

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
КИЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ЕКОНОМІЧНИЙ
УНІВЕРСИТЕТ ІМЕНІ ВАДИМА ГЕТЬМАНА**

**Факультет міжнародної економіки і менеджменту
Кафедра міжнародної економіки**

ОСВІТНЬО-ПРОФЕСІЙНА ПРОГРАМА	«МІЖНАРОДНА ЕКОНОМІКА»
ГАЛУЗЬ ЗНАНЬ	05 Соціальні та поведінкові науки
СПЕЦІАЛЬНІСТЬ	051 «Економіка»

Форма навчання: заочна

КВАЛІФІКАЦІЙНА МАГІСТЕРСЬКА РОБОТА

на тему «Україна у системі міжнародних логістичних мереж»

здобувача Гуші Максима Біжановича

(підпис)

Науковий керівник: доц. Апалькова В. В.

(підпис)

**Робота допущена до захисту перед екзаменаційною
комісією з атестації здобувачів вищої освіти (ЕК)**

Завідувач кафедри: д.е.н., професор Столярчук Я.М

(підпис)

Київ 2023

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
КИЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ЕКОНОМІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ІМЕНІ ВАДИМА ГЕТЬМАНА

Факультет Міжнародної економіки і менеджменту
Кафедра міжнародної економіки

ОСВІТНЬО-ПРОФЕСІЙНА ПРОГРАМА	«МІЖНАРОДНА ЕКОНОМІКА»
ГАЛУЗЬ ЗНАНЬ	05 Соціальні та поведінкові науки
СПЕЦІАЛЬНІСТЬ	051 «Економіка»
ОСВІТНЯ ПРОГРАМА	«Міжнародна економіка»

ПОГОДЖЕНО

Керівник проектної групи (гарант)
освітньо-професійної програми
«Міжнародна економіка»

_____ Цимбал Л.І.
(підпис) (ініціали, прізвище)

_____ 20__ р.

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри міжнародної
економіки

_____ Столярчук Я.М.
(підпис) (ініціали, прізвище)

_____ 20__ р.

ІНДИВІДУАЛЬНЕ ЗАВДАННЯ

здобувачу вищої освіти **Гуші Максиму Біжановичу**
заочної форми навчання

на підготовку кваліфікаційної магістерської роботи

на тему «Україна у системі міжнародних логістичних мереж»

Тему затверджено наказом ректора Університету від «09» березня 2021 р .№ 373-ст

Кваліфікаційна магістерська робота виконується на матеріалах
звітів Світового банку та Державної служби статистики України

План кваліфікаційної магістерської роботи

Розділ 1	Теоретичні основи формування світового ринку логістичних мереж (назва розділу)
Розділ 2	Аналіз ролі України у системі світових логістичних мереж (назва розділу)
Розділ 3	Перспективи розвитку логістичних мереж України в міжнародній системі логістичних мереж (назва розділу)

Об'єкт дослідження:	міжнародна логістична діяльність
Предмет дослідження:	аналіз світових логістичних мереж
Мета кваліфікаційної магістерської роботи:	показати, що в умовах сьогодення міжнародна торгівля послугами як складова частина міжнародної торгівлі дуже важлива як для світового співтовариства в цілому так і для України в окремості

Конкретні завдання, які здобувач повинен виконати для досягнення поставленої мети:

У розділі 1	виокремити суть та передумови формування світового ринку логістичних мереж; дослідити особливості міжнародних логістичних мереж; виділити методи дослідження ринку світових логістичних мереж;
У розділі 2	охарактеризувати географічну структуру міжнародних логістичних мереж з прив'язкою до України; провести аналіз інтеграційних процесів українського ринку логістичних мереж до ЕС; виділити проблеми розвитку логістичної галузі України на період війни;
У розділі 3	запропонувати шляхи оптимізації логістичних мереж України в міжнародній системі логістичних мереж; охарактеризувати важливість розвитку зеленої логістики в умовах циркулярної економіки.

Завдання підготував

науковий керівник

(підпис)
 «29» червня 2022 р.

 Апалькова В.В
(ініціали, прізвище)

Завдання одержав здобувач

(підпис)
 «29» червня 2022 р.

 М.Б. Гуші
(ініціали, прізвище)

Реферат

Кваліфікаційна магістерська робота містить 77 сторінок, 2 таблиці, 19 рисунків, перелік джерел посилання з 53 найменувань.

«Україна у системі міжнародних логістичних мереж»

Об'єктом дослідження є міжнародна логістична діяльність.

Предметом дослідження є аналіз світових логістичних мереж.

Мета кваліфікаційної магістерської роботи – показати, що в умовах сьогодення міжнародна торгівля послугами як складова частина міжнародної торгівлі дуже важлива як для світового співтовариства в цілому так і для України в окремоті.

Відповідно до поставленої мети були визначені такі завдання:

- виокремити суть та передумови формування світового ринку логістичних мереж;
- дослідити особливості міжнародних логістичних мереж;
- виділити методи дослідження ринку світових логістичних мереж;
- охарактеризувати географічну структуру міжнародних логістичних мереж з прив'язкою до України;
- провести аналіз інтеграційних процесів українського ринку логістичних мереж до ЕС;
- виділити проблеми розвитку логістичної галузі України на період війни;
- запропонувати шляхи оптимізації логістичних мереж України в міжнародній системі логістичних мереж;
- охарактеризувати важливість розвитку зеленої логістики в умовах циркулярної економіки.

Практичне значення отриманих результатів. Теоретичне та практичне значення кваліфікаційної магістерської роботи полягає у можливості реалізації шляхів оптимізації логістичних мереж України в міжнародній системі логістичних мереж.

Рік виконання кваліфікаційної магістерської роботи 2022-2023.

Рік захисту роботи 2023.

Ключові слова: міжнародна логістика, логістична система, логістична мережа, міжнародна логістична мережа, інтеграційні процеси.

Відгук
на кваліфікаційну магістерську роботу
здобувача факультету Міжнародної економіки і менеджменту
освітньо-професійної програми «Міжнародна економіка»
Гуші Максима Біжановича
на тему «Україна у системі міжнародних логістичних мереж»

- 1. Актуальність теми:** обумовлена глибокими трансформаціями економіки України і необхідністю вироблення ефективної системи її інтеграції в європейський економіко-політичний простір. В цьому контексті є надзвичайно важливою дослідження особливостей єврологістики, яка буде імперативом трансформації національного бізнесу, а також визначення економічних стимулів реалізації логістичного потенціалу України.
- 2. Позитивні риси кваліфікаційної бакалаврської роботи:** у роботі автором досліджуються теоретичні основи формування світового ринку логістичних мереж, а також робиться аналіз інтеграційних процесів українського ринку логістичних мереж до ЄС.
- 3. Наявність самостійних розробок автора:** автор дослідив підходи до визначення сутності та передумов формування світового ринку логістичних мереж та здійснив аналіз проблем розвитку логістичної галузі України на період війни.
- 4. Цінність теоретичних висновків та практичних рекомендацій:** висновки і рекомендації роботи можуть слугувати методологічною базою при розробленні національної стратегії України у системі міжнародних логістичних мереж.
- 5. Наявність недоліків:** в якості недоліку роботи слід відзначити недостатню глибину дослідження автора, особливо в контексті відсутності комплексного аналізу інвестиційного потенціалу логістичної галузі України.
- 6. Загальна оцінка кваліфікаційної бакалаврської роботи та її допущення до захисту перед ЕК:** робота виконана, в цілому, на належному теоретичному і методологічному рівнях, відповідає усім нормативним вимогам, що висуваються до кваліфікаційних бакалаврських робіт та допускається до захисту перед Екзаменаційною комісією з попередньою оцінкою 44 бали.

Науковий керівник: доцент кафедри міжнародної економіки, к.е.н., доцент

Апалькова В. В.

«11» лютого 2023 р.

Рецензія
на кваліфікаційну магістерську роботу
здобувача вищої освіти

Гуші Максима Біжановича

Тема: Україна в системі міжнародних логістичних мереж

Актуальність теми кваліфікаційної роботи і доцільність її розроблення

Актуальність теми кваліфікаційної роботи та досконалість її розроблення визначаються необхідністю вдосконалення та інтегрування ринкової економічної системи України до світового економічного простору за умови створення високоефективного механізму функціонування суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності та належної підготовки фахівців у даній галузі.

Якість проведеного дослідження

Зміст дипломної роботи викладений на достатньому теоретичному рівні, має практичне значення, достатньо глибоко в логічній послідовності викладенні та розкриті аспекти міжнародної торгівлі послугами як складової частини міжнародної торгівлі, яка важлива для світового співтовариства в цілому так і окремо для України. Логістика демонструє позитивні тенденції розвитку, здійснює вагомий вплив на економічний потенціал країни, стимулює розвиток суміжних, взаємопов'язаних галузей.

Позитивні риси кваліфікаційної роботи

Позитивними рисами кваліфікаційної роботи є системність та послідовність викладення матеріалу, а також застосування прогресивного досвіду у розвитку міжнародної діяльності України в сферах торгівлі послугами.

Зауваження

Недоліків у дипломній роботі не виявлено, оскільки вона написана на досить високому рівні.

Практична значимість висновків і рекомендацій

За результатами виконаної роботи були розроблені висновки та рекомендації. Одержані результати можуть бути використані в практичній діяльності та можливості реалізації запропонованих напрямків покращення розвитку системи міжнародних логістичних мереж.

Місце роботи та посада рецензента

Науковий співробітник, учене звання (за наявності)

Національний університет «Львівська політехніка»
Інститут стратегічного управління та маркетингу
Інститут завдання

(посада, підпис)
Місце печатки організації, де працює рецензент



Гушівська О.В.
(підпис, ППБ)

ЗМІСТ

ВСТУП	3
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ФОРМУВАННЯ СВІТОВОГО РИНКУ ЛОГІСТИЧНИХ МЕРЕЖ	6
1.1. Суть та передумови формування світового ринку логістичних мереж .	6
1.2. Особливості міжнародних логістичних мереж.....	14
1.3. Методи дослідження ринку світових логістичних мереж	21
Висновки до розділу 1	27
РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ РОЛІ УКРАЇНИ У СИСТЕМІ СВІТОВИХ ЛОГІСТИЧНИХ МЕРЕЖ	29
2.1. Географічна структура міжнародних логістичних мереж з прив'язкою до України (Trade map).....	29
2.2. Аналіз інтеграційних процесів українського ринку логістичних мереж до ЕС	35
2.3. Проблеми розвитку логістичної галузі України на період війни	41
Висновки до розділу 2	47
РОЗДІЛ 3. ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ЛОГІСТИЧНИХ МЕРЕЖ УКРАЇНИ В МІЖНАРОДНІЙ СИСТЕМІ ЛОГІСТИЧНИХ МЕРЕЖ	49
3.1. Шляхи оптимізації	49
3.2. Циркулярна логістика у зв'язку з інтеграцією.....	56
Висновки до розділу 3	65
ВИСНОВКИ.....	67
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	72

ВСТУП

Актуальність теми. Структурні зрушення, котрі характеризують процеси світового виробництва та міжнародної торгівлі, в значній мірі визначаються відповідними змінами, які відбуваються у світовому логістичному комплексі. В даний час на основі розвинених національних систем логістики сформовано глобальний ринок логістичних мереж та логістичних послуг, що пройшов у своєму розвитку ряд загальних етапів: від формування ринків окремих логістичних послуг до рівня надання багатофункціональними логістичними компаніями широкого спектра технологічно складних послуг, таких як комплексні послуги 3PL-операторів тощо. Окрім цього, досвід господарювання довів високу прибутковість логістичних напрямів економічної діяльності. Як і сама глобальна економіка, логістика перетворилася на складну, взаємозалежну, орієнтовану на передові технології галузь, котра споживає значну частину світових енергетичних та природних ресурсів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Інтерес до міжнародної логістичної діяльності з кожним днем все більше зростає – наразі збільшується охоплення теоретичних та практичних знань у всіх галузях логістики. Проблеми становлення та функціонування логістичних мереж достатньо широко розглядаються у працях таких науковців як: В.Г.Алькема, С.В.Бестужева, С.М.Бондар, Т.А.Воркут, О.В.Дикань, І.О.Жарська, В.М.Колосок, О.В.Кучкова та інших. Питання розвитку логістики в різних країнах присвячено також дослідження міжнародних організацій, серед яких – Світовий банк, Всесвітній економічний форум. Разом з тим, не приділено достатньо уваги особливостям становлення міжнародної логістичної мережі, що і зумовило актуальність і вибір теми дослідження.

