцінку ефективності логістичної системи за критеріями «витрати», «задоволення споживачів/якість», «час», «активи», «технології» тощо[2].

Управління витратами служить засобом досягнення підприємством високих економічних результатів і зводиться не тільки до зниження витрат, а й поширюється на всі елементи управління.

Слід наголосити на оборотності товару: при середній націнці на товар підприємство може збільшити прибуток саме за рахунок затребуваності і оборотності товару, де важливу роль відіграє фактор доставки товару. Цей фактор дуже важливий для збільшення конкурентоспроможності продукції підприємства [3]. Адже відсутність товару це втрачена вигода, тобто прибуток підприємства. Чим частіше споживач стикається з проблемою out of stock, тим ймовірніше ризик втрати купівельного інтересу до бренду та рітейлу.

Ключем до прибутковості підприємства є оптимальні логістичні канали. Зважаючи на це, вкрай важливого значення набуває потреба в координації і оптимізації діяльності ланцюгів постачання, яка б дозволяла мінімізувати логістичні витрати при забезпеченні потрібної якості логістичного сервісу в дистрибуції.

Для ефективної побудови каналів потрібний багатогранний та багатофакторний аналіз.

Для цього необхідно застосовувати комплекс заходів, що дозволяють знизити витрати не тільки в окремому елементі, а й в сукупності всього ланцюга.

Зокрема, для оптимального функціонування каналу постачань необхідно:

- мати надійного постачальника, що в результаті дасть змогу скоротити обсяг страхового запасу, а в подальшому й витрат на утримання запасів;
- вибрати найбільш ефективне функціонування складської логістики. Зробити реконструкцію внутрішню реконструкцію складських операцій;
- за умови стабільного попиту, залучати до використання власний транспорт підприємства.

Таким чином, розглядаючи кожен ланку ланцюга поставок, аналізуючи кожен процес окремо та удосконалюючи його, можна домогтися значного зниження витрат в компанії.

Список використаних джерел

1. Міщук І. П. Оцінювання ефективності системи логістики підприємства торгівлі [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://mer.fem.sumdu.edu.ua/content/acticles/issue_9/I_P_MishchukTrade_enterprise_logistic_system_efficiency_evaluation.pdf
2. Крикавський Є.В. Логістика управління ланцюгами постачань / Є.Крикавський М. Похильченко М.Фертч Навчальний посібник. – Львів: Видавництво Львівської політехніки, 2017. – 564 с.
5. Крикавський Є. В. Промислові ланцюги поставок: між ефективністю та відповідальністю / Є. В. Крикавський // Актуальні проблеми економіки. - 2016. - № 5. - С. 30-41. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/ape_2016_5_5.

Овдієнко О.В.,
асистент, Національний авіаційний
університет,
м. Київ, Україна

НАПРЯМИ ВИКОРИСТАННЯ ШТУЧНОГО ІНТЕЛЕКТУ В ЛОГІСТИЦІ

***Ключові слова:** штучний інтелект, робототехніка, безпілотний транспорт, планування, прогнозування.*

***Key words:** artificial intelligence, robotics, autonomous vehicles, planning, predicting.*

Цифрова революція сьогодні, так само як і її попередники – аграрна та індустріальна – змінює величезну кількість аспектів сучасного життя. Нова трансформаційна ера тотальної диджиталізації, тобто використання цифрових технологій задля зміни бізнес-моделі та забезпечення можливостей зростання доданої вартості, вимагає використання нових методів роботи та інструментарію аналізу. Штучний інтелект, як сфера комп'ютерних наук, яка зосереджена на створенні розумних механізмів, які працюватимуть та реагуватимуть так само, як людина, все більше виходить за рамки суто лабораторних досліджень та проникає практично у всі сфери життя людини. Штучний інтелект створено як набір алгоритмів, які можуть забезпечувати прийняття складних рішень на основі вхідних даних. Наприклад, у компанії є власне джерело інформації, від даних про відправки до відео та аудіо контенту від безпілотного автомобіля; штучний інтелект в такому випадку в процесі прийняття рішення використовує багатокomпонентні блоки, опрацьовує величезні обсяги як структурованих, так і неструктурованих даних та на виході пропонує оптимальний варіант.

Оскільки диджиталізація постійно набирає обертів свого поширення в професійному світі все більше компаній починають впроваджувати технології штучного інтелекту до свого ланцюга постачання з метою максимізації прибутку шляхом зменшення фінансових ресурсів та часу, необхідних для визначення оптимального варіанту побудови власних бізнес-процесів. Мережевий характер логістики, як у фізичному, так і цифровому вимірі, створює природну основу для реалізації та масштабування штучного інтелекту, який здатний в рази підсилити людські компоненти у високоорганізованих глобальних ланцюгах поставок. Впровадження інноваційних технологій відкриває можливості у логістичній галузі для переосмислення сучасної практики, переходу дій від реактивних до проактивних, планування від прогнозів до передбачення, процесів від керованих до автономних, послуг від стандартних до персоналізованих [1, 14-15].

Спектр можливого використання технологій штучного інтелекту розширюється фактично щодня з кожним новим успішним Start-up, тому розглянемо основні напрямки потенційного використання.

Планування та прогнозування. Застосування елементів штучного інтелекту суттєво посилюють ефективність компанії в області прогнозного попиту та/або планування мережі. Розуміючи чого очікувати, вони можуть зменшити кількість транспортних засобів, які необхідні на даному напрямі для транспортування, та направити їх до місць, де лише очікується попит, що призведе, в свою чергу, до значного зниження експлуатаційних витрат. Технологія використовує дані в повному обсязі, щоб точніше передбачати події, уникати ризиків та створювати нові рішення [2].

Наприклад, компанія DHL аналізує 58 різних параметрів внутрішніх даних для створення моделі машинного навчання для авіап перевезень. На відміну від попередніх суб'єктивних оцінок, новий метод дозволяє експедиторам прогнозувати підвищення або зниження середнього щоденного транзитного часу на тиждень вперед. Окрім того, визначаються й інші фактори, які можуть вплинути на затримки відвантаження, такі як кліматичні та експлуатаційні змінні. Подібний підхід є надзвичайно цінним у авіатранспортній галузі, на який припадає лише 1% світового товарообороту з точки зору тоннажу, але 35% у вартісному виразі [1, 25].

Робототехніка раніше сприймалася як футуристична концепція, а наразі стає невід'ємною частиною ланцюгів постачання. Так відповідно до звіту компанії Tractica, яка спеціалізується на дослідженнях взаємодії людини та технологій, прогнозується зростання протягом наступних п'яти років постачання складських та логістичних роботів з 194 тисяч одиниць в 2018 до 938 тисяч одиниць у 2022 (483%). Зауважують, що темп зростання почне спадати 2021 року, оскільки ключові гравці ринку до того часу адаптують повністю робототехніку до своїх ланцюгів. Світові доходи в даній сфері зростуть на 371%, з 8,3 млрд. доларів у 2018 році до 30,8 млрд. доларів у 2022 році [3].

Big data змінили традиційний погляд на те, як генерується та передається інформація. Перш за все, остання сприймається як структуровані дані, що фіксуються в базах даних, аналізуються у звітах і представляються у звичних форматах, наприклад, електронних таблицях. Big data ж містить як структуровані, так і неструктуровані дані (наприклад, соціальні) величезного різноманіття та обсягів. Висновки, побудовані на аналітиці неструктурованих даних, вражають своєю продуктивністю. Наприклад, у компанії є неповні дані про відвантаження (відома вага, але немає розмірів). Штучний інтелект має можливість обробляти дані в системі всієї інформації, в тому числі в розрізі минулих поставок, та формувати точні висновки про задану партію. Подібний алгоритм вимагає коректності лише 5-10% даних для створення навчального набору даних, який служить основою для очищення та збагачення даних.

Безпілотний транспорт. Впровадженні вже сьогодні технології управління транспортним засобом автопілотом на автобанах, системи

екстреного гальмування, електронний асистент відкривають можливості для справжньої автономії. Покращенні системи управління транспортними засобами вже сьогодні дають змогу значно скоротити споживання пального, використовуючи наступний алгоритм. Автомобілі рухаються колоною, комп'ютерні системи опрацьовують інформацію про ситуацію на дорозі, враховуючи отримані дані від машини, що йде попереду. Подібна технологія дає можливість заощадити 4,5% пального першого автомобілю та до 10% у другого. Але такі провідні компанії, як Tesla, Einride, Daimler та Volkswagen спрямовують свої зусилля на використання повністю безпілотних рішень.

Тобто, штучний інтелект змінює логістику та управління ланцюгами поставок революційним шляхом. Сучасні технології кардинально змінюють філософію переміщення замовлень від прогнозованої аналітики до автономних транспортних засобів та робототехніки. Управління подібними змінами, їх ініціювання є запорукою успіху компаній, що працюють у сучасному бізнес-середовищі.

Список використаних джерел

1. Artificial intelligence in logistics: a collaborative report by DHL and IBM on implications and use cases for the logistics industry 2018, available at <https://www.logistics.dhl/content/dam/dhl/global/core/documents/pdf/glo-ai-in-logistics-white-paper.pdf>
2. Adam Robinson. The Top 5 Changes That Occur with AI in Logistics, available at <https://cerasis.com/2018/08/15/ai-in-logistics/>
3. Warehousing and Logistics Robots: Tractica report, 2019, available at <https://www.tractica.com/research/warehousing-and-logistics-robots/>

Пархасва Н. В.,

к. т. н., доцент, Київський національний
торговельно-економічний університет,
м. Київ, Україна

ЛОГІСТИЧНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТОРГОВЕЛЬНИХ МЕРЕЖ

Ключові слова: логістика, торговельна мережа, рітейл, логістичний менеджмент.

Keywords: logistics, trading network, retail, logistics management

Сучасний ринок продовжує вимагати від мережевих торговельних підприємств додаткової оптимізації витрат на логістику, побудови більш ефективних систем забезпечення магазинів потрібним споживачам асортиментом, а також урахування специфіки регіонального виробництва товарів, розміщення й технічного забезпечення складів дистриб'юторів. Усі ці фактори призводять до розвитку багаторівневого ланцюжка постачань, за якими вже працює європейський продуктовий рітейл .

Багаторівнева система логістичного управління має на увазі ефективний розподіл товарного асортименту між центральним і регіональними складами, а також впровадження оптимізованої системи управління запасами на основі прогнозування попиту, виробничих і дистрибутивних особливостей певного регіону. Тобто ланцюжок постачань будується на комбінації роботи складів різного рівня: розподільчого центру та регіональних філій. Головний склад (розподільчий центр) – має забезпечувати рух товарів, які мало обертаються і важко прогнозуються з точки зору продажу товарів з відносно високим рівнем залишку, а регіональний склад (або мережа складів) – створюється як крос-докінговий і служить для забезпечення магазинів асортиментом локального виробництва, імпорту, дистрибуції, а також товарами з мінімальним терміном придатності та для місцевого розподілу продуктів з високим ступенем обертання [1].

Важливо відзначити: сучасна багаторівнева модель логістичної системи вимагає високоякісної підготовки торговельної мережі, як у розрізі бізнес-процесів, так і в плані висококваліфікованого кадрового забезпечення. Крім того, ефективне вирішення питань потребує відповідного програмного підґрунтя інформаційних комунікацій, що дозволяє оперативно приймати адекватні рішення та реалізовувати систему «Just-in-Time». Однак організація такого роду ланцюжка й забезпечення відповідного рівня логістичного менеджменту – досить складне завдання, яке вимагає значних ресурсів часу та фінансів і для більшості ритейлерів може бути не під силу з точки зору її самостійної реалізації. Однак, вже на даний час можна дослідити тенденцію поступового руху в цьому напрямку найбільших гравців національного роздробу, які трансформують свою централізовану систему обліку, закупівель, логістики, розподілу та маркетингу в більш гнучку й динамічну структуру менеджменту [2].

Також слід звернути увагу, що українські національні ритейлери, вибудовуючи власну логістику, намагаються змістити акценти в управлінні ланцюжком «від виробника до покупця» з виробника (який поки ще грає домінуючу роль) на себе, виконуючи операції логістичного провайдера, з одного боку, і роблячи вплив на асортиментну матрицю, з іншого. Таким чином, провідні мережі намагаються зміцнити свої позиції в управлінні ланцюгами постачань, що дозволить їм ефективніше задовольняти потреби споживачів і мати додаткову конкурентну перевагу. Однак таку міцну позицію в Україні мають окремі ритейл-мережі, в основі успіху яких є ефективно вибудовані торговельні та логістичні процеси, а також залучення успішного міжнародного досвіду, кваліфікованих консультантів і впровадження комплексного програмного забезпечення, що регламентує структуру процесів відповідної якості в компанії.

Більшість вітчизняних торговельних мереж будують логістику за принципом власного управління, між тим, все частіше ринок стає свідком випадків залучення 3PL-операторів для організації ритейл-логістики. Як правило, це – глобальна політика всієї мережі, принципове бажання

власників або вимушений крок через свою фінансову неготовність інвестувати в ефективне забезпечення багаторівневих ланцюгів постачань.

З цього боку можна звернути увагу, що одним з факторів, який обмежує коопераційну практику з 3PL, є відносно невисокий рівень розвитку самих аутсорсерів, особливо в сфері складської логістики. Для управління складом потрібні багатофункціональна WMS-система, здатна функціонально забезпечити всі особливості обробки різних товарних груп, починаючи з контролю руху товару в розрізі клієнтів й підготовки гарантійних талонів, і закінчуючи різними способами обліку товару (FIFO / LIFO / FEFO, актуальний / середня вага, партійний облік) і їх комбінацій та управління конвеєрними лініями.

Очевидно, що для сьогоднішніх великих торговельних компаній питання подальшого розвитку власного логістичного менеджменту й логістичної інфраструктури або передачі логістики сторонній організації, є дійсно, актуальним. Однозначно логістичний аутсорсинг обирають саме ті компанії, які виходять на ринок або націлені на стрімку регіональну експансію, коли ефект кооперації з логістичним оператором здатний забезпечити найбільш прийнятний варіант відпрацювання інвестиції у стислі терміни.

Серед основних напрямів розвитку українського ритейл-сектору в найближчому майбутньому аналітики визначають просування мережевих підприємств з великих міст в більш дрібні, а також – з центральних регіонів – у віддалені. Адже в багатьох регіонах України мережевий роздріб поки зовсім не присутній, що пов'язано з проблематичністю оптимальних поставок на регулярній основі, відсутністю відповідних об'єктів нерухомості та невисокою купівельною спроможністю населення. Експансія в регіони вимагає від торговельних компаній вирішення широкого кола економічних, технічних, технологічних, кадрових, фінансових й інших завдань, в тому числі – проблем в сфері логістичного менеджменту. Однак, можна визначити, що серед основних факторів, які стримують розвиток мережевого роздробу (поряд з рівнем споживання та наявністю торгових площ), це єдина проблема, яка може бути вирішена зусиллями самих мереж.

Особливо слід враховувати, що питання розвиненості логістичної інфраструктури та професійного рівня операторів для продуктових мереж більш актуальні в контексті обмеженого життєвого циклу «температурних» категорій товарів, а також в умовах зростання продажу продуктів із коротким терміном зберігання. Тому сьогодні більшість торгових компаній пов'язує подальші перспективи з розвитком власної системи логістики, яка, відповідно, потребує істотних вкладень в розподільні центри та інфраструктуру в регіонах.

Крім того, можна виділити й інші перспективи розвитку логістичного менеджменту у сфері роздрібної торгівлі: оптимізація мерчендайзингових технологій та зосередження уваги на управлінні асортиментом в магазинах; побудова ефективної багаторівневої системи логістики; інтеграція власної логістики з логістикою 3PL-провайдерів у сфері транспортного забезпечення

та використання регіональних складських майданчиків для побудови крос-докінгових платформ; впровадження сучасного інструментарію прогнозування попиту й потреб кінцевих споживачів для забезпечення ефективності управління запасами в каналах дистрибуції; використання сучасних технологій управління маршрутизацією й транспортом.

Список використаних джерел

1. Тараненко Ю. В. Аналіз ринку логістичних послуг / Ю. В. Тараненко // Науковий вісник Херсонського державного університету. – 2015. – Вип. 12. – Ч. 3. – С. 219-222.
2. Кіндій М. В. Управління ланцюгами поставок торгових мереж на засадах категорійного менеджменту / М. В. Кіндій, Я. В. Малиш, Л. П. Прийма // Вісник Національного університету «Львівська політехніка». Серія: Логістика: збірник наукових праць. – 2015. – № 833. – С. 143–152.

Позняк О.В.,

к. е. н., доцент, Національний
авіаційний університет,
м. Київ, Україна

Мельник К. О.,

студентка, Національний
авіаційний університет,
м. Київ, Україна

АНАЛІЗ СУЧАСНОГО СТАНУ ОРГАНІЗАЦІЇ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ШВИДКОПСУВНИХ ВАНТАЖІВ НА АВІАЦІЙНОМУ ТРАНСПОРТІ

Ключові слова: швидкопсувний вантаж, температурний вантаж, транспортування, упакування, міжнародний стандарт, відслідковування вантажу

Keywords: perishable cargo, temperature cargo, transportation, packaging, international standard, cargo tracking

Повітряні перевезення пасажирів, вантажу/багажу, пошти в Україні регулюються Повітряним кодексом України. Міжнародні авіаційні перевезення пасажирів, вантажу/багажу, пошти регулюються правилами IATA та ICAO [1].

Відповідно до умов, що висуваються до перевезення вантажів, їх поділяють на наступні категорії: звичайні (загальні) та спеціальні. До спеціальних відносять швидкопсувні вантажі, які за своїм фізичним та хімічним складом мають короткий термін реалізації. Дану групу складають швидкопсувні вантажі, що мають тваринне, рослинне походження, продукти переробки, деякі види насіння та рослин, медичні препарати з обмеженим терміном дії після їх виготовлення [2].

Транспортування такого типу вантажу завжди пов'язане з низкою ризиків, оскільки вантаж потребує створення навколо себе особливих умов, що відповідають стандартам його зберігання. Наприклад, забезпечення відповідного температурного режиму, контроль за рівнем вологості тощо.

В Україні, навіть за умов впровадження сучасних технологій з обробки таких вантажів, є низка проблем, що заважають їх швидкому, безпечному для споживання перевезенні, на повітряному транспорті відповідно до світових норм та стандартів. До найбільш суттєвих, на наш погляд, можна віднести наступні:

- вага товару по факту прибуття часто не відповідає вазі зазначеній у документах. Це відбувається тому, що не дотримуються норми збереження вологості, вентиляції та температурного режиму у тарах під час перевезення на повітряних суднах [3];

- тривалий процес перевантаження на стикувальні рейси може призвести до втрати контролю за дотриманням температурного режиму;

- тривалий процес митного очищення товару також може призвести до втрати контролю за дотриманням температурного режиму, враховуючи час на перевірку відповідності санітарним нормам та наявних документів під час організації перевезення;

- нестача стандартизованих тар, контейнерів, які використовуються під час авіаційних перевезень швидкопсувних вантажів різних видів;

- неналежна робота складів в аеропортах та часте недотримання температурного режиму на бортах повітряних суден призводить до псування товарів уже під час завантаження та перевезення;

- загальне недотримання міжнародних правил обробки та перевезення швидкопсувних товарів авіаційним транспортом на далекі відстані.

Перелічені вище проблеми мають багато шляхів вирішення. На нашу думку, задля уникнення перелічених проблем, потрібно застосовувати наступні заходи:

- для відповідності ваги у пункті відправлення та пункті призначення потрібно застосувати стандартизовані упаковки, контейнери, тари та інші види пакування відповідно до специфіки вантажу. Дотримання цих правил дасть впевненість у тому, що вантаж приймуть на борт повітряного судна і, по прибутті до місця призначення, не виникне проблем з його прийняттям в іншій країні;

- необхідно враховувати специфіку перевезення кожного виду вантажу та, відповідно до його особливостей, забезпечувати достатню кількість вологи, вентиляції, належного температурного режиму та зберігання у спеціальних ємностях;

- під час транспортування обирати тих перевізників, які мають призначені для цього повітряні судна та можуть перевезти товар прямим рейсом і найкоротшим маршрутом;

- обирати перевізників, які дають змогу прозоро відслідковувати вантаж в режимі реального часу та вчасно оновлювати інформацію про переміщення вантажу;

- дотримуватися усіх правил оформлення документів і перевірки санітарного стану та безпечного прийняття вантажу до перевезення на повітряному судні, що дасть змогу прискорити проходження процедури митного очищення;

- для дотримання умов зберігання швидкопсувних вантажів на складах аеропортів необхідно на усіх бирках та упаковках робити умовні позначки, які вказуватимуть на специфіку поводження з ними. Варто вказувати цю інформацію в усіх основних та супроводжуючих документах, оскільки перевізник не несе відповідальності за збереження товару під час його транспортування, а аеропорт – під час зберігання цього товару на тимчасовому складі;

- найважливішим є комплексне дотримання усіх міжнародних правил та норм зберігання, оброки та перевезення швидкопсувних вантажів авіаційним транспортом. Від цього залежить не тільки збереження самого вантажу, а й можливість його відправки у будь-яку точку світу.

Варто звернути увагу на те, що авіаперевезення таких вантажів здійснюється двома основними способами: шляхом включення до збірної партії авіаційних вантажів та шляхом організації чартерного рейсу [4].

Перший спосіб є дешевшим та використовується набагато частіше. Зазвичай вантажі транспортують на регулярних рейсах.

Таким чином, головною умовою роботи зі швидкопсувними товарами є наявність висококваліфікованих спеціалістів, які працюють відповідно до міжнародних правил IATA Perishable Cargo Regulations [5] і IATA Temperature Control Regulations [6]. Відповідно даних правил та умов мають дотримуватися не лише спеціалісти з транспортування швидкопсувних та температурних вантажів, а й перевізники і відправники. Ґрунтовна та актуальна інформація про вид швидкопсувного вантажу та вимоги до його перевезення, забезпечить його безпечне, вчасне транспортування у задані строки та з належним дотриманням усіх правил та стандартів пакування щодо перевезення швидкопсувних вантажів у відповідному температурному режимі. Перевезення швидкопсувних товарів повітряним транспортом є досить перспективним напрямом, що дозволяє нарощувати вантажообіг та розширювати масштаби ринків збуту.

Список використаних джерел

1. Airline Forum. URL: <https://www.airliners.net/forum/viewtopic.php?t=196597>
2. Перевезення швидкопсувних вантажів: правила і умови зберігання. URL: <https://www.cargo-ukraine.com/uk/perevezennya-shvidkopsuvnix-vantazhiv/>
3. Приварникова І.Ю., Тарасенко Д.В. До питання імпорту свіжих овочів та фруктів в Україну. URL: http://confcontact.com/2012_02_17/2012_strategy3/30_Pryvarnikova.htm
4. Міжнародне авіаперевезення вантажів. URL: <https://www.cargo-ukraine.com/uk/mizhнародne-aviaperevezennya-vantazhiv/>

5. IATA Perishable Cargo Regulations. URL:
<https://www.iata.org/publications/store/Pages/perishable-cargo-regulations.aspx>

6. IATA Temperature Control Regulations. URL:
<https://www.iata.org/publications/store/Pages/temperature-control-regulations.aspx>

Почужевський О. Д.,
 к. т. н. доцент, Криворізький
 національний університет,
 м. Кривий ріг, Україна

Почужевська Ю. Л.,
 студентка, Криворізький
 національний університет,
 м. Кривий ріг, Україна

Матвійчук О. П.,
 директор з розвитку он-лайн сервісу
 «Муравьиная логистика»,
 м. Дніпро, Україна

ОН-ЛАЙН СЕРВІС «МУРАВЬИНАЯ ЛОГИСТИКА» ЯК ШЛЯХ ДО ОПТИМІЗАЦІЇ ТРАНСПОРТНИХ ЛАНЦЮГІВ ПОСТАВОК В УКРАЇНІ

***Ключові слова:** он-лайн сервіс, програмне забезпечення, вантажні перевезення, маршрути руху, логістика, алгоритм.*

***Keywords:** on-line service, software, freight traffic, traffic routes, logistics, algorithm.*

Європейські країни мають власну транспортну систему, яка виконує значний об'єм автомобільних перевезень. Однак на жаль в нашій державі її діяльність має значно меншу ефективність. Хоча сучасний бізнес вимагає багатокритеріальної автоматизації в різних напрямках [1].

Важливою причиною є небажання використовувати підприємствами різних форм власності автоматизованих систем транспортної логістики. При цьому багато керівників забувають, що ефективне управління перевезеннями передбачає вирішення наступних завдань [2, 3]:

- розподілити заявки клієнтів за доступними автомобілями;
- врахувати вимоги до часу доставки;
- простежити фактичну доставку продукції;
- при необхідності виконати аналіз різкого збільшення кількості заявок або перенесення складу в нове місце і т.д. Розрахувати економічний ефект таких дій з точки зору логістики і надати розрахунки керівнику;
- і найголовніше – економити кошти, складаючи найефективніший маршрут.

Раніше це все робили вручну, однак на сьогодні чи варто? Слід зазначити що навіть найбільш досвідчений логіст не зможе бездоганно розрахувати порядок об'їзду торгових точок, врахувати всі тимчасові вікна роботи точок, водіїв і складів, особливо коли умови кожен день нові і потрібно вкластися в заявлений час доставки.

На сьогодні на ринку України присутні багато виробників відповідного програмного забезпечення, однак лише невелика кількість здатні забезпечити повний спектр необхідних послуг: забезпечення вчасної доставки, оптимізація маршрутів руху, доступність та простоту використання адміністративним персоналом, інтеграцію з існуючим програмним забезпеченням, використання в якості мобільного додатку.

На основі проведеного аналізу слід відмітити, що одним з не чисельних програмних продуктів є он-лайн сервіс «Муравьиная логистика» для автоматизації транспортної логістики та планування оптимальних маршрутів розроблений ФОП «Приймак О.П.» м. Дніпро [4].

Мурашина логістика – це сервіс, покликаний автоматизувати логістику, планування маршрутів і скоротити різні витрати. Він розроблений для компаній, бізнес-процеси яких пов'язані з наданням або використанням транспортних послуг:

- дистриб'юторських компаній;
- кур'єрських служб;
- Інтернет магазинів;
- інших підприємств, які здійснюють доставку внутрішньо міську або регіональну і використовують власний або найманий транспорт.

Сервіс служить для вирішення двох основних завдань:

- зменшення фінансових втрат за допомогою формування оптимальних маршрутів руху;
- організація робочого місця логіста з можливістю контролю його роботи.

Додаткові можливості:

- наочне відображення об'єктів на карті
- розрахунок оптимальних маршрутів доставки з урахуванням ряду заданих параметрів
- визначення необхідної кількості машин для виконання замовлень на доставку
- відстеження фактичного маршруту і контроль кілометражу
- формування план-факт аналізу роботи водія на маршруті
- обмін даними з обліковою системою користувача
- оперативна та аналітична звітність

Використання даного інформаційного продукту буде мати найбільший ефект лише після налаштування продукту під реальні умови та особливості конкретного транспортного підприємства.

Список використаних джерел

1. Почужевський О.Д. Оптимізація транспортної системи підприємства шляхом використання он-лайн сервісу «Муравьиная логистика» / О. Д. Почужевський, О. П. Матвійчук // Проблеми енергоресурсозбереження в промисловому регіоні. Наука і практика : III Всеукр. науково-практ. конф. молодих вчених, фахівців, аспірантів (Маріуполь, 11-12 травня 2017 р.) : тези доп. / ПДТУ. – Маріуполь, 2017. – С. 123–124.
2. Вовк Ю. Аналіз стану транспортної системи України та перспективи її розвитку [Електронний ресурс] / Юрій Вовк // Соціально-економічні проблеми і держава. — 2015. — Вип. 2 (13). — С. 5-15. — Режим доступу до журн.: <http://sepd.tntu.edu.ua/images/stories/pdf/2015/15vyuyur.pdf>. (Дата звернення: 21.02.2019).
3. В помощь логисту. SaaS сервис расчета маршрутов «Муравьиная логистика» : [Електронний ресурс] URL: <https://ain.ua/2014/06/25/v-pomoshh-logistu-saas-servis-rascheta-marshrutov-muravinaya-logistika/>
4. Муравьиная логистика: [Електронний ресурс] URL: <https://ant-logistics.com/main.html> (Дата звернення: 21.02.2019).

Радкевич Л. А.,

к. е. н., доцент, Одеський національний
політехнічний університет,
м. Одеса, Україна

ЛОГІСТИЧНА КООРДИНАЦІЯ ВИРОБНИЧО-ЗБУТОВОЇ СИСТЕМИ

Ключові слова: виробничо-збутова компанія, логістична координація, ефективність логістики, координаційний центр.

Keywords: production and sales company, logistic coordination, logistics efficiency, coordination center.

Одним з найбільш дієвих засобів ефективного та конкуренто-забезпечувального функціонування підприємства є застосування сучасних принципів оптимізації виробничо-збутової програми на підґрунті застосування наскрізного планування за стратегічними напрямками і з урахуванням логістичної координації різних потоків, а також забезпечення налагодженої взаємодії фахівців підрозділів виробництва та збуту. З метою виконання цього завдання більшість виробничо-торговельних фірм прикладають значні зусилля щодо створення адекватних ринковим умовам інтегрованих логістичних систем.