Мета і завдання дослідження. Мета написання кваліфікаційної магістерської роботи – показати, що в умовах сьогодення міжнародна торгівля послугами як складова частина міжнародної торгівлі дуже важлива як для світового співтовариства в цілому так і для України в окремість.

Для досягнення поставленої мети варто виокремити наступні завдання:

- виокремити суть та передумови формування світового ринку логістичних мереж;
- дослідити особливості міжнародних логістичних мереж;
- виділити методи дослідження ринку світових логістичних мереж;
- охарактеризувати географічну структуру міжнародних логістичних мереж з прив'язкою до України;
- провести аналіз інтеграційних процесів українського ринку логістичних мереж до ЕС;
- виділити проблеми розвитку логістичної галузі України на період війни;
- запропонувати шляхи оптимізації логістичних мереж України в міжнародній системі логістичних мереж;
- охарактеризувати важливість розвитку зеленої логістики в умовах циркулярної економіки.

Об'єкт дослідження – міжнародна логістична діяльність.

Предмет дослідження – аналіз світових логістичних мереж

Методи дослідження. У процесі проведення дослідження були використані такі методи: діалектичний (для виокремлення суті та передумов формування світового ринку логістичних мереж; дослідження особливостей міжнародних логістичних мереж); кількісний, порівняльний, статистичний (для аналізу географічної структури міжнародних логістичних мереж з прив'язкою до України); узагальнення (формування висновків, визначення шляхів оптимізації логістичних мереж України в міжнародній системі логістичних мереж).

Теоретична, методична та практична значущість отриманих результатів. Теоретичне та практичне значення кваліфікаційної магістерської роботи полягає у можливості реалізації шляхів оптимізації логістичних мереж України в міжнародній системі логістичних мереж.

Інформаційна база дослідження. У написанні даної роботи були використані сучасні роботи як відомих українських спеціалістів із галузі

міжнародної економіки, так і роботи зарубіжних фахівців. Робота підкріплена даними із статистичних збірників стосовно міжнародної торгівлі та міжнародного менеджменту.

Структура роботи. Робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел і додатків. В першому розділі досліджено теоретичні основи формування світового ринку логістичних мереж. В другому розділі проведено аналіз ролі України у системі світових логістичних мереж. В третьому розділі виокремлено перспективи розвитку логістичних мереж України в міжнародній системі логістичних мереж.

РОЗДІЛ 1.

ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ФОРМУВАННЯ СВІТОВОГО РИНКУ ЛОГІСТИЧНИХ МЕРЕЖ

1.1. Суть та передумови формування світового ринку логістичних мереж

Міжнародна логістика наразі стає головним вектором випереджаючого розвитку національних економік. У загальному сенсі логістику варто розглядати як управління потоком речей між пунктом походження та пунктом споживання задля задоволення вимог клієнтів (як промислових, так і кінцевих). Так, ресурси, що обертаються в логістиці, можуть містити промислові товари (матеріали, обладнання, витратні матеріали), продукти харчування й інші предмети споживання.

Розвиток складних логістичних мереж, що базуються в межах інфраструктури кількох країн, зумовлює відповідну побудову міжнародних ланцюгів постачання. Міжнародна логістична мережа функціонує незалежно національних кордонів, створюючи загальну основу міжнародної логістики. Саме тому спочатку дамо визначення терміну «міжнародна логістика». У різних джерелах її розглядають, як правило, у трьох підходах, що не виключають один одного (рис.1.1).



Рис.1.1 – Підходи до визначення поняття «міжнародна логістика»

Джерело: складено автором на основі [17, 24, 34]

У процесному підході міжнародна логістика тісно пов'язана зі змінами, що викликані новими умовами функціонування світової економіки. За даного підходу міжнародна логістика розглядається як «процес, котрий включає транспортування готової продукції в межах міжнародного ланцюжка поставок, що складається з транскордонної доставки, міжнародної дистрибуції задля ефективної доставки товарів кінцевим користувачам по всьому світу» [24, с.116].

У структурному підході міжнародна логістика виступає комплексом організаційно-технічних підрозділів міжнародних комерційних організацій, котрі забезпечують реалізацію логістичних процесів. За даного підходу міжнародна логістика розглядається як «наука та галузь практичної діяльності відповідальна за формування та управління логістичними потоковими середовищами у природних, штучних та змішаних системах, котрі органічно входять в інтелектуальні, економічні, технічні, соціальні, культурні, політичні сфери» [34, с.170]. Вона використовує повною мірою прояви закону наукової телепортації – єдність транспортних і хронометричних процесів перенесення речовини, енергії та моменту імпульсу.

У функціональному підході міжнародна логістика включає всі функції та процеси транспортування продукції у розширених ланцюжках постачання. За даного підходу міжнародна логістика розглядається як «система планування, організації, обліку, контролю та управління рухом комплексу інтегрованих та гармонізованих потоків (фінансового, матеріального, сервісного, інформаційного, інших супутніх супроводжуючих та забезпечуючих потоків), що перетинають національні кордони держав та континентів від точки їх виникнення до кінцевого споживача» [17, с.122]. За даного підходу розуміється, що циркуляція, векторні напрямки та динаміка переміщення логістичних потоків здійснюється міжнародними транспортними каналами, коридорами, товаропровідними, цілими торговельними мережами.

Аналізуючи подані визначення, відмітимо, що міжнародна логістика представляє собою об'єднання логістичної діяльності компаній, в яке входять маркетингові, операційні та фінансові функції, контроль за матеріальними,

грошовими та інформаційними потоками через кордони різних держав. Варто також відмітити, що міжнародна логістика сприймається фахівцями як технічне, технологічне, методичне, інструментальне, інноваційне та еволюційне вирішення комплексу проблем, котрі виникли в процесі просування продукції зі сфери виробництва в сферу споживання на внутрішніх, національних та міжнародних ринках, включаючи повне раціональне використання ресурсів як на самому виробництві, так і на споживанні на внутрішніх національних та зовнішніх ринках.

Далі розглянемо визначення поняття «логістична мережа» (табл.1.1).

Таблиця 1.1 – Визначення поняття «логістична мережа» вітчизняними авторами

Автор	Визначення
О.В.Дикань	впорядкована сукупність ланцюгів постачання, котрі складаються з логістичних формувань різних рівнів ієрархії [13, с.130]
І.О.Жарська	повна сукупність ланок логістичної системи, що взаємопов'язані між собою за матеріальними та супутніми їм інформаційними, фінансовими потоками в рамках досліджуваної логістичної системи [15, с.39]
В.М.Колосок	сукупність усіх логістичних каналів системи [24, с.115]
О.В.Кучкова	повна сукупність логістичних ланцюгів, взаємопов'язаних між собою в рамках досліджуваної логістичної системи [26, с.40]

На нашу думку, під логістичною мережею варто розуміти єдину систему наскрізного управління матеріальними, інформаційними, фінансовими логістичними потоками. Світові логістичні мережі пропонують повний спектр послуг: транспортування, митне оформлення, складські послуги, послуги доданої вартості. Їх поєднує єдиний інформаційний простір та єдиний рівень сервісу. При цьому, поняття логістичної мережі не варто ототожнювати з поняттям логістичної системи, що є ширшим, адже передбачає наявність вищого логістичного менеджменту, котрий реалізується через цільову функцію системи.

Міжнародна логістика стала своєрідною відповіддю на виклик часу, що постійно рухається вперед, суть котрого можна охарактеризувати у вигляді створення універсального інструментарію задля вирішення комплексу проблем,

котрі виникають у процесі просування продукції зі сфери виробництва у сферу споживання, включаючи раціональне використання ресурсів.

Для визначення передумов формування світового ринку логістичних мереж розглянемо основні етапи становлення та розвитку логістики, що розділяється на 5 етапів.

Перший етап (XIV століття до нашої ери – I століття нашої ери) головним чином визначається використанням логістичного підходу задля просування продукції всередині країни та між ними, тобто на мікро- та макрорівнях. У даний час починають розроблятися методи розрахунку доставки продукції сухопутним та морським транспортом [35, с.205].

Другий етап (перше тисячоліття нашої ери – кінець XIX століття) передбачав розвиток логістики як військової науки. Основні принципи логістики на даному етапі застосовувалися для доставки, розповсюдження військового спорядження та управління військами. Всю інформацію щодо даного етапу було отримано з розкопок у Греції, а з розшифровок частин пергаменту з'ясовано, що у вищого правління Греції на службі було десять логістів [15, с.38].

Третій етап (початок 1900-х років та середина XX століття). Початок XX століття ознаменувався тим специфічним фактором, що зібрані напрацьовані загальнотеоретичні та частково практичні навички логістики у військовій справі з часом стали адаптуватися до бізнес-процесів і еволюційно почали використовуватися у всіх секторах економіки та народного господарства, підприємницьких організаціях різних країн [4, с.15]. При цьому, досліджувались та трансформувались рухи та події, що пов'язані з просторово-часовим рухом усіх видів ресурсів, а точніше, товарно-матеріальних та споживчих цінностей.

Стимуляція формування та поширення логістичної справи на початку XX століття, безсумнівно, пов'язана з низкою світових фінансових занепадів, котрі вибухнули в 1900-1903 роках, 1907 році та 1920 році. До даного етапу належать виникнення перших логістичних співтовариств, зокрема того що було заснованим в 1915 році в США. Надалі (в 1967 році) ця організація була поступово та логічно перетворена на Національну асоціацію агентів постачання [13, с.133].

Нова хвиля економічних криз (1929-1933 років, 1937-1939 років, 1948-1949 років, 1953-1954 років, 1957-1958 років, і особливо 1973-1975 років) характеризувалась тісним та взаємним переплетенням з глибокими структурними кризами, котрі вразили найважливіші галузі виробництва: агропромисловий комплекс, енергетику, сировинні сфери, валютну систему. Також цей період виділявся значним ступенем стагнації економіки та безробіття, що, в свою чергу, зажадало від уряду країн Західної Європи та США ретельного моделювання варіантів стабілізації економіки [49]. Вчені та практики бізнесу мали знайти те, що зможе допомогти триматися на плаву в «океані криз» і нагромадити необхідний потенціал зростання. Такого роду напрямом стала логістика, котра як наука та сфера практичної діяльності стала просочуватися у різноманітні сфери національних та міжнаціональних економік. Логістичний підхід ефективно застосовувався при управлінні матеріальними потоками у сфері обігу та комплексно всіма логістичними потоками [6, с.33].

Четвертий етап (50-ті роки та початок 80-х років XX століття) ознаменовано формуванням у США Національної ради з менеджменту фізичного розподілу, котру пізніше було реформовано до Ради логістичного менеджменту. На даному етапі особливо швидко процес логістизації саме у фінансовій галузі почався в 90-х роках XX століття. Щороку проводились зустрічі та конференції на котрих обговорювалися науково-практичні логістичні проблеми [49]. Варто відмітити, що під час цих конференцій радянські науковці вийшли з ініціативою зібрати в СРСР Асоціацію фахівців-логістів.

Міжнародна логістика на даному етапі стала своєрідною відповіддю на виклик часу, що постійно рухається вперед, а її суть можна охарактеризувати як створення спеціального універсального інструментарію для вирішення комплексу проблем, котрі виникають у процесі пересування продукції з сфери виробництва у сферу споживання, включаючи при цьому раціональне використання ресурсів як в самому виробництві, так і в споживанні [52].

Вчені та фахівці США, Європи та Азії з плином часу збільшували сферу використання логістики. Так, на даному етапі у Швейцарії було засновано

Європейський центр з логістики; в ряді міст Західної Європи сформовано наукові навчальні центри з підготовки професійних фахівців, котрі вивчали правила та принципи логістики [47]. Крім того, більшість великих підприємств починають формувати логістичні підрозділи та відділи, використовувати принципи логістики. Східна Європа на сьогодні також може бути приписана до континентів, де логістизація виступала найважливішим аспектом формування стабільного та сталого становища ринку. Не можна забувати й про сучасні логістичні системи та технології, котрі були розроблені в США та Японії та набули широкого поширення в Західній та Східній Європі, а саме (рис.1.2):

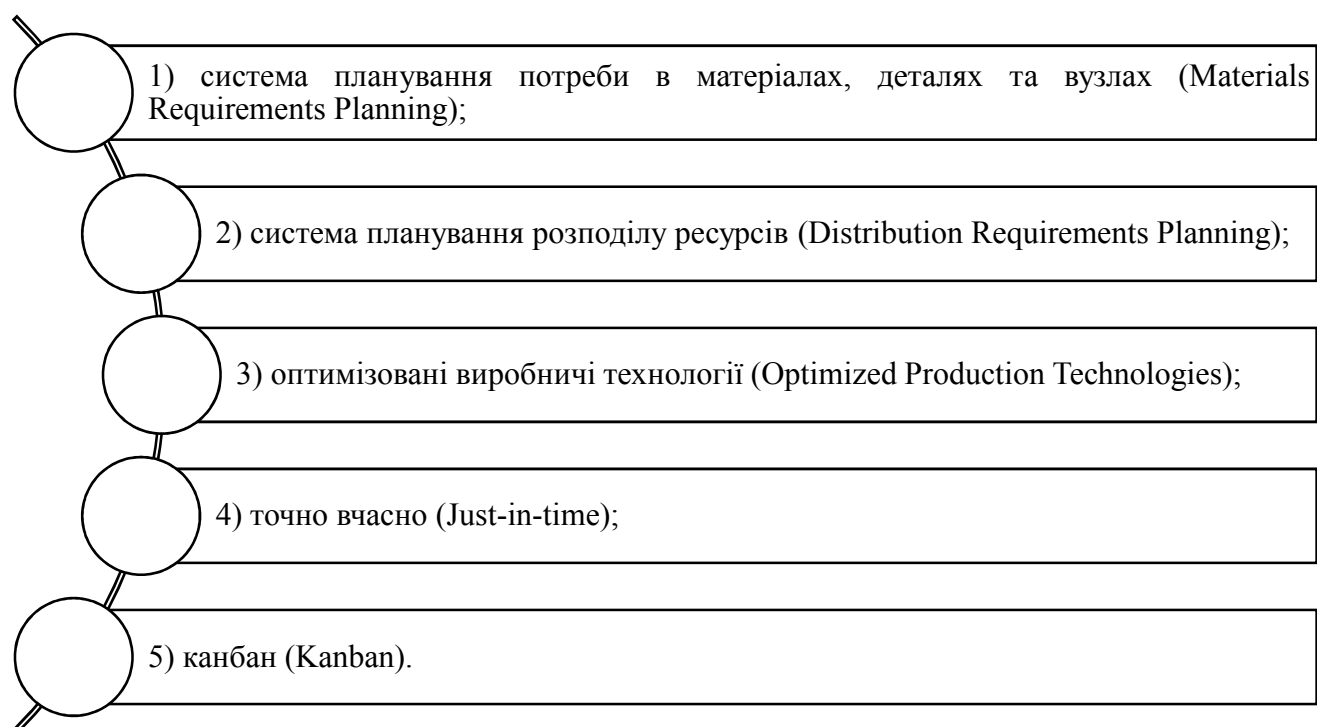


Рис.1.2 – Сучасні логістичні системи та технології

Джерело: складено автором на основі [47]

Також важливо відмітити і той факт, що в колишньому СРСР логістика розвивалася не менш активно, однак її називали рохрематикою – «наукою про вивчення процесів руху матеріалів від первинного джерела до кінцевого споживача». Рохрематика розглядала управління матеріальними потоками, в першу чергу, за допомогою економіко-математичного моделювання, а її метою виступало скорочення загального часу проходження матеріального потоку

(циклу) та загальних витрат на переміщення, зберігання, пакування й розподіл сировини, напівфабрикатів та готової продукції. В період розвиненого соціалізму СРСР розроблялися та впроваджувалися логістичні системи, однак переважно на мікрорівнях.

Загалом четвертий період містив в дві основні ідеї:

- необхідність оптимальної координації руху й створення запасу сировини, ефективної діяльності з переробки, пакування кінцевої продукції, складування та доставки клієнтам [5, с.148];
- логістика трансформується у функціональну діяльність, котра включає транспортування, обробку матеріалів, складування, захисне пакування, контроль запасів, вибір місця знаходження виробництва й складів, прогнозування попиту, маркетинг, обслуговування [8, с.95].

П'ятий етап розпочався із середини 1980-х років і триває досі. За даного етапу активно формувалися та набули широкого поширення методи управління матеріальними потоками в інтегрованому комплексі з всіма логістичними потоками: інформаційними, сервісними, фінансовими, забезпечувачими і супроводжуючими. Останні з них саме на цьому етапі перетворилися на самостійні потокові функції. Даний етап можна назвати всесвітнім, адже логістизація економічних процесів стає основною потребою Європи, США та Азії. Країни з перехідною економікою та країни, що розвиваються, також почали активно включатися в процес логістизації, що спричинило поступальний еволюційний розвиток логістики, розвиток та ефективне функціонування митних союзів та спілок.

Варто також відмітити, що кінець XX століття характеризувався суттєвим ослабленням торгово-економічних відносин між колишніми союзними країнами, значним спадом виробництва, помітним зниженням рівня життя населення. Нові суверенні держави намагалися переорієнтувати свої національні економіки на зарубіжні ринки, в той час як збереження та розвиток господарських зв'язків з країнами пострадянського простору вважалося другорядним завданням [42, с.460].

Недостатня інтеграція почала впливати на конкурентоспроможність окремих національних економік. Разом з тим, загострення жорсткої міжнародної конкуренції вимагало розробки нових форм економічного співробітництва: спрощення митних процедур, лібералізації взаємної торгівлі, вільного переміщення товарів, послуг, робочої сили, капіталів у рамках інтегрованого економічного простору.

Основними передумовами розвитку логістичних процесів та формування світових логістичних мереж стали:

- близькість рівнів економічного розвитку країн, що інтегрують;
- спільність економічних та інших проблем;
- наявність загальних економічних зв'язків;
- географічна близькість;
- демонстраційний ефект (у країнах, що створили логістичні інтеграційні об'єднання та мережі, зазвичай відбуваються позитивні зрушення, котрий має певний психологічний вплив на інші країни);
- «ефект доміно» (у той час як одні держави стають членами логістичних інтеграційних об'єднань та мереж, інші – мають труднощі)

На закінчення варто зазначити, що в наш час глобалізації міжнародна торгівля, а тому й міжнародна логістика стрімко розвиваються, а нерівномірність розвитку окремих галузей у різних країнах сприяє імпорту та експорту та розвитку світових логістичних мереж. Наразі з'являється тенденція до безмежного розширення обсягів виробництва, а тому виробництво неминуче переростає межі внутрішнього попиту, підприємці кожної країни ведуть запеклу боротьбу за зовнішні ринки. При цьому, зростанню темпів міжнародного товарообміну та, як наслідок, міжнародної логістики та світових логістичних мереж сприяла також інтеграція, адже було скасовано обмеження у торгівлі. Окрім цього, у структурі міжнародної торгівлі відбулися зміни під впливом науково-технічної революції, котра прискорила процес міжнародного поділу праці, викликала зростання обміну наукомісткою продукцією, готовими виробами та послугами.

1.2. Особливості міжнародних логістичних мереж

Сьогодні логістика виступає цільним просторовим системним середовищем з організації доставки різних вантажів від безпосередньо виробника до споживачів. Основне її призначення полягає в координації різних стадій транспортного перевезення. При цьому, необхідність формування міжнародних логістичних мереж зумовлюється кількома факторами:

- по-перше, існує загальна тенденція ускладнення торгових процесів на стратегічному та оперативному рівнях. У цьому випадку необхідним є підвищення ефективності ланцюжків поставок, міжнародного транспорту, використання сучасних технологій та автоматизації логістичних процесів;
- по-друге, прагнення економічних суб'єктів на рівні держав та міждержавних об'єднань до інтеграції сприяє розвитку міжнародних логістичних мереж, адже саме логістика більшою мірою, ніж інші функціональні галузі діяльності підприємств має інтеграційний потенціал.

Постійний розвиток існуючої логістичної мережі спричиняє посилення торгових зв'язків між багатьма країнами світу, а постійна глобалізація, спеціалізація та кооперування виводять на перше місце саме міжнародну логістику та світові логістичні мережі. На цьому рівні відбувається організація, облік, контроль та управління всіма світовими логістичними потоками: матеріальними, інформаційними, сервісними, фінансовими, іншими складовими елементами.

Міжнародні логістичні мережі створюються за умови, якщо:

- компанії експортують частину виготовленої чи вирощеної продукції;
- компанії імпортують сировину;
- компанії здійснюють часткове комплектування виробів в одній країні, а відвантажуються в іншу, в якій здійснюється складування та подальша обробка;
- компанії комплектують вироби за кордоном задля розподілу в країні

комплектування, інших зарубіжних державах та в країні, де розташована компанія [9, с.23].