Однак, слід звернути увагу, на те, що в практиці господарювання українських виробничо-збутових компаній на споживчому ринку в основному складаються структури або системи керування економічними процесами, які розмежовані за функціями регулювання матеріальними

потоками (логістичними функціями) на різних стадіях їхнього проходження (закупівля, виробництво, збут) [1].

Дослідження діяльності підприємств дозволяють виділити наступні резерви логістичного забезпечення виробничо-торговельних процесів:

- підвищення ефективності системи складування;
- оптимізація рівня запасів;
- раціоналізація тари й упакування;
- уніфікація транспортних засобів;
- оптимізація величини замовлень;
- розробка найбільш раціональних маршрутів переміщення вантажів магістральним транспортом і на складах підрозділів виробничо-торговельної структури.

Для впровадження окреслених вище напрямків підвищення ефективності логістики і досягнення загальної мети формування й розвитку інтегрованої логістичної системи виробничо-збутової діяльності перед підприємствами з особливою актуальністю постають завдання оптимізації та вдосконалення координації учасників цієї системи [1].

Шляхом для вирішення завдання забезпечення обґрунтованої взаємодії між учасниками ланцюгів постачань і виробничими функціоналами підприємства може бути створення єдиного координаційного осередку, що виконує функції центральної зведено-аналітичної служби логістики.

Логістичний підхід до управління закупівельними, внутрішньовиробничими й збутовими операціями, що забезпечує скоординоване просторово-тимчасове та кількісне регулювання матеріальних, фінансових й інформаційних потоків, має на меті мінімізацію всіх видів витрат під час просування матеріальних ресурсів і готової продукції, як усередині підприємства, так і за його межами. Безумовно, завдання зниження матеріальних, фінансових, тимчасових й інших витрат повинне вирішуватися при обов'язковому дотриманні вимог до якості товарів, що виробляються цим підприємством.

Крім того, логістичні системи управління виробничими та сполученими з ними процесами повинні бути інтегровані, регулярно коректуватися й модернізуватися з урахуванням специфіки турбулентного зовнішнього та внутрішнього корпоративного середовища. З точки зору рішення окреслених завдань серед основних напрямків логістичного регулювання закупівельних, внутрішньовиробничих і збутових процесів можна виділити наступні:

- систематичний моніторинг, аналіз і постійне уточнення договірної роботи й корегування кількості та складу постачальників з урахуванням стабільності їхнього положення на ринку, а також надійності у виконанні прийнятих зобов'язань;
- впровадження принципів партнерства, розширення та зміцнення методів взаємодії із замовниками на базі максимально точного виконання погоджених асортиментних, кількісних, тимчасових й адресних умов

поставок, розвиток аутсорсингу та надання додаткових, обґрунтованих доцільністю логістичних (у тому числі транспортних, складських, сервісних, консалтингових й ін.) послуг;

- комплексні маркетингові дослідження та оперативне реагування на зміни ринкової кон'юнктури (попиту та пропозиції);

- оптимізаційні розрахунки, застосування сучасних технологій та раціональних рішень з питань обґрунтування величини запасів, модернізації системи складування, стандартизації та удосконалювання видів тари й упакування;

- своєчасне техніко-математичне обґрунтування видів й обсягів замовлень, вибір найбільш раціональних схем і маршрутів переміщення вантажів, оптимізація використання внутрішньоскладського встаткування й транспорту, уніфікація транспортних засобів.

Необхідно відзначити, що єдиний координаційний центр у рамках інтегрованої логістичної системи повинен займати ключове положення в організації закупівель, руху товарів і доставки продукції кінцевим споживачам. Причому, його завдання, у порівнянні із традиційними відділами постачання та збуту, є комплексними, які поєднують інтегровані рішення для певного кола учасників логістичних ланцюгів і дистрибутивних каналів, у зв'язку із чим, йому потрібні більш широкі повноваження.

Створення координаційного центру дозволить на основі моніторингу ринкових трансформацій, регулярного аналізу логістичних витрат, прогнозу розвитку й оцінки ризиків забезпечувати сполучення інтересів різних учасників логістичної системи та підвищувати результативність функціонування всіх ланок за рахунок ритмічності технологічних процесів й оптимізації матеріальних потоків з метою мінімізації витрат сировини, напівфабрикатів, готової продукції в ланцюжку «постачальник – виробник – збутовик – споживач».

Отже, єдиний координаційний центр повинен стати стрижневим елементом логістичної системи підприємства, що буде оптимально погоджувати та синхронізувати діяльність виробничих, збутових й інших підрозділів, а також приймати управлінські рішення щодо функціонування інтегрованої структури.

Завдання та зона відповідальності такого центру має поширюватися не тільки на сферу управління наскрізними матеріальними потоками, але й на керування інформаційними потоками з метою проведення аналізу, контролю інформації та вироблення управлінських рішень для конкретних функціональних підрозділів і виконавців.

Інформація, що надходить до єдиного координаційного центру, повинна систематизуватися для оперативного й адекватного реагування на різні ситуації, а також для превентивного керування, спрямованого на недопущення або запобігання виникненню несприятливого (кризового, аварійного) стану об'єкта управління.

Інформаційну базу єдиного центру логістичної координації доцільно використовувати в процесі розробки або зміни стратегії й тактики розвитку виробничо-збутової системи.

Список використаних джерел

1. Бутов А. М. Перспективи використання логістичних стратегій для забезпечення конкурентоспроможності підприємства / А. М. Бутов. - Економічний аналіз, 2013. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: econa.org.ua

Рудик А. О.,
студентка, СНУ ім. Лесі Українки,
м. Луцьк, Україна

ОСОБЛИВОСТІ ЛОГІСТИКИ У РЕСТОРАННОМУ БІЗНЕСІ

Ключові слова: логістика закупівлі та транспортування, транспортна логістика, виробнича логістика, збутова логістика, логістику сервісу.

Key words: logistics of purchase and transportation, transport logistics, industrial logistics, sales logistics, service logistics.

Український ресторанний бізнес постійно знаходиться у складних економічних умовах, які йому диктує загальна економічна ситуація в Україні. І саме логістика допомогла багатьом витримати конкуренцію і розширити бізнес.

Особливістю ресторанного бізнесу є те, що він поєднує виробництво товару (ресторанної продукції) та надання на цій підставі послуги (гостинність та сервіс), для чого потрібно створити відповідну систему управління у складі таких функціональних підсистем: управлінської, забезпечуючої, виробничої та обслуговуючої.

На етапі організації закупівель ресторану головну роль відіграють логістика закупівель та транспортування. Логістика закупівель спрямована на відбір компетентних постачальників, оптимізацію процесу закупок, розробку процесу управління закупівлями, дослідження ринку постачальників, формування стратегії та тактики закупівель.

Завдання транспортної логістики є раціоналізація схем поставок, маршрутизація перевезень, ефективне використання транспорту як для постачання сировини та напівфабрикатів так і доставки готової продукції у точки, її реалізації або на замовлення, у тому числі у процесі надання послуг кейтерингу [1].

Зберігання матеріальних ресурсів забезпечується логістикою запасів і складування, з метою покращення самого процесу зберігання за допомогою впровадження сучасних складських технологій, підвищення якості

складських послуг, їх стандартизації та раціоналізацію розміщення самих запасів, складських приміщень та їх обладнання.

Виробнича логістика впроваджує методи управління запасами, планування та забезпечення виробництва, здійснює облік матеріальних потоків, контролює дотримання виробничого циклу, фокусується на підвищенні якості продукції.

Збутова підсистема ресторану об'єднує маркетингову (збутову) логістику та логістику сервісу. Збутова логістика спрямована на системне дослідження ринку, підвищення швидкості оформлення та обробки замовлень, підвищення рівня сервісу, зменшення кількості рекламацій, штрафів тощо[2].

Важливу роль зараз стала відігравати реверсивна логістика. Реверсивна логістика спрямована на раціоналізацію управління матеріальними потоками у вигляді відходів у процесі виробництва продукції та залишку готових страв після обслуговування. Вона також являється впливовим іміджевим інструментом.

Інформаційна логістика передбачає використання електронного документообігу, яка дає можливість партнерам скоротити витрати часу на обробку інформації, оптимізувати людські ресурси за рахунок скорочення персоналу, зменшити вплив людського фактор та мінімізувати кількість помилок у логістичній системі (система EDI).

Логістика нині все ширше використовується ресторанами не тільки в ефективній організації процесів постачання, але в інформаційному забезпеченні, створенні та управлінні ланцюжками постачання та інтегрованими логістичними системами ресторанних підприємств та компаній [3].

Ресторанна логістика повинна бути сфокусованою на споживачах, тобто намагається забезпечити повне задоволення запитів споживачів, створює зручний доступ споживачів до своєї організації, гнучко та оперативно реагує на запити, що змінюються, проектує логістику так, щоб вона не тільки повністю задовольняла запити споживачів, але й перевиконувала їх; здійснює післяпродажні перевірки з тим, щоб пересвідчитися, чи споживачі залишилися задоволеними і після здійснення купівлі; турбується про підготовку майбутніх угод, завжди зберігаючи контакти зі своїм споживачами, потенційними відвідувачами тощо.

Для прогнозу відвідуваності фахівець-логіст ресторану вивчає прогноз попиту та визначає потрібну потужність ресторану для його забезпечення, визначає потужність ресторану, що є нині, виявляє різницю між потрібною та наявною потужностями ресторану, розробляє альтернативні варіанти, що дозволяють усунути цю різницю, порівнює варіанти та обирає найкращий з них, реалізує оптимальний, за необхідності, модифікований варіант та контролює результати.

Ресторанна логістика розвивається у напрямку створення інтегрованих ланцюжків поставок у ресторанному бізнесі та розширених процесів

управління цими ланцюжками. А задоволення потреб споживачів отримати якісну їжу за низькими цінами є її метою.

Управління витратами харчових товарів є однією з головних проблем у діяльності ресторанів. Рішення з оптимізації ланцюжків поставок для зниження витрат є унікальними для кожного ресторану. Але існує тенденція щодо передання управління вище ланцюжком поставок, переміщення запасів ближче до постачальників з метою контролю витрат, збереження свіжих запасів та отримання можливості оперативної зміни меню.

Підходи до ресторанної логістики постійно змінюються. Але цікавість до впровадження її забезпечує те, що вона дозволяє підвищити якість їжі, забезпечити її безпеку та, одночасно, знизити витрати.

Список використаних джерел

1. М. Расулова Логістичне управління підприємствами ресторанного господарства / М. Расулова/ Інвестиції: практика та досвід. – № 16. – 2015 с.74-77.
2. Зубар М. Логістика в ресторанному господарстві: навч. пос. / М. Зубар, М. Григорак. – К. : ЦУЛ, 2010. - 307 с.
2. Олійник Я.Б., Смирнов І.Г. Міжнародна логістика: навч. пос. / Я.Б.Олійник, І.Г. Смирнов. – К. : Обрії, 2011. – 544 с.
3. Смирнов І. Г. Ресторанна логістика: міжнародний та український аспекти / І.Г. Смирнов // Зовнішня торгівля: право та економіка. – 2009. – №4(45). – С. 4-18.
4. Смирнов І.Г. Ресторанна логістика: міжнародний та український аспекти / І.Г. Смирнов // Зовнішня торгівля: право та економіка. – 2009. – № 4 (45). – С.4-18.

Сиса І. Ю.,

студентка, Київський національний
торговельно-економічний університет,
м. Київ, Україна

Лиса С. С.,

к. е. н., доцент, Київський національний
торговельно-економічний університет,
м. Київ, Україна

МОРСЬКІ ПОРТИ, ЯК ЛАНКА ІНТЕГРОВАНИХ ЛОГІСТИЧНИХ ЛАНЦЮГІВ

Ключові слова: ланцюги постачання, інтеграція, глобалізація, морський торговельний порт, логістика, управління морським портом, управління ланцюгами постачання.

Keywords: supply chains, integration, globalization, sea commercial port, logistics, seaport management, supply chain management.

Динамічний розвиток глобалізації економічних процесів та посилення ринкової конкуренції сприяють формуванню досить розгалуженої і складної структури міжнародних відносин. Саме за цих умов, одним із пріоритетних напрямів економічного розвитку виступає концепція інтегрованої логістики, а саме стратегія інтеграції морського порту в ланцюги постачань. Сутність якої передбачає комплекс завдань і план дій з пристосування та реконфігурації операційних систем і процесів з метою підвищення результативності управління вантажопотоками, а також відповідні зміни в системі управління в контексті побудови інтегрованої взаємодії з учасниками ланцюга постачань задля підвищення ефективності й отримання конкурентних переваг. Участь в утворенні інтегрованого ланцюга постачань може брати не один, а декілька морських портів.

Варто зазначити, що морські торговельні порти є стратегічно важливими складниками, чинниками та базою розвитку транспортної системи національної економіки. Вони роблять свій внесок у створення доданої вартості та споживчої цінності, надають робочі місця, залучають інвестиції та сприяють підвищенню конкурентоспроможності фірм у регіоні, а нерідко всієї країни. Водночас серед морських портів на міжнародному рівні посилюється конкуренція, а взаємодія з клієнтами та логістичними підприємствами набуває інтеграційного характеру.

Для досягнення світового лідерства провідні морські порти зосереджують увагу на вдосконаленні управлінських процесів та впровадженні технологічних нововведень.

Проблеми розвитку морських портів України активно вивчаються провідними українськими вченими і фахівцями-практиками. Ось так, В. Михайлова, Д. Щербаков, К. Ільницький займаються аналізом стану та ефективності діяльності морського транспорту; В. Чекаловець, М. Примачов, Г. Вильський, В. Іванов вивчають питання вдосконалення системи управління і роботи морських портів; велика дискусія серед експертів галузі йде в площині залучення приватних інвесторів та способів взаємодії з ними у державних портах.

У Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 р. підкреслюється їх позитивний внесок у забезпечення конкурентоспроможності вітчизняного транспортного комплексу на світовому ринку [1].

Табл. 1 ілюструє те, що транспортні послуги займають вагому частку в загальному обсязі вітчизняного експорту послуг 49,1% у 2018 році та 54,7% у 2017 році. Частка морського транспорту є 8,9% та 10,6% відповідно. Також у документі [1] наголошується на необхідності інтеграційних процесів, зокрема: створення кластерів та спеціальних зон у морських портах; участь в міжнародних організаціях з питань взаємодії щодо залучення вантажопотоків; до того ж, до потенціалу віднесено транзитний вантажопотік Білорусі, Казахстану, Росії, транспортного коридору ТРАСЕКА.

Таблиця 1

**Структура зовнішньої торгівлі транспортними послугами у
2017-2018 роках**

Найменування послуги згідно із КЗЕП	Експорт 2018 р.		Імпорт 2018 р.		Експорт 2017 р.		Імпорт 2017 р.	
	тис.дол. США	у % до заг. обсягу	тис.дол. США	у % до заг. обсягу	тис.дол. США	у % до заг. обсягу	тис.дол. США	у % до заг. обсягу
Усього	11854789	100	5806223	100	10446640	100	5359216	100
Транспортні	5823756,7	49,1	1380091	23,8	5718008,7	54,7	1176420	22
з них								
Морські	517515,3	8,9	211734	15,3	607744,1	10,6	210549,9	17,9
Річкові	*	*	*	*	976948,8	17,1	449336,3	38,2
Повітряні	1219246,5	20,9	638960,1	46,3	572429,5	10	281947,1	24
Залізничні	534245,1	9,2	274731,4	19,9	265657,3	4,6	128110,5	10,9
Автомобільні	294275,7	5,1	136941	9,9	2998544,7	52,4	79668,2	6,8
Інші	3258474,1	6,8	117724,4	8,6	296684,3	5,3	26808	2,2

Джерело: Побудовано автором за матеріалами [2]

За таких умов, що склалися нині, українським морським торговельним портам потрібно прискорити перехід до сучасних світових стандартів і долучитися до процесів інтеграції. Слід звернути увагу на широковідому концепцію управління ланцюгами постачань (Supply Chain Management, SCM), яка указує на морський торговельний порт як на одну з основних ланок, що забезпечують пересування товарно-матеріальних цінностей.

Стратегія інтеграції морського порту в ланцюги постачань – це один з напрямків його розвитку, що передбачає комплекс завдань і план дій з пристосування та реконфігурації операційних систем і процесів з метою підвищення результативності управління вантажопотоками, а також відповідні зміни в системі управління в контексті побудови інтегрованої взаємодії з учасниками ланцюга постачань задля підвищення ефективності й отримання конкурентних переваг. Участь в утворенні інтегрованого ланцюга постачань може брати не один, а декілька морських портів.

З одного боку, морський торговельний порт і вантажні термінали при ньому відіграють важливу роль у забезпеченні інтегрованості кожного ланцюга постачань, що, своєю чергою, сприяє поліпшенню операційних і фінансових результатів діяльності окремих його ланок: виробничих, торговельних і логістичних компаній. З іншого ж боку, інтеграція морських торговельних портів у ланцюги постачань має позитивний вплив на результативність і ефективність роботи цих портів.

Проте, як свідчить практика останніх років, глобальні логістичні оператори знаходяться в постійному пошуку та впровадженні стратегій вертикальної інтеграції для забезпечення комплексного й інтегрованого логістичного сервісу [3, с.246].

Таким чином, простежується така вертикаль: «система управління (макрорівня) – ланцюги постачань – мережа логістичних центрів – морські торговельні порти». Без визначення концептуальних засад їх взаємного функціонування та оптимізації операційних процесів усередині учасників транспортно-логістичних відносин неможливе ефективне функціонування як виробничої, так і транспортної сфер країни.

Список використаних джерел

1. Про затвердження Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 № 548-р України [Електронний ресурс]. – Режим доступу <http://zakon.rada.gov.ua>.
2. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
3. Мандра В. В. Концепція моделювання процесів управління фінансово-господарською діяльністю морського торговельного порту / В. В. Мандра // Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія: «Економіка і менеджмент». – 2017. – № 28. – С. 246– 250
4. Мандра В. В. Методологічні засади вертикальної інтеграції морських портів у ланцюги постачань / В. В. Мандра, Д. М. Жерліцин, В. М. Кравченко // Актуальні проблеми економіки – 2017. – Випуск 6. – С. 72– 82

Смирнов І. Г.,
д. геогр. н., професор, академік АН ВО України,
Київський національний університет
імені Тараса Шевченка,
м.Київ, Україна

ЛОГІСТИЧНІ ВИКЛИКИ УРБОТУРИЗМУ

Ключові слова: логістика, урботуризм, ланцюги постачання, логістичні концепції.

Keywords: logistics, urban tourism, supply chains, logistics concepts.

Прискорений розвиток туризму в містах (або урботуризм) є однією з світових тенденцій розвитку туризму. Як результат цього, виникло явище «overtourism», що 2017 р. було оголошене світовою туристичною проблемою і залишається нею зараз [1]. У найпопулярніших туристичних містах світу - Венеції, Барселоні тощо пройшли протести місцевих жителів проти присутності туристів. Вирішенням цієї проблеми зараз терміново займаються влади міст Франції, Італії, Іспанії та Нідерландів. Їх метою є перерозподіл туристичних потоків, направлення більшої кількості туристів у провінцію.

Прикладом успішного проекту розвантаження міст - туристичних центрів може бути «Дикий атлантичний шлях» в Ірландії. Ця дорога є туристичним маршрутом вздовж мальовничого західного узбережжя країни довжиною понад 2500 км. Популярність маршруту дозволила вирішити відразу дві проблеми - звільнити від туристів столицю Дублін і сприяти зростанню загального числа туристів. Туризм на даний час є однією з найбільш динамічних складників економічного розвитку регіонів та міст. Актуальною проблемою у цьому контексті є завдання забезпечення сталого розвитку туристичної індустрії в містах. Особливо це стосується найпопулярніших туристичних напрямків, тобто столиць та історичних міст. Розвиток туризму тут означає збільшення туристичного навантаження на ресурсну базу міст, а також на міську економіку, населення, розвиток і природу. У цьому контексті завдання сталого розвитку урботуризму вимагає консолідації зусиль різних науково-практичних напрямків, у тому числі логістики туризму [2], що вивчає поточкові явища в туристичній галузі, розглядаючи туристичний рух (потіки туристів), як головний потік, а фінансові, інформаційні, товарні, кадрові, матеріальні потоки як обслуговуючі (додаткові) потоки.

Завданням логістики туризму в контексті сталого розвитку туристичної індустрії є регулювання головного потоку (туристичного трафіку) з метою збереження ресурсної бази туризму у містах і в сільській місцевості з метою подальшого розвитку туристичної діяльності. Ця проблема зараз помітна не тільки в містах - найбільших туристичних центрах світу, але й у багатьох містах України. Це стосується, насамперед, Львова, Києва, Одеси та інших міст України - популярних туристичних дестинацій. Проблеми туристичного перевантаження Львова останнім часом є достатньо відомі, про що йшлося, зокрема, в публікаціях автора [3, 195]. Тому настав час розробити ефективну логістичну стратегію сталого розвитку урботуризму. Ця стратегія, розроблена автором, базується на двох концепціях. Перша - концепція туристичної децентралізації, друга - концепція зворотної логістики. Перша концепція передбачає ефективну логістичну організацію туристичної території міста (ЛО ТТМ). Основними компонентами ЛО ТТМ є: 1) геологістична ідентифікація ресурсної бази туризму; 2) логістичне планування туристичних потоків; 3) логістичне проектування туристичної інфраструктури; 4) логістичне проектування ланцюгів постачання об'єктів туристичної інфраструктури [3, 200].

Перший компонент охоплює географічну та логістичну ідентифікацію туристичних ресурсів міста. Географічна ідентифікація туристичної ресурсної бази означає геопросторову локалізацію туристичних об'єктів. Вони діють як "туристичні магніти", які притягують туристичні потоки до певних районів міста. Тому висока територіальна концентрація туристичних ресурсів (об'єктів) обумовлює концентрацію туристичних потоків. Ці міркування слід враховувати при створенні та розміщенні нових туристичних об'єктів - замість їхньої просторової концентрації слід рекомендувати просторову дисперсію. Логістична ідентифікація туристичних ресурсів

означає розрахунок логістичного потенціалу туристичних об'єктів, тобто максимально можливого туристичного потоку, який не вплине на стан сталого розвитку туризму та туристичних ресурсів. Геологістична ідентифікація повинна здійснюватися з урахуванням поділу туристичних ресурсів (об'єктів) на такі групи, як: культурно-історичні, архітектурні, подієві.

Ці питання дуже важливі для Києва, де збільшення туристичного навантаження на ресурсну базу міського туризму вже призвело до випадків руйнування деяких з найбільш відвідуваних туристичних об'єктів міста. Що стосується Львова, то тут таких випадків менше (можливо, через якісне історичне австрійське будівництво). Але у Львові є багато інших проблем, головним з яких є видалення сміття. Після пожежі на полігоні у Великих Грибовичах влітку 2016 р. у Львів не знав, що робити з відходами, обсяг яких зріс із збільшенням числа туристів. Не дивно, що туристичний рекорд Львова (2,6 млн. туристів у 2017 р. - перше місце серед міст України) співпав із «смітцевою кризою».

Друга концепція - зворотної логістики, має метою забезпечити ефективну переробку міських відходів, включаючи туристичні. Доказом того, що туристичні відходи займають значну частку в загальноміському обсязі відходів, є їхнє збільшення, особливо в центрах міст, після будь-яких свят (мінімум на третину). Наприклад, з центру Києва після фінального матчу Ліги чемпіонів 26 травня 2018 р. за один день було вивезено більше 212 тонн сміття! Відзначимо, що туристи залишають багато відходів, особливо в центрі міста. Це прямі відходи. Крім цього, існують непрямі відходи. Це відходи готелів, ресторанів, кав'ярень. Ці відходи також вимагають ефективних технологій збирання, вивезення та переробки - така можливість і забезпечується "зворотною логістикою". У Львові щоденний обсяг відходів становить 600 тонн. Проблему сміття у Львові можна вирішити за допомогою двох підходів - транспортного та логістичного. До недавнього часу у місті переважав перший підхід, який полягав у наймі транспортних посередників (компаній), які зобов'язувалися (за дуже пристойну оплату) знайти відповідні полігони і вивезти відходи. Але, як показав досвід, коли львівське сміття потрапляло майже в усі регіони України, це не вирішувало проблеми вивезення відходів. І лише нещодавно керівництво міста звернулося до логістичного підходу, тобто до застосування "зворотної" логістики, коли були проаналізовані не тільки вхідні потоки до міста, але й вихідні потоки, у т.ч. потоки відходів.

Логістична наука та практика розробили пропозиції щодо ефективного управління цими потоками та їх глибокої переробки на спеціальних підприємствах з переробки відходів. Такі підприємства можуть будуватися за відносно короткий час, а необхідні інвестиції можуть бути як міжнародними, так і внутрішніми. Такий досвід має Київ, де обсяг відходів становить 3000 тонн на добу, але їхнє збирання та переробка успішно здійснюються, по-перше, на полігоні біля с.Підгірці; по-друге, на Бортницькій станції аерації (БАС); і по-третє, на сміттєспалювальному заводі "Енергія", що у Дарниці.

Київ активно залучає міжнародні інвестиції, так БАС модернізується за участю японських компаній, а у м.Фастів (біля Києва) за участю китайців побудований завод з переробки пластику. Нову технологію управління міськими відходами Київський міський голова В.Кличко привіз зі свого відрядження до Берліна. Це встановлення підземних баків, які поступово замінять звичні контейнери для сміття. Таким чином, старі урни, які ще «працюють» в столиці України і вже давно не відповідають потребам киян і гостей міста, будуть замінені на нові, сучасні.

Отже, логістичний підхід, застосований в «Концепції туристичної децентралізації міста Львова». повинен поширюватися на усі інші аспекти діяльності туристичної галузі, включаючи управління відходами, використання новітніх технологій та залучення національних та міжнародних інвестицій. Ця рекомендація стосується не тільки Києва та Львова, але й інших міст - значних туристичних центрів України - Харкова, Дніпра, Одеси тощо.

Список використаних джерел

1. Overtourism? Understanding and Managing Urban Tourism Growth beyond Perceptions. UNWTO Library. 2018. URL: <https://www.unwto.org/doi.pdf>
2. Смирнов І.Г. Логістика туризму: Навч.посіб. К.: Знання, 2009.444 с.
3. Смирнов І.Г. Маркетинг у туризмі: : Навч.посіб. К.: КНУ імені Тараса Шевченка, 2016. 251 с.

Торопков В. М.,

к. е. н., доцент, Київський національний торговельно-економічний університет,
м. Київ, Україна

Миронець О. П.,

студентка, Київський національний торговельно-економічний університет,
м. Київ, Україна

КРОС-ДОКІНГ У ТОРГОВЕЛЬНІЙ ЛОГІСТИЦІ

Ключові слова: *крос-докінг, вантаж, наскрізне складування, витрати, перевантаження, партія товару, сортувальна система, доставка товару.*

Keywords: *cross-docking, cargo, transit warehousing, costs, overload, consignment, sorting system, delivery of goods.*

Швидкість і продуктивність ланцюжка поставок стали важливим джерелом конкурентних переваг підприємств торгівлі. З огляду на це важливу роль відіграють різноманітні складські об'єкти, основне завдання яких полягає в ефективному перетворенні матеріальних потоків відповідно до потреб торговельних об'єктів, узгоджуючи при цьому параметри та

характеристики вихідних потоків на адресу магазинів з потоками, що надходять на склад від виробничих підприємств при оптимізації усіх наявних на складі ресурсів.

Для досягнення цих цілей складами використовуються різноманітні технології, серед яких все більшу популярність набуває крос-докінг.

Крос-докінг (з англ. cross-docking – пряма навантажувальна платформа) – це особлива технологія наскрізного складування, при якій процес прийому і відвантаження вантажів здійснюється через склад напряду, без розміщення в зоні довготривалого зберігання.

Сутність складування за технологією "крос-докінг" найкращим чином відповідає основному призначенню складу в логістичній системі. З позиції логістики склад не зберігає вантажі, а перетворює вантажопотоки, що у відношенні структури складських площ для крос-докінгу означає: на складі перевага віддається площам для приймання і комплектації, а зона зберігання або зводиться до мінімуму (для запасів на 1-2 дні), або відсутня зовсім. Цим досягається скорочення витрат на 20-30% при організації складських операцій з відсутньою зоною зберігання в порівнянні із загальною сумою витрат при реалізації традиційної складської технології.

Крос-докінг також дозволяє відсортувати вантаж по пунктах доставки або скомбінувати вантажі різних відправників в один автомобіль (контейнер чи палету), який прямує в конкретний пункт призначення та, у підсумку, прискорити доставку вантажу, скоротити транспортні витрати та товарні запаси у вантажоотримувача.

Можна виділити два основних види крос-докінгу:

- одноетапний або звичайний (палетний) крос-докінг;
- двоетапний крос-докінг або пік-бай-лайн (з англ. pick-by-line – підбір по лінії).

При використанні одноетапного крос-докінгу відправник адресує товар певному вантажоодержувачу і вантаж проходить через склад в якості окремого незмінного замовлення. На кожній частині одного замовлення, що надійшло, вказано номер замовлення і вантажоодержувач, якому замовлення повинно бути переправлене, а також опис складського місця товару, постачальник і режим зберігання.