Головна особливість міжнародних логістичних мереж полягає в тому, що виробники та споживачі продукції перебувають у різних державах. При цьому, безпосередньо процес доставки товару до споживача складається з подолання державних кордонів і митного контролю. Світова логістична мережа має низку принципових відмінностей від внутрішньонаціонального переміщення товарно-матеріальних цінностей, головними з яких виділимо:

- зовнішньоторговельні операції зазвичай пов'язані з більшими обсягами замовлень – це дозволяє компенсувати високі витрати на транспортування та додаткові накладні витрати (до прикладу, на митне оформлення);
- відмінності у національних законодавствах, правилах, культурі, звичаях торгівлі, відсутність стандартизації та уніфікації продукції і технологій;
- для міжнародних ринків характерним є великий ступінь невизначеності та відповідно вищий рівень комерційних ризиків [43, с.240];
- більшість корпоративних структур відчуває дефіцит висококваліфікованих кадрів у галузі міжнародної логістики, а тому змушена вдаватися до послуг посередницьких структур (до прикладу, митних брокерів, агентів, експедиторів);
- значна кількість посередників ускладнює взаємодію й координацію в логістичному ланцюзі, а тому підвищує ризики прийняття неефективних управлінських рішень, що може призвести до додаткових витрат;
- наявні валютні ризики в силу можливих коливань курсів національних валют;
- більш складна документація, можливі міжкомунікаційні та лінгвістичні труднощі [14].

Головні цілі формування міжнародних логістичних мереж виділені на рис.1.3:

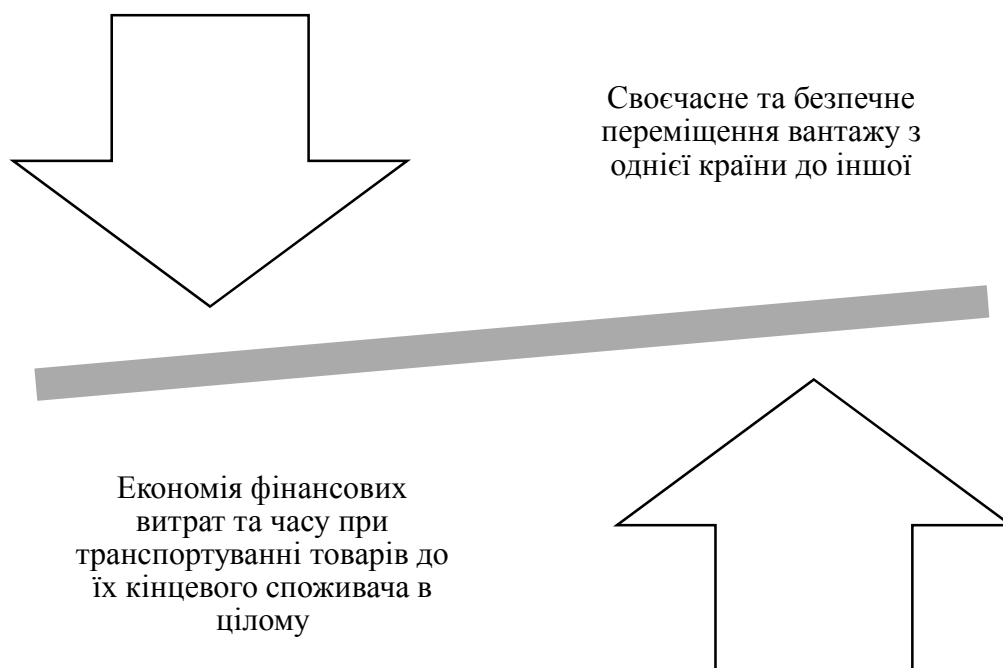


Рис.1.3 – Головні цілі формування міжнародних логістичних мереж

Джерело: складено автором на основі [31, с.69]

Серед інших цілей міжнародної логістики варто виділити забезпечення вантажоперевезень різного роду продукції з однієї країни в іншу, оптимізацію ресурсних, часових та фінансових витрат на доставку продукції від виробника до кінцевого споживача.

Основними завданнями міжнародних логістичних мереж при цьому виступають:

- вибір технології виробництва продукції;
- оптимізація процесу ціноутворення продукції та послуг;
- аналіз міжнародного конкурентного середовища та отримання конкурентних переваг за рахунок прийняття вдалих управлінських рішень стратегічного рівня;
- визначення рівня потреби у виробленій продукції серед потенційної цільової аудиторії на міжнародних ринках [11, с.15];
- контроль відповідності якості продукції до стандартів зарубіжних країн;
- прийняття рішення щодо способів доставки вантажів, що включають

використання інтермодальної, синхромодальної технології;

- визначення раціонального рівня логістичного сервісу;
- організація роботи зарубіжних філій компаній тощо [7, с.15].

Аби досягати основних цілей у міжнародній логістиці, профільним компаніям доводиться на постійній основі вирішувати величезну кількість завдань: підбір компанії-експедитора, вибір оптимального варіанту маршруту, планування етапів доставки та оптимізація її термінів, безпечне зберігання вантажів, проходження митної перевірки, правовий захист, страхування, забезпечення економічної й комерційної безпеки тощо. При цьому, важливо розуміти, що міжнародна логістика потрібна не тільки задля реалізації завдань зі складування та перевезення продукції на довгі відстані. Наразі вона позиціонується в формі окремої концепції управління логістичними потоками між країнами.

Головними складовими міжнародних логістичних мереж є такі елементи, як (рис.1.4):



Рис.1.4 – Головні складові міжнародних логістичних мереж

Джерело: складено автором на основі [10, с.30]

Серед основних елементів міжнародних логістичних мереж значаться транспортні системи, складські комплекси з концентрації та розподілу, системи комісіювання. Відмітимо, що система комісіювання представляє собою комплекс операцій з підготовки, відбору, сортування товарів, їх доставки відповідно до вимог замовника [10, с.30]. Тим не менш, міжнародна логістична мережа складається не лише з вантажоперевезень й складування. Сучасний її варіант представляє собою концепцію управління вантажопотоками між різними країнами. Рівень ефективності логістичних перевезень в межах міжнародних логістичних мереж значною мірою підвищують інформаційні технології та можливості мережі Інтернет, що виступають потужними інформаційними складовими інструментального арсеналу сучасної логістики, а також комплексна та інтегрована гармонізована єдність транспортних та хронометричних процесів.

Так, до арсеналу міжнародної логістики на даний момент міцно входить всесвітнє інформаційне павутиння. Завдяки його підтримці вдається значною мірою досягти підвищення ефективності світових логістичних мереж різного типу вантажів. Варто відмітити, що електроніка стає невід'ємною частиною міжнародної логістики, адже її застосування є дуже ефективним в рамках світових логістичних мереж. Так, основна тенденція сучасного розвитку міжнародних логістичних мереж лежить саме в форматі електронного логістики, основні процеси котрої запускаються через on-line трансакції. Зазначимо, що темпи еволюційного розвитку світових логістичних мереж, встановлення логістичних завдань, рівень їх ефективності безпосередньо залежать від сучасних світових ринкових тенденцій. При цьому, розвиток світової економіки відбувається у відповідності до прогресуючої глобалізації, збільшення виробничих витрат за умов жорсткої конкуренції між виробниками.

На міжнародному ринку логістичних мереж можна виділити ряд характерних тенденцій розвитку. Наведемо їх детально.

1. Наразі відбуваються активні процеси глобалізації логістичних операторів за рахунок злиття, поглинання та консолідації бізнесу. Крім того, спостерігається посилення позицій компаній з розвиненою логістичною мережею,

що мають широкий комплекс послуг та широку географію інтернаціоналізації бізнесу. Міжнародний ринок логістичних послуг останні 25 років розширюється, пропонує комплексні та функціональні рішення від мультимодальних логістичних послуг до цілих дистриб'юторських центрів зі складними технологіями комплектації, передпродажної підготовки потоків продукції, управлінням дистриб'юторськими каналами, контролю дебіторської заборгованості. Розширення сфери логістичних послуг тягне зростання масштабів підприємств та, як наслідок, – скорочення витрат [18, с.93].

2. Зростання ролі інформаційно-комунікаційних технологій в діяльності підприємств, зокрема, надійних телекомунікаційних систем, програмного забезпечення, автоматизації всіх ланок логістичного ланцюга. Використання інформаційно-комунікаційних технологій означає також і моніторинг операцій фізичного розподілу, організації продажу продукції за допомогою міжнародних логістичних інформаційних систем. В даному випадку як приклад можна навести застосування систем супутникового зв'язку та навігації типу GPS Navstar та Innarsat-C, автоматичної ідентифікації вантажів та документів, сканування штрихових кодів, систем електронного обміну даними у стандартах EDI та EDIFACT тощо.

3. Формування логістичних мереж на рівні окремих компаній та міжнародних центрів логістики – ще одна характерна тенденція ринку світових логістичних мереж. Міжнародні центри логістики створюються найбільшими корпораціями задля підвищення ефективності логістичних функцій. До прикладу, за останні роки великими виробниками високотехнологічної продукції, такими як Sony (Японія) та Digital Equipment Corporation (США) створено низку міжнародних центрів логістики [16, с.188].

4. За останні 25 років відбулися також зміни в транспортному законодавстві ряду держав (насамперед, США та країн ЄС), котрі позитивно позначилися на розвитку світових логістичних мереж. Внаслідок цього виник широкий спектр законів, адміністративних, юридичних актів, що спрямовані на координацію роботи різних видів транспорту, скорочення державних підприємств

в транспортному секторі, зняття транспортних бар'єрів, поліпшення транспортного сервісу, зниження тарифів. Відповідні заходи сприяли значному розвитку вільної конкуренції та у результаті виступили найважливішим стимулом створення міжнародних транспортно-логістичних мереж та систем, розвитку інтегрованої логістики. Наслідком також змін у галузі ринкового регулювання стала практика укладання контрактів щодо надання транспортного та експедиторського сервісу; наділення магістральних перевізників правами в незалежності кроків щодо тарифів; надання послуги інтермодального перевезення за єдиним тарифом та єдиним транспортним документом (коносаментом інтермодального перевезення).

5. У ХХІ столітті відбулися також суттєві зміни у сфері регулювання міжнародної торгівлі. До прикладу, багато торговельних бар'єрів, насамперед у країнах ЄС, Південно-Східній Азії, США, Канаді, були скасованими або ж суттєво зменшеними, що, в свою чергу, сприятливо позначилося на діловій активності та розвитку світових логістичних мереж [1, с.17].

5. Розвиток індустрії морських, залізничних, авіаційних контейнерних перевезень також робить відповідний внесок у трансформацію світових логістичних мереж. Однією з причин цього виступило формування загальних потреб споживачів (незалежно від країни чи регіону світу). Подібність потреб споживчих зумовило масову відмову від традиційної продукції на користь нової, що отримала свій розвиток внаслідок впливу економічних та культурних факторів та мала вигідно відрізнитись за ціною та якістю. Високоякісна продукція, котра реалізується за ціною, відповідає місцевому рівню цін, є більш привабливою для людей в усьому світі [21, с.400]. Окрім цього, використання продукції, аналогічної пропонованій на ринках розвинених та благополучних держав, створює ілюзію наближення до рівня життя в цих країнах.