Двоетапний крос-докінг передбачає, що партія товару, відвантажена постачальником на склад в якості логістичної одиниці, буде переформована. При цьому товар, відповідно до вимог замовника, на складі може бути поділений на окремі замовлення (кожен з яких доставляється окремо взятому вантажоодержувачу) і зібраний в єдиний блок (складське місце) разом з іншими частинами цього ж замовлення.

Сферами застосування технології крос-докінгу можуть бути:

- 1) дрібні партії та великий асортимент, змішані палети – за необхідності консолідації дрібних партій товару від різних постачальників;
- 2) відправка товару від декількох постачальників кінцевим одержувачам в регіонах, консолідація складних поставок;

3) робота з товарами, для яких характерна висока оборотність та прогнозований попит, товарами масового споживання, швидкопсувними товарами тощо;

4) забезпечення поставок "точно в строк" (Just-in-Time), коли йде відвантаження за багатьма адресами при невеликій номенклатурі, а також в разі доставки сезонних товарів;

5) обробка зворотних потоків тощо.

Крім звичайних переваг двоетапний крос-докінг може забезпечувати можливість підсортування на рівні індивідуальної упаковки. Яскравим прикладом може служити: ритейл одягу; вантажопереробка друкованих видань, періодики, медіапродукції або ж пошти. У цьому випадку застосовують різного роду сортувальні системи:

- Hangersorter – призначена для сортування одягу, що висить на вішалах;
- Ovalsorter – призначена для сортування одягу в м'якій упаковці;
- Linesorter – призначена для сортування товару в жорсткій упаковці;
- Slidetraysorter – дозволяє сортувати широкий спектр продукції у різноманітній твердій упаковці;
- Crossbeltsorter – для сортування різноманітного товару в індивідуальній упаковці та інші.

Недоліки крос-докінгу:

- a) створення структури крос-докінгових станцій займе досить багато часу і капіталу, щоб почати;
- b) необхідна достатня кількість транспортних носіїв, щоб крос-докінговий термінал працював безперебійно.
- c) необхідний високий обсяг продукту, щоб це було економічно ефективно.

Операції крос-докінгу вперше були застосовані в індустрії вантажоперевезень США дуже давно – в 1930 році. Найбільший світовий роздрібний ритейлер «Wal-Mart» почав використовувати крос-докінг в секторі роздрібною торгівлі в кінці 1980 року.

Але в Україні, не зважаючи на всі його переваги, ця технологія недостатньо розвинена. Це зумовлено багатьма факторами, зокрема і нерозумінням керівництва реальних проблем власного підприємства (або їх причин) та спробами впровадити стандартну «модну» інформаційну систему або скопіювати організацію логістичного процесу складу іншої компанії.

Тобто, через особливості ведення бізнесу, відмінності в бізнес-менталітеті і т. і західний досвід без урахування місцевої специфіки в Україні часто не спрацьовує.

Отже, крос-докінг є перспективною технологією організації товаропостачання роздрібною торговельною мережі. Для економії ресурсів та підвищення ефективності каналів поставки його необхідно впроваджувати та одночасно пристосовувати під особливості побудови інфраструктури складської мережі в Україні.

Список використаних джерел

1. Бауерсокс Доналд Дж. Логістика: інтегрований ланцюг поставок / Доналд Дж. Бауерсокс, Дейвид Дж. Клосс; пер. з англ. – М.: Олімп-Бізнес, 2005. – 640 с.
2. Наполітано Н. Pick-by-line – нова технологія крос-докінгу // Склад і техніка - №2, 2008. – С. 14-22.
3. Сток Дж. Р. Стратегічне управління логістикою / Дж. Р. Сток, Д. М. Ламберт; пер. з англ. вид. – М.: ІНФРА-М, 2005. – 797 с.
4. Rosentein T., Kranke A., Ernst E. E. Крос-докінг-логістика постачання. - М: ВІНІТІ. Транспорт. Прикладна логістика. – 2007. – С. 53–57.
5. Журнал «Склад и техніка». URL: <https://www.sitmag.ru/articles>
6. What is Cross-docking – Understanding the concept & definition. URL: <https://www.aalhysterforklifts.com.au/index.php/about/blog-post/advantages-and-disadvantages-of-cross-docking>
7. Warehouse Logistics: Cross-Docking. URL: <https://www.thebalancesmb.com/cross-docking-in-the-warehouse-2221394>

Харсун Л.Г.,

к. е. н., доцент, Київський національний
торговельно-економічний університет,
м. Київ, Україна

Попова Ю.В.,

к. е. н., доцент, Державний університет
інфраструктури та технологій,
м. Київ, Україна

НАПРЯМИ ОПТИМІЗАЦІЇ ЛОГІСТИКИ ЗЕРНОВИХ ПОТОКІВ В УКРАЇНІ

Ключові слова: зернова логістика, ланцюги постачання зерна, транспортно-логістичне обслуговування зернових потоків, транспортування і перевалка зернової продукції, зерновий хаб.

Keywords: grain logistics, grain delivery chains, transport and logistic service of grain flows, transportation and handling of grain products, grain hub.

Логістична система кожної держави історично формується під впливом цілої низки факторів, ключовими серед яких є її виробнича та торговельна спеціалізація. Однак, трансформаційні процеси і тенденції в логістиці з часом вносять свої корективи у архітектуру логістичних процесів на різних товарних ринках, зумовлюють зміни у відносно усталених параметрах логістичного забезпечення товарних потоків.

Україна традиційно відноситься до країн аграрної спеціалізації, чільне місце у ВВП та експорті якої посідають зернові культури. Зокрема, зернові культури знаходяться на 1-му місці у структурі експорту продуктів

рослинного походження з України, які забезпечують більш ніж 52% експортних поставок. У період січень-листопад 2018 р. з України було експортовано зернових культур на суму 6483,2 млн. дол. США, що на 9% більше у порівнянні з аналогічним періодом 2017 р. і становить 15% у загальному обсязі вітчизняного експорту [1].

З огляду на це, очевидними є такі ключові характеристики вітчизняної транспортно-логістичної інфраструктури зернової логістики, як домінування залізничного транспорту у експортних поставках зерна, тяжіння його інфраструктури до місць вирощування та відправки зерна, а мережі зерносховищ - до залізничних колій та морських портів країни. Підтвердженням цьому є той факт, що, наприклад, у 2017 р. за даними Державної служби статистики України понад 57,6% (35,7 млн.т.) всього обсягу вирощених в Україні зернових та зернобобових було транспортовано потужностями залізничного транспорту. Морський та автомобільний види транспорту забезпечили перевезення відповідно 20 та 13,15 млн. т. зерна та продуктів його перемелу.

Однак сьогодні можна спостерігати суттєві зміни у ланцюгах постачання зернових в Україні, які продиктовані, насамперед, недосконалістю та неефективністю їх залізничної ланки. Мова йде, в першу чергу, про недостатню кількість і незадовільний стан вагонів-зерновозів, робочий парк яких у відомстві Укрзалізниці налічує 11,2 тис. од., що не покриває потреби вантажовідправників. Дефіцит вагонів став однією з причин, поряд із інфляцією та підвищенням вартості інших складників собівартості, підвищення тарифів та залізничні перевезення. Лише протягом 2018 р. вагонна складова у тарифі на перевезення вантажів у зерновозах УЗ виросла з 18% до 53% [2].

Іншою значимою проблемою залізничних перевезень зернових, яка суттєво поглиблює попередню, є дефіцит локомотивної тяги та незадовільний стан залізничної інфраструктури. Ці параметри залізничних перевезень впливають насамперед на швидкість, дотримання строків поставки. Так, за останні 5 років строки доставки вантажів до південних портів та західних пунктів пропуску збільшились вдвічі, частка простоїв, спричинених заміною тяги досягла 70%, а середня швидкість транспортування зерна залізничним транспортом становить лише 120-160 км/добу [3].

Обмежені потужності залізничного транспорту часто стають причиною затримки морських суден в портах та необхідності сплачувати додатково демаредж судноплавним компаніям у розмірі 15-20 тис. доларів США за 1 день.

Процеси доставки зернових для багатьох відправників ускладнюються і курсом Укрзалізниці на маршрутизацію перевезень. Так, за її даними вже у 2018 р. відправки зерна у складі маршрутних потягів становили 96%. Така політика створює обмеження для всіх аграріїв, а найбільше для невеликих виробників, оскільки ускладненим є доступ до зернових залізничних станцій,

з яких зерно відвантажується маршрутними відправками. А таких фактично лише 50-70 із загальної кількості 570.

Також, потенційно маршрутні відправки можуть забезпечити крупні елеватори потужністю відвантаження біля 54 вагонів за добу, а це біля 70 із 980 сертифікованих лінійних елеваторів [4]. Тому, аграрії, які не мають доступу до крупних зернових хабів, а отже й обмежені у можливостях маршрутних відправок, ризикують понести додаткові логістичні витрати.

Як результат, у 2018р. залізничним транспортом перевезено у внутрішньому сполученні та на експорт зерна та продуктів перемелу на 7,9% менше ніж у 2017 р.

Загалом, у перевезеннях зернової продукції високий рівень логістичної складової часто продиктований обмеженим доступом учасників ринку до інфраструктурних об'єктів. Так, наприклад, у структурі вартості перевалки зерна 53% припадає на оплату за доступ до причалу, подачу вагонів, електроенергії, водопостачання та водовідведення, оренду нерухомого майна, компенсацію земельного податку та страхування. Решта 47% - транспортно-експедиторські послуги, що включають і прямі витрати терміналу з перевантаження зерна [5].

Разом з тим, з-поміж негативних наслідків функціонування транспортно-логістичної системи зернових товаропотоків, що здебільшого зумовлені неефективною державною політикою у галузі залізничних перевезень, варто відзначити і позитивні зрушення. Основним серед них, на думку авторів, є стимулювання учасників зернового ринку до пошуку шляхів оптимізації їх ланцюгів постачання. В першу чергу це стосується активізації інвестиційних вкладень у об'єкти зернової логістичної інфраструктури.

Так, аграрні компанії створюють власні парки вагонів-зерновозів, аргументуючи це отриманням додаткових можливостей зниження рівня залежності від системи розподілу вагонів-зерновозів УЗ; збільшення рівня гарантованості відправки вантажу; зменшення вартості перевезення; надходження коштів від здачі в оренду вагонів у періоди відсутності власних потреб у перевезеннях; використання власних вагонів для тимчасового зберігання зерна – «склади на колесах» і т. ін.

Станом на 2018 р. частка приватних вагонів-зерновозів вже становила 40 % або 9 тис. од., а вагонами УЗ було забезпечено перевезення лише 62% зернових вантажів [4].

Також, постачальники (вантажовідправники) зернової продукції в Україні інтенсивно інвестують у будівництво нових та модернізацію існуючих зерноскладових, у розширення потужностей зернових терміналів морських та річкових портів.

В якості спроб оптимізації доставки зернових можна розглядати і підвищений інтерес аграріїв до автомобільних та контейнерних перевезень зернових, значно вища вартість яких часто прийнятніша порівняно із потенційними збитками у разі доставки залізницею.

Спостерігається також і нарощення обсягів річкових перевезень по Дніпру, що обумовлено ще й наявністю перевалочних потужностей - близько

20 елеваторів, якими оперують такі компанії як «Нібулон», Державна продовольчо-зернова корпорація України, АСК «Укррічфлот», «Гермес-Трейдинг» «Рівненське ХПП» TESSLAGROUP, та інші. За даними, наданими експертами міжнародної компанії Baker Tilly, на сьогодні можливості українських річок використовуються менше ніж на 1%, тоді як у Німеччині та Румунії цей показник становить від 13% до 27% [6].

Загалом в секторі зернової логістики України намітилась тенденція до поступового відходу від схеми реалізації продукції через трейдерів, що забезпечували майже все логістичне обслуговування вантажопотоків. Тепер агровиробники все більше самі зацікавлені у тому, щоб бути ефективними учасниками ланцюгів постачання зерна, акумулювати цінність в них і отримувати більші дивіденди, в тому числі за рахунок оптимізації логістичної складової.

Список використаних джерел

1. Товарна структура зовнішньої торгівлі України [Електронний ресурс]– Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
2. Рынок может не принять планы по индексации тарифа на перевозки «Укрзалізниці» 29.11.2018р. [Електронний ресурс]– Режим доступу: <https://logist.fm/news/rynok-mozhet-ne-prinyat-plany-po-indeksacii-tarifa-na-gruzoperevozki-ukrzaliznici>
3. Укрзалізниця: нове симптомы системного кризисна. 26.11.18 р. / Информационное агентство МИНПРОМ - <https://www.minprom.ua/news/249267.html>
4. Частная тяга в Украине: возможности, риски, последствия. // RAIL инсайдер.- №3,2018. - [Електронний ресурс]– Режим доступу: https://drive.google.com/file/d/1U-0I5U9ODgEkkkVEnz_jhsNB1dqODMoa/view
5. Какая себестоимость перевалки зерновых в Украине. 15 января 2018 [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://ports.com.ua/articles/kakaya-sebestoimost-perevalki-zernovykh-v-ukraine>
6. Агрологістика в Україні: проблеми та перспективи. [Електронний ресурс] / Юлія Шевченко. – Режим доступу: <http://yur-gazeta.com/publications/practice/transportne-pravo/agrologistika-v-ukrayini-problemi-ta-perspektivi.html>

Федорчук О. М.,
к. е. н., доцент, Херсонський
державний університет,
м. Херсон, Україна
Мохненко А. С.,
д. е. н., проф., Херсонський
державний університет,
м. Херсон, Україна

ЕКОБЕЗПЕЧНА ЛОГІСТИЧНА ІНФРАСТРУКТУРА АГРАРНОГО СЕКТОРУ УКРАЇНИ ЯК БАЗИС ПРОДОВОЛЬЧОЇ БЕЗПЕКИ

Ключові слова: логістична інфраструктура, аграрний сектор, продовольча безпека

Keywords: logistics infrastructure, agrarian sector, food security

На сучасному етапі розвитку українського суспільства особливої актуальності набувають питання продовольчої безпеки. Дотепер вона характеризується низькою віддачею природно-ресурсного потенціалу, недосконалими технологіями виробництва, необґрунтованою ціновою політикою, недорозвиненістю ринкової інфраструктури. Об'єктивна необхідність гарантування продовольчої безпеки вимагає підтримання відповідного рівня продовольчого самозабезпечення, який передбачає сукупність заходів державної підтримки вітчизняних виробників та утворення конкурентоспроможних підприємств. Діяльність усіх суб'єктів ринкової інфраструктури повинна спрямовуватись на формування сталої конкурентоспроможної та ефективного аграрного сектору країни. Основним завданням функціонування ринкової інфраструктури є забезпечення безперебійної діяльності всіх її складових з метою підвищення ефективності виробництва та реалізації продукції в гарантування продовольчої безпеки держави.

У нинішніх економічних реаліях найбільш важливим завданням держави є створення відповідних інституцій ринкової інфраструктури, що забезпечуватимуть переміщення товаропотоків та стабільне функціонування продовольчих ланцюгів. Недостатній рівень розвитку ринкової інфраструктури аграрного сектору є одним з вагомих факторів формування диспаритету цін. Саме тому необхідно якнайшвидше втілювати в життя заходи, спрямовані на розвиток ринкової інфраструктури. Через удосконалення системи збуту та постачання, налагодження міжгалузевих зв'язків аграрний сектор має стати провідним сектором національної економіки.

Процес формування продовольчої безпеки передбачає впровадження владними інституціями адекватних засобів регулювання. Охоплюючи управління продовольчою безпекою з економічної, екологічної, організаційної, нормативної та соціокультурної позицій, інституціоналізація

сприятиме формуванню продовольчої безпеки на якісно новому рівні. З точки зору інфраструктурного забезпечення важливим елементом гарантування продовольчої безпеки держави є ринкова інфраструктура, зокрема її логістична складова.

Наразі особливого значення набуває логістична інфраструктура аграрного сектору, адже її функціонування, здатне забезпечити той неперервний потік, по котрому будуть проходити усі необхідні логістичні операції з матеріальними ресурсами. Застосування наукових методик логістики дозволяє зменшити витрати майже на 30%, а запаси товарів – до 70%, зменшити час обертання товарів на до 50% [1, с. 147]. Очевидно, що існує реальний резерв підвищення ефективності виробництва в агропродовольчій сфері, проте по ряду об'єктивних та суб'єктивних причин логістичні методи використовуються у нас недостатньо.

Інфраструктурні підрозділи логістики є сполучними між галузями виробничої та ринкової інфраструктури і пріоритетними щодо інвестиційної привабливості. Логістична інфраструктура відіграє базову роль у формуванні та розвитку ринкових відносин, забезпечує перехід національної економіки на засади сталого розвитку. До основних чинників стрімкого впровадження логістики у світовій економіці можна віднести: швидкий розвиток інформаційних технологій та персоналізація ЕОМ; глобалізація ринків; структурні зміни в організації бізнесу; поширення філософії управління якістю [2, с. 23].

В загальному розумінні формування логістичної інфраструктури має базуватись згідно принципів раціоналізму, системності, комплексності, балансу інтересів суб'єктів ринку, орієнтації на задоволення потреб споживачів, екологічної безпеки.

Особливого значення для ефективної роботи логістичної інфраструктури має застосування системного підходу, який включатиме обґрунтування стратегії її розвитку та деталізації в поточних планах підприємств відповідно до стратегії сталого розвитку; розподіл обов'язків та відповідальності працівників на всіх ділянках інфраструктури; запровадження мотиваційної системи оплати праці, формування консалтингової та екологічної інфраструктури. Основним результатом роботи логістичної інфраструктури має стати екологічна безпека та мінімізація затрат на обслуговування потоків ресурсів.

Сучасні науковці вказують на нестачу уваги до екологічної складової логістики, до якої входять підприємства, що надають інформаційні послуги та відповідають за рециклінгові процеси руху всіх видів потоків. Пояснюючи необхідність її підвищеної, дослідники зазначають, що, за оцінкою фахівців, логістика на 90% складається з інформаційних технологій. Так, сьогодні практично неможливо забезпечити ефективність будь-яких логістичних операцій без застосування інформаційних технологій і програмних комплексів для аналізу, планування, підтримання й ухвалення оптимізаційних екобезпечних рішень. [3].

Підсумовуючи все зазначене, слід наголосити, що оптимальна екобезпечна логістична інфраструктура підприємства – це система, яка регламентує та регулює структуру і швидкість матеріальних потоків виходячи з необхідних критеріїв екологічної ефективності діяльності підприємства. Концептуальні засади формування ефективної логістичної інфраструктури повинні спрямовуватись на застосування проектних підходів, що враховують сучасний стан інфраструктури та наявні проблеми розвитку. Саме логістична інфраструктура є базисом для трансформування аграрного сектору згідно з вимогами сучасного ринку продовольства, що функціонує на принципах екобезпеки.

Список використаних джерел

1. Писаренко В.В. Особливості логістичних систем в сільському господарстві // Вісник ХНАУ. - 2012. - №7.- С.146-150.
2. Бакаєв О. О. Теоретичні засади логістики: підручник / Бакаєв О. О., Кутах О. П., Пономаренко Л. А. Т. 1. – К.: Київ. ун-т економіки і технологій транспорту, 2003. – 430 с.
3. Некрасов А. Г. Феномен снижения затрат на взаимодействие в интегрированных логистических цепочках [Электронный ресурс] / А. Г. Некрасов. – Режим доступа: http://www.integprog.ru/pub_fenomen.php.

Чуєв О. П.,

заступник генерального директора, Асоціація
«Український логістичний альянс»,
м. Київ, Україна

Галько С. В.,

к. т. н., доцент, Київський національний
торговельно-економічний університет,
м. Київ, Україна

Гатаулін А. Р.,

генеральний директор, Асоціація
«Український логістичний альянс»,
м. Київ, Україна

ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИТОРСЬКЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЗОВНІШНЬОЇ ТОРГІВЛІ В УКРАЇНІ

Ключові слова: транспортно-експедиторське обслуговування, мультимодальне перевезення, ринок транспортно-експедиторських послуг.

Keywords: freight forwarding services, multimodal transport, the market of freight forwarding services.

Для початку визначимося з термінологією здійснення транспортно-експедиторської діяльності. Транспортно-експедиторською послугою (далі –

ТЕП) є робота, що безпосередньо пов'язана з організацією та забезпеченням перевезень експортного, імпортного, транзитного або іншого вантажу за договором транспортного експедирування (ст.1 ЗУ «Про транспортно-експедиторську діяльність» [1]).

Тож, під транспортно-експедиторським забезпеченням зовнішньої торгівлі будемо вважати надання клієнтурі, а саме – українським експортерам та імпортерам, транспортно-експедиторських послуг згідно обсягів та інших умов договорів перевезення та транспортного експедирування.

Сучасна наука визначає особливості транспорту як виробничої галузі. Зокрема, першою особливістю транспортної галузі є те, що транспорт не створює нової продукції у матеріальній її формі. Це спричинює дискусії навколо того, що ж вважати транспортною продукцією. На що існує, як мінімум, три різних думки.

Дехто з колег дотримується того, що якщо на транспорті відсутня натуральна форма його продукції, то не мають права на існування і натуральні показники її обсягів. Прибічники іншої точки зору висловлюються на користь того, що транспорт виробляє послуги, тим визначаючи його сферою обслуговування.

Друга особливість транспорту як сфери виробництва полягає у тому, що основний економічний ефект від його роботи виникає не на власно транспорті, а поза його межами – у клієнтів-споживачів продукції транспорту. І в цьому сенсі транспортники – щонайменше у сфері обігу товарів – допомагають виробникам останніх доставити (перевезти) матеріальні продукти праці у визначений час та в потрібні своїм клієнтам та споживачам товарів місця. Таким чином, вони самим фактом своїх зусиль на користь клієнтури відіграють допоміжну, сервісну функцію по відношенню до виробників та виробництв матеріальної продукції.

І, насамкінець, третя особливість транспортної галузі визначає її залежність від функціонування матеріального виробництва. Саме тому транспортна галузь потребує системного регулювання здійснюваної у ній господарської діяльності, її оптимізації в режимі виконання окремих замовлень клієнтури.

Останнє є особливо актуальним для сучасного етапу розвитку транспортної системи України, оскільки кожна видова підгалузь транспорту – залізнична, автотранспортна, водна – сьогодні системно розвиваються незалежно одна від одної. Вирішуючи при цьому відкрито декларовану задачу економічного виживання. Подальша робота цих транспортних підгалузей в такому напрямку поступово перетворить місію роботи транспорту в самоціль: функціонування заради функціонування і вирішення в цьому процесі насамперед своїх власних підприємницьких задач, а вже в другу чергу - задач додержання усіх умов договорів з клієнтурою, врахування загальнодержавних інтересів.

Враховуючи вищенаведене, у подальшому будемо виходити з того, що продукцією транспорту є виконання послуг, як це зазначено в ст.929

Цивільного кодексу України. Правомірність такої позиції підтверджується як змістом особливостей транспорту, так і правовим визначенням взаємовідносин експлуатантів транспортних засобів, виконавців робіт, пов'язаних з перевезенням та наданням додаткових до перевезення вантажів послуг, з одного боку, і клієнтів – замовників – з другого боку.

Варто виокремити такі особливості сучасного транспортно-експедиторського обслуговування вантажів зовнішньої торгівлі України.

1. Підвищені клієнтські вимоги щодо переліку, змісту та виконання зобов'язань по договорах перевезення та транспортного експедирування в частині:

- точності дотримання часових параметрів виконання окремих етапів перевезень вантажів;
- дотримання температурних та інших умов перевезень вантажів;
- забезпечення збереження товарних якостей вантажів, що перевозяться, уникнення їх часткової чи повної втрати.

2. Взаємозв'язок певних істотних умов договорів купівлі-продажу товарів з договорами транспортного експедирування. Ця обставина обумовлює пряму відповідальність перевізника (експедитора) за виконання цих умов.

3. Підвищена технологічна складність перевезень вантажів у змішаному (мультимодальному) сполученні, яке є найбільш популярним у зовнішній торгівлі.

4. Належна підготовка перевізників, експедиторів, інших учасників транспортно-експедиторської діяльності до комплексного обслуговування клієнтури. У тому числі в питаннях кадрового, інформаційного, правового, фінансового та технологічного забезпечення виконання пов'язаних з ним договірних зобов'язань сторін-учасниць.

З наведеного витікає, що клієнтура з числа суб'єктів зовнішньої торгівлі є високо вимогливою, знаною у культурі обслуговування. Але все це є цілком природним в умовах вільного ринку. І, головне, - цілком прийнятним, з урахуванням наявності сприятливих можливостей співпраці з такою клієнтурою на офіційних засадах, з застосуванням правових засобів забезпечення договірних зобов'язань, систематичним наданням великих за обсягами роботи замовлень на транспортно-експедиторське обслуговування як правило платоспроможними клієнтами.

З останнього витікає, що українські суб'єкти зовнішньої торгівлі обґрунтовано мають розглядатися як особливо важливі (VIP) клієнти, плануючи відносини з якими, можна і треба мати власну цільову стратегію високого рівня клієнтоорієнтованості обслуговування.

У якості ключового елемента такої стратегії слід вважати формування в Україні технологічно досконалого, цивілізованого у правових аспектах, достатньо безпечного та привабливого у економічному відношенні ринку транспортно-експедиторських послуг.

Коротко охарактеризуємо сучасний український ринок ТЕП.

1. Сьогоднішній український ринок ТЕП – це типовий ринок покупця, на якому ринкова пропозиція цих послуг вже багато років суттєво перевищує ринковий (клієнтський) попит на них.

В цих умовах з боку виробників ТЕП особливої уваги потребують питання забезпечення добросовісної конкуренції, підвищення рівня клієнтоорієнтованості та, в цілому, якості їх сервісу [2]. Не меншої уваги потребують питання системної організації транспортно-експедиторського бізнесу на засадах самоорганізації та самоуправління, добросовісної конкуренції, економічно доцільного стратегічного співробітництва.

2. Технологічна несамодостатність більшості українських виробників ТЕП – як наслідок їх відносної економічної бідності та вимушеної спеціалізації на виробництві окремих видів ТЕП - обумовлюють їх економічну неспроможність щодо розвитку виробництв з надання комплексних ТЕП.

Останнє створює передумови для експансії на внутрішній ринок послуг іноземних колег-конкурентів українських виробників ТЕП з числа провідних світових транспортно-експедиторських компаній та представників середнього та дрібного бізнесу походженням з економічно розвинених країн Європи. Ця експансія іноземних виробників ТЕП вже стала однією з вагомих причин виїзду з України фахівців масових професій саме з транспортної галузі.

З іншого боку, з причини системної кризи клієнтської економіки, в останні десятиріччя впали фізичні обсяги вантажів, що надаються до перевезень у міжнародному сполученні. Як результат, дія вже тільки двох вказаних негативних факторів в осяжній перспективі часу може призвести до втрати Україною будь-якого впливу на ринок транспортно-експедиторських послуг. Що, в свою чергу, спричинить негативний ефект на конкурентоспроможність українських експортних товарів в частині витрат їх виробників на сплату ТЕП.

З урахуванням усіх дотичних до проблеми подолання відносної економічної бідності переважної більшості українських виробників проблем, об'єктивних труднощів та перешкод, ця професійна спільнота за певних умов буде здатною на підготовку тільки асиметричної відповіді іноземним колегам-конкурентам. «Асиметрія» такої відповіді буде полягати у принципово іншій, ніж існуюча на сьогодні, організації оперативної діяльності дрібних та середніх виробників ТЕП за рахунок:

- збереження існуючої спеціалізації підприємців на виробництві одновидових послуг і створення корпоративної системи їх ситуативного залучення до участі у виконанні робіт по комплексному транспортно-експедиторському обслуговуванню клієнтури через надання своїх послуг;

- надання дрібним та середнім підприємцям-виробникам ТЕП аутсорсингових послуг з метою вивільнення часу для більшої їх концентрації на питаннях основного виробництва: перевезень, наданні пов'язаних з останніми та додаткових до них послуг;

- інтеграції окремих дрібних та середніх виробників ТЕП у міжнародні ринки у якості індивідуально та системно конкурентоздатних суб'єктів останніх.

Таким чином, цілком можливою до практичної реалізації, стратегічною, за своєю загально-державною вагомістю задачею є створення галузевої системи епізодичного залучення технологічно несамодостатніх, в певному сенсі відносно економічно бідних виробників ТЕП, спеціалізованих на виконанні окремих видів транспортно-експедиторських послуг до їх участі у технологічних процесах транспортно-експедиторського обслуговування клієнтури.

І починати роботу, пов'язану з такою змістовно комплексною задачею, слід з розробки нормативно-правової бази функціонування згаданої системи.

За вдалим збігом у часі наступних обставин виникла сприятлива для виконання цієї роботи ситуація. Ще у минулому 2018 році до плану першочергових дій Уряду України був включений до розробки Міністерством інфраструктури України проект Закону України «Про мультимодальні перевезення». Ця робота виконувалась за активної участі представників Асоціації «Український логістичний альянс» в громадських обговореннях, розробці пропозицій та зауважень до цього документу [3]. Однак, через наявність значних розбіжностей між концепцією змістовної побудови та самим змістом проекту даного закону, наразі в Асоціації «Український логістичний альянс» ведеться розробка альтернативної версії цього регуляторного акту. А висока актуальність цієї законопроектної роботи полягає у тому, що здійснення мультимодального перевезення (далі – ММП) – це ситуативно організована експедитором (оператором мультимодального перевезення) робота спрямована на виконання замовлення клієнта з перевезення вантажів двома і більше видами транспорту. І, оскільки, перевезення кожним видом транспорту складає предмет договірних зобов'язань окремого перевізника, то саме завдяки цьому виникає ситуативна потреба у послугах дрібних та середніх перевізників, що спеціалізуються на окремих видах перевезень.

В свою чергу, значний за щорічними обсягами загально ринковий попит на послуги ММП платоспроможних суб'єктів зовнішньої торгівлі істотно підвищує вірогідність, стабільного у часі та великого за обсягами видових складових загального попиту на окремі види ТЕП. А саме: попиту на перевезення на окремих технологічних етапах ММП в перевезенні вантажів автомобільним, залізничним, водним чи морським транспортом. Привабливість такого підходу до побудови ситуативного співробітництва виконавців і замовників послуг виду ММП полягає ще й у тому, що за показником місць своєї державної реєстрації – як, до речі, і суб'єкти зовнішньоекономічної діяльності – малі та середні підприємці – експедитори, перевізники представляють різноманітні регіони, місця та села України.

Останнє створює передумови економії експлуатаційних витрат перевізників у ланках «подача рухомого складу на завантаження» та «повернення рухомого складу до місця розташування після розвантаження».

Іншим позитивним наслідком системного підходу до організації роботи виконавців ММП стане відстеження їх позиціонування і комерційного стану (завантажений-вивільнений), оперативне планування робіт з ММП з подальшим ситуативним залученням виконавців окремих етапів ММП: у т.ч. за критеріями мінімізації підготовчо-завершувальних робіт і витрат по ним.

Згадані системні підходи з розробкою альтернативних варіантів до організації ММП, підвищать географічну доступність ТЕП для клієнтів. Та, відповідно, створять передумови підвищення їх цінової конкурентоздатності.

У свою чергу, сучасний український ринок ТЕП розглядається нами як свідомо розбудоване середовище економічно зацікавленого та масового дотримання положень нормативно-правових актів. А нормативно-правове забезпечення ТЕД виду ММП – лише один з етапів створення змістовно комплексної конкурентоздатної системи забезпечення зовнішньої торгівлі України. Але це, безумовно, – перший етап. І в цьому складність його розробки у якості нормативно-правової бази вирішення загальної задачі реформування транспортної галузі України.

Як усяке змістовно комплексне поняття, забезпечення зовнішньої торгівлі повинно мати певні свої складові (етапи реалізації). Тож, виходячи з усього вищевикладеного, за назвою та послідовністю формування чи вирішення відповідних задач, нами пропонуються наступні складові транспортно-експедиторського забезпечення зовнішньої торгівлі в Україні, які можуть бути враховані у подальшому при розробці програми реформування транспортної галузі України:

1. Нормативно-правове забезпечення здійснення транспортно-експедиторської діяльності в інтересах та на замовлення суб'єктів зовнішньої торгівлі.

2. Розробка моделі українського ринку транспортно-експедиторських послуг, що полягає у широкому залученні до транспортно-експедиторської діяльності виду ММП вантажів широких верств її клієнтоорієнтованих учасників в аспектах особливостей забезпечення логістичних потреб учасників зовнішньої торгівлі.

3. Інтеграція українського ринку ТЕП у міжнародні ринки цих послуг з метою розширення виробничих можливостей виконання ММП за межами України.

4. Постійна професійна підготовка та перепідготовка кадрів учасників міжнародних перевезень вантажів.

5. Постійна орієнтація суб'єктів та об'єктів, в цілому системи транспортно-експедиторського забезпечення зовнішньої торгівлі на пошук шляхів та заходів, ресурсів її інноваційного розвитку.

Список використаних джерел

1. Про транспортно-експедиторську діяльність: Закон України від 01.07.2004 №1955-IV.
2. Чуєв О.П., Галько С.В., Попова Ю.М. Якість послуг у транспортно-експедиторській діяльності // Стратегічний потенціал державного та територіального розвитку: матеріали II Міжнародної науково-практичної конференції, м. Маріуполь, 4-5 жовтня 2018 р. – Маріуполь; Кривий ріг : Вид. Р.А. Козлов, 2018, С. 280-282.
3. Чуєв А.Ф. Еще раз о проекте Закона Украины «О мультимодальных перевозках» // Транспорт. –2018. –№ 8 (1019). –С. 8-15.

Шкурко Є. Л.,
ст. викладач, Державний університет
інфраструктури та технологій,
м. Київ, Україна

ПЕРСПЕКТИВИ РІЧКОВИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ

Ключові слова: річкові перевезення, річковий флот, річкова інфраструктура.

Keywords: river transport, river fleet, river infrastructure.

В Україні є три великі судноплавні річки – Дунай, Дніпро та Південний Буг. Всі вони протікають через великі населені пункти та мають вихід до Чорного моря. Дунай та Дніпро при цьому входять в п'ятірку найбільших річок Європи.

Таким чином, слід визначити найголовніші тенденції річкових перевезень в Україні в 2019 році:

1. Поява нових перевізників

Каботажного флоту для перевезення зернових стало більше, і тоннаж буде зростати і надалі. Якщо в останні роки власний річковий флот інтенсивно будував тільки «НІБУЛОН» (і продовжує), то тепер на Дніпрі та Південному Бугу почали працювати нові перевізники, такі, як «ГРЕЙН-ТРАНСШИПМЕНТ», «Агровіста». І це компанії, які вже почали обзаводитися власним флотом та продовжать заводити під український прапор буксири та баржі. Компанії задіють флот повною мірою, що позитивно позначиться на статистиці перевезень внутрішніми водними шляхами [2].

2. Зростання перевалки зерна.

Завдяки появі додаткового флоту для каботажних перевезень збільшилися відвантаження зерна на воду з річкових елеваторів та терміналів.

Потенціал в річкових перевезеннях побачили вже не тільки великі вантажовідправники, а й значно менші: інтерес дрібних та середніх зерно-

трейдерів до річки величезний. Процес цей поки широко не освітлюється, але йде. Позначається закритість компаній, які поки не поспішають розкривати свою логістику та ділитися планами. Вони налагоджують роботу, знаходять партнерів, які готові організовувати річкові перевезення, активно вивчають н'юанси ринку. Такі партнерські відносини розвиваються успішно, про це свідчить і статистика перевезень по Дніпру. У 2018 році по Дніпру перевезли на 500 тис. т більше зернових, ніж роком раніше – 3,1 млн. т проти 2,6 млн. т (15,3%) [4].

3. Зростання перевезення мінеральних добрив

Визначилася в минулому році тенденція до перевезень по українським річкам міндобрив. Це пов'язано, зокрема, з політикою України щодо російських добрив – уряд поступово вводить більш жорсткі заходи проти них. На початку 2018 року Міжвідомча комісія з міжнародної торгівлі при Мінекономрозвитку підвищила антидемпінгові мита щодо добрив з Росії. Так, ринок був практично закритий для російського КАС, українські виробники повністю покрити потребу в цих добривах виявилися нездатні, і цю нішу зайняли імпортери. Постраждали й інші російські добрива – карбамід та селітра.

Експерти раніше прогнозували, що в Україні будуть у великих обсягах імпортуватися грузинські, болгарські, казахські та узбецькі азотні добрива. Зараз дійсно спостерігається зростання вантажопотоку міндобрив через морпорти, і частина далі слідує по річці.

Компанія «Одеса Агрохім» (нині – «Белор Україна») купила та відремонтувала танкер «Одисей І» вантажомісткістю 500 т та з початком навігації він почав перевозити по Дніпру КАС. Першу партію добрив перевезли з Херсона в Запоріжжя. До кінця року в Запоріжжя було доставлено в цілому 2000 т. Крім того, зафрахтованим флотом компанія перевезла по річках ще 23 тис. т селітри, сульфату та потрійного суперфосфату [1].

У компанії впевнені, що в подальшому буде зростання перевезень міндобрив по українських річках. Є попит на сухі добрива, і можливості перевозити їх теж є, завантажуючи баржі, які доставляють на рейд та в морпорти зерно. Якщо ж виросте попит на рідкі добрива, «Белор Україна» може збільшити кількість «ходок» своїм танкером.

4. Розвиток річкової інфраструктури.

На Дніпрі збільшується кількість елеваторів – їх планомірно будує «НІБУЛОН». Але і інші компанії освоюють майданчики, які раніше простоювали, і перевалюють на них зерно. Так, компанія «Аскет-Шіппінг», яка раніше займалася перевалкою зерна тільки в морських портах, розпочала роботу на річці та поставила сучасне вантажне і лабораторно-вагове обладнання на майданчиках в Запоріжжі та Дніпрі. Буквально за останній квартал минулого року компанія вже встигла відвантажити понад 26 тис. т зернових та налаштована на розвиток «річкового» напрямку. «ГРЕЙН-ТРАНСШИПМЕНТ» розвиває перевантажувальний комплекс в місті Дніпро. Це два склади, лабораторія та судноавантажувальна машина, яка здатна

перевалювати 250 т на годину. У нинішньому році компанія планує перевантажити з терміналу на водний транспорт понад 100 тис. т вантажів (в 2018 році було перевалено 60 тис. т) [3].

Будуть інвестиції і в річкову інфраструктуру під міндобрива. Так, «Белор Україна», у якій є термінал в Херсоні для приймання КАС зі сховищем на 20 тис. т, взялася за створення місткості для добрив вище по річці, в Кременчуці, роботи будуть проводитися вже в цьому році. Розвивати річкову інфраструктуру під міндобрива мають намір і власники Дніпрянського річкового порту. У Новій Каховці (Херсонська область) хочуть звести критий підлоговий склад площею понад 2000 м² та поставити фасувальну лінію для упаковки біг-бегів [1].

5. Будівництво флоту

На сьогоднішній день новий річковий флот – баржі, буксири тощо – в Україні буде один «НБУЛОН», у якого в Миколаєві є власний суднобудівний завод. У 2018 році там будувалося вісім одиниць, в тому числі два несамохідних стометрових судна вантажомісткістю по 5000 т, два багатоцільових буксира потужністю 3500 к.с. та два потужністю 2560 к.с.

«Дунайсудносервіс» вже реалізує проект на замовлення «ГРЕЙН-ТРАНСШИПМЕНТ» – будівництво двохтрьомних суховантажних барж. Вже на початку навігації компанія планує прийняти перші дві баржі з серії. В цілому повинно бути побудовано вісім барж, після чого «ГРЕЙН-ТРАНСШИПМЕНТ» має намір приступити до будівництва барж класу річка-море вантажомісткістю понад 5000 т – проект вже готовий і погоджений Регістром України. До нового маркетингового року, «ГРЕЙН-ТРАНСШИПМЕНТ» закінчить модернізацію свого четвертого буксира ZEUS потужністю – 2400 к.с., класу річка-море, що дозволить одноразово буксирувати методом штовхання до 4-х барж нового проекту (8000-10000 тонн вантажу) [3].

Отже, з вищеперерахованого можна стверджувати, що річкові перевезення в Україні мають великі можливості та тенденції щодо їх зростання.

Список використаних джерел

1. В Україні торік збільшились перевезення річковим транспортом на 1,6% – Держстат. [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/2641180-v-ukraini-torik-zbilsilis-perevezenna-richkovim-transportom-na-16-derzstat.html>
2. Речное судоходство в Украине: Туман в конце туннеля. [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу: <https://112.ua/statji/rechnoe-sudohodstvo-v-ukraine-tuman-v-konce-tunnelya-456363.html>
3. Річкові перевезення в Україні: рецепт успіху. [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу: <https://news.pn.ua/blogs/212404>
4. Потенціал річкових перевезень зерна становить 15,6 млн т на рік – експерт. [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу: <https://agropolit.com/news/9511-potentsial-richkovih-perevezen-zerna-stanovit-156-mln-t-v-rik--ekspert>

Яновський П.О.,

к. т. н., доцент, Національний
авіаційний університет,
м. Київ, Україна

Яновська Т.Г.,

Київський коледж
транспортної інфраструктури,
м. Київ, Україна

КОМПРОМІСНЕ УПРАВЛІННЯ ЛОГІСТИЧНОЮ ЛАНКОЮ «ТРАНСПОРТ-ТОРГІВЛЯ» В ПРИМІСЬКИХ ЗОНАХ ВЕЛИКИХ МІСТ

***Ключові слова:** економічні перетворення, комплексне управління, системний підхід, торгівля, транспорт*

***Keywords:** economic transformation, integrated management, systems approach, trade, transport*

Нове геополітичне і економічне становище України, яке склалось на початку 21 століття та реальна соціально-економічна ситуація в державі суттєво впливають на напрямки формування перспективної моделі її економічного розвитку. Наша держава є повноправним суб'єктом європейського та світового співтовариства, тому її економіка впливає на рівень стабільності у глобалізованому світі. Глибина економічних перетворень в країні забезпечує визначення раціонального курсу формування і розвитку ринкової моделі держави з врахуванням перспективи транспорту і торгового сектору. Масштаби перспективних задач, які необхідно вирішити в Україні, залежать від темпів і глибини ринкових перетворень, комплексності і успішності вирішення проблем соціального і економічного розвитку, підвищення добробуту населення і забезпечення гідного рівня життя кожної людини завдяки високоякісним і доступним наданням необхідного комплексу послуг, в тому числі транспортних і торговельних [1].

В державі проводиться робота з приводу поліпшення рівня виконання даних послуг. Але ця робота здійснюється розрізнено різними органами управління та підприємствами, які представляють певні напрямки діяльності сфери обслуговування (транспорт, торгівля, культура та інше), без узгодження і системного підходу до суттєвого поліпшення ситуації в цій сфері в нашій державі.

Відсутність координації діяльності різних підприємств, органів влади і великого бізнесу не забезпечує комплексності, що важливо для досягнення найкращого результату для держави і наших громадян та великого успіху в забезпеченні соціальної стабільності. Так, при вирішенні важливої задачі для населення, яке проживає невеличких містечках і селах, тобто в приміських зонах міст, практично не відпрацьовується взаємодія різних видів транспорту із організаціями сфери обслуговування, наприклад, торгівлею. Вивчення цієї проблеми та її вирішення особливо загострюється в сучасних умовах підвищеного безробіття в сільській місцевості, вимушених щоденних поїздок

жителів приміських дільниць на роботу залізничним транспортом у великі міста.

Запуск пілотного проекту човникового руху мав на меті забезпечити перевезення людей з передмістя на роботу до столиці і назад. Це важливо в умовах існуючої кризи, при якій має місце великий рівень безробіття поза великими містами особливо зараз, коли процес урбанізації стабілізувався на рівні 67%. Із приміських зон жителі щоденно їздять до столиці на роботу через відсутність робочих місць в місцях їх проживання.

Результати проведеного анкетування серед таких пасажирів свідчить, що в середньому кожна людина заробляє щомісяця 11 тис. грн. Зрозуміло, що якась частина цих коштів витрачається по місцю роботи, а більша їх частина – за місцем проживання сімей. Такі пасажирів свідчать, що частина зароблених коштів витрачається за місцем проживання в межах 38% до 82%, а в середньому – 60%. Тобто лівова частина заробітку кожної людини (приблизно 6600 грн.) осідає в торговельних підприємствах сільської місцевості, які за свою прибуткову діяльність сплачують відповідні суми в бюджет. Отже, в організації регулярних перевезень зацікавлені місцеві органи влади і підприємства, що надають місцевості різні послуги населенню, особливо в торгівлі.

Українські залізничники в різних регіонах держави здійснюють пошук шляхів поліпшення якості транспортного обслуговування населення. Так, більше ніж рік тому, було запущено пілотний проект човникового руху приміських поїздів на дільниці Клавдієве – Борщагівка. Жителям Ірпеня, Бучі та Біличів сподобалась така форма обслуговування, про що свідчить зростання за минулий рік продажу квитків із станції: Біличі – 57%, Ірпінь – 60%, Бучі – 63%. Відповідно грошові надходження за них зросли на 56%; 37%; 70% відповідно.

Грошові надходження пасажирів через неконкурентну спроможність приміських тарифів не покривають витрати залізниць на повне утримання цих перевезень. Крім того, існують перевезення пільгових пасажирів в приміському сполученні, які здійснюються фактично за рахунок залізниць (за рахунок прибутків від вантажних перевезень). В цивілізованому світі давно відпрацьовано діючий механізм даних соціальних перевезень [2].

У відповідності до законодавства в Україні ці витрати залізниць повинні покриватись за рахунок бюджетів місцевих громад. Тим більше, грошові надходження в каси залізниці в кращому випадку покривають не більше 10% витрат. Участь місцевих адміністрацій в компенсації збитків від цих перевезень (виконання ними законів держави) в теперішній час є дуже актуальною задачею, так як повного відшкодування витрат залізницям вони не здійснюють.

Місцеві адміністрації та міська влада міста Києва, не зважаючи на те, що вони дуже зацікавлені в здійсненні цих перевезень, не проявляють ініціативи в якісному проведенні перевезень, а саме, повною мірою не компенсують перевезення пільгових категорій населення і відмовляються підписувати з компанією АТ «Українська залізниця» договори на такі

перевезення. Таке відношення зацікавлених в перевезеннях сторін ставить під сумнів (з боку залізниці) не лише продовження функціонування човникового руху в Київському залізничному вузлі, а й можливість розповсюдити цей досвід обслуговування приміських пасажирів в інших регіонах України.

Для економічного піднесення сільських регіонів необхідно забезпечити взаємодію місцевих органів державної влади, компанії АТ «Українська залізниця» і інших видів транспорту, місцевих структур з надання населенню сервісних послуг, міських адміністрацій великих міст та великого бізнесу на підставі діючого законодавства України та побудови і реалізації систем компромісного управління пасажирськими перевезеннями, яка забезпечить сталий і поступальний розвиток передмість великих міст, розвиток їх інфраструктури, якісне надання всього комплексу сервісних послуг населенню.

Список використаних джерел

1. Аксенов И.М. Основы маркетинга в сфере пассажирских перевозок/И.М.Аксенов. – К.:КМУГА. 1999. – 185 с.
2. Перепелюк А.В. Основы маркетинга на железнодорожном транспорте/А.В.Перепелюк, Г.Д.Эйтулис. – Днепропетровск: Континент, 1996. – 182с.

Секція 3

ЛОГІСТИКА 4.0. УПРАВЛІННЯ ЛОГІСТИЧНИМИ ПРОЦЕСАМИ У СФЕРІ E-COMMERCE

Кавун-Мошковська О. О.,
к. е. н., доцент, Київський національний
торговельно-економічний університет,
м. Київ, Україна

ЛОГІСТИЧНІ ТЕХНОЛОГІЇ МАЙБУТНЬОГО У СФЕРІ E-COMMERCE

Ключові слова: логістика, електронна комерція, доставки останньої милі, краудсорсинг, цифрова автоматизація, інтелектуальні технології

Keywords: logistics, e-commerce, last mile delivery, crowdsourcing, digital automation, intelligent technologies

За даними компанії TMR, обсяг світового ринку логістики у сфері електронної комерції у 2014 р. склав 122,2 млрд доларів, тоді як за прогнозними оцінками, до кінця 2024 р. він досягне 781 млрд. доларів [1].

Зі зростанням обсягів електронної комерції та збільшенням кількості роздрібних торговців у споживачів розширюються можливості вибору найбільш прийнятної для себе товарної пропозиції. Це призводить до загострення конкурентної боротьби між інтернет-магазинами за якісне обслуговування споживачів за рахунок швидкого та надійного виконання замовлень.

В результаті основними трендами розвитку логістики електронної комерції є максимальне розширення інтернет-торговцями своєї товарної пропозиції та її наближення до кінцевих споживачів, а також зростання актуальності доставки last mile (останньої милі). Підтвердженням цього виступає поведінка головних гравців ринку електронної комерції.

Так, інтернет-магазин Amazon у період з 2010 р. по 2016 р. інвестував більше 13 млрд доларів в активацію 50 складів для комплектування. Це дозволило пропонувати споживачам сотні тисяч товарних позицій та забезпечувати їх доставку на наступний день після замовлення [2].

Значні інвестиції у розвиток складської логістики за рахунок будівництва шести центрів комплектування зробив міжнародний гігант у сфері торгівлі американська компанія Walmart. Це забезпечує доставку інтернет-покупок протягом двох днів з моменту розміщення замовлення.

Інші роздрібні торговці також намагаються максимально наблизитися до кінцевих споживачів за рахунок організації складської та транспортної логістики власними силами або завдяки співпраці з логістичними 3PL операторами ринку. Значно простіше це зробити продавцям, що

застосовують омніканальний підхід до організації торгівлі і крім інтернет-магазину, мають мережу стаціонарних об'єктів, де може бути розміщена частина товарних запасів. В результаті доставка товарів набуває характеру last mile.

В логістиці доставка last mile (останньої милі) визначається як переміщення товарів з транспортного вузла до кінцевого пункту призначення замовлення [3]. Мета застосування даної технології полягає у максимально швидкій доставці замовлених товарів споживачу.

У даному випадку зростає навантаження на вантажовідправників, які повинні переміщувати більше товарів у більш швидкому темпі. Якщо раніше обробка замовлень тривала годину, то зараз займає лічені хвилини. Вимоги і очікування споживачів зростають, до 25% з них готові додатково оплачувати доставку товарів у день замовлення.

Крім того, за прогнозами доставка товарів у день розміщення замовлення досягне 25% частки світового ринку до 2025 р. Логістичні витрати на доставку last mile у 2018 р. були оцінені у більше, ніж 1,35 млрд доларів [3]. Якщо у традиційній торговельній мережі витрати за комплектування та транспортування за принципом last mile складають від 4 до 9% від обсягу продажу, то у інтернет-торговців вони складають від 15 до 18% [2].

Така ситуація призводить до пошуку інтернет-продавцями оптимальних логістичних рішень. Наприклад, з метою забезпечення доставки товарів у день замовлення eBay у 2013 р. придбав британську кур'єрську службу Shufl, що дозволило використовувати сформовану інфраструктуру та провідні IT-технології. Amazon Fulfillment Services підписала угоду з Air Transport Services Group (ATSG), найбільшим у світі власником та оператором переобладнаного вантажного літака Boeing 767, на обслуговування вантажних авіаперевезень [4].

Зростання попиту на доставку last mile спонукає операторів ринку до зміни підходів до організації логістичної діяльності, активізації застосування краудсорсингу, цифрової автоматизації, інтелектуальних технологій [2].

Використання додатків, подібних до Uber, передбачає використання інтелектуальних технологій для відслідковування виконання замовлення. За допомогою Інтернету речей (IoT) інтелектуальні технології і датчики можуть успішно відслідковувати поставки у режимі реального часу [3].

Споживачі та вантажовідправники можуть отримувати як SMS, повідомлення на електронну пошту, так і навіть відслідковувати у Google переміщення замовлень. При цьому слід враховувати, що у поєднанні з пристроями електронної реєстрації (ELD) використання інтелектуальних технологій для відслідковування доставки last mile буде тільки зростати [3].

Отже, бурхливий розвиток електронної комерції вносить кардинальні зміни до організації логістичної діяльності та обумовлює необхідність застосування інтернет-торговцями сучасних технологій з метою забезпечення своєї конкурентоспроможності.

Список використаних джерел

1. Global E-Commerce Logistics Market to Rise at 20.6% CAGR Due to Increasing Cross-Border E-Commerce Activities. URL: <https://www.transparencymarketresearch.com/pressrelease/e-commerce-logistics-market.htm>
2. US E-Commerce Trends and the Impact on Logistics. URL: <https://www.atkearney.com/retail/article?/a/us-e-commerce-trends-and-the-impact-on-logistics>
3. What are the Top 7 Trends in Last Mile Logistics? URL: <https://supplychaingamechanger.com/what-are-the-trends-in-last-mile-logistics/>
4. How e-commerce companies are changing the logistics business. URL: <https://www.edb.gov.sg/en/news-and-resources/insights/innovation/how-e-commerce-companies-are-changing-the-logistics-business.html>

Ковтун В. А.,

к. с.-г. н, доцент, ДВНЗ «Херсонський державний аграрний університет»,
м. Херсон, Україна

ВПРОВАДЖЕННЯ АВТОМАТИЗОВАНИХ ЛОГІСТИЧНИХ РІШЕНЬ У ДІЯЛЬНОСТІ АГРАРНИХ ПІДПРИЄМСТВ

Ключові слова: ІТ технології, агрологістика, логістичні рішення, аграрні підприємства

Key words: IT technologies, agro-logistics, logistics solutions, agrarian enterprises

Однією з найбільш перспективних сфер світового бізнесу сьогодні є розвиток сільського господарства. Провідні аграрні підприємства активно шукають та впроваджують високоякісні інноваційні рішення, які здатні підвищити обсяг виробництва та реалізації продукції. Нині основним викликом світових інноваційно-технологічних процесів є розвиток сільського господарства, який спрямований на динамічність агровиробництва за рахунок використання передових технологій. Це впливатиме на: економічну стабільність держави; рівень доходів підприємств; попит населення на продукцію у зв'язку з включенням до її собівартості додаткових витрат тощо. За прогнозами ООН чисельність населення світу до 2050 року перевищить межу 9 мільярдів осіб. Потреби у харчових ресурсах у світі зростуть вдвічі. Однією з найбільш перспективних сфер бізнесу сьогодні є саме агросфера. [1].

Міністерством аграрної політики та продовольства України у квітні 2017 року було заявлено про необхідність створення глобальної платформи, яка стане єдиним галузевим майданчиком та зручним каналом комунікації

для усіх, хто цікавиться аграрним сектором, хто працює або планує почати свою діяльність в агробізнесі. Це дозволяє мати багато можливостей для оперативного обміну важливою інформацією та успішним досвідом. Паралельно вже отримали розвиток і інші напрями формування інтелектуальних платформ для аграріїв, що працюють у сфері big data. Це, зокрема, такі продукти, як БАЙЕР БІЗНЕС ПЛЮС, AGRIANALYTICA, SAATBAU PROFIT MANAGER та інші [2].

На загальнодержавному рівні Міністерством аграрної політики та продовольства України було прийнято законодавчі документи з інформатизації: наказ "Про затвердження Плану заходів розвитку інформаційного суспільства в агропромисловому комплексі України на 2007-2015 роки" від 10.09.2007 №653; Закони та концепції "Про комп'ютеризацію" та "Інформатизацію АПК"; Постанова "Про затвердження Положення про Реєстр інформаційних, телекомунікаційних та інформаційно-телекомунікаційних систем органів виконавчої влади, а також підприємств, установ і організацій, що належать до сфери їх управління" від 3 серпня 2005 р. № 688 [3].

Аграрним підприємствам необхідний новий підхід до організації планування. В процесі бізнес-планування найбільш широко застосовують програми Comfar (UNIDO), Project Expert, пакети компаній „ІНЕК” та „Альт-Інвест”, Project Manager, Success та інші. За останнє десятиріччя докорінно змінилася та продовжує змінювати діяльність багатьох аграрних підприємств завдяки ІТ технологіям. Аграрний бізнес залежить від таких чинників: природних та метеорологічних умов, використання габаритної дорогої техніки, великого штату працівників, потреби в оптимізації логістики та складуванні, необхідність моніторингу стану рослин та тварин – це зумовлює особливі потреби в послугах ІТ компаній. [4, с. 297].

Ефективність використання мобільної частини основних ресурсів аграрних підприємств досягається за рахунок максимально ефективного використання усіх наявних транспортних засобів та тракторів. Організація роботи технологічних операцій вирощування культур вирішується через реалізацію за допомогою таких сервісів як Navizor.com, які аналізують розташування точок проведення агротехнічних робіт, збору врожаю, відстані до них, вантажомісткість окремих транспортних засобів, можливі логістичні маршрути доставки матеріалів та продукції, максимально допустимий час для їх доставки та навіть якість дорожнього покриття. Інтеграція з системами GPS-моніторингу дозволяє також контролювати переміщення усіх мобільних активів аграрного виробника в режимі реального часу і вчасно реагувати на значні затримки чи відхилення від маршруту [1].

Великі можливості ефективного використання ресурсів аграрних підприємств дає використання смартфонів та мобільних додатки, які можуть здійснювати: відстеження та контроль транспортних засобів; контроль водіїв; нагадування та попередження; супровід і підтримку. Всю необхідну інформацію забезпечують такі програми як: ГЕО-Обліковець, ГЕО-План,

Кишеньковий вимірювач, Агронавт, Farm Works Mobile, SST Stratus, SMS Mobile, AGRO-GPS Mobilbox та інші [4, с. 296].

На українському та зарубіжному ринку існують інформаційні технології для ефективного використання технології агрологістики на агропромислових підприємствах. Програмний продукт, який випускається компанією ESRI (США) ArcLogistics 9.3 - це інструмент для планування та оптимізації роботи парку транспортних засобів. Головним недоліком продукту є вартість, що становить близько 12,5 тис. дол. США Одним із програмних продуктів для агрологістики є TruckStops, продукт фірми MicroAnalytics. TruckStops. Використання TruckStops дозволяє фірмам зменшувати вартість поставки, поліпшує запропонований клієнтам сервіс, пропонує ефективні за вартістю маршрути, збільшує адміністративне управління. Але недоліком продукту також є вартість програми, що становить близько 1650 дол. США [4, с. 295].