6. Розвиток міжнародних логістичних мереж є чутливою до факторів регіоналізації, котрі є найбільш помітними в країнах, що мають спільні кордони. До прикладу, відомі численні приклади успішних макрологістичних регіональних мереж в країнах ЄС, Бенілюкс, Південно-Східної Азії, США, Канади. З цього ряду

найважливішим вбачаємо створення інтегрованого Європейського ринку, що включає понад 300 мільйонів споживачів. Регіональний фактор, при цьому, посилює тенденцію до глобалізації за рахунок таких аспектів, як подібність політичних систем, економічного рівня держав; близькість соціального способу життя, історичного коріння; єдині джерела енергії та сировинних ресурсів; міграція населення; єдині телекомунікації; загальна транспортна система та дорожня інфраструктура; відсутність митних та торгових бар'єрів тощо. Загальний європейський акт, ухвалений 1987 року, мав за мету зняття торгових бар'єрів між країнами членами Європейського Союзу та спрощення руху товарів, капіталу, послуг, людських ресурсів [51].

Таким чином, найважливішим завданням світових логістичних мереж виступає створення надійних логістичних ланцюгів, котрі дозволили б мінімізувати витрати на перевезення та істотно скоротити час шляху продукції від виробника до споживача. Для того, аби здійснювати ефективні рішення в даному аспекті, представникам різних держав варто вирішувати наведені завдання на міжнародному рівні, розробляти й впроваджувати єдині стандарти, що пов'язані з взаєморозрахунками, логістичними операціями, питаннями ощадливого поводження з навколишнім середовищем під час здійснення діяльності з перевезень та складування.

1.3. Методи дослідження ринку світових логістичних мереж

Основною метою логістики виступає оптимізована доставка та збереження цілісності транспортованої продукції. Доволі часто до логістичних послуг належать також і митні справи (до прикладу, оформленням вантажів). Від оптимально розроблених маршрутів та схем залежить загальний дохід логістичного оператора та виробників продукції.

Дослідження ринку світових логістичних мереж складається на основі розрахунку ряду показників. Для проведення аналізу може використовуватися

безліч різних методик, найбільш поширеними з яких можна назвати наступні (рис.1.5):

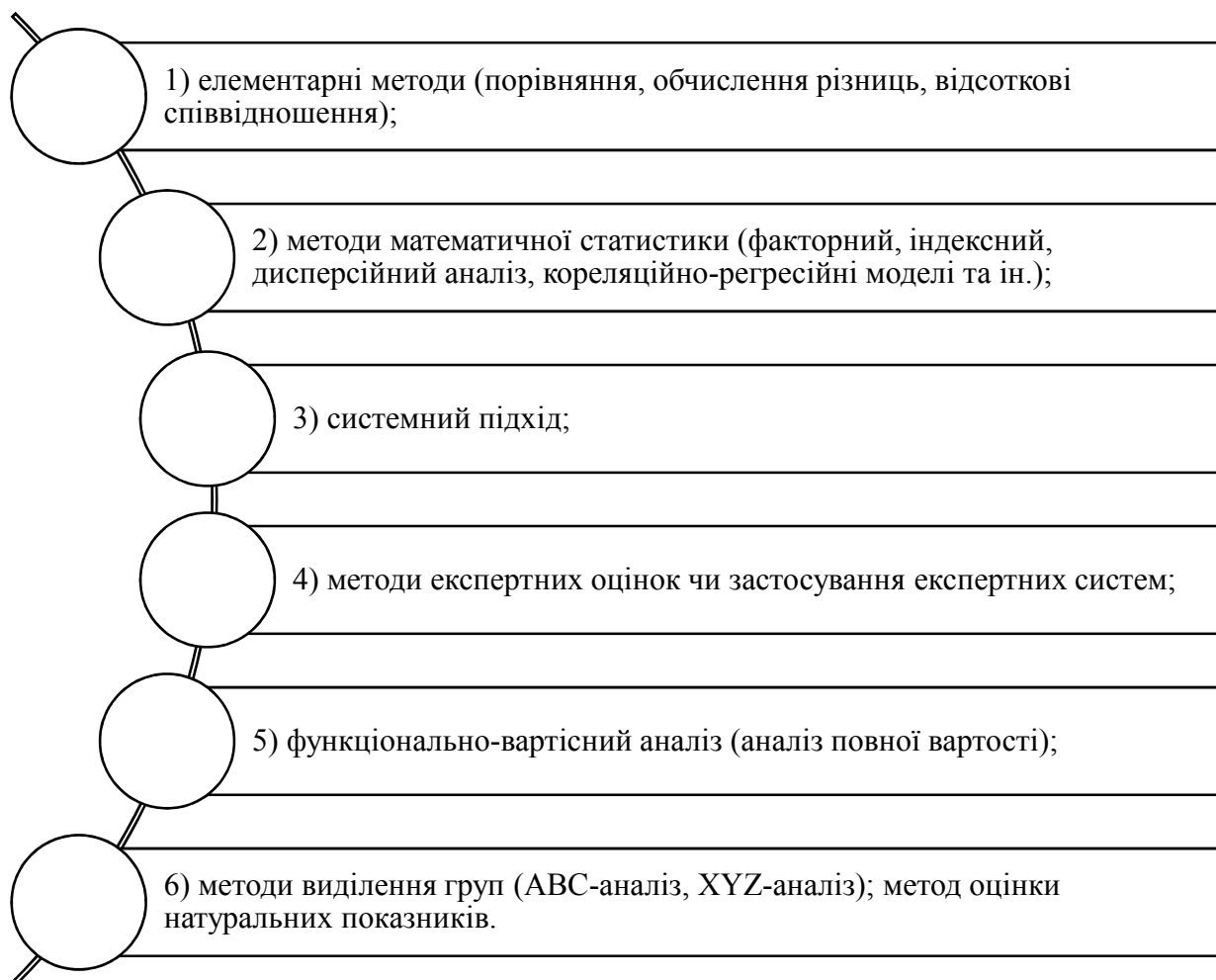


Рис.1.5 – Методи дослідження ринку світових логістичних мереж

Джерело: складено автором на основі [20, 29, 48, 51]

Розглянемо деякі з перерахованих вище методів дослідження ринку світових логістичних мереж, котрі найчастіше використовуються на практиці.

Метод аналізу повної вартості в логістичних мережах передбачає врахування усіх економічних змін, котрі виникають за будь-якої трансформації в логістичній системі і, зокрема, в логістичній мережі. Мета даного методу передбачає зменшення витрат на логістику, знаходження таких рішень, котрі допоможуть оптимізувати логістичні витрати [44, с.170]. При аналізі повної вартості слід розраховувати, досліджувати та шукати такі способи розв'язання задачі, за якого загальна вартість логістичних послуг знизиться. Застосування

аналізу повної вартості в логістичних мережах передбачає ідентифікацію усіх витрат та їх перегрупування, що може у підсумку призвести до їхнього зниження. Використання повного аналізу витрат в логістичних мережах передбачає визначення всіх можливих витрат у логістичній системі, перерозподіл їх таким чином, аби знизити повні витрати, раціоналізувати логістичний процес. Раніше описаний метод застосовувався лише в перевезеннях для порівняння кількох варіантів та вибору більш раціонального з них. Нині ж цей метод став використовуватись у різних сферах логістики та суттєво спростив процедуру доставки продукції. Аби уникнути складнощів даного аналізу, багато підприємств полегшують процес аналізу та звітності – використовують різні програми:

- Excel – найпопулярніша, найдоступніша програма. Однак, звичайно, багато процесів доводиться виконувати вручну – копіювати, переносити дані, вбивати формули, перевіряти дані;
- великі облікові системи – відмінне рішення для оптимізації логістичних витрат: вони багатофункціональні, дозволяють зберігати дані в базі, будувати нескладні візуалізації. Однак, на впровадження таких складних систем потрібно багато часу та високий бюджет (на зарплату фахівців, які збиратимуть звіти);
- системи "самостійної аналітики" (до прикладу, Tableau Software). Такі програми наразі лише набирають своєї популярності.

Наступний метод оцінки ефективності транспортної логістики для підприємства – це метод експертних систем. У цьому випадку передбачається, що експертними системами є спеціальні комп'ютерні програми, що дозволяють за допомогою неструктурованих алгоритмів оцінювати ефективність управління інформаційно-вантажними потоками. Переваги подібних програм полягають у можливості систематизації великого обсягу інформації, зниження часових витрат на оцінку ефективності [20, с.309].

Якщо як метод оцінки ефективності логістичних мереж розглядати системний підхід, то на відміну від класичного підходу, він означає, в першу чергу, перехід від часткового до загального, формування системи шляхом злиття

компонентів, котрі розробляються окремо, системний підхід передбачає послідовний перехід від загального до часткового.

Послідовність аналізу логістичної мережі при системному підході включає такі етапи (рис.1.6):

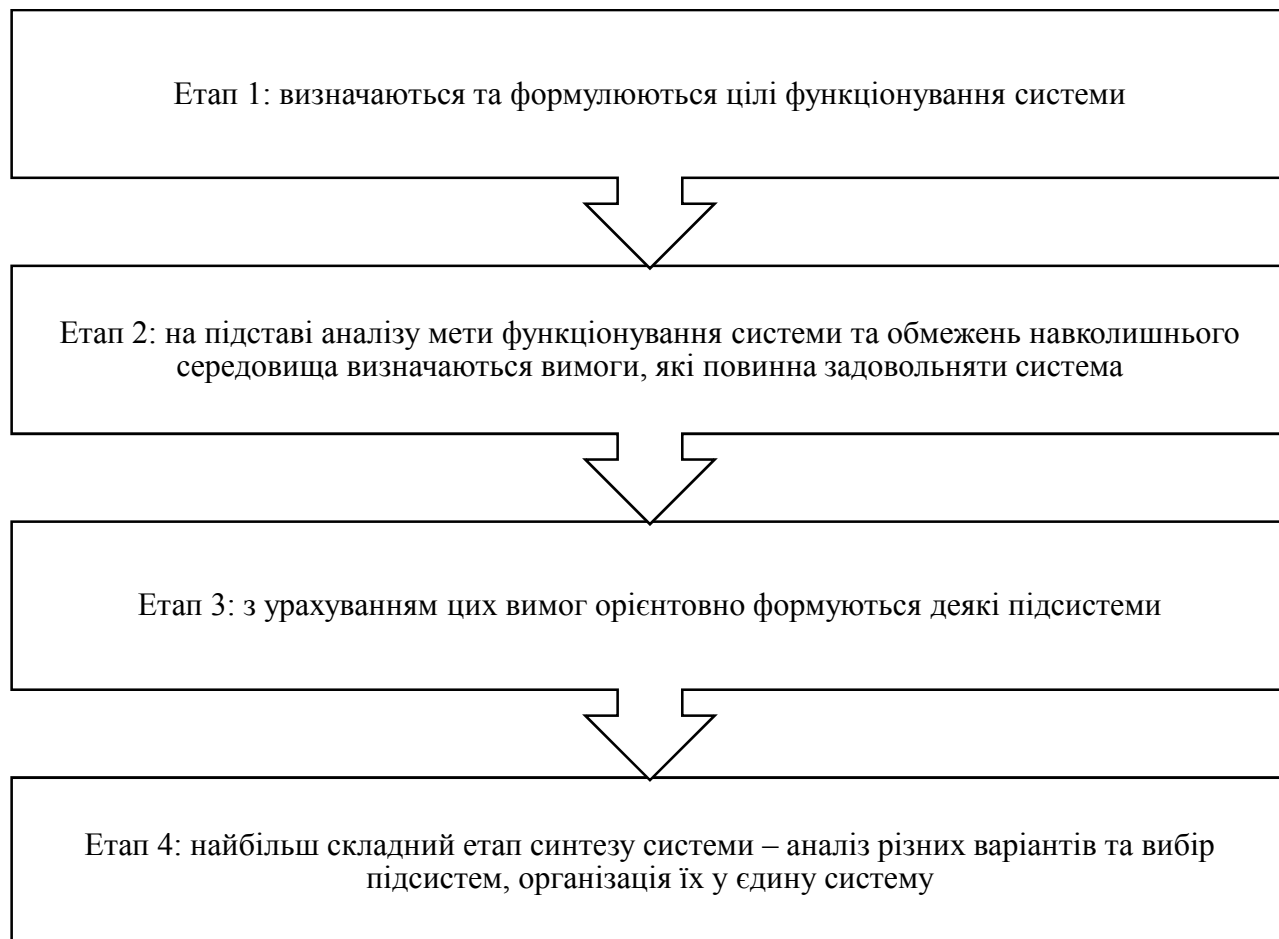


Рис.1.6 – Етапи системного дослідження ринку світових логістичних мереж

Джерело: складено автором на основі [29, с.23]