Впровадження автоматизованих логістичних рішень в діяльність аграрних виробників дозволяє досягти економії витрат паливно-мастильних матеріалів та робочого часу уже в перший місяць роботи. Ці інтелектуальні рішення підвищують якість заготівлі продукції, зменшують ризик її псування і суттєво зменшують втрати врожаю. які в середньому становлять 6,6% для транспортування зерна. Сучасні логістичні рішення дозволяють здійснити можливе врахування фактору погодних умов: деяку продукцію оптимально збирати в суху погоду; іншу - після дощу, а деякі види продукції – після легкого приморозку, оскільки це впливає на їх якісні характеристики та подальше зберігання [5, с.77].

Висновки з цього дослідження і перспективи подальших розвідок
Для прийняття раціональних управлінських рішень у сільському господарстві сучасні технології дозволяють виявляти недоліки та ризики в технологічних процесах. Впроваджуючи в діяльність аграрних підприємств інноваційні технології, інвестиційні кошти працюють не тільки на стратегічні плани, а і на тактичні можливості, заощаджуючи земельні, виробничі, трудові та фінансові ресурси сільського господарства.

Список використаних джерел:

1. Ковтун В.А. Роль інтелектуальних технологічних рішень для ефективного використання ресурсів сільського господарства (Електронний ресурс) / В.А.Ковтун // Східна Європа : економіка, бізнес та управління. – 2019. - № 1 (18). – Режим доступу до ресурсу:<http://www.easterneurope-ebm.in.ua/18-2019-ukr>
2. Кернасюк Ю.В. Big data: Інноваційні можливості підвищення прибутковості агробізнесу. 2018 р. URL: <http://agro-business.com.ua/agro/idei-trendy/item/8396-big-data-innovatsiini-mozhlyvosti-pidvyshchennia-rybutkovosti-ahrobizne u.html>
3. Тверезовська Н.Т., Нелепова А.В. Інформаційні технології в агрономії.2017 р. URL: https://pidruchniki.com/1337101861366/informatika/rozv-itok_vprovadzhennya_informatsiynih_tehnologiy_silskomu_gospodarstvu

4. Тищенко С.І. Роль інформаційних технологій у діяльності аграрних підприємств. Вісник ХНАУ ім. В.В. Докучаєва. Серія „Економічні науки”. 2015р. № 3. С. 291- 297.

5. Білінська В. Сучасні інноваційні технології в сільському господарстві: основна характеристика та перспективи впровадження. Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка - Економіка. 2015 р. Вип. 7 (172). С. 75-81.

Колодійчук А. В.,
к. е. н., доцент, Ужгородський торговельно-
економічний інститут
Київського національного торговельно-
економічного університету,
м. Ужгород, Україна

ІНСТРУМЕНТАРІЙ ПРОГРАМНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ДЛЯ ВИРІШЕННЯ ЗАДАЧ ЛОГІСТИЧНОГО АНАЛІЗУ І МОДЕЛЮВАННЯ

***Ключові слова:** логістика, логістичний аналіз, програмне забезпечення, імітаційне моделювання, логістична інфраструктура, проектування, логістичний ланцюг, облік.*

***Keywords:** logistics, logistics analysis, software, simulation, logistics infrastructure, design, logistics chain, accounting.*

Програми логістичного аналізу та імітаційно-логістичного моделювання відіграють важливу роль в сучасній цифровій стороні розвитку усього національного господарства. Логістичне програмне забезпечення (ЛПЗ) націлене на оптимальне і швидке рішення задач планування, оперативне регулювання, контролювання й інформаційно-технічне обслуговування функціонування логістичного ланцюга, координування дій між його учасниками (підприємства-виробники, підприємства-постачальники ресурсів, підприємства-збутовники, споживачі) та елементами логістичної інфраструктури (логістичні центри, оператори, експедитори) по налагодженню ефективного логістичного процесу.

Логістичні інформаційні системи можна традиційно ділити на організаційно-координаційні, оперативні та диспозитивні.

Перші, себто організаційно-координаційні, націлені на планування виробництва, розподіл ресурсів, проектування логістичного ланцюга, його оптимізацію та ефективізацію функціонування, а також активацію резервів виробництва при необхідності. Наприклад, для планування ланцюга поставок на підприємствах малого і середнього бізнесу використовується програма “SAP Integrated Business Planning – Starter Edition”.

Другі (оперативні) здебільшого носять виконавчий характер і реалізуються на адміністративному рівні. Вони передусім покликані своєчасно забезпечити здійснення двох ключових функцій логістичного

менеджменту – контролю та регулювання руху матеріальних потоків в логістичній системі. Це “Videotrans”, “Gonrad”, “ISCIS”, “Espase Cat” [1, с. 142] та багато інших.

Треті – диспозитивні, формуються на локальному рівні на окремих ділянках логістичного ланцюга й спрямовані на вирішення конкретно-цільових задач з управління виробничими запасами, їх обліку, комплектування вантажів, матеріалів, організації їх транспортування. Наприклад, для управління внутрішньоскладськими процесами існує логістичне програмне забезпечення “WAMAS” (3 клас логістичного програмного забезпечення).

Воно виконує цілу низку функцій:

- 1) сервісна (логістичне обслуговування клієнтів);
- 2) контрольно-моніторингова (загальне спостереження за протіканням логістичного процесу, усунення всіх перешкод і порушень);
- 3) адаптивна (приведення усіх логістичних процесів (складування, відвантаження, комісування (тобто складські роботи з комплектування), товарна експедиція, транспортування, пакування, фасування тощо) на складі відповідно до вимог і установлених стандартів).

На інтегративних засадах з вищеокресленим спеціалізованим програмним забезпеченням працює логістична інформаційна система “Jungheinrich”, котра має модульну будову (модуль управління гідравлічними штабелерами, іншою транспортно-складською технікою, клієнтський модуль, програма-модуль перехресного управління різними складами, пакувальний модуль, модуль “3D-склад”, модуль відслідковування вантажів) і її важливою особливістю є реалізація головного принципу розвитку комп’ютерної техніки – “plug&play”, тобто можливості підключати будь-які сторонні програми; вона виконує роль програмного посередника між системою управління засобами складського транспортування вантажів та головною системою логістики на сучасному підприємстві “Warehouse Management System (WAMAS)”.

Визначне місце в царині логістичного програмного забезпечення займають інформаційно-технологічні системи типу OLAP (англ. “online analytical processing”), тобто системи аналізу багатомірних даних в режимі онлайн. На них, по суті, будується вся сучасна торговельно-збутова мережа у формі супермаркетів. В основі цих інформаційних систем лежать реляційні бази даних, реалізовані у форматі так званого OLAP-кубу (гіпер-кубу) за допомогою відомих математичних схем “зірка” та “сніжинка”.

Самі OLAP-системи можуть бути багатомірними (коли створюються спеціальні просторові схеми внесених і оброблених даних), гібридними (коли формуються реляційні таблиці для внесених і оброблених даних) та реляційними (коли створюються реляційні таблиці для внесених даних і додаткові багатомірні таблиці – для оброблених даних).

У технічному плані, логістичні OLAP-системи можуть бути віртуальні й фізичні. У віртуальних системах розрахунок оброблених даних, тобто агрегатів, не проводиться автоматично, а лише за окремим спеціальним

запитом користувачів системи. Запити дуже часто пишуться мовами програмування DDL, DML, PMML, XML, DAX і, звичайно, SQL. Це програми “SAP for Retail”, “Microstrategy” тощо. Перша, до прикладу, набула значного поширення в таких мережах супермаркетів, як: “Фуршет”, “Сільпо”, “Metro Cash & Carry” та інших.

Функціонування ж фізичних OLAP-систем обов’язково супроводжується автоматичним попереднім розрахунком агрегатів, що вносяться системою в окрему багатомірну базу даних. Це такі програми, як: “Microsoft Analysis Services” у складі реляційних СУБД “Microsoft SQL Server 2008”, “Oracle / Hyperion EssBase”, “Cognos” і т.д.

Як показує практичний досвід, використання даного класу логістичного програмного забезпечення занадто дороговартісне, а налагодження ефективної роботи системи з постачальниками вимагає додаткових висококваліфікованих кадрів; це створює головні перешкоди на шляху широкого застосування цих технологій, особливо у невеликих магазинах роздрібної торгівлі.

Список використаних джерел

1. Дудар Т.Г. Основи логістики / Т.Г. Дудар, Р.В. Волошин. – К.: Центр учбової літератури, 2012. – 176 с.
2. Крикавський Є.В. Логістика: компендіум і практикум / Є.В. Крикавський. – К.: Кондор, 2006. – 340 с.
3. Литвак Б.Г. Разработка управленческого решения / Б.Г. Литвак. – М.: Дело, 2002. – 392 с.
4. Пономарьова Ю.В. Логістика: Навчальний посібник / Ю.В. Пономарьова // 2-е видання. – К.: Центр навчальної літератури, 2005. – 328 с.

Наконечна Т. В.,

к. е. н., доцент, Національний університет
«Львівська політехніка»,
м. Львів, Україна

РЕВОЛЮЦІЙНИЙ ПРОРИВ КОНЦЕПЦІЇ «ІНДУСТРІЯ 4.0.» В ЛОГІСТИЦІ

Ключові слова: Четверта промислова революція, Індустрія 4.0, логістика, логістичний ланцюг поставок.

Keywords: The Fourth Industrial Revolution, Industry 4.0, Logistics, Supply chain.

Сучасний світ розвивається надшвидкими темпами, не стоїть на місці і розвиток інноваційних технологій ведення бізнесу. Розвиток інформаційно-комунікаційних засобів та технологій пришвидшується з кожним роком, змінюючи як бізнес процеси так звичайне життя людей. На заміну великим

обчислювальним машинам прийшли персональні комп'ютери, розвиваються засоби та технології зберігання, обробки та передачі даних за допомогою Інтернету: хмари та хмарні обчислення, дротові та бездротові телекомунікаційні мережі і т.п. Використання таких засобів та технологій сприяє зростанню ефективності діяльності будь-якого підприємства не залежно від його розмірів (чи то мале торгове підприємство, чи то велике промислове виробництво).

Очевидно, що надалі імплементація інформаційно-комунікаційних засобів та технологій у бізнесі буде лише поглиблюватися, витісняючи або замінюючи дедалі більшу кількість звичних дій. Наприклад, вже зараз у бізнесі низка операцій має лише своє цифрове (віртуальне) відображення без паперового (фізично відчутного) документального підтвердження її здійснення. Взаємодія у бізнесі "людина-людина" ("Human to Human" — H2H) змінюється на взаємодії "машина-людина", "людина-машина" ("Machine to Human" — M2H) ("Human to Machine" — H2M) та "машина-машина" ("Machine to Machine" — M2M).

Наразі міжмашинна взаємодія дістала такого розвитку, що науковці та фахівці розвинутих країн світу почали говорити про початок Четвертої промислової революції (або Індустрію 4.0), сутність якої полягає в тому, що усі фізичні об'єкти будуть певним чином постійно підключені до єдиної світової інформаційної мережі з метою обміну інформацією між людиною без посереднього залучення її до цього процесу передання. Для четвертої промислової революції характерною є ідея «сервісноорієнтованого виробництва», що створює систему забезпечення попиту споживачів на паковані продукти від масового виробництва (великими партіями) до постачання індивідуально пакованої продукції (невеликими партіями). Тобто головним трендом впровадження «Індустрії 4.0» є розвиток технологічних платформ, які об'єднують попит і пропозицію та пришвидшують процеси обміну. Провідні світові експерти стверджують, що в основі розвитку «Індустрії 4.0» є комплексне поєднання наукових досягнень дев'яти основних напрямків (рис. 1). Проте серед виділених напрямків минули увагою технічний напрямок, розвиток якого дозволяє пришвидшити та оптимізувати логістичні процеси [1].

Завдяки індустрії 4.0 можливо пришвидшити та оптимізувати логістичні процеси в контексті логістичного ланцюга поставок. Наприклад, у транспортній галузі автоматизація і цифровізація є основними напрямками розвитку сучасних технологій, що спрямовані на вдосконалення роботи залізниць. Розумний рухомий склад, безпілотні локомотиви, розподілені реєстри, технології 3D-друку та Інтернету речей стають основними елементами майбутньої модернізації. Використання високих технологій дозволить уникнути багатьох допоміжних процесів в залізничній логістиці. Наприклад, концепція обчислювальної мережі фізичних предметів Інтернет речей (IoT) використовуватиметься для прогнозу майбутніх відмов техніки і підвищення її ефективності [2].

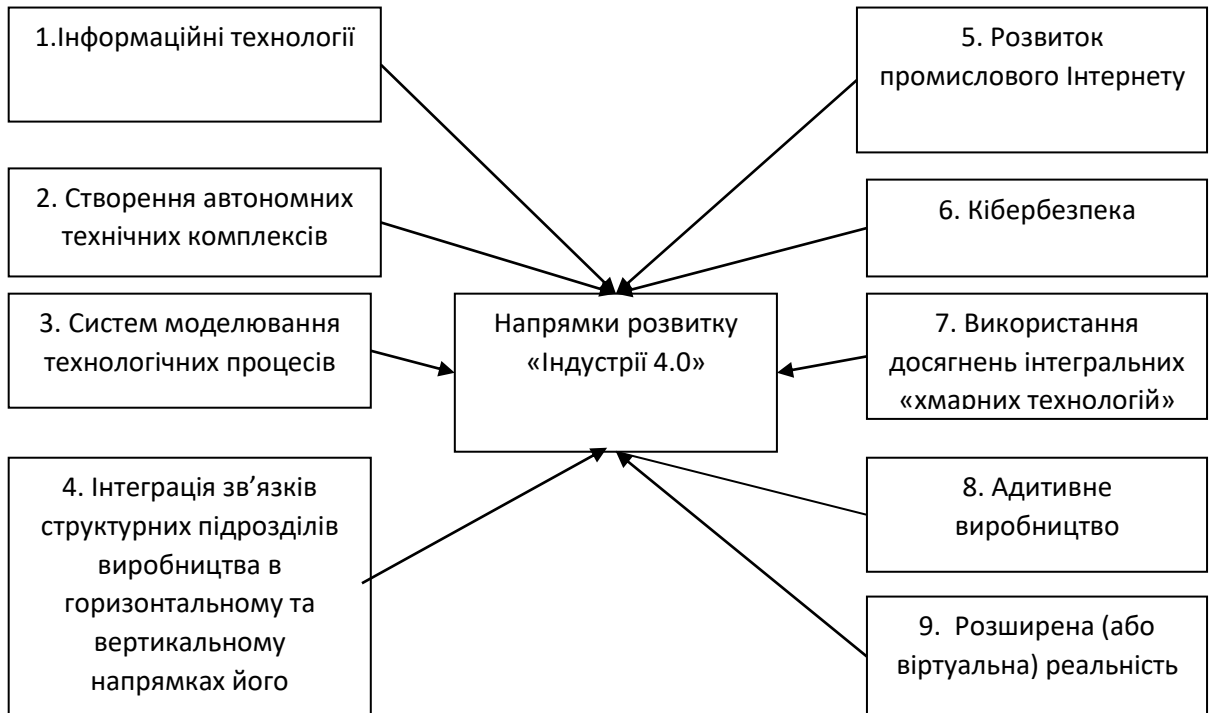


Рис. 1. Основні напрямки розвитку «Індустрія 4.0.»

Завдяки інноваціям «Індустрії 4.0» витрати на транспорт та зв'язок будуть зменшуватися, логістика та глобальні логістичні ланцюги постачання стануть більш ефективними і т.п. Однією із таких інновацій, яка істотно вплине на логістику, є Інтернет Речей. Технологічними передумовами використання Інтернету Речей у логістиці можна вважати [3,4]: існують покупки, отже буде існувати портал замовлень, на якому покупці самостійно будуть замовляти продукцію, задаючи власні унікальні її характеристики із сукупності можливих. Ця інформація буде надходити безпосередньо на виробництво. Операції логістичного центру зазнають змін, зокрема, буде здійснюватися доставка продукції безпосередньо до покупця, що призведе до структурних змін самого ланцюга поставок, зменшиться кількість можливих напрямків протікання матеріального потоку, зокрема, через усунення із ланцюга дистриб'юторів та магазинів, функції яких буде виконувати логістичний оператор та портал замовлень.

Концепція «Індустрія 4.0.» є промисловим виробництвом майбутнього, яке зумовить зміни логістичних бізнес-процесів в середині окремого підприємства, так і його взаємозв'язків із учасниками логістичного ланцюга поставок. Застосування концепції «Індустрія 4.0» дозволяє впровадити інноваційні інструменти та механізми в ланцюги поставок, що дозволить швидше та якісніше управляти матеріальними потоками та забезпечить конкурентоздатність інтегрованого ланцюга.

Список використаних джерел

1. Якимчук М.В. Четверта промислова революція та розвиток пакувальної індустрії / М.В. Якимчук, О.М. Гавва // [Електронний ресурс] – Режим доступу: [Упаковка_2017_1_11.pdf](#)
2. Гаєвський В.В. «Індустрія 4.0» в транспортній галузі: заклик до дії / В.В. Гаєвський // [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://rwa.ua/wp-content/uploads/2018/06/%D0%A1%D1%82%D0%B0%D1%82%D1%8C%D1%8F%AF.pdf>
3. Macaulay J. Internet of Things in Logistics: A collaborative report by DHL and Cisco on implications and use cases for the logistics industry [Електронний ресурс] / J. Macaulay, L. Buckalew, G. Chung, M. Kuckelhaus // DHL Trend Research, Cisco Consulting Services. — 2015. — Режим доступу: <http://www.dhl.com/content/dam/Local>
4. Скіцько В.І. Логістика Індустрії 4.0 / В.І. Скіцько // [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www.economy.in.ua/pdf/4_2016/7.pdf

Павлова В. А.,

д. е. н., професор, Університет
імені Альфреда Нобеля,
м. Дніпро, Україна

НОВІ НАПРЯМИ РОЗВИТКУ ЛОГІСТИКИ В УКРАЇНІ

Логістика стає одним з актуальних напрямів організації товаропотоків й важливим інструментом підвищення ефективності функціонування підприємств, перш за все, за рахунок скорочення часу на доведення товару до кінцевого споживача, що позначається на зростанні фінансових результатів діяльності.

Розвиток логістики набуває розмаху й викликає зацікавленість багатьох інституцій стосовно встановлення тенденцій зазначеного процесу. Зокрема, щорічно Світовий банк підсумовує рейтинг країн за логістичною ефективністю. Так, у 2018 р. Україна посіла 66-те місце зі 160 країн, які підлягали рейтингуванню. Радує те, що за досліджуванним показником наша країна зайняла третє місце серед країн пострадянського простору [1]. Це свідчить, що в Україні посилюється увага до впровадження логістики в усі сфери економічної діяльності. Слід виділити, що серед п'яти напрямів, за якими Світовий банк оцінював країни, найбільше балів Україна набрала в розділах «Відстеження вантажів» – 3,11 бала та «Своєчасність доставки» – 3,42 бала.

На сьогодні найбільш швидко зростаючою за обсягами є електронна торгівля. В США та Європі цей тип торгівлі став практично визначальним для вибору послуг споживачами [2]. Для України це поки що ринок послуг,

що розвивається, але його щорічне зростання складає приблизно 35%. Тож, для суб'єктів господарювання, які пов'язані з інтернет-бізнесом, стала актуальною пропозиція нових інноваційних послуг. Дослідження Ukrainian E-commerce Expert [2] показують, що доля e-commerce для поштових компаній становить 60-70%. Тобто, можна стверджувати, що для України розвиток електронної комерції є нагальним для розв'язання питань.

Одним з напрямів розвитку є поява нових видів послуг. Зокрема, сьогодні стала досить модною послуга під назвою – фулфілмент [3, 4]. Під такою послугою розуміється комплекс операцій, виконання яких дозволяє скоротити шлях від місця збуту до доставки товару кінцевому споживачу.

В Україні ця послуга стосується інтернет-магазинів щодо складської обробки замовлень. Ланцюг послуги включає, як правило: приймання товарів від постачальників, їх зберігання на складі, а також комплектацію і упаковку, потім відвантаження замовлень на доставку. Важливим етапом є доставка власним транспортом або контроль доставки поштовими компаніями та у разі повернення товару його обробка. Іншими словами, ця послуга є, з одного боку, аутсорсингом логістичних операцій інтернет-магазину, а, з іншого, – вивільнення часу для просування товару і збільшення обсягів продажів.

В. Баранівський [2] розповідає про те, що група логістичних компаній ZAMMLER у 2015 р. відкрила перший фулфілмент-центр, що власне стало початком розвитку такого роду послуги в Україні.

Практика впровадження послуги фулфілменту компанією ZAMMLER для вітчизняних інтернет-магазинів [3] дозволила виділити ряд переваг, серед яких: комплексність сервісу; індивідуальний підхід до кожного клієнта, зокрема, за рахунок наявності персонального менеджера, що приймає відповідні рішення; оперативна зміна умов та їх привабливість; скорочення витрат за різними статтями та їх оптимізація; визначення найбільш ефективного виду доставки і оплати, а також оплата послуги лише після її здійснення. Як стверджують менеджери цієї провідної компанії, за таким підходом показник помилок є досить низьким і становить всього 0,02% [4]. Тож, слід погодитися, що фулфілмент дозволяє суб'єктам електронної комерції за рахунок зменшення грошових вкладень у складські приміщення скорочувати загальні витрати й спрямовувати зусилля на удосконалення внутрішніх технологічних процесів. Логістичні посередники шляхом посилення спеціалізації обробляють велику кількість замовлень, а у разі повернення товару швидко зв'язуються з постачальником, що є вигідним і для кінцевого споживача.

Прийняття нової послуги пов'язано з вирішенням проблеми для сфери e-commerce – розвивати логістику самостійно чи передати її на аутсорсинг. У першому випадку збільшуються витрати, у другому – вони скорочуються за рахунок зменшення кількості операцій. Отже, безперечно майбутнє вітчизняної логістики у розвитку нових видів послуг.

Список використаних джерел

1. Україна потрапила до ТОП пострадянських країн з найкращою логістикою [Електронний ресурс]. – режим доступу: <https://ukr.segodnya.ua/economics/transport/ukraina-popala-v-top-postsovetskih-stran-s-luchshe-logistikoy-1158634.html>
2. Логістика для e-commerce в Україні виходить на новий рівень [Електронний ресурс]. – режим доступу:
3. Мировой тренд – фулфілмент – набирает обороты в Украине [Электронный ресурс]. – режим доступа: <https://logist.fm/publications/mirovoy-trend-fulfilment-nabiraet-oboroty-v-ukraine>
4. Фулфілмент [Електронний ресурс]. – режим доступу: <https://www.zammler.com.ua/ua/services/warehousing/fulfilment/>

Петренко О. І.,

к. е. н., доцент, Державний університет
інфраструктури та технологій,
м. Київ, Україна

ЛОГІСТИКА ЕЛЕКТРОННОЇ КОМЕРЦІЇ: ПОНЯТТЯ ТА ФОРМИ

Ключові слова: логістика, е-логістика, електронна комерція, дропшипінг

Keywords: logistics, e-logistics, e-commerce, dropshipping

В умовах сучасної економіки поряд з матеріальним забезпеченням у якості виробничих ресурсів підприємства не менш важливу роль відіграють інформаційні ресурси, ефективне використання яких є запорукою забезпечення стійких конкурентних позицій підприємства на ринку товарів і послуг. У свою чергу, в найближчій перспективі, необхідною умовою конкурентоспроможності підприємства стане його здатність функціонувати в середовищі електронного бізнесу, а також використання інструментарію електронної логістики з метою підвищення ефективності ресурсного забезпечення, організації виробництва і просування продукції, товарів і послуг [1, с. 119].

Існує значна кількість визначень поняття електронної логістики, основні з яких представимо в таблиці.

Аналізуючи представлені поняття, потрібно відмітити, що загальним для всіх визначень є причетність е-логістики до Інтернету, інформаційних або мережевих структур, а також виконання нею інтегруючої функції.

Але існують певні розбіжності з питання визначення об'єкта управління, оскільки деякі автори наголошують на матеріальному потоці, а інші – на логістичному процесі.

Таблиця

Визначення терміну «е-логістика» [1-2; 4-5]

Автор	Визначення
Н. Чухрай, О. Гірна	Е-логістика - ефективне управління інформацією та співпраця усіх учасників ланцюга на підставі швидкого і докладного передавання інформаційного потоку з пунктів роздрібної торгівлі, які пересилають дані в узгодженому інформаційному стандарті до постачальника - виробника вихідної сировини.
М. Райнов	Електронна логістика являє собою систему мережевої оптимізації логістичних процесів.
Дж. Палонка	Е-логістика - використання Інтернету для координації та інтеграції операцій з просування продукції від виробника до підприємств роздрібної торгівлі або споживача за допомогою Інтернету.
Ж. Жак	Е-логістика - комплексна ІТ система, призначена для сектора малого та середнього бізнесу, інтегруючи окремі електронні підсистеми, засоби та методи, що забезпечують логістичний процес.
Др. Іліч	Е-Логістика - є розширенням логістичних можливостей у бізнесі через інтеграцію відокремлених інформаційних систем.
С. Кім, Я. Лі	Е-Логістика - це віртуальні логістичні бізнес-процеси та взаємозв'язки між підприємствами на основі Інтернет-технологій.
А. Грознік, А. Ковачич	Е-логістика - інтеграційні процеси ланцюгів постачань, які ефективно усувають посередників (оптових чи роздрібних торговців), а також сприяють появі нових гравців, таких як логісти, чия роль полягає в адаптації традиційних логістичних ланцюжків з урахуванням вимог електронного бізнесу.
Я. Аурамо, А. Амінофф	Е-логістика - процеси що забезпечують доставку товарів, придбаних через Інтернет до покупців.
А. Гунасекаран	Е-Логістика - процес передачі товарів і послуг з використанням Інтернет комунікаційних технологій. Е-логістика – це деяка складна система, в якій функціонують логістичні провайдери третього рівня, що забезпечують управління запасами на складах та перевезення продукції кінцевому споживачеві за допомогою електронного обміну даними, Інтернету, бездротових і мобільних комунікаційних технологій, Всесвітньої павутини, радіочастотної ідентифікації з метою надання додаткових логістичних послуг кінцевому споживачу за принципом єдиного вікна.
Н. Валькова	Е-логістика - це інтегрована система оптимізації управління поточковими процесами на базі Інтернет-технологій на всіх його рівнях.
Др. Іліч	Е-Логістика - є розширенням логістичних можливостей у бізнесі через інтеграцію відокремлених інформаційних систем.
Е. Плачек	Е-логістика характеризується логістичними процесами, які забезпечуються сучасними інформаційними технологіями.
О. Кір'янов, М. Мороз, Ю. Бойко	Е-логістика – це керування та оптимізація електронних інформаційних потоків, що виникають у ланцюгах поставок.
Є. Крикавський, Н. Чернописька	Е-логістика – це одна із форм е-бізнесу, яка концентрується на таких питаннях: постачання товарів, необхідних для належного функціонування компанії, складування та транспортування,

	розподілу готової продукції для визначених торговців і споживачів, просування і пропозиції певного асортименту продукції, обслуговування замовлень, пошуку нових постачальників і клієнтів, оплати замовлень.
М. Букреєв	Е-логістика – це окремі функції процесу управління логістичним ланцюгом, що пов'язані з електронними інформаційними потоками.
Ліанг-Джі Санг	Е-логістика – це механізм автоматизації, який забезпечує інтегрований комплексний підхід в управлінні ланцюгом поставок серед учасників логістичних процесів.
В. Скіцько	Е-комерція – це підсистема менеджменту щодо прогнозування, планування, прийняття рішень, координації та контролю електронних інформаційних потоків за допомогою інформаційно-телекомунікаційних систем і технологій із застосуванням математичних методів і моделей (в узгодженні із матеріальними, сервісними, фінансовими потоками та потоком інтелектуально-трудових ресурсів) на макро-, мезо-, мікроекономічному рівнях.

У сфері електронної торгівлі сьогодні виділяють три основні форми організації системи логістики, а саме: власна логістика; дропшипінг; ван-стоп е-комерція.

Найпопулярнішим є перший підхід - підприємства реалізують логістичну діяльність самостійно. Таке рішення виправдовує себе для малих підприємств. Воно забезпечує краще знання й обслуговування споживачів та незалежність від зовнішніх виконавців. Але з розвитком підприємства, що супроводжується розширенням його діяльності та стрімким збільшенням кількості замовлень, треба передбачити можливість залучення додаткової кількості людей та складських площ.

Ідея дропшипінгу полягає у надсиланні товару безпосередньо зі складу виробника чи дистриб'ютора до клієнта. Ця послуга передбачає зберігання товарів, приймання та комплектацію замовлень, оформлення всіх документів та надсилання посилок. Таким типом послуг користуються переважно середні за розміром підприємства, які не хочуть приймати на себе ризики, пов'язані із замороженням коштів у запасах, особливо коли розширюється асортимент продукції. Така модель дає змогу сконцентруватися на залученні нових та утриманні постійних клієнтів.

Концепція ван-стоп е-комерції передбачає повне логістичне обслуговування інтернет-продажів спеціалізованими фірмами. Це комплекс дій, який охоплює і поєднує всі сфери логістичної активності (транспортування, складування, пакування, управління запасами, повернення тощо) для постачання товару таким чином, щоб задовольнити потреби споживачів. Концепція ван-стоп е-комерції не лише базується на логістиці (як, наприклад, дропшипінг), а включає також маркетингову, інформаційну, фінансову діяльність, яку здійснює одна фірма. Співпраця з одним партнером – професійним логістичним оператором – забезпечує кращу координацію дій та комунікацію між сторонами завдяки зосередженню процесів в одному місці. Пов'язано це також із певним ризиком, що одному партнеру віддається

весь процес. Такими послугами, як правило, користуються великі підприємства [3-4].

Отже, поняття е-логістики широко досліджується в різних джерелах, має велику кількість трактувань, при цьому загальним для всіх них є те, що електронна логістика безпосередньо пов'язана з Інтернетом, інформаційними або мережевими структурами, виконує інтегруючу функцію. Основними сучасними формами логістики е-комерції є: власна логістика, дропшипінг та ван-стоп е-комерція.

Список використаних джерел:

1. Валькова Н. В. Електронна логістика: визначення та складові її інструментарію / Н. В. Валькова // Моделювання регіональної економіки. – 2013. - №1. – С. 119-128.
2. Кір'янов О. Ф. Інформаційні технології на автомобільному транспорті: навчальний посібник / Кір'янов О. Ф., М. М. Мороз, Ю. О. Бойко; Кременчуцький національний університет ім. Михайла Остроградського. – Харків : Друкарня Мадрид, 2015. – 270 с.
3. Кравченко М. О., Манорик Г. О. Формування системи логістики на підприємствах електронної комерції / М. О. Кравченко, Г. О. Манорик // Приазовський економічний вісник. – 2018. - Випуск 1 (06). – С. 57- 61.
4. Логістика електронної торгівлі. URL : http://pca.com.ua/trade_entrepreneurs/logistika-v-elektronnij-torgivli/.
5. Скіцько В. І. Електронна комерція як складова сучасного бізнесу / В. І. Скіцько // Бізнесінформ. – 2014. - №7. – С. 309-314.

Познякова О. В.,

к. е. н., доцент, Державний університет
інфраструктури транспорту,
м. Київ, Україна

БЛОКЧЕЙН-ТЕХНОЛОГІЇ В ТОРГІВЛІ

Ключові слова: блокчейн, технологія розподіленого реєстру, торгівля.

Keywords: blockchain, Distributed ledger technology, trade

Наразі однією із новітніх інформаційних технологій, здатних піднести торгівлю на якісно новий рівень, є блокчейн або технологія розподіленого реєстру. Внаслідок можливого багатогранного застосування новітньої технології у багатьох сферах функціонування суб'єктів торгівлі, використання блокчейн істотно змінить окремі аспекти як національної, так і міжнародної торгівлі.

Першою сферою застосування технології в торгівлі можна назвати відслідковування товару та його складу, місце походження. Відомо, що неякісні продукти є загрозою для здоров'я людини, а іноді магазинам та/або

виробникам продуктів доводилось зупиняти торгівлю/виробництво внаслідок неякісних продуктів одного виробника, підроблених термінах придатності або місці виготовлення, відсутності інформації щодо певних компонентів у складі товару тощо.

Блокчейн-технологія дозволяє завантажити інформацію в реєстр одноразово, змінити або підробити її неможливо. Така новітня технологія дозволить надійно та автономно один від одного ідентифікувати продукт кожного постачальника в ланцюгу поставок, вести детальний облік захищених записів із серійними номерами та історією перевезення, а магазини нададуть точну інформацію щодо місця походження та виробника товару і зможуть розірвати відносини з контрагентом, який допустив порушення щодо постачань, виробив неякісний товар або дезінформував користувачів. Прикладами такого впровадження блокчейн-систем в діяльність компаній є роздрібний рітейлер Walmart [1], мережа Provenance [1], компанія-реалізатор ювелірних виробів Signet Jewels [2]. Технологія розподіленого реєстру на основі блокчейн дозволяє забезпечити прозорість виробничо-збутового ланцюга, переміщення товарів, прослідкувати за життєвим циклом товару, координувати постачання мільйонів товарів по різних каналах.

Використання технології в програмах лояльності забезпечує отримання довіри покупців (внаслідок достовірності інформації щодо товару), побудову «ультимативної» лояльності (всі операції відображено в гаманці покупця, а компанія будує профіль покупця і «нагороджує» його, стимулюючи щодо наступних придбань), випуск власної криптовалюти з прив'язкою до фінансових показників клієнта та виданням постійним клієнтам за певні заслуги). Прикладами таких компаній є LavkaLavka (біткоїни за кожен покупок) [4], Burger King (вопперкоин) [4].

Платіжні системи, які використовують в торгівлі, також є областю застосування блокчейн. У фінансуванні продаж технологія може замінити акредитиви на більш сучасний вид комерції, а фінансистам не потрібно володіти інформацією про фірми, з якими вони будуть співпрацювати, що зменшить ризики самих кредиторів при проведенні угод із акредитивами. Сервіс на блокчейні, які планує розробити компанія Skuchain забезпечать проведення нотаріального завірення, передачу прав власності та ланцюгів володіння [1].

Придбання товарів в закордонних онлайн-магазинах передбачає здійснення міжнародних транзакцій, які обкладаються конверсійними комісіями, які іноді для покупців є не вигідними, тож криптовалюти, створені на блокчейні, дозволяють миттєво переводити грошові кошти за кордон. Компанія IBM запустила блокчейн-систему для транскордонних платежів [3].

Також блокчейн може бути використаний в торгівлі для випуску власної криптовалюти, яку можна витратити на продукцію компанії або її партнерів, тим більше, що для клієнтів ліквідність такого засобу платежу вища за традиційні бонуси. До компаній, які мають власну крипто валюту,

можна віднести LavkaLavka (біткоіни за кожну покупку) [4], Burger King (вопперкоин) [4], TalkBank (картка, прив'язана до біткоін-гаманця) [5].

Але можливість розплатитись крипто валютою залежить від законодавства країни.

Наразі в інтернеті є досить розвинутим сервіс щодо допомоги онлайн-магазинам приймати цифрову валюту – в ритейлі існує низка компаній, які приймають безпосередньо криптовалюту.

Наступною досить істотною сферою використання блокчейн є гарантійне обслуговування товарів, за якого придбання товару записується в блокчен-систему, яка забезпечує надійне зберігання в електронному вигляді у «хмарі». За необхідності покупець зможе отримати всю інформацію (як мобільний додаток) щодо придбання товару та його гарантійного обслуговування в будь-який час і в будь-якому місці – термін дії/зберігання, контакти сервісних центрів тощо.

До інших сфер використання блокчейн-технології можна віднести: електронний документообіг; відсутність необхідності посередників та значне зменшення їх кількості в ланцюгах поставок; підтвердження операцій, які здійснюються віддалено; рекламна діяльність; гнучкість в управлінні зацікавленими групами тощо.

Перспективи використання блокчейн-технологій в торгівлі, без сумніву, істотні – це зменшення торгових бар'єрів та часу митної обробки товарів, зниження комісій внаслідок відсутності посередників, зменшення ризиків надання кредитів, простота використання, забезпечення довіри до бізнесу, регулювання питань переходу прав власності, поліпшення операційної ефективності бізнес-процесів, відкриття нових можливостей для підприємств малого та середнього бізнесу, формалізації та прозорості угод між партнерами, де присутній «конфлікт інтересів», вихід глобалізації торгівлі на новий рівень.

Список використаних джерел

1. Митрович А. Как можно применять блокчейн в сфере торговли. URL: <https://rb.ru/opinion/blokchejn-v-sfere-torgovli/>
2. Мурашева К. Deloitte: Как блокчейн может произвести революцию в розничной торговле. URL: <https://coinmarket.news/2018/05/29/deloitte-blokchejn-mozhet-proizvesti-revoljutsiyu-v-roznicnoj-torgovle/>
3. Исследование: блокчейн увеличит объем мировой торговли на \$1 трлн к 2028 году. URL: <https://forklog.com/issledovanie-blokchejn-velichit-obem-mirovoj-torgovli-na-1-trln-k-2028-godu/>
4. Сабитов О. Как блокчейн меняет розничную торговлю – три реальных примера. URL: <https://2bitcoins.ru/kak-blokchejn-menyayet-roznicnuyu-torgovlyu-tri-realnyh-primera/>
5. Деревянкин А. Применение блокчейн в ритейле. URL: https://new-retail.ru/tehnologii/primenenie_blokcheyna_v_riteyle4725/

Сигида Л. О.,

к. е. н., ст. викладач, Сумський
державний університет,
м. Суми, Україна;

Сагер Л. Ю.,

к. е. н., ст. викладач, Сумський
державний університет,
м. Суми, Україна;

ІНТЕГРОВАНІ «РОЗУМНІ» ЛАНЦЮГИ ПОСТАВОК ЯК РЕЗУЛЬТАТ ІНДУСТРІЇ 4.0

Ключові слова: ланцюг поставок, Індустрія 4.0, прозорість, діджиталізація.

Keywords: supply chain, Industry 4.0, transparency, digital.

Ланцюги поставок є саме тим інструментом, який дозволяє поєднати постачальників сировини та матеріалів, сам виробничий процес, склади і канали розподілу готової продукції та споживачів.

Особливості Індустрії 4.0 створюють умови для більшого розвитку ланцюгів поставок, зокрема, Індустрія 4.0 сприяє повній автоматизації та збільшенню інтегрованості ланцюгів поставок. Враховуючи зазначене, на сьогодні ланцюг поставок – це багатогранна система, що пов'язує такі процеси як розроблення товару, його виробництво та розподіл в єдину повністю прозору та діджиталізовану систему.

Тому важливим питанням для підприємств, які хочуть бути ефективними в стратегічній перспективі, є адаптація своїх ланцюгів поставок під вимоги Індустрії 4.0, що підтверджується дослідженням «Industry 4.0 – Opportunities and Challenges of the Industrial Internet», проведеним Інститутом ринкових досліджень TNS Emnid. У ході цього дослідження були опитані представники 235 промислових компаній Німеччини з метою визначення напрямків подальшого розвитку Індустрії 4.0 (рис. 1).

Відповідно до рис. 1 напрямки інвестування відповідають складовим формуванням ланцюга цінностей. Однак найбільша увага звертається на оптимізацію логістичної системи, особливо такої її складової як ланцюги поставок.

Найбільший вплив Індустрії 4.0 на формування та функціонування ланцюгів поставок очікується з технологічної точки зору, особливо це стосується закупівель, виробництва та розподілу. Зокрема, процес постачання з технологічної точки зору буде в основному змінюватися завдяки впровадженню VI-технологій, смартфонів, AIDC- та RFID-технологій та мініатюризації електроніки. Проте структурні зміни головним чином очікуються у виробничих процесах. Наприклад, такими технологіями впливу є M2M-зв'язок, а також Smart Factory, включаючи Smart Logistics.

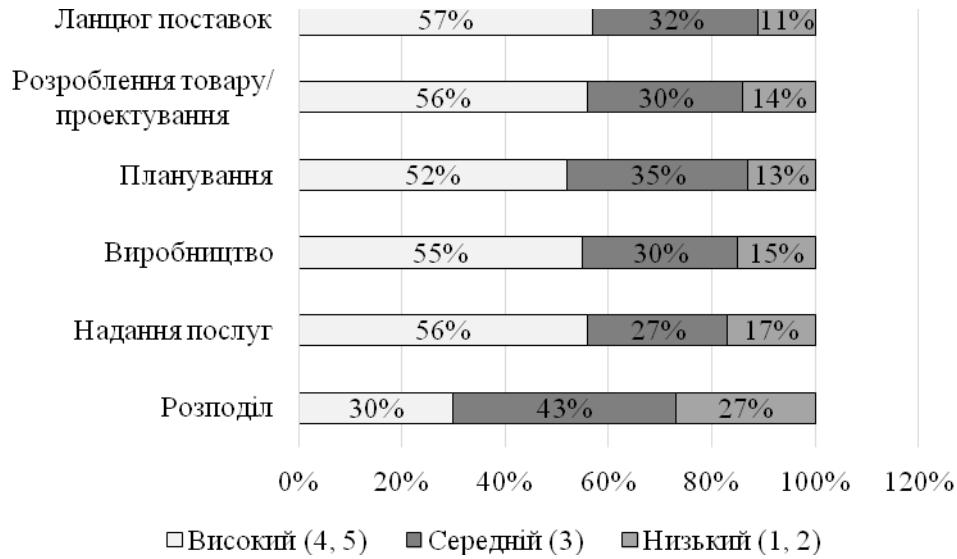


Рис. 1 – Основні напрямки інвестування в Індустрію 4.0 [1]

Якщо ж говорити про вплив на процес розподілу, то переважно він проявлятиметься завдяки поєднанню додатків для смартфонів та Smart Data tools, що сприятиме інтеграції споживачів [2].

Таким чином, важливою складовою Індустрії 4.0 є ланцюги поставок, проте не традиційні, а «розумні» (рис. 2). Тобто Індустрія 4.0 видозмінює ланцюги поставок, а вони, у свою чергу, підсилюють її.

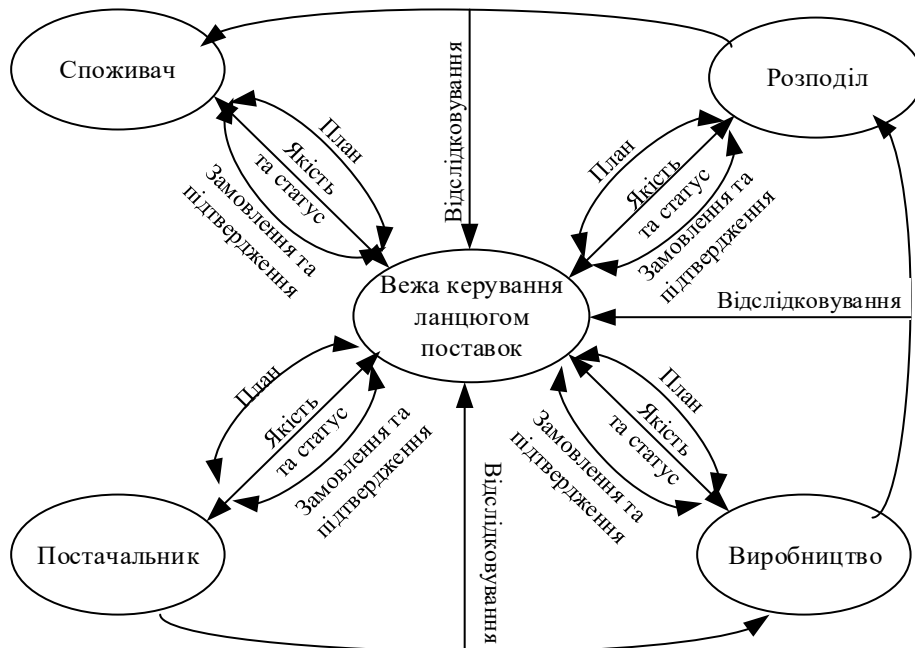


Рис. 2 – Модель інтегрованого «розумного» ланцюга поставок [3]

Основними особливостями «розумного» ланцюга поставок є [3]:

1. Прозорість – повна картина ланцюга поставок.
2. Зв'язок – інформація доступна всім учасникам ланцюга поставок одночасно.
3. Співпраця – поглиблена співпраця, щоб відображає внутрішню цінність ланцюга поставок.
4. Гнучкість – зміни в споживчому попиті швидко оцінюються.
5. Відповідність – прийняття рішень у режимі реального часу на різних рівнях планування та виконання.

Складовими «розумного» ланцюга поставок є інтегроване планування та виконання; значимість логістики, закупівля 4.0, «розумне» складування, ефективне управління запасними частинами, незалежна логістика та логістика B2C, директивне дослідження ланцюга поставок.

Таким чином, основною метою «розумних» ланцюгів поставок, на відміну від традиційних», є побудова зовсім нової мережі постачання, яка є одночасно стійкою та адаптованою до поточних умов.

Список використаних джерел

1. Industry 4.0 – Opportunities and Challenges of the Industrial Internet / R. Geissbauer, S. Schrauf, V. Koch, S. Kuge // PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, December 2014. – 52 p.
2. Pfohl Hans-Christian. The Impact of Industry 4.0 on the Supply Chain [Електронний ресурс] / Hans-Christian Pfohl, Burak Yahsi and Tamer Kurnaz // Proceedings of the Hamburg International Conference of Logistics (HICL) – 20. – August 2015. – PP. 32-58. – Режим доступу: https://www.researchgate.net/publication/288466876_The_Impact_of_Industry_40_on_the_Supply_Chain.
3. Schrauf Stefan. Industry 4.0. How digitization makes the supply chain more efficient, agile, and customer-focused [Електронний ресурс] / Stefan Schrauf, Philipp Bertram. – Режим доступу: <https://www.strategyand.pwc.com/media/file/Industry4.0.pdf>.

Секція 4

ЕКОЛОГІСТИКА В УКРАЇНІ

Біба К.

студент магістеріуму, Київський національний
університет будівництва і архітектури,
м. Київ, Україна

Самойленко А. А.,

к. т. н., доцент, Київський національний
університет будівництва і архітектури,
м. Київ, Україна

ПЕРСПЕКТИВИ ВИКОРИСТАННЯ ВАНТАЖНИХ ЕЛЕКТРОМОБІЛІВ У ЛОКАЛЬНІЙ ЛОГІСТИЦІ

***Ключові слова:** логістика, доставка, транспорт, екологія, технології, ціна, забруднення.*

***Keywords:** logistics, delivery, transport, ecology, technology, price, pollution.*

На сьогодні Україна стикається з рядом різноманітних проблем, таких як проблеми інфраструктури, економіки, екології та інше. Однією із них є забрудненість міст шкідливими газами, а також в зв'язку з тим, що наша держава взяла курс до євроінтеграції, ми повинні відповідати ряду вимог, прийнятих в Євросоюзі. Однією з таких вимог є екологічність транспортних засобів, а з іншої сторони питання їхньої економічності. Актуальність теми полягає у поєднанні цих двох важливих аспектів.

Сьогодні в великих містах широко використовується вантажні автомобілі для доставки різних видів товарів до точок роздрібною торгівлі. В Україні більшість цих транспортних засобів працюють на рідкому та газоподібному паливі. Це створює дві глобальні проблеми: по-перше - це викиди CO₂ в атмосферу, що забруднює міське повітря та зменшує рівень комфорту проживання; по-друге – висока вартість пального, котра впливає на ціну доставки цих товарів.[2]

Так як система транспортних послуги є не заміною ланкою для малого, середнього та великого бізнесу то поле для її модернізації є надзвичайно широке.

Одним із найперспективніших видів забезпечення екологічної та економічної модернізації локальної транспортної системи є оновлення автопарку на вантажні електромобілі.

Поле для використання такої техніки надзвичайно широке. До галузей, де застосування таких вантажівок буде надзвичайно ефективно відносяться:

- локальна доставка пошти;

- транспортування продовольчих та непродовольчих товарів до точок роздрібною торгівлі;
- доставка придбаного товару до замовника;
- вантажні перевезення в межах міста та інші.

Розглянемо позитивні та негативні сторони використання вантажних електромобілів.

Одним із негативних факторів є невеликий запас ходу, проте для використання у місті він є цілком достатній, адже складає 100 – 200 км.

Іншим недоліком є довготривала зарядка автомобіля що сягає від 1 до 7 годин, проте робоча зміна складає близько 8 годин, таким чином автомобіль повністю заряджається за той час, коли водії відпочивають. Окрім того ціна на таку вантажівку буде вищою на 20 – 40 % за дизельний аналог.

До позитивних сторін можна віднести надвисоку економічність цього виду транспорту, адже ціна на електроенергію в рази менше ніж на рідке або газоподібне паливо. Більше того проблема із забрудненням навколишнього середовища вихлопними газами просто зникає.

Порівнюючи вантажні електромобілі з їх дизельними аналогами, можна побачити значно вищу економічну ефективність перших. Наприклад, автомобіль Mitsubishi Fuso Canter, може заощадити своїм власникам на експлуатації до 1000 євро за 10 000 кілометрів. [1] Тому при використанні автопарку, що може складати кілька десятків одиниць, підприємство може зекономити значні кошти, що відповідно, суттєво знизить вартість доставки товару і його кінцеву ціну. Хоча при впровадженні такого оновлення, спершу варто придбати один автомобіль для практичного тестування ефективності.

Сучасний ринок вантажних електромобілів вже сьогодні є масштабним, і стрімко розвивається, тому при впровадженні такого транспорту можна обрати вантажівки для будь-якої із галузей використання, починаючи від доставки поштових відправлень і закінчуючи харчовими продуктами. Це можуть бути автомобілі, як стандартної комплектації, так і обладнані спеціалізованими фургонами, наприклад, холодильними установками.

Отже, перспективи використання електричних вантажних електромобілів є надзвичайно широкі. Це призведе до значного підвищення комфорту проживання в місті, суттєвої економії коштів на обслуговування техніки та зменшення собівартості товарів що підлягають доставці.

Список використаних джерел

1. HEVCARS[Електронний ресурс]. – Режим доступу до джерела: <https://hevcars.com.ua/daimler-nachala-postavlyat-seriynyiy-elektrogruzovik-fuso-ecanter-klientam-v-evrope/>
2. DHL GREEN SERVICES decreaseemissions. increaseefficiency [Електронний ресурс]. – Режим доступу до джерела: http://www.dhl.com/content/dam/downloads/g0/logistics/brochures/dhl_green_services_2015.pdf

Бойко В. О.,

к. е. н., доцент, ДВНЗ «Херсонський
державний аграрний університет»,
м. Херсон, Україна

Бойко Л. О.,

к. с.-г. н., доцент, ДВНЗ «Херсонський
державний аграрний університет»,
м. Херсон, Україна

ЕКОЛОГІСТИКА ПІДПРИЄМСТВА – КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНИЙ НАПРЯМ ЙОГО РОЗВИТКУ

Ключові слова: екологістика, забруднення, навколишнє середовище, екотехнології, логістичні процеси

Key words: environmental engineering, pollution, environment, ecotechnologies, logistics processes

Розвиток сучасної цивілізації, глобальна інтернаціоналізація світового господарства відбувається під знаком посилення всесвітнього характеру багатьох важливих процесів і явищ. Те, що людина зробила з навколишньою природою, по своїх масштабах катастрофічно. Забруднена атмосфера, гідросфера, знищені мільйони гектарів родючих ґрунтів отрутохімікатами, планета забруднена радіоактивними відходами, величезних розмірів досягло обезліснення і опустелювання. Джерелами забруднення атмосфери є промислове виробництво: викиди у повітря оксидів азоту, сірководню, хлору, фтору, аміаку, сполук фосфору і т.д; теплоелектростанції разом з димом виділяють сірчистий і вуглекислий газ; спалювання і переробка побутових і промислових відходів руйнують біосферу.

У погоні за економічними показниками, нарощуванням виробництва, а часто - з метою одержання надприбутків, з кожним роком все більше виробники забруднюють навколишнє природне середовище. На жаль, нерідко це відбувається не тільки через недосконалість законодавства у сфері охорони довкілля, а й через те, що в роботі підприємств на першому місці завжди стоїть економіка. В зв'язку з зазначеними проблемами, підприємства при здійсненні своєї діяльності, зобов'язані враховувати екологічні аспекти навколишнього середовища.

Поняття «навколишнє середовище» є першою екологістичною ціллю підприємства. Воно охоплює весь простір поза виробничими системами (повітря, вода, ґрунт). Завдання виробничої, збутової, фінансової, інформаційної та логістики постачання полягає у зменшенні шкідливих викидів. Екологістика повинна працювати також всередині підприємства, захищаючи здоров'я працівників, адже шкідливі речовини, вібрації, шуми, які не виходять за виробничі об'єкти (приміщення, будівлі) підприємства або мобільні (рухомі) виробничі компоненти підприємницької діяльності, не відносяться до тих, що впливають на «навколишнє середовище» або інші

сфери відповідальності (наприклад, на техніку безпеки чи ергономіку). Друга екологістична ціль підприємства – орієнтація логістичних процесів (виробнича, збутова, фінансова, інформаційна та логістика постачання) на заміну викопного палива джерелами відновлюваної енергії та технологіями з пониженим рівнем викидів вуглецевих сполук у логістичному ланцюгу. Електроенергія не розглядається окремо як невідновлюваний ресурс, оскільки існують різні альтернативні джерела енергії, такі як: сонце, вода, вітер, геотермальна енергія, біомаса. Підвищення ефективності використання упродовж всього логістичного процесу таких частково відновлюваних ресурсів, як вода, дерево, земельні ділянки [1; 2].

У наукових дослідженнях Гречин Б.Д. [3] запропоновано авторське розуміння екологістики, перспективи та перешкоди на шляху впровадження її в Україні. Основними перешкодами є: брак коштів для інвестування у енергозберігаючі технології; висока вартість впровадження змін; політика країни, мінімальне сприяння держави (податки, корупція); високі відсоткові ставки по кредиту на впровадження екологічних технологій на підприємствах; монополізація енергоресурсів на ринку; монополізація енергоресурсів на ринку; недоцільність впровадження альтернативних джерел енергії та екологічних технологій через непопулярність та недостатній розвиток його в нашій країні; висока ціна нового екологічного транспорту; недостатньо знань та інформації щодо ефективного впровадження екологістики на підприємстві; не зацікавленість керівництва без видимої фінансової вигоди від впровадження енергозберігаючих технологій та ін.

Основні перспективи розвитку екологістики в Україні: прийняття законів щодо обмеження використання ПВХ матеріалів для пакування, що приведе до збільшення попиту на одноразове паперове пакування продуктів; завоювання лояльного клієнта, переваги при формуванні партнерських відносин, отримання податкових пільг; зменшення витрат на енергоресурси, перехід на окупні альтернативні джерела енергії, модернізація технологій виробництва та обладнання; переробка відходів – збільшення прибутків внаслідок цього; застосування енергозберігаючих заходів (утеплення приміщень, використання енергозберігаючих ламп для освітлення); перехід на екологічний транспорт; зменшення витрат на паливо та енергію, підвищення конкурентоспроможності та іміджу підприємства; зменшення викидів у навколишнє середовище та ін.

Отже, управлінцям необхідно звернути увагу на впровадження принципів екологістики у діяльність підприємства задля зниження шкідливих впливів на навколишнє середовище та, як наслідок, підвищення конкурентоспроможності та ефективності їх діяльності.

Список використаних джерел

1. Kummetsteiner G. Handbuch «Ökologistik». Hochschule Amberg-Weiden, 2011. 115 p.
2. Мних О. Б. Інтелектуальний потенціал логістичних систем. Економіка логістичних систем: [монографія]/[за науковою ред. проф.

Крикавського Є. В., Кубіва С.]. Львів: Вид-во НУ «Львівська політехніка», 2008. С. 89-121.

3. Гречин Б.Д. Розвиток екологістики як процес активізації інноваційної діяльності підприємницьких структур. Вісник НУ «Львівська політехніка». Серія «Економічні науки». Випуск 4 (76), 2016. С.62-74.

Задорожнюк Н. О.,
к.е.н., доцент, Одеський національний
політехнічний університет,
м. Одеса, Україна

РОЛЬ ЕКОЛОГІСТИКИ В РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ

Ключові слова: екологістика, підприємства, інноваційна діяльність, довкілля.

Keywords: ecologistics, enterprises, innovation activity, environment.

Висока енергомісткість виробництва та поглиблення світової екологічної кризи обумовлює необхідність впровадження екологістики (або «зеленої» логістики).

Екологістику можна розглядати як нову філософію бізнесу, яка базується на засадах ресурсощадних концепцій, впровадження яких дозволяє досягти екологічних, економічних та соціальних ефектів.

Головне завдання екологістики – забезпечити мінімізацію шкоди довкіллю завдяки обмежувальним умовам щодо використання природних сировинних ресурсів у сфері постачання, виробництва і збуту.

Розгляд закордонного та вітчизняного досвіду впровадження екологічної концепції у сфері виробництва і логістики є передумовою для: зміни продуктового портфеля з метою освоєння нових екоринків; розширення відносин виробника з іншими виробниками (відносини типу В2В) в суміжних галузях економіки; формування довгострокових джерел вартості та підвищенню інвестиційної привабливості екологічно направлених підприємств; формування системи відносин «виробництво-споживач» для подолання потенційного опору громадськості до інновацій; розроблення інноваційних рішень у системі корпоративного менеджменту для уникнення конфлікту інтересів різних співвласників акціонерного капіталу тощо [1].

Збереження довкілля має глобальне значення, тому вона є популярною серед багатьох світових компаній. Принципів екологістики дотримуються такі відомі компанії, як Casio, Honda, Xerox, Volkswagen, Johnson & Johnson, Sony та багато ін.

Слід відзначити українську компанію «Meest Express», яка є найбільшим національним логістичним оператором, і, з 2016 року вона розпочала співробітництво з Європейським банком реконструкції та розвитку (ЄБРР) у галузі впровадження комплексної системи екологічних ініціатив.

Програма співпраці з ЄБРР має вагомий соціальний аспект, адже компанія Meest Express дотримується концепції корпоративної соціальної відповідальності бізнесу та впроваджує стандарти екологістики.

До переваг екологістики відносять:

- зниження шкідливих речовин в атмосферу;
- раціональний розподіл ресурсів та оптимізацію ланцюга поставок;
- підвищення ефективності бізнесу та збільшення прибутків;
- значну економію на витратах та зниження собівартості одиниці продукції та ін.

Впровадження принципів екологістики не лише надає переваги для підприємства, а й також є важливими для навколишнього середовища в цілому [2].