Реалізація логістичної функції для підприємства – прогнозування, планування і нормування матеріальних запасів – потребує, в першу чергу, вирішення завдання оптимізації номенклатури продукції, яка входять до складу матеріальних запасів підприємства. Великою популярністю в логістиці користується саме ABC-аналіз. Він є простим та, водночас, потужним інструментом, котрий дозволяє виявити об'єкти, що потребують першочергової уваги. Найчастіше ABC-аналіз застосовують в управлінні запасами підприємств,

проте, варто відмітити, що цей метод починає активно застосовуватися в різних галузях. Сутність ABC-аналізу в якості методу оцінки ефективності логістичної мережі полягає в тому, аби виділити з безлічі однотипних об'єктів ті, що найбільш впливають на оцінку. В подальшому саме на цих об'єктах варто зосередити окремі зусилля щодо підвищення ефективності: згідно з методом Парето лише п'ята частина всіх об'єктів дає приблизно 80 % результатів, а внесок решти 80% об'єктів становить лише 20% загального результату [51]..

Наведемо загальний алгоритм проведення ABC-аналізу на рис.1.7.

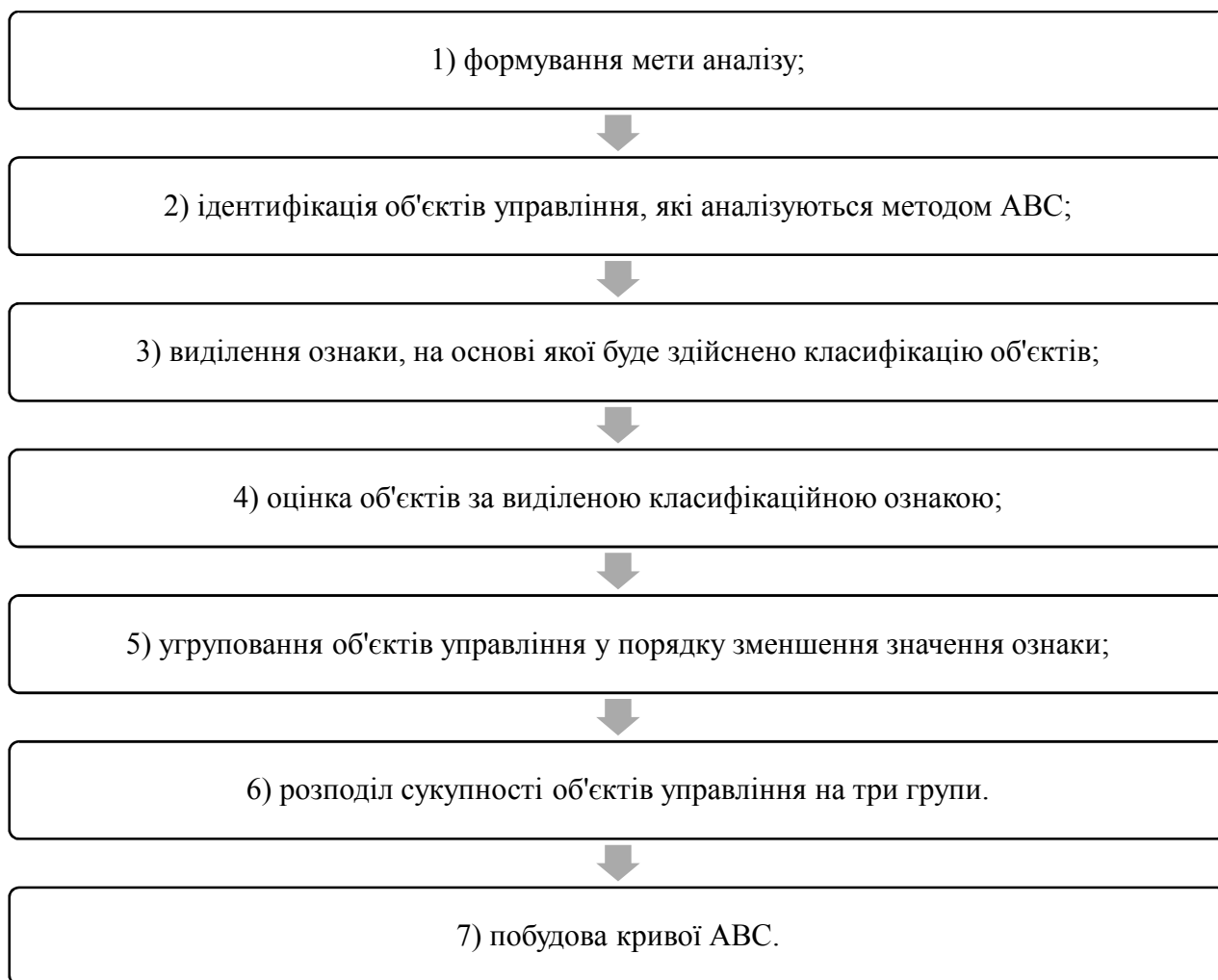


Рис.1.7 – Алгоритм проведення ABC-аналізу

Джерело: складено автором на основі [50]

За допомогою цього методу, залежно від вкладу в ефективність, можна розділити фактори впливу на ефективність логістичної мережі на три групи. Існуючі методи ABC-аналізу можуть бути поєднані в три групи: емпіричні,

диференціальні та аналітичні. Незважаючи на принципові відмінності у всіх методів є загальна ознака, котра включає формування бази даних, вибір або розрахунок показників, обраних для групування. Це важлива, але мало вивчена область ABC-аналізу.

Як правило, метод ABC-аналізу з метою оцінки ефективності застосовується на невеликих підприємствах, котрим необхідно приймати рішення в короткочасний термін. Недоліком цього методу є можливість якісної оцінки і неможливість визначити ефективність за великого числа критеріїв і показників.

ABC-аналіз дозволяє ранжувати постачальників продукції з вантажообігу та на основі отриманих даних, оптимізувати логістичні затрати. Іншим інструментом для прогнозування логістичних витрат може стати XYZ-аналіз, за допомогою котрого можна розрахувати стабільність виникнення затрат на різні логістичні операції та вплив різних чинників на їх виникнення, у тому числі, чинник сезонності. Традиційно, поєднання ABC та XYZ-аналізу використовувався в управлінні товарними запасами в складській логістиці, але ефективність використання цього поєднання для оптимізації та управління витратами вантажообігу в транспортній логістиці також є досить високою.

Вчені розглядають ABC-XYZ-аналіз виключно в якості інструмента управління товарними запасами в системі складської логістики, а тому немає наукових праць, що присвячені його використанню, як інструменту управління вантажообігом у логістичних мережах. Однак, ABC–XYZ–аналіз виступає універсальним інструментом та надає можливості його використання в сфері управління логістичними витратами під час оптимізації вантажообігу в логістичних мережах.

В якості найбільш зручного та поширеного методу оцінки ефективності логістичних мереж можна назвати також метод оцінки натуральних показників ефективності [48]. Натуральними показниками ефективності логістики, зокрема логістичних мереж, є (рис.1.8):

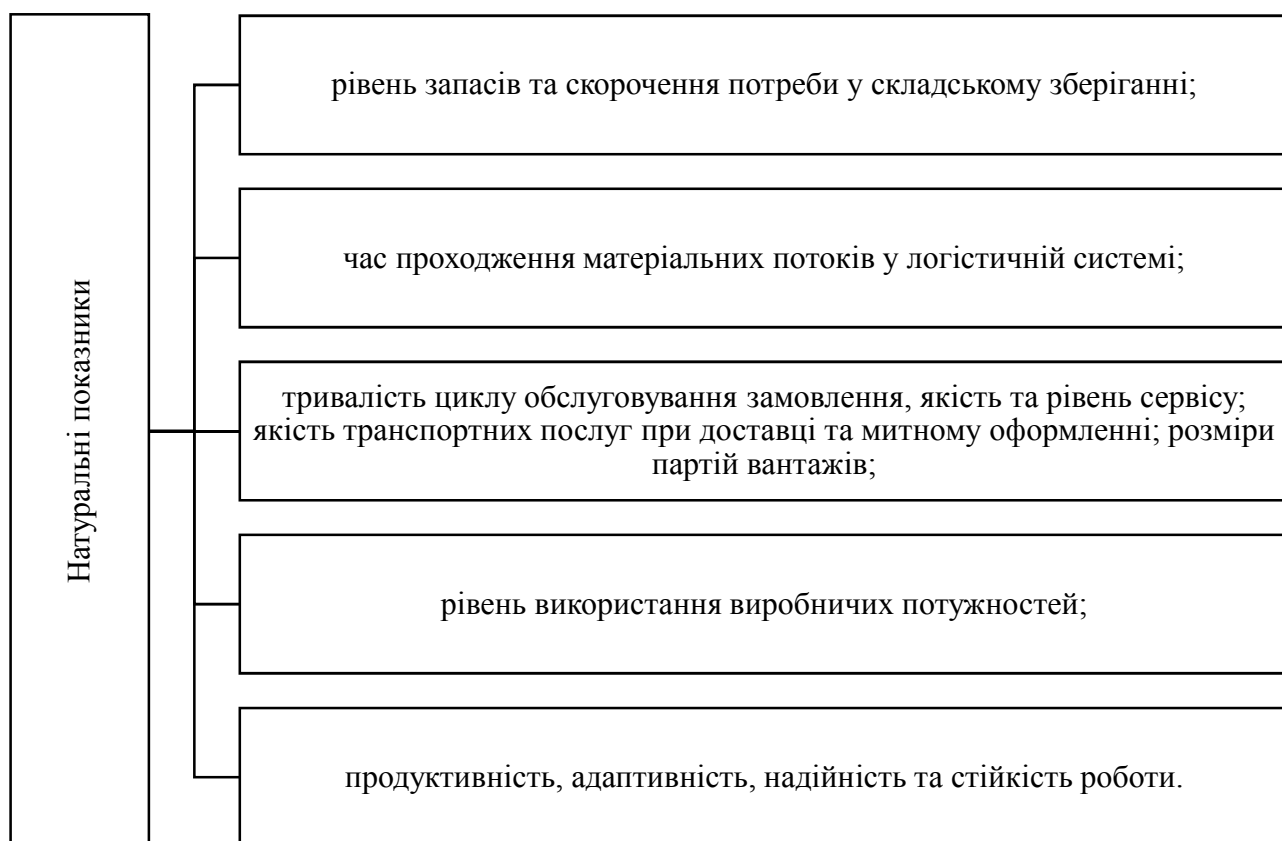


Рис.1.8 – Натуральні показники дослідження ринку світових логістичних мереж

Джерело: складено автором на основі [48]

Таким чином, ми розглянули методи дослідження логістичних мереж: метод аналізу повної вартості, метод експертних систем, системний метод, ABC-XYZ-аналіз, метод оцінки натуральних показників ефективності. Кожен із розглянутих методів має свої переваги та недоліки, а використання їх на практиці має ґрунтуватися на врахуванні специфіки конкретної логістичної мережі.