Екологістика є перспективним напрямком розвитку сучасних підприємств, тому впровадження її принципів дозволяє таке:

- розробка та впровадження екологічних інноваційних проектів, реалізація відповідних стартапів;
- здійснення інтегрованого управління ланцюгами поставок, виробництва, дистрибуції і сервісними пакетами послуг відповідно нових екостандартів;
- прийняття екологістичних рішень у системі ділового партнерства;
- удосконалення комунікаційної політики підприємства, а саме інформаційного забезпечення екологістики;
- розвиток логістичного потенціалу підприємства завдяки новим способам утилізації відходів;
- врахування та розподіл ризиків між різними учасниками логістичного ланцюга в умовах дії нових екостандартів;
- формування корпоративного іміджу підприємства у процесі розвитку екологістики; підвищення репутації підприємства серед споживачів та суспільства в цілому;
- активізація інноваційної діяльності підприємства у процесі впровадження нових екологічних стандартів з виробництва, управління якістю продукції, пакування, транспортування;
- зміцнення конкурентних позицій завдяки своєчасному постачанню необхідної техніки та обладнання для введення в дію екологічно чистих технологій;
- практичне використання альтернативних джерел енергії для забезпечення необхідних функцій у сфері постачання, виробництва та збуту;
- підвищення інвестиційної привабливості підприємства як фактору зростання його ринкової вартості.

Врахування закордонного досвіду сприятиме ефективному інтегруванню екологістики на вітчизняних підприємствах багатьох галузей. Тому фахівцям логістичного відділу слід: впроваджувати «зелені» інновації у ланцюги поставок; забезпечити повторну переробку відходів; енерго- та ресурсозбереження на підприємстві; обирати постачальників, орієнтованих на екологічну стратегію; забезпечити виробництво еко-товарів та надання

послуг не шкідливих навколишньому середовищу; використовувати екологічну та зменшену в розмірах та матеріалах упаковку та тару; контролювати норми, пов'язані із шкідливими викидами в атмосферу [3].

Цікаво зазначити, що вирішити проблеми логістичних компаній щодо скорочення значної кількості паперового сміття, простоїв транспорту, витрат на додатковий персонал, тощо можуть сучасні продукти ІТ-галузі, наприклад, ERP-системи, які активно й ефективно використовуються для управління внутрішніми і зовнішніми ресурсами підприємства.

Таким чином, екологістика є перспективним напрямом діяльності та має забезпечити баланс між економікою та екологією.

Список використаних джерел

1. Мних О.Б. Стратегічна роль екологістики в розвитку підприємства в умовах поглиблення екологічної кризи в Україні / О.Б. Мних, Б.Д. Гречин // Економічний аналіз: зб. наук. праць, 2016. – Т. 23. – № 2. – С. 108-118.

2. Гуржій Н.М. Впровадження екологістики у вітчизняну транспортну систему / Н.М. Гуржій, М.Ю. Белікова // Науковий вісник Херсонського державного університету, 2016. – Вип. 17, Ч. 1. – С. 96-99.

3. Гречин Б.Д. Екологістика як перспективний напрямок розвитку підприємства: закордонний досвід / Б.Д. Гречин // Сталий розвиток економіки, 2013. – № 4. – С. 213-219.

Ковальов В. В.,

к. е. н., доцент, Херсонський державний університет,
м. Херсон, Україна

ЕКОЛОГІСТИКА: ТЕОРЕТИЧНИЙ АСПЕКТ

Ключові слова: логістика, екологістика, логістичні процеси.

Keywords: logistics, environmental engineering, logistics processes

Глобалізація та інтеграція бізнес-процесів призводить до негативного впливу людства на біосферу.

Серед факторів, що негативно впливають на загальний стан навколишнього середовища, слід виокремити:

- 1) забруднення атмосфери промисловими та іншими викидами;
- 2) забруднення поверхневих і підземних вод;
- 3) забруднення ґрунтів промисловими викидами і побутовими відходами;
- 4) шумове (акустичне) забруднення, джерелами якого є промислові підприємства і транспорт;
- 5) скорочення біологічного різноманіття живих істот [1, с. 196].

Зміна клімату та глобальне потепління уже давно вважаються не лише екологічними, а й соціальними та економічними проблемами.

Стерн Н. стверджує, що на сьогодні людство повинне вживати значних заходів зі зниження викидів парникових газів, бо в протилежному випадку втрачатиме 5–20% ВВП щорічно. Падіння відбуватиметься за рахунок втрат у сільському господарстві, збитків від більшої кількості значно потужніших стихійних лих, нестачі питної води, затоплень поселень та ін. Проте, щоб уникнути цього, потрібно лише 1% світового ВВП для поступового зниження викидів парникових газів [3, с. 16–18].

В процесі трансформації економіки нашої країни постає проблема управління новим напрямком господарської діяльності – логістикою.

Логістика – наука про планування, контроль і управління транспортуванням, складуванням та іншими матеріальними і нематеріальними операціями, що здійснюються в процесі доведення сировини і матеріалів до підприємства, переробки сировини, матеріалів і напівфабрикатів, доведення готової продукції до споживача відповідно до його інтересів і вимог [1, с. 195].

Логістичні процеси підприємства відіграють важливу роль у всьому життєвому циклі продукції та впливають на результат аналізу вуглецевого сліду незалежно від того, чи протікають вони на рівні підприємства, чи мають відношення до виробництва товарів або надання послуг.

Сьогодні все більше конкурентоспроможними стають товари екологічної спрямованості. Тому стає проблема створення дієвої екологічної політики, яка повинна стимулювати впровадження екологічного виробничого процесу. Даний аспект на практиці дозволить вирішити екологістика.

На сьогоднішній день не існує чіткого трактування поняття «екологістика».

Білик О. С. визначає екологістику як «практику і стратегію діяльності в ланцюгах поставок, що знижують негативні екологічні та енергетичні наслідки розподілу товарів і сфокусовані на переробці вантажів, управлінні потоками відходів, упакування і транспортування» [2].

Сароха Р. визначає екологістику як «форму логістики, яка розглядається як екологічна та часто соціально дружня в додаток до економічних функцій. Вона описує всі спроби для вимірювання та мінімізації впливу на навколишнє середовище логістичної діяльності. Сюди входить вся діяльність прямого і зворотного потоків продуктів, інформації та послуг між точкою походження і точкою споживання» [4].

Корженовский А. та Скжипек М. дають таке визначення: екологістика – це «реалізація оптимальних рішень у сфері збирання та нагромадження і розподіл до утилізації або необтяжливої для навколишнього середовища і суспільства ліквідації різних видів відходів» [5].

Екологістика на підприємствах повинна базуватися на системі взаємопов'язаних принципів загальної логістики, використовувати традиційні методи та моделі, але повинна бути доповнена наступними напрямками розвитку:

- раціональне та повноцінне використання природних ресурсів;
- зменшення екологічного навантаження на навколишнє середовище;
- максимальне використання відходів підприємства;
- ефективне та екологічно безпечне зберігання та транспортування ресурсів;
- підвищення екологічної свідомості суспільства в цілому.

Метою екологістики є наступні напрями діяльності: зменшення шкідливого впливу логістичних процесів та зниження споживання невідновлюваних природних ресурсів.

Також вона повинна стати елементом ефективного використання ресурсів та енергії та формувати корпоративну соціальну відповідальність.

Список використаних джерел

1. Аверіхіна Т.В. Принципові положення формування системи забезпечення екологічної конкурентоспроможності товарів та товаровиробників / Т.В. Аверіхіна // Економіка: реалії часу. – 2015. – № 2 (18). –С. 195–200.
2. Білик О. С. Еколого-економічні засади підвищення конкурентоспроможності регіонів : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. ек. наук : спец. 08.00.05. "розвиток продуктивних сил і регіональна економіка" / О. С. Білик. – Луцьк, 2014. – 20 с.
3. Stern, N. The new energy-industrial revolution and an international agreement on climate change / N. Stern, J. Rydger // Economics of Energy and Environmental Policy. – 2012. – V. 1. – P. 1–19.
4. Saroha, R. Green Logistics & its Significance in Modern Day Systems. International Review of Applied Engineering Research. 2014. Vol. 4, No. 1. P. 89–92. URL: https://www.ripublication.com/iraer-spl/iraerv4n1spl_14.pdf
5. Korzeniowski A., Skrzypek M. Ekologistyka zużytych opakowań. Poznan : Instytut Logistyki i Magazynowania, 1999. 166 s.

Купалова Г. І.,

д. е. н., професор, Київський національний
університет імені Тараса Шевченка,
м. Київ, Україна

Гончаренко Н. В.,

к. е. н., доцент, Київський національний
університет імені Тараса Шевченка,
м. Київ, Україна

Нікітченко Ю. С.,

к.т.н., асистент, Київський національний
університет імені Тараса Шевченка,
м. Київ, Україна

ВИКЛИКИ ТА РУШІЙНІ СИЛИ ЕКОЛОГІЗАЦІЇ ТРАНСПОРТНОЇ ЛОГІСТИКИ

***Ключові слова:** логістика, захист навколишнього природного середовища, транспортування товарів, екологізація логістики.*

***Key words:** logistics, nature protection, transportation of goods, greening of logistics.*

Однією з ключових ознак сучасного розвитку світового господарства є тенденції розширення масштабів, активізація обміну і руху товарів, капіталів, сировини, фінансових і трудових ресурсів. Зростання темпів здійснення імпоротно/експортних операцій разом із іншими формами міжнародного співробітництва стали можливими завдяки інтенсивному розвитку транспортно-логістичної інфраструктури, що супроводжується збільшенням одиниць транспортних засобів не лише регіонального, а й світового транспортного парку.

За оцінками міжнародних експертів [1], розвиток транспортної логістики як ключового сполучного елемента між виробниками і кінцевими споживачами товарів і послуг стимулює економічне зростання та розвиток торгівлі. Тим часом, функціонування транспортної логістики пов'язано зі зростанням обсягів споживання матеріально-енергетичних ресурсів та викидів шкідливих речовин, зокрема парникових газів. Це призводить до збільшення антропогенного навантаження на довкілля. Тому питання «озеленення» транспорту з метою підвищення екологічної безпеки й зменшення згубних еколого-економічних наслідків для довкілля і здоров'я людей перебувають у центрі уваги світової спільноти, вимагаючи невідкладного вирішення.

Традиційно виділяють такі основні фактори прямого негативного впливу транспортної логістики на довкілля як споживання енергоресурсів (паливо, мазут та інші паливно-мастильні матеріали); викиди речовин в атмосферу та утворення відходів (пакувальні матеріали тощо). Детальніший аналіз економіко-соціальних та екологічних зв'язків у системі «транспорт—

довкілля» дозволяє виявити й інші чинники непрямого негативного впливу на трьох рівнях: правовому, економічному, екологічному та соціальному (табл. 1).

Таблиця 1

Характеристика впливу транспортної логістики на глобальну екосистему за групами факторів

Група факторів	Характеристика впливу
Нормативно-правові	1. Слабкість, недосконалість екологічної політики країни, підприємства. 2. Застарілі екологічні вимоги, нормативи, стандарти, які потребують перегляду для транспортних засобів та організації перевезень тощо.
Економічні	1. Перевантаження дорожнього трафіку (руху). 2. Надмірні витрати матеріальних та енергетичних ресурсів.
Екологічні	1. Викиди забруднюючих речовин, в тому числі парникових газів. Глобальне потепління та зміна клімату. 2. Споживання невідновлюваних матеріальних та енергетичних ресурсів. 3. Утворення відходів (шини, пакування, відпрацьоване мастило). 4. Шумове забруднення. 5. Деструктивний вплив на екосистеми, зменшення біорізноманіття, зникнення окремих видів рослин і тварин.
Соціальні	1. Вплив забруднення на здоров'я та умови проживання людини. 2. Підвищення небезпеки на дорогах (аварії). 3. Перевантаження доріг, що перешкоджає пасажиропотоку. 4. Знищення зелених насаджень і забудова відкритого простору (логістичні склади, хаби тощо). 5. Прискорене моральне і фізичне зношування об'єктів транспортної інфраструктури.

Джерело: складено авторами на основі [3; 5].

Зазначимо, що фактори, описані в таблиці 1, можуть чинити «зворотній» вплив на діяльність транспортних компаній. Нині умови навколишнього середовища впливають на вартість товаропотоків та інколи призводять до додаткових транспортних витрат. З огляду на це, транспортні компанії змушені розробляти та застосовувати ефективні підходи до управління ресурсними та енергетичними потоками з метою зниження еколого-економічних збитків, які завдаються довкіллю, і забезпечення ефективного інноваційного розвитку транспортної діяльності в цілому. Окрім цього, незважаючи на відсутність законодавчих чи інших вимог щодо екологізації транспортної логістики, все більше чинників зовнішнього середовища змушують транспортні компанії оптимізувати свою діяльність відповідно до екологічних вимог і потреб. За результатами проведеного дослідження серед основних рушійних факторів, які спонукають до здійснення дієвих кроків щодо екологізації транспортної логістики, нами виділено нормативно-правові, економічні, екологічні та соціальні.

1. *Нормативно-правові заходи.* Підвищення екологічних нормативів для транспортних засобів (наприклад, запровадження екологічних стандартів «Євро», серед яких останній «Євро-6» є обов'язковим з вересня 2014 року для автомобілів, виготовлених з вересня 2015 року).

2. *Економічні стимули.* Починаючи з 2021 року, в Литві заплановано ввести фінансові заохочення у вигляді субсидії на погашення ПДВ при купівлі нових електромобілей чи гібридних авто. Іншим прикладом є ініціатива Європарламенту щодо екологізації автотранспорту. Оскільки до 2030 року викиди вуглекислого газу на території ЄС повинні скоротитися на 40%, власники тих транспортних засобів, де встановлені норми будуть перевищені, мають сплачувати компенсаційні штрафи.

3. *Екологічні та соціальні рушійні сили.* Однією з ключових цілей діяльності компаній є задоволення потреб і вимог клієнтів. Оскільки все більше й більше людей цікавляться питаннями екології та захисту довкілля, частка «зелених» споживачів постійно зростає. Це, в свою чергу, створює додатковий тиск на імідж і репутацію компаній. Щоб зміцнити свою репутацію, компанії публікують звіти про сталий розвиток, в яких висвітлюються питання роботи бізнесу та ініціативи щодо захисту навколишнього середовища.

Слід зазначити, що попри тиск зовнішніх чинників, все більше транспортних компаній використовують «зелені» технології в транспортно-логістичних процесах. Це обумовлено низкою економічних переваг та вигод [2; 5; 6]:

- мінімізація витрат, пов'язаних з неефективними транспортно-логістичними процесами (надмірні витрати ресурсів, неоптимізовані логістичні маршрути тощо);
- раціональне використання енергетичних, матеріальних і сировинних ресурсів за рахунок скорочення витрат на їх закупівлю;
- ефективне використання існуючих потужностей (виробничих, складських), підвищення ефективності підприємницької діяльності за рахунок економії на витратах та зниження собівартості одиниці продукції;
- мінімізація екологічних впливів на навколишнє середовище, скорочення викидів парникових газів (наприклад, CO₂), скорочення витрат на екологічні платежі та екологічний податок.

Отже, сукупність беззаперечних фактів щодо негативних впливів транспортної логістики на довкілля, а також додаткових економічних переваг для транспортних компаній підтверджують необхідність екологізації транспортної логістики. З іншого боку, детальний аналіз існуючих «зелених» практик, підходів і технологій показав їх суперечливий характер щодо безпеки для довкілля та здоров'я людини. Оцінка базових характеристик логістичних систем в контексті сумісності із заходами по охороні навколишнього середовища показала деяку невідповідність між економічними та екологічними результатами, що прийнято називати парадоксами екологізації логістики (табл. 2).

Таблиця 2

Парадокси екологізації логістики

Показник	Підхід у досягненні результату	Парадокс
Витрати	Зменшення витрат досягається за рахунок оновлення транспортних засобів; скорочення споживання енергоресурсів та/чи їх заміни (наприклад, заміна бензину газовим паливом); вдосконалення та/чи зменшення пакувального матеріалу; скорочення обсягів утворення відходів.	Екологічні витрати є переважно екстернальними, тобто зазнають витрат треті особи, тобто ті, які не задіяні в транспортно-логістичній діяльності.
Час/ гнучкість	Інтегровані ланцюги постачань. Логістичні концепції «Just-in-time» та «Door-to-Door» забезпечують гнучкість та ефективність системи доставки.	Розширення мереж складів та/чи збільшення площ під складські приміщення обумовлюють виведення додаткових земельних ділянок із загального чи сільськогосподарського обороту, збільшення обсягів споживання енерго-ресурсів, і, як наслідок, зростання обсягів викидів (CO ₂ , NO _x та ін.).
Складські мережі	Підвищення загальної ефективності системи дистрибуції за рахунок розвитку транспортно-логістичних мереж (склади, хаби тощо). Зменшення потреби у приватних складах.	Локалізація екологічного впливу довкола «перевалочних» точок. Збільшення тиску на локальні спільноти.

Джерело: складено авторами на основі [4].

Таким чином, аналіз негативних впливів транспортної логістики на довкілля та економічних переваг екологізації транспортної діяльності пояснюють зростання інтересу виробників і суспільства до застосування та розвитку «зелених» технологій у транспортній логістиці. Проте окремі питання поки що малодосліджені через складність та непередбачуваність наслідків їх практичного вирішення (парадокси екологічної логістики). Все це обумовлює необхідність докладного вивчення і подальшого поглиблення теоретичних і практичних положень щодо управління транспортною діяльністю на основі принципів екологічної логістики, сталого економічного розвитку.

Список використаних джерел

1. World DataBank [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [<http://databank.worldbank.org/data/home.aspx>].
2. Ильченко Н.Б. Организация логистической деятельности украинских торговых предприятий: интеграционный процесс / Н. Ильченко // Логистика: проблемы и решения. — 2010. — № 3. — С. 28–35.

3. Paul R. Murphy. Green logistics: Comparative views of environmental progressives, moderates, and conservatives [Електронний ресурс] / Paul R. Murphy, Richard F. Poist, Ch. Braunschweig // Council of Logistics Management. – 1996. Режим доступу: http://findarticles.com/p/articles/mi_qa3705/is_199601/ai_n8748499/print.

4. Rodrigue J-P. Green Logistics (The Paradoxes Of) / J-P. Rodrigue, B. Slack, C. Comtois // The Handbook of Logistics and Supply Chain Management – London: Pergamon, 2001. – P. 339–350.

5. Чортюк Ю.В. Напрями зниження негативного еколого-економічного впливу логістичної системи / Ю.В. Чортюк // Механізм регулювання економіки, 2007, № 3. – С. 165-172.

6. Коблянская Н.И. Структурно-функциональные основы формирования эколого-ориентированной логистики / Н. И. Коблянская // Вісник СумДУ. Серія «Економіка». – 2009. – №1. – С. 91–98.

Літовченко В. В.,

студентка, КВНЗ КОР «Богуславський гуманітарний
коледж імені І. С. Нечуя-Левицького»,
м. Богуслав, Україна

ТЕОРІЯ І РОЗВИТОК ЛОГІСТИКИ

Ключові слова: логістика, логіка, розвиток, економіка, конкурентність, проблема.

Keywords: logic, logis, development, economy, competitiveness, problem.

Нерідко термін «логістика» ототожнюють зі словом «логіка», навіть в книжкових магазинах літературу за логікою і логістики іноді поміщають поруч.

Це не випадково. Адже вимова цих слів мало відрізняється один від одного, а слово «логіка» люди вживають у своїй промові набагато частіше, ніж нове, на перший погляд, слово «логістика», хоча терміном «логістика» суспільство почало користуватися дуже давно.

Стародавні греки розуміли під логістикою мистецтво виконання розрахунків (в грецькій мові *logistice* - мистецтво обчислювати, міркувати). Спеціальних державних контролерів називали логістами. Згідно зі свідченням Архімеда, в IV ст. до н. Е. в Стародавній Греції було 10 логістів.

Інша найбільша держава Середземномор'я - Древній Рим - також використовувала термін «логістика», маючи на увазі при цьому розподіл продуктів.

Пізніше термін «логістика» починає зустрічатися в військових творах. Візантійський імператор Леон IV, який жив в IX-X ст. н. Е., використовував термін «логістика» в підручнику з військової справи в значенні «тил, постачання військ». Це значення «логістика» зберігає і до наших днів.

Наприклад, в Великому англо-російській словнику слово «Logistics» перекладається як тил, постачання, матеріально-технічне забезпечення, організація і здійснення роботи тилу.[2]

Можна зустріти й інше тлумачення терміна «логістика». Що жив у XVII-XVIII ст. німецький філософ-ідеаліст, математик, фізик і мовознавець Г. В. Лейбніц називав логістикою математичну логіку. Таку назву математичної логіки і було офіційно закріплено в 1904 р на філософській конференції в Женеві.

У першій половині XX в. про логістику не згадували, не кажучи вже про її застосування на підприємствах. Але на початку 60-х років XX ст. ця наука знову зацікавила практикуючих економістів і менеджерів різних країн світу.[1. 118]

Масштабне застосування принципів логістики в практичній економічній діяльності різних господарюючих суб'єктів пояснюється необхідністю скорочення інтервалів часу між придбанням сировини та матеріалів і реалізацією готової продукції кінцевим споживачам або посередникам. Транспортні методи і способи оптимізації руху різних матеріальних потоків дозволяють скорочувати зайві матеріальні запаси, а в ряді випадків взагалі відмовитися від їх використання. Вони створюють передумови для скорочення часу доставки готової продукції, прискорення процесу отримання інформації, підвищення рівня передпродажного і післяпродажного сервісу.

Якщо діяльність підприємства з виробництва та реалізації продукції є збитковою, то скорочення тривалості виробничо-комерційного циклу і прискорення оборотності капіталу може привести до отримання прибутку, якщо відбувається збільшення обсягу виробництва реалізації продукції.

Логістика сьогодні стала життєвоважливим компонентом економіки. Діяльність в області логістики багатогранна. Вона включає управління транспортом, складським господарством, запасами, кадрами, організацію інформаційних систем, комерційну діяльність та багато іншого. Однак логістична оптимізація руху матеріальних і пов'язаних з ними фінансових і інформаційних потоків найбільш очевидна в рамках виробничих підприємств з повним виробничо-комерційним циклом. У торгових організаціях також відбувається рух матеріальних потоків, створюються запаси і здійснюється складування та транспортування. Разом з тим виробнича стадія циклу при цьому відсутня. У деяких сферах економіки (банківська, страхова діяльність, зв'язок, медицина і т. П) застосування принципів логістики обмежена через специфіку їх діяльності.[2]

Для того щоб швидше розвивати її в Україні, треба з'ясувати причини, що стримують її впровадження у практику:

- По-перше, це відсутність державного підходу до проблем логістики, що виявляється у відсутності правової юридичної бази, спеціалістів та центрів їх підготовки.

- По-друге, загальна економічна криза з невирішеними питаннями власності та зниженням обсягів виробництва, інфляція, стагнація гальмують будь-яке починання.

- По-третє, логістика передбачає комплексний облік витрат, за якого зростання витрат у транспортно-складському господарстві перебивається ефектом, отриманим за межами цієї галузі. Разом з тим існуюча система бухгалтерського обліку, методики внутрішньовиробничого госпрозрахунку, що використовуються на практиці, поки не дають змоги повністю оцінювати витрати й результати діяльності підрозділів та служб підприємства.

- По-четверте, логістичний підхід передбачає досить кардинальні зміни в структурі підприємства, перехід до більш гнучких організаційних структур, створення спеціалізованих цехів і служб транспортно-складського господарства.

- По-п'яте, розвиток ідей логістики гальмується недоліками професійної підготовки кадрів. Існує багато й інших причин, ліквідація яких прискорила б впровадження логістики у практику.[2]

Управління матеріальними потоками завжди було істотною стороною господарської діяльності багатьох підприємств і організацій, але лише порівняно недавно воно набуло становище важливої функції економіки. Головна причина - перехід від ринку продавця до ринку покупця, що викликав необхідність гнучкого реагування виробничих і торговельних систем на швидко змінюються пріоритети споживачів. В умовах ринку продавця попит на продукцію значно перевищує пропозицію: практично всі, що виробляється, швидко продається. У виробників не виникає проблем зі збутом, вони не відчують жорсткої цінової конкуренції і не прагнуть до зниження витрат шляхом оптимізації руху потокових процесів.

В умовах переходу до ринкових відносин єдині системи нормативів вдосконалення матеріально-технічної бази втрачають своє колишнє значення. Кожен суб'єкт господарювання самостійно оцінює конкретну ситуацію і приймає рішення. Як свідчить світовий досвід, лідерство в конкурентній боротьбі здобуває сьогодні той, хто компетентний в області логістики, володіє її методами.[1.112]

Перші проблеми забезпечення процесу виробництва матеріальними ресурсами з'явилися в 60-х роках XIX ст., А причина їх виникнення пов'язана зі значним зростанням витрат на утримання запасів і транспортування готової продукції. Тому підприємства почали проводити дослідження в області просування матеріалопотока в каналах розподілу, скорочення витрат на утримання запасів і транспортування продукції. У зв'язку з цим в економіці сформувалася нова наука - логістика.

Логістика - теорія і практична діяльність по організації і управлінню процесами переміщення єдиної сукупності матеріальних, фінансових, трудових, інформаційних і правових потоків в системі ринкової економіки.

І маркетинг, і логістика як науки, як види функціонального менеджменту мають емпіричну природу: своїм походженням вони

зобов'язані практичній необхідності знаходження шляхів виходу з ситуацій, що не мали на той момент класичних шляхів вирішення.[3]

Список використаних джерел

1. Шахтар Д. Сандер Г. Логістика. Мистецтво управління ланцюгами поставок: пров. з англ. М.: Претекст, 2008. С. 107-119.
2. https://pidruchniki.com/1376102550913/logistika/istoriya_etapi_rozvitku_logistiki

Нежива М. О.,

к. е. н., ст. викладач, Київський національний
торговельно-економічний університет
м. Київ, Україна

ЕКОЛОГІСТИКА ЯК ФІЛОСОФІЯ БІЗНЕСУ

Ключові слова: філософія бізнесу, екологістика, «зелена» логістика.

Keywords: business philosophy, ecological logistics, green logistics.

Деградація навколишнього середовища стала наслідком інтенсивних глобалізаційних процесів у світовому бізнес-середовищі. Для виживання необхідно реорганізувати економіку таким чином, щоб промислова діяльність людини повністю інтегрувалася у ефективну екологічну інфраструктуру. Для підвищення практичної цінності екологістики підприємства необхідно акцентувати увагу на інтеграцію економічної вигоди, соціальних та екологічних аспектів. Закордонний досвід показує, що сучасне конкурентоспроможне підприємство завдячує успіху впровадженням відповідної екологічної політики в області маркетингу та логістики, проте на вітчизняних підприємствах приділено вкрай мало уваги екологістичному впливу.

Метою діяльності екологістики є два напрями: зменшення шкідливого впливу логістичних процесів, що протікають всередині підприємства, на навколишнє середовище; зниження споживання невідновлюваних або частково відновлюваних енергоресурсів у логістичному ланцюгу [1, с. 213-214].

Екологістику варто розглядати як нову філософію бізнесу, яка базується на засадах ресурсощадних концепцій, впровадження яких у межах макроекономіки і мікроекономіки, у поточному і перспективному періодах уможлиблює:

- мінімізацію шкоди довкіллю завдяки обмежувальним умовам щодо використання природних сировинних ресурсів у сфері постачання, виробництва і збуту;
- грамотний вибір векторів розвитку бізнесу при використанні джерел біоенергетики та їх поєднанні з традиційними джерелами енергії;

- розвиток творчого потенціалу, стратегічного мислення менеджменту, зміцнення його компетенцій;
- ефективну реструктуризацію підприємства на екологічних засадах та її змістовне функціональне забезпечення;
- оптимізацію транспортних потоків для забезпечення потреб виробництва у матеріально-технічних засобах;
- послаблення екологічної кризи завдяки обробленню відходів, їх рециклінгу;
- зменшення витрат від «замороження» капіталу у вигляді товарно-матеріальних запасів на основі грамотно розроблених еко-орієнтованих бізнес-планів та координації дій у системі ділового партнерства;
- активізацію інноваційної діяльності підприємства у процесі впровадження нових екологічних стандартів з виробництва, управління якістю продукції, пакування, транспортування;
- зміцнення конкурентних позицій бізнес-процесів завдяки своєчасному постачанню необхідної техніки та обладнання для введення в дію екологічно чистих «зелених» технологій;
- практичне використання альтернативних джерел енергії для забезпечення необхідних функцій у сфері постачання, виробництва і збуту;
- збагачення маркетингової інформаційної системи на основі формування екологічної інформації та екомоніторингу логістично-маркетингових мереж;
- примноження економічного та соціального ефекту завдяки зниженню ресурсних витрат на одиницю виготовленої продукції чи послуг та підвищенню продуктивності праці в логістичному ланцюгу створення доданої вартості;
- підвищення інвестиційної привабливості підприємства як фактора зростання його ринкової вартості.

У сукупності і взаємодії всі регульовальні заходи розвитку національних економік визначали напрямки екологічної орієнтації логістики, якісно змінили її функціональне навантаження і стратегічне значення в процесах створення вартості та суспільних цінностей. Спільні впровадження наукових досліджень і ефективних рішень у теорії і практиці сприяють формуванню якісно нового рівня логістики – екологістики [2, с. 111-112].

Відповідно, до завдань екологістики відносять скорочення споживання невідновлюваних та частково відновлюваних ресурсів у логістичному ланцюзі та зниження шкідливого впливу логістичних процесів на навколишнє середовище. Сфера дії екологістики має охоплювати як внутрішні процеси підприємства (захист здоров'я працівників), так і позавиробничий простір (зниження негативного впливу шкідливих речовин, забруднювачів повітря, вібрацій та шумів). Особливої уваги в Україні потребує проблема ефективної переробки відходів та їх повторного використання. Важливим аспектом є також підвищення ефективності

використання частково відновлюваних енергетичних ресурсів (дерево, вода, земельні ресурси) і поступовий перехід на джерела «чистої» енергії [3].

Однак існують деякі «зелені» технології, які можуть бути реалізовані у межах компаній, що не претендують на статус транснаціональних. Такі екологічні концепції не лише доступні за рахунок низької вартості і технологічної простоти їх впровадження, але й дозволяють отримати значну економію від використання. До таких екологічних заходів у сфері логістики відносять: повторне використання тари (дозволяє скоротити витрати на упакування, особливо в тих випадках, коли тара достатньо великого об'єму); теплоізоляція складів (відносно дешевий спосіб підвищити тепловіддачу складських приміщень, досягнувши, скорочення витрат на енергію для опалення та зменшення загального навантаження на докільця за рахунок зниження енергомісткості діяльності); відмова від паперового документообігу (не лише економія витрат на папір, картриджі, електроенергію, принтери, архівування документів, а також стимул для впровадження новітніх систем управління діяльністю підприємства на основі новітніх технологій, що дозволяють підвищити ефективність діяльності); скорочення викидів в атмосферу за рахунок планування оптимальних маршрутів, скорочення часу простою і зниження кількості витрат пального, консолідації вантажів та використання залізничного транспорту [4, с. 284].

Таким чином, на вітчизняних підприємствах варто впроваджувати ефективні методи та інструменти екологістики, беручи за приклад транснаціональні корпорації, такі як Toyota, Xerox, Johnson & Johnson, Honda, Volkswagen, Hewlett-Packard, Casio, Sony, для яких ключовим стимулом є бажання сформувати соціально відповідальний імідж компанії.

Список використаних джерел

1. Гречин Б. Д. Екологістика як перспективний напрямок розвитку підприємства: закордонний досвід / Б. Д. Гречин // Сталий розвиток економіки. – 2013. – № 4. – С. 213-219.
2. Мних О. Б. Стратегічна роль екологістики в розвитку підприємства в умовах поглиблення екологічної кризи в Україні / О. Б. Мних, Б. Д. Гречин // Економічний аналіз. – 2016. – № 2. – С. 108-118.
3. Горяйстова Є. С. Екологістика як перспективний напрям розвитку українських підприємств в умовах поглиблення світової природної кризи / Є. С. Горяйстова, І. С. Луценко // Сучасні підходи до управління підприємством: збірник тез доповідей ІХ Всеукраїнської науково-практичної конференції. – 2018. – С. 139-140.
4. Маргіта Н. О. Сучасні тенденції впровадження «зеленої» логістики / Н. О. Маргіта, У. З. Білоніжка // Маркетинг і менеджмент інновацій. – 2014. – № 1. – С. 279-286.

Несенюк А. С.,
студентка, Східноукраїнський національний
університет імені Володимира Даля,
м. Северодонецьк, Україна,

Моргачов І. В.,
к. е. н., доцент, Східноукраїнський національний
університет імені Володимира Даля,
м. Северодонецьк, Україна

ЕКОЛОГІЧНА СТРАТЕГІЯ ДЛЯ ЛОГІСТИЧНИХ ПІДПРИЄМСТВ УКРАЇНИ

Ключові слова: екологічна криза, «екологістика», стратегія, альтернативне паливо.

Keywords: ecological crisis, "ecologistics", strategy, alternative fuel.

Велика кількість підприємств прагне досягти конкурентоспроможності, спираючись на економічну вигоду, соціальні та екологічні аспекти своєї діяльності.

Аналіз закордонних підприємств стверджує, що сучасне підприємство важко уявити без впровадження екологічної політики в області маркетингу та логістики. Проте на вітчизняних підприємствах приділено вкрай мало уваги екологістичному впливу. [2]

Актуальність даної тематики в даний час зростає, оскільки одним із найважливіших проблем є пошук та впровадження раціональної екостратегії.

З огляду на перераховане метою роботи є дослідження сучасної екологічної стратегії виготовлення палива, виявлення проблем застосування нових технологій, в тому числі можливості використання на території України.

На розвиток українського логістичного ринку впливають наступні фактори:

1. Динаміка українського промислового виробництва.
2. Збільшення обсягів оптової та роздрібної торгівлі.
3. Стан зовнішньої торгівлі.
4. Необхідність зменшення загальних та витрат на логістичні послуги, в результаті зниження доходів учасників економічної діяльності. [2]

З кожним роком в Україні загострюється питань з утилізацією та переробкою сміття.

Щорічно по всій території держави виникають близько 12 тисяч незаконних сміттєзвалищ. А вторинне використання твердих побутових відходів становить лише 5%. [3]

В виробництві вуглеводного палива, найбільше цінуються полімерні відходи. Забезпечення якими потребує впровадження сортування сміття.

Відомо, що в результаті нагрівання до 300 - 600°C вуглеводневої сировини без доступу повітря відбувається піроліз органічної частини сировини з утворенням низькомолекулярних продуктів.

Частину цих продуктів можна використовувати для приготування моторного палива. Однак деяка частина сировини перетворюється у вуглець (кокс) і важкі поліциклічні вуглеводневі смоли, що не знаходять застосування [1].

Полімерні відходи проходять попередню підготовку, змішуються з катализатором піролізу – сесквіоксидом заліза, та кубовим залишком ректифікації, що знижує в'язкість розплаву. Розплавлену сировину фільтрують і подають у реактор піролізу, де при температурі 300 – 400°C 98 - 99% сировини перетворюється у вуглеводні C₃₀ - C₄₀, а 1-2% перетворюється у кокс, який осідає на стінках реактора піролізу разом з катализатором.

Парогазові продукти піролізу, що містять з'єднань азоту, сірки і хлору взаємодіють із сесквіоксидом заліза з утворенням нафтоених вуглеводнів, олефінів та сульфідів, нітридів і хлоридів заліза. Для очищення від цих шкідливих домішок реактор періодично продувається водяною парою, а утворена парогазова суміш пропускається через лужний та кислий реагенти. Регенерація катализатора здійснюється за рахунок його прожарювання при температурі 400 - 700°C, внаслідок чого гідроксид заліза (III) перетворюється в сесквіоксид заліза [1].

Очищені парогазові продукти піролізу подають у реактор крекінгу, де під дією катализатора крекінгу при температурі 400 - 450°C відбувається розщеплення важких вуглеводнів до газоподібних (C₃ - C₄), легких (C₅ - C₉) та середніх (C₁₀ - C₂₆) вуглеводнів (олефінів).[1]

Парогазові продукти крекінгу направляють на охолодження, конденсацію та розділення. В результаті отримують світлі вуглеводні (дизельне паливо і бензин) і кубовий залишок (70 і 30% мас. відповідно), який повертається на змішування з сировиною. [1]

Таким чином виникає проблема впровадження стратегії добування власного пального з відходів.

Необхідність залучення інвестицій. Проблема полягає в тому, що Україна і досі сприймається за кордоном як країна нестабільна, з якої може бути складно вивести вкладений капітал, необхідний для інвестицій в технологічне обслуговування та обладнання. Найбільшого залучення коштів, потребує обладнання для очищення отриманого продукту до якісного автомобільного бензину.

Висновки. Стратегія потребує інвестицій для досягнення відповідного науково-технічного прогресу, як у розвинутих державах. Виробництво власного пального зі сміття є шляхом для розвитку екологістики, підвищення конкурентоспроможності та прибутковості логістичного бізнесу в майбутньому.

Список використаних джерел:

1. База патентів України. Мадатов А.В. Спосіб одержання вуглеводнів з відходів пластмас [Електронний ресурс]/ А.В.Мадатов, Р.В.Куций, В.В.Яровий. Режим доступу: <http://uapatents.com/6-80543-sposib-oderzhannya-vuglevodniv-z-vidkhodiv-plastmas.html>
2. Кулицький С. Зовнішня торгівля України: стан, проблеми й перспективи [Електронний ресурс] / С. Кулицький // Україна: події, факти, коментарі. – 2018. – № 10. – С. 39–52. – Режим доступу: <http://nbuviar.gov.ua/images/ukraine/2018/ukr10.pdf>.
3. Україну "з'їдають" сміттєзвалища": екологи вимагають негайно вирішити проблему переробки відходів [Електронний ресурс]. – 2016. – Режим доступу до ресурсу: <https://styler.rbc.ua/ukr/zhizn/ukrainu-sedayut-musornye-svalki-ekologi-trebuyut-1466018310.html>.

Сиваненко Г. П.,

к. е. н., доцент, Київський національний
торговельно-економічний університет,
м. Київ, Україна

Сімак О. В.,

студентка Київський національний
торговельно-економічний університет,
м. Київ, Україна

ПЕРСПЕКТИВИ ЕКОЛОГІСТИКИ В ТОРГОВЕЛЬНОМУ ПІДПРИЄМНИЦТВІ

Ключові слова: логістика, індекс ефективності логістики, екологістика, переваги екологістики, перспективи екологістики, навколишнє середовище підприємства торгівлі.

Keywords: logistics, logistics efficiency index, ecological logistics, advantages of ecology, prospects of environmental ecology, the environment of the trade enterprise.

Сучасний розвиток науково-технічного прогресу, збільшення кількості підприємств і тим самим підвищення рівня конкуренції між ними, спонукає до пошуку інноваційних рішень, які б забезпечили економічне зростання країни, а також конкурентоспроможність національної економіки в довготривалій перспективі.

Логістика, що є невід'ємною частиною сьогодення, саме забезпечує увесь комплекс операцій в каналах поставки товарів, включаючи закупівлю сировинних матеріалів, рух напівфабрикатів всередині підприємства, розподіл готової продукції і супутні цьому інформаційні і транспортні

потоки. Але, як показали останні дослідження, маючи велике значення для країни, вона є видом діяльності, яка шкодить навколишньому середовищу.

Протягом останніх років логістична інфраструктура України невинно зростає. Про це можна з впевненістю сказати, проаналізувавши рейтинг Світового банку Logistics Performance. За два останні роки Україна піднялася на 14 позицій і займає 66 місце серед 160 країн, показавши в розділах:

- митні процедури – 2,49 бали;
- інфраструктура – 2,22 бали;
- міжнародне транспортування вантажів – 2,83 бали;
- логістична компетентність – 2,84 бали;
- відстеження вантажів – 3,11 бали;
- своєчасність доставки – 3,42 бали.

В сумарній оцінці індекс ефективності логістики становить 2,83 бали [1]. З цього можна зробити висновок, що логістична сфера в Україні вдосконалюється і поширює свій вплив на різні види господарської діяльності, а отже і на навколишнє середовище. Тому дедалі більш актуальним є впровадження «зеленої» логістики (екологістики).

Екологістика — це науково-практична діяльність, яка передбачає формування ефективного механізму інтеграції екологічного та соціально економічного аспектів на всіх етапах планування, проектування та управління ланцюгом поставок товарів з метою мінімізації еколого-економічного збитку і підвищення споживчої цінності продукції за допомогою застосування енерго- та ресурсо- зберігаючих технологій логістики [2].

Першою екологістичною метою є навколишнє середовище підприємства. Воно охоплює весь простір поза виробничими системами (повітря, вода, ґрунт). Екологічні завдання виробничої, збутової, фінансової, інформаційної та логістики постачання полягають у зменшенні шкідливих викидів.

Другою екологістичною метою підприємства є орієнтація логістичних процесів на заміну викопного палива джерелами відновлюваної енергії та технологіями з пониженим рівнем викидів вуглецевих сполук у всьому логістичному ланцюгу [3].

Таким чином, основна мета «зеленої» логістики – визначення і мінімізація негативного впливу транспортної та іншої логістичної діяльності на навколишнє середовище.

Основними об'єктами регулювання екологістики є: потоки сировини, напівфабрикатів, готової продукції, відходи продукції; логістичні операції всередині підприємств та ін.

«Зелені» технології також включають інноваційні рішення щодо переробки та повторного використання матеріалів, очищення стічних вод, енергозбереження, регулювання та захисту навколишнього середовища тощо.

Ключовими стимулами та перевагами для впровадження екологістики на підприємстві торгівлі є:

- зменшення шкідливого впливу логістичних процесів, що супроводжують господарські процеси всередині підприємства, на навколишнє середовище;
- зменшення обсягів споживання невідновлюваних або частково відновлюваних енергоресурсів у господарському процесі та логістичному ланцюзі;
- повна екобезпечна переробка відходів власного виробництва;
- формування корпоративного іміджу і динаміка ринкової вартості підприємства у процесі розвитку екологістики;
- оптимізація логістичних потоків;
- державна підтримка;
- покращання відносин з клієнтами;
- отримання переваг порівняно з конкурентами;
- інформаційне забезпечення екологістики як органічної складової комунікаційної політики підприємства;
- захоплення нових ринків;
- підвищення використання вторинної сировини [розроблено на підставі 3; 4; 5].

Незважаючи на можливість отримання важливих конкурентних переваг, впровадження екологістики в Україні істотно уповільнено. В якості найбільш важливих причин цього нами були виділені: низький ступінь зацікавленості частини населення в «ощадливому природокористуванні» і індіферентне ставлення до негативних наслідків згубного впливу нераціонально організованих логістичних ланцюжків; недосконалість законодавчої бази і механізмів, інструментів, що стимулюють використання зелених стратегій; значна вартість інструментів екологістики та недостатня кількість альтернативних ім прийнятних підходів (досить низька частка підприємців довгостроково інвестує в «зелені» технології, що не приносять швидкого результату).

В той же час еко-продукція користується великим попитом серед споживачів та перспективи її виготовлення в Україні досить сприятливі.

Отже, запровадження «зеленої» логістики на підприємстві торгівлі допоможе перетворити логістичну систему в екологічно безпечний процес, що приверне більше уваги споживачів і стане основною конкурентною перевагою торговельного підприємництва в сучасних умовах ведення бізнесу.

Список використаних джерел:

1. Рейтинг Світового банку Logistics Performance Index 2018. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <https://lpi.worldbank.org/international/global>
2. Зарецька Л.М. Дослідження можливостей використання "зелених" технологій при управлінні ланцюгами поставок [Електронний

ресурс]. — Режим доступу: <http://journals.creativeconomy.ru/index.php/tezh/article/view/570/2116>

3. Гречин Б.Д. «Екологістика як перспективний напрямок розвитку підприємства: закордонний досвід». [Електронний ресурс]. — Режим доступу: https://www.unier.km.ua/pdf/_4_2013.pdf

4. Маргіта Н.О., Білоніжка У.З. «Сучасні тенденції впровадження «зеленої» логістики» [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://mmi.fem.sumdu.edu.ua/sites/default/files/mmi2014_1_279_286.pdf

5. С. Афтаназів, Л. Р. Струтинська, С. В. Андрусів «Проблеми створення ефективної діяльності екологістичних харчових і переробних підприємств малого та середнього бізнесу на теренах західної України» [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://ena.lp.edu.ua:8080/bitstream/ntb/44574/2/2018n892_Aftanaziv_I_S-Problems_of_creation_10-18.pdf

Сліпенко А.К.,
студентка, Національний технічний
університет України
«Київський політехнічний інститут
імені Ігоря Сікорського»,
м. Київ, Україна
Манаєнко І.М.,
к. е. н., доцент кафедри менеджменту,
Національний технічний
університет України
«Київський політехнічний інститут
імені Ігоря Сікорського»,
м. Київ, Україна

ПРОБЛЕМИ ВПРОВАДЖЕННЯ ЕКОЛОГІСТИКИ НА ПІДПРИЄМСТВІ: ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ДОСВІД ТА УКРАЇНСЬКІ РЕАЛІЇ

Ключові слова: екологістика, «зелена» логістика, підприємство, ресурси, ефективність

Keywords: *ecologicals, "green" logistics, enterprise, resources, efficiency*

У той час, коли екологічні проблеми стали критичною проблемою у всьому світі, більшість компаній намагається впровадити екологічно відповідальні операції. Прихильність до природного середовища стала особливо важливим трендом підприємницької діяльності. Таким чином, інтерес до розвитку екологістики у компаній, уряду та громадськості різко зростає, особливо тому, що традиційна логістика не може задовольнити

вимоги сучасного суспільства і має величезний вплив на навколишнє середовище.

Термін «екологістика» був запропонований польськими вченими. Він визначається як практика та стратегія управління ланцюгами поставок, що зменшує екологічний та енергетичний вплив від розподілу вантажів, та зосереджується на обробці матеріалів, утилізації відходів, упаковці та транспортуванні. Екологічна логістика складається з усіх видів діяльності, пов'язаних з екологічно ефективним управлінням прямим та зворотним потоками продуктів та інформації між точкою відправлення та точкою споживання, метою якої є задоволення або перевищення попиту споживачів.

Багато дослідників запропонували різні класифікації факторів, які впливають на прийняття підприємством рішення щодо впровадження екологічної практики. У загальному, можна виділити зовнішні та внутрішні фактори екологічної практики. Тиск зацікавлених сторін, екологічні норми, розмір компанії, промисловий сектор і географічне розташування, інтернаціоналізація, позиція у ланцюжку вартості, стратегічне ставлення, управлінські погляди та мотивації, характеристики менеджера та людські ресурси - це відповідні екологічні та організаційні змінні, які часто з'являються у відповідних дослідженнях. Серед багатьох факторів є деякі, які можуть бути бар'єрами для екологічних практик. Існує шість типів бар'єрів впровадження екологістики, які пов'язані з навколишнім середовищем: відсутність необхідних навичок та технологій, відсутність професійних консультацій, невизначеність результату, участь сертифікаторів/верифікаторів, відсутність ресурсів, витрати на впровадження та обслуговування.

Ці бар'єри характерні і для українських підприємств. Зокрема, низька якість транспортної інфраструктури України, яка наявна у всіх її складових, стає значною перешкодою для використання екологічнішого транспорту. Ситуація ускладнюється недостатньою взаємодією між різними галузями транспортного сектору, низьким припливом інвестицій, застарілою системою регулювання та високим ступенем зносу основних фондів [5].

У той самий час підприємства мають багато стимулів для впровадження екологічної логістики (табл.1).

Багато європейських компаній вже мають позитивний досвід впровадження екологістики. Наприклад, у логістичному центрі «Тойота» в м. Зебрюгге на початку 2013 року з'явилося дві вітряні турбіни, кожна з яких виробляє 3 МВт електроенергії, а їх щорічна продуктивність складає 17,1 МВт / год. Крім того, на заводах «Тойота» в Великобританії та Франції встановлені сонячні панелі для вироблення електроенергії. Також компанія Green Cargo, постачальник послуг логістики, протягом ряду років вкладала капітал в локомотиви з низьким споживанням енергії. Японська судноплавна компанія K Line встановила на окремих судах комп'ютерну систему, яка на основі постійного моніторингу погодних і гідрографічних умов оптимізує роботу двигуна, що, в свою чергу, призводить до зменшення обсягів шкідливих викидів в атмосферу [4].

Таблиця 1

Ключові стимули та переваги впровадження екологістики для компаній

Ключові стимули для впровадження екологістики		
Дуже важливі (60-70%)	Істотно важливі (38-55%)	Менш важливі (10-31%)
Покращення зв'язків з громадськістю; Покращення відносин з клієнтами; Складова програми корпоративної відповідальності; Фінансова віддача від інвестицій; Державна підтримка	Підвищення ефективності каналів постачання; Зниження ризиків; Бажання бути ідейним лідером у підтриманні сталого розвитку компанії; Отримання конкурентних переваг/диференціація компанії; Покращення відносин з інвесторами	Оптимізація логістичних потоків; Покращення корпоративного іміджу; Задоволення потреб клієнтів; Розроблення альтернативної мережі; Відповідність чинним чи очікуваним нормативним вимогам
Скорочення логістичних і транспортних витрат (важливість коливається від 15% до 60%)		
Переваги, які отримують компанії від впровадження екологістики		
Дуже важливі (52-70%)	Істотно важливі (37-48%)	Менш важливі (9-35%)
Покращення іміджу компанії; Задоволення потреб клієнтів; Отримання переваг порівняно з конкурентами; Скорочення загальних та логістичних витрат; Підвищення корпоративної соціальної відповідальності	Збільшення прибутків; Отримання конкурентної переваги; Зменшення відходів/покращення утилізації; Покращення інформованості про «зелені» канали постачання; Оптимізація логістичних потоків; Захоплення нових ринків; Підвищення використання вторинної сировини	Підвищення ефективності використання пального; Оптимізація виробничих процесів; Скорочення виробничих витрат; Зниження використання токсичних матеріалів

Джерело: [2]

Отже, компанії постійно перебувають під тиском, щоб розвивати екологічно чисті та відповідальні операції, а прихильність до природного середовища є важливою змінною в рамках конкурентних сценаріїв. На корпоративному рівні організації стикаються або з внутрішніми, або з зовнішніми факторами екологічної логістики. Перш за все, менеджери повинні враховувати, що включення екологічних проблем у корпоративні стратегії залежить від різних факторів, які з часом можуть змінюватися. Визначальні фактори прийняття екологічної логістичної практики різняться між підприємствами і залежать від сектора діяльності, географічного положення та рівня екологічних вимог замовника. Результати впливу на впровадження екологістики змінюються залежно від тиску клієнта на екологічну поведінку компанії, і це може бути пов'язано з різною позицією компаній, що стоять у ланцюжку поставок. Організаційні фактори дуже важливі для більшості галузей, але технологічні фактори повинні бути враховані в майбутньому менеджерами з логістики. Тиск через законодавство не є єдиним способом заохочення екологічної поведінки фірми, але існують інші засоби, такі як підвищення екологічної обізнаності менеджерів, але це довгострокова мета на корпоративному рівні.

Список використаних джерел

1. Костюк О. С. Проблеми та перспективи розвитку «зеленої» логістики в Україні / О. С. Костюк, М. В. Канюка // Маркетинг та логістика в

системі менеджменту: тези доповідей ІХ Міжнар. наук.- прак. конф. — Львів : НУ Львівська політехніка, 2012. — С. 213–215.

2. Маргіта, Н.О. Сучасні тенденції впровадження «зеленої» логістики [Текст] / Н.О. Маргіта, У.З. Білоніжка // Маркетинг і менеджмент інновацій. - 2014. - № 1. - С. 279-286.

3. Seroka-Stolka, O. (2014). The Development of Green Logistics for Implementation Sustainable Development Strategy in Companies. Procedia - Social and Behavioral Sciences. 151. p. 302-309.

4. Выборнова Е.Е. Современные тренды «зеленой» логистики в условиях глобализации / Е.Е. Выборнова, Е.Д. Кадочникова, Е.Е. Мохирева [и др.] // Экономическая наука сегодня: теория и практика : материалы IV Междунар. науч.–практ. конф. (Чебоксары, 30 апр. 2016 г.) / редкол.: О.Н. Широков [и др.] – Чебоксары: ЦНС «Интерактив плюс», 2016. – С. 143-146.

5. Гурч Л. М. Розвиток "зеленої логістики" в Україні / Л. М. Гурч, Л. Є. Хмара // Вісник Національного університету "Львівська політехніка". Логістика. - 2014. - № 811. - С. 86-91.

Черчата А. О.

к. е. н., доцент, ДВНЗ «Придніпровська державна академія будівництва та архітектури»,
м. Дніпро, Україна

ОСОБЛИВОСТІ ЗАСТОСУВАННЯ «ЗЕЛЕНИХ» ТЕХНОЛОГІЙ В УПРАВЛІННІ ЛАНЦЮГАМИ ПОСТАЧАЊ

Ключові слова: ланцюги постачання, логістика, «зелена логістика»

Keywords: supply chains, management, logistics, “green logistics”

В логістичному ланцюзі задіяні процеси, пов'язані з постачанням, виробництвом, складуванням, транспортуванням та розподілом, отже, логістична діяльність зосереджена не лише на внутрішніх бізнес-процесах підприємства, але й здійснює значний вплив на навколишнє середовище та сприяє виникненню негативних екологічних наслідків.

Все це потребує зміни традиційних підходів щодо управління логістичною діяльністю та спонукає використовувати безпечні з точки зору довкілля логістичні технології.

Досвід зарубіжних країн свідчить, що застосування ресурсозберігаючих технологій в логістиці дозволяє скоротити запаси матеріалів на 40-60%, прискорити оборотність оборотних коштів на 20-40%, скоротити транспортні витрати на 7-20%, знизити витрати на вантажно-розвантажувальні і складські роботи на 15-30%. [1]

У зв'язку з вищенаведеним останнім часом набуває поширення концепція «зелених» ланцюгів постачання, що передбачає мінімальний шкідливий вплив на зовнішнє середовище при здійсненні логістичних бізнес-

процесів. Синонімом даного терміну є термін «зелена» логістика або «екологічна» логістика (екологістика).

Цей термін з'явився у бізнесі наприкінці 80-х – початку 90-х років минулого століття та розглядається як практика управління ланцюгами постачань зі стратегічною орієнтацією на зниження екологічного навантаження на суспільне виробництво.

Значення «зеленої логістики» як інструменту підтримання екологічної безпеки постійно зростає, вона є прикладом суспільно корисного і бізнесового прибуткового симбіозу екології і економіки, який задовольняє умови як збереження навколишнього середовища, так і зростання господарської діяльності [2, с. 50].

Таким чином, «зелена» логістика спрямована на управління ланцюгами постачань з метою мінімізації екологічного, соціального, економічного збитку та створення додаткової вартості для споживача шляхом застосування ресурсо- та енергозберігаючих технологій.

До основних «зелених» технологій в логістичній діяльності відносять: – відбір постачальників сировини з найменшими витратами ресурсів, що не відновлюються;

- зменшення запасів для скорочення потреби в складських площах;
- оптимізацію маршрутів транспортування вантажів з метою скорочення викидів шкідливих газів;
- перехід на «дружні» до навколишнього середовища види транспорту (морський, водний, залізничний) і скорочення автомобільних перевезень;
- виключення з логістичного ланцюжка проміжних пунктів зберігання та перевалці вантажів;
- зменшення паперового документообігу [3].

На думку вчених, принципами, що дозволяють здійснити «зелені» технології, є:

- раціоналізація використання природних ресурсів та ресурсів підприємства;
- максимальне використання відходів виробництва, тари і упаковки;
- скорочення споживання сировини і матеріалів з низькою можливістю переробки або безпечної утилізації;
- застосування сучасних наукоємних технологій і технологій рециклінгу;
- підвищення рівня екологічної орієнтації і відповідальності логістичного персоналу [4].

Отже, «зелена» логістика передбачає інтеграцію трьох складових: економічної, екологічної та соціальної. Економічна складова спрямована на оптимізацію витрат в функціональних сферах логістики; екологічна складова спрямована на мінімізацію шкідливого впливу на довкілля при здійсненні логістичної діяльності; соціальна складова спрямована на безпечне виробництво, розподіл та використання продукції.

Формування ефективного механізму інтеграції цих складових можливо шляхом застосування ресурсозберігаючих технологій за умов збереження

якості продукції, що дозволяє мінімізувати шкідливий вплив на навколишнє середовище та скоротити або зменшити до мінімуму споживання природних ресурсів, що не відновлюються.

Застосування «зелених» технологій в управлінні ланцюгами постачань реалізується наступним чином:

1. Постачання. Взаємодія з постачальниками, що передбачає скорочення ітерацій в ланцюгах постачань, можливість постачання екологічних та безпечних матеріалів, здійснення рециклінгу, зниження антропогенного навантаження на ґрунти при складуванні матеріальних ресурсів та їх доставці від постачальників.

2. Виробництво. Мінімізація використання сировини та упаковки, що не підлягають утилізації, використання енергозберігаючих технологій, максимальне використання відходів виробництва, повернення та утилізація відходів, застосування новітніх технологій для використання вторинної сировини.

Складування. Забезпечення екологічно безпечних технологій складування, теплоізоляція складів, що сприяє скороченню витрат на енергію для опалення та зменшення загального навантаження на довкілля.

Транспортування. Планування оптимальних маршрутів, скорочення часу простою в корках і зниження кількості витрат пального, використання мультимодального підходу, що сприятиме скороченню шкідливих викидів в атмосферу.

Розподіл. зменшення об'єму твердих відходів у процесі реалізації, використання екологічних пакувальних матеріалів, відбір каналів збуту за критерієм впливу на довкілля.

Список використаних джерел

1. Борисова В.В, Кононенко Е.С. Логистика и ресурсосбережение. – Ростов н/Д. Изд-во РГЭУ «РИНХ», 2003. – С. 34.
2. Смирнов І.Г. «Зелена логістика»: еколого-географічний вимір / І.Г. Смирнов // Український географічний журнал. – 2002. – № 2. – С. 49 – 52.
3. Gromov V. Green Logistics in Russia (Review article) // Russian Journal of Logistics and Transport Management. 2014. Vol. 1. No. 2. P. 36–44.
4. Абрамова Т.С., Кускова Е.С., Карпова Н.П. Экологические направления развития логистики // Проблемы экономики и менеджмента. – 2014. – № 6(34). – С. 21–23.