Висновки до розділу 1

В підрозділі 1.1 виокремлено суть логістичних мереж та визначено, що під логістичною мережею варто розуміти єдину систему наскрізного управління матеріальними, інформаційними, фінансовими логістичними потоками. Світові

логістичні мережі пропонують повний спектр послуг: транспортування, митне оформлення, складські послуги, послуги доданої вартості. Також в підрозділі виділено передумови формування світового ринку логістичних мереж, до яких варто віднести близькість рівнів економічного розвитку країн, що інтегрують; спільність економічних та інших проблем; наявність загальних економічних зв'язків; демонстраційний ефект; «ефект доміно» тощо.

В підрозділі 1.2 досліджено особливості міжнародних логістичних мереж та визначено, що найважливішим завданням світових логістичних мереж виступає створення надійних логістичних ланцюгів, котрі дозволили б мінімізувати витрати на перевезення та істотно скоротити час шляху продукції від виробника до споживача. Для того, аби здійснювати ефективні рішення в даному аспекті, представникам різних держав варто вирішувати наведені завдання на міжнародному рівні, розробляти й впроваджувати єдині стандарти, що пов'язані з взаєморозрахунками, логістичними операціями, питаннями ощадливого поводження з навколишнім середовищем під час здійснення діяльності з перевезень та складування.

В підрозділі 1.3 виділено методи дослідження ринку світових логістичних мереж: метод аналізу повної вартості, метод експертних систем, системний метод, ABC- XYZ-аналіз, метод оцінки натуральних показників ефективності. Кожен із розглянутих методів має свої переваги та недоліки, а використання їх на практиці має ґрунтуватися на врахуванні специфіки конкретної логістичної мережі.

РОЗДІЛ 2.

АНАЛІЗ РОЛІ УКРАЇНИ У СИСТЕМІ СВІТОВИХ ЛОГІСТИЧНИХ МЕРЕЖ

2.1. Географічна структура міжнародних логістичних мереж з прив'язкою до України (Trade map)

Ринок логістичних послуг виступає важливою галуззю глобальної економіки. Транспортні засоби беруть участь у всіх виробничих процесах. До прикладу, у загальному комплексі сільськогосподарських робіт логістичні роботи належать до найбільш трудомістких та енергоємних процесів, при цьому витрати на транспортування становлять близько 40% собівартості продукції сільського господарства. Сучасний ринок логістичних послуг займається як перевезеннями пасажирів, вантажів і багажу, так і наданням інших супутніх послуг, зокрема складування. До таких додаткових сфер діяльності можна віднести також: технічне обслуговування та ремонт транспортних засобів, надання логістичного експедиторського супроводу, роботи з забезпечення контролю безпеки об'єкта перевезення тощо.

Світова логістична система виявилася однією із найбільш постраждалих сфер у результаті пандемії коронавірусу. В основі негативних наслідків лежать різні чинники: закриття державних кордонів, введення обмежень на пересування людей та продукції, розрив виробничо-збутових ланцюгів, зниження попиту та купівельної спроможності населення [27, с.198]. Продовження другої хвилі коронавірусної пандемії, зростання кількості хворих, часткове відновлення раніше знятих обмежень, введення нових обмежень, інші чинники створюють високий ступінь невизначеності по відношенню до глобальних логістичних мереж та систем. Варто також відмітити, що невизначеність стосується не лише термінів повернення до докризових показників розвитку ринку логістичних послуг, а й майбутнього логістики в посткоронавірусному світі в цілому..

Згідно з наведеними ключовими даними про світовий ринок логістичних послуг та його внесок у світовий ВВП та експорт комерційних послуг, до 2010 року простежується тенденція зростання частки експортного логістичного сектора у світовому ВВП (табл.2.1)/

Таблиця 2.1 – Світовий експорт логістичних послуг та його частка у світовому ВВП та у світовому експорті комерційних послуг

Показник	1995 р.	2000 р.	2005 р.	2010 р.	2015 р.	2021 р.
Світовий експорт логістичних послуг, млрд дол.	310,2	346,4	578,1	826,1	895,8	829,9
Світовий ВВП, трлн дол.	31,2	34,0	47,7	66,4	74,9	85,0
Частка у світовому ВВП експорту логістичних послуг, %	0,99	1,02	1,22	1,25	1,19	0,98
Світовий експорт комерційних послуг, млрд дол.	1179	1491	2628	3904	4928	4914
Частка логістичних послуг від комерційних послуг у світовому експорті, %	26,4	23,2	21,8	21,3	16,8	16,9
Частка вантажних логістичних послуг у торгівлі товарами (експорт)	4,1	3,8	3,8	3,0	2,9	2,8

Джерело: складено автором на основі [53]

Досить швидко зниження динаміки обсягів світового експорту логістичних послуг за останні 10 років, багато в чому обумовлене тенденціями до цифровізації, заміною на мережеву інтернет-доставку продукції. Очевидно, що ця тенденція продовжиться і надалі. На неї впливатиме післяпандемічний тренд – регіоналізація ланцюгів доданої вартості, котрі стали глобальними через транспортно-логістичні проблеми, що виникли в пандемію.

Постійне зниження частки витрат на транспорт у світовій торгівлі товарами вказує на зниження ваги продукції та загалом ВВП. У комерційному секторі частка транспортних послуг за останні 30 років знизилася більш ніж на

9% – з 26,4% в 1995 році до 16,9% в 2021 році. Це свідчення стрімкого зростання транскордонних цифрових послуг та його найвагоміших сегментів, зокрема телекомунікаційних, комп'ютерних та інформаційних. До світового ВВП транскордонні логістичні послуги вносять близько 1 %, пік був у 2010 році – 1,25 %.

Найбільшим центром логістичних послуг у світі є США. Далі йдуть Німеччина, Японія, Великобританія та інші країни. Щодо імпорту логістичних послуг, розподіл обсягів виглядає так (рис.2.1):

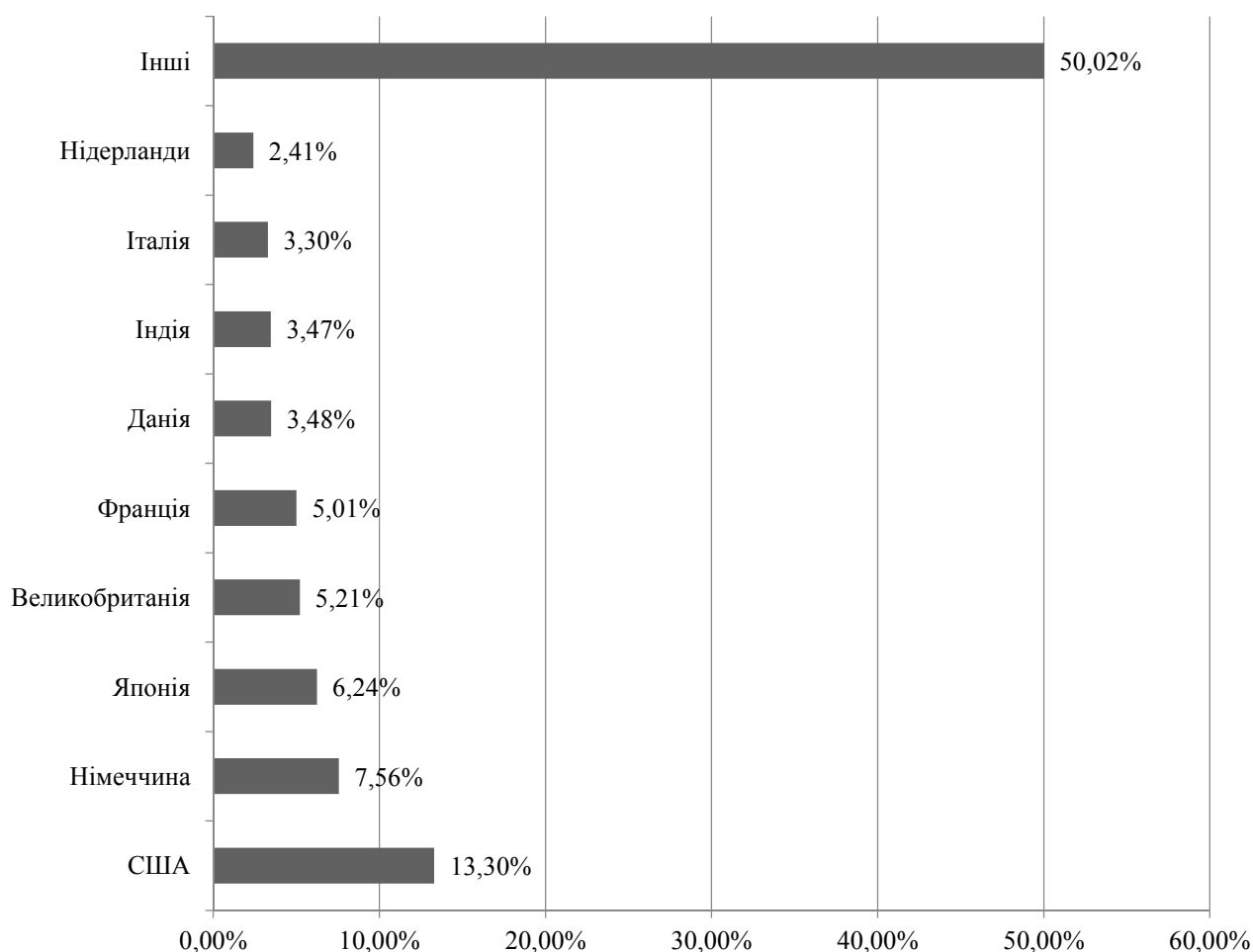


Рис.2.1 – Країни-лідери імпорту логістичних послуг в 2021 році %

Джерело: складено автором на основі [53]

За останні 15 років міжнародний ринок логістичних послуг зазнали кардинальних змін. Зміни стосувалися, з одного боку, скорочення торгових бар'єрів, лібералізації торговельних режимів усередині держав. З іншого боку,

зміни були пов'язані з динамічним розвитком експортно-орієнтованих секторів економіки країн Азіатсько-Тихоокеанського регіону [28, с.89]. Поточний розподіл імпорту логістичних послуг зумовлений загальним рівнем розвитку логістичної інфраструктури, обсягами виробництва і споживання, участю в формуванні та розподілі світової торгівлі [39, с.115].

Існуючі також окремі світові тенденції, що відповідно позначаються на географічній структурі попиту на логістичні послуги (рис. 2.2).

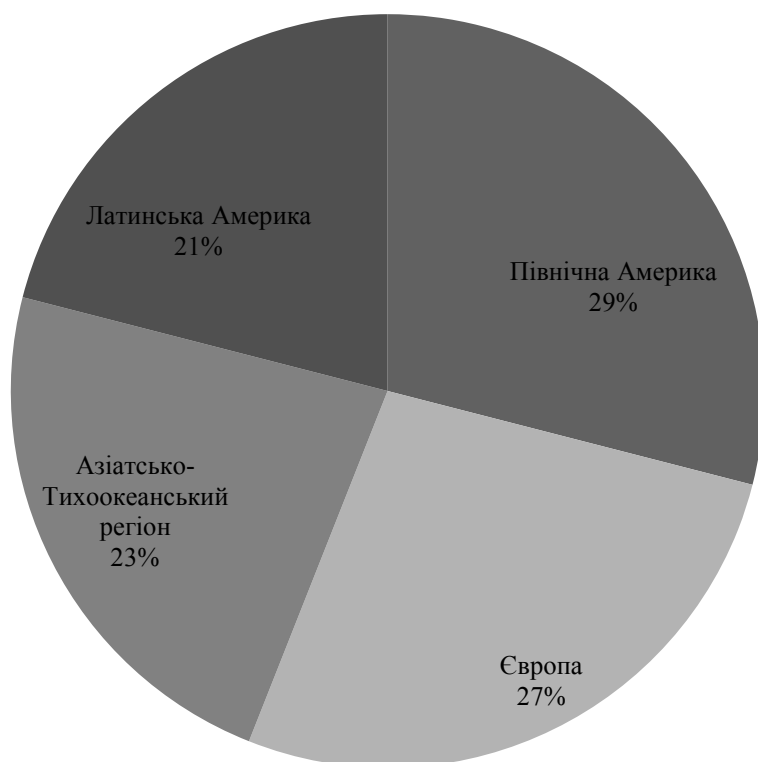


Рис.2.2 – Географічна структура попиту на логістичні послуги в 2021 році
%

Джерело: складено автором на основі [53]

Частка Північної Америки та Європи перевищує частку країн в Азіатсько-Тихоокеанському регіоні та Латинській Америці. При цьому, згідно з прогнозами експертів, в майбутньому основними гравцями на світовому ринку логістичних послуг будуть країни Азіатсько-Тихоокеанського регіону та Латинської Америки.

Важливим стимулом для розвитку світового ринку логістичних послуг стало інтенсивне перенесення виробництва (у тому числі великотоннажного) із Західної Європи та США до країн Південно-Східної Азії (Китай, Індія, В'єтнам, Індонезія) та формування зворотного потоку готової продукції в умовах зростання споживання у розвинених країнах. Саме цей процес найбільше вплинув на обсяги світового логістичного ринку [46, с.203]. Варто також зазначити, що відносно швидкі темпи відновлення міжнародної торгівлі, насамперед завдяки вирішальній ролі країн Південно-Східної Азії, Китаю та Індії, визначили напрям, структуру та динаміку вантажопотоків, а також попит на транспортні та логістичні послуги не лише на зовнішньому, але й та на внутрішньому ринках. Це було досягнуто шляхом стимулювання внутрішнього попиту та споживання, орієнтації на розширення власних ринків.

Сьогодні глобальна структура ринку логістичних послуг формується із трьох основних компонентів:

- вантажні та експедиційні послуги (58%);
- інтегровані послуги (25%);
- управлінська логістика (17%).

На світовому ринку логістичних послуг домінують компанії, котрі надають комплексні послуги 2PL (Second Party Logistics), 3PL (Third Party Logistics), 4 PL (Forth Party Logistics), а їхня присутність на ринку окремої країни значною мірою характеризують рівень розвитку її логістичних мереж.

Світова транспортна система неоднорідна, і в ній можна виділити транспортні системи економічно розвинених країн, країн, що розвиваються, кілька регіональних неоднорідних логістичних мереж Північної Америки, Зарубіжної Європи, країн СНД, Латинської Америки, Азії, Австралії.

Один із головних показників розвитку світової логістичної мережі – густота сполучень. Їх розрахунок здійснюється з врахуванням територіальної площі, де обслуговується населення, загального вантажообігу, дальності перевозів. Густота логістичної мережі, найбільшою мірою характеризує забезпеченість нею та для більшості розвинених країн становить 50-60 км на 100

км території, а для країн, що розвиваються 5-10 км. У економічно розвинених країнах зосереджено понад 80% усіх портів світу, виконується найбільший обсяг світового вантажообігу. Для цієї логістичної підсистеми характерний високий технічний рівень.

Відмітимо, що співвідношення видів міжнародних перевезень у регіонах та окремих країнах різняться. У промислових розвинених державах транспортна система представлена всіма видами транспорту. Особливо розвинутою є інфраструктура в Японії, США та країнах Європейського Союзу. На їх частку припадає до 85% світового вантажообігу. Найкраще розвиваються регіональні транспортні системи у Північній Америці. Тут протяжність шляхів сполучення становить третину загальносвітового обсягу. Окрім того, Північна Америка займає лідируючі позиції загального товарообігу. У Північній Америці автомобільні та залізничні перевезення практично рівні за обсягами.

Західна Європа займає лідируючі позиції щодо густоти транспортної системи. У західноєвропейських країнах за обсягами вантажоперевезень лідирує автомобільний транспорт (40%), слідом залізничний (25%). Решта припадає на морський та внутрішній водний. У країнах СНД та Східної Європи переважає залізничний транспорт (60-65%), проте також поступово зростає роль автомобільного транспорту.

У нинішній ситуації світовий ринок логістичних послуг перебуває у невизначеному стані, про що свідчить непостійність з боку розвитку економіки держав, а також політичних ситуацій. Варто відмітити, що існує багато ризиків, пов'язаних із кризовою складовою логістичної галузі. Їх посилення має сприяти спрямуванню сил на зміцнення позицій країн на ринку логістичних послуг. Також важливу роль відіграє модернізація технологій – вона дозволить скоротити витрати логістичних операторів, захистити їх від ризиків.

2.2. Аналіз інтеграційних процесів українського ринку логістичних мереж до ЄС

Геостратегічне положення нашої країни та новітній активний розвиток електронної торгівлі в якості активного споживача послуг логістичного ринку на тлі загальної глобалізації світового ринку та зростання обсягів транзитних перевезень свідчить, в першу чергу, про великий потенціал України, доцільність подальшого розвитку ринку логістичних послуг як однієї із пріоритетних галузей. Відмітимо, що в сучасному світі логістика виступає невід'ємною частиною стратегії кожного вітчизняного підприємства, зв'язуючою ланкою в глобалізованому світі між різноманітними виробничими комплексами.

Ефективна логістична мережа є основним елементом розвитку конкурентоспроможності України. Розташування нашої країни на перетині багатьох магістральних транспортних шляхів створює унікальні можливості задля розвитку транзитних послуг [33]. Розвиток ринку логістичних послуг України виступає також невід'ємною частиною Угоди про асоціацію між Україною та ЄС.

На основі світового досвіду, сучасних тенденцій розвитку глобалізованого ринку логістичних послуг наша країна знаходиться лише на етапі формування та консолідації логістичної галузі, значно поступаючись західним країнам, як в якості, так і в комплексності логістичних послуг, котрі надаються національними логістичними операторами [25, с.99]. Розвиток ринку логістичних послуг будь-якої держави, в тому числі і України, в першу чергу, залежить від розвитку її економіки. Так, логістичні оператори забезпечують взаємодію учасників соціально-економічних відносин, пов'язують виробничі ланцюги постачання, дозволяють продукції знайти своїх покупців.

На вітчизняному ринку логістичних послуг в сучасних умовах логістичні оператори здебільшого надають послуги на рівні 3PL. Основні оператори ринку логістичних послуг України представлені на рис.2.3.

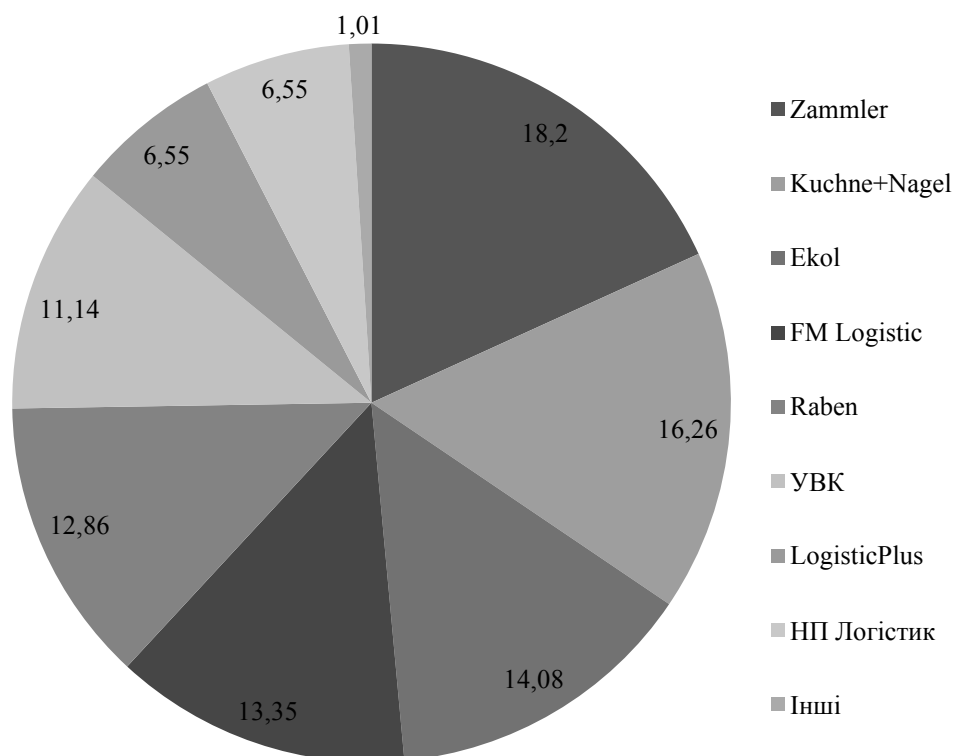


Рис.2.3 – Питома вага основних логістичних операторів на ринку України в 2021 році %

Джерело: складено автором на основі [12]

Аналіз ринку логістичних послуг з боку логістичних операторів свідчить, в першу чергу, про те, що найбільшу частку займають вітчизняна компанія Zammler, німецький представник Kuehne&Nagel та Ekol. Інші ще розвиваються та набирають обертів. При цьому відмітимо, що на ринку B2C переважають послуги Нової пошти. Пандемія коронавірусної інфекції вплинула як на внутрішній, так і на зовнішній ринок логістичних перевезень, а відповідно і на діяльність логістичних операторів, забезпечення ланцюжка постачань, на взаємовідносини між виробниками та кінцевими споживачами.

Для оцінки стану ринку логістичних послуг проаналізуємо його саме в секторі вантажних перевезень. Так, динаміка загального вантажообігу за видами транспорту відображена на рис.2.4 та на рис.2.5.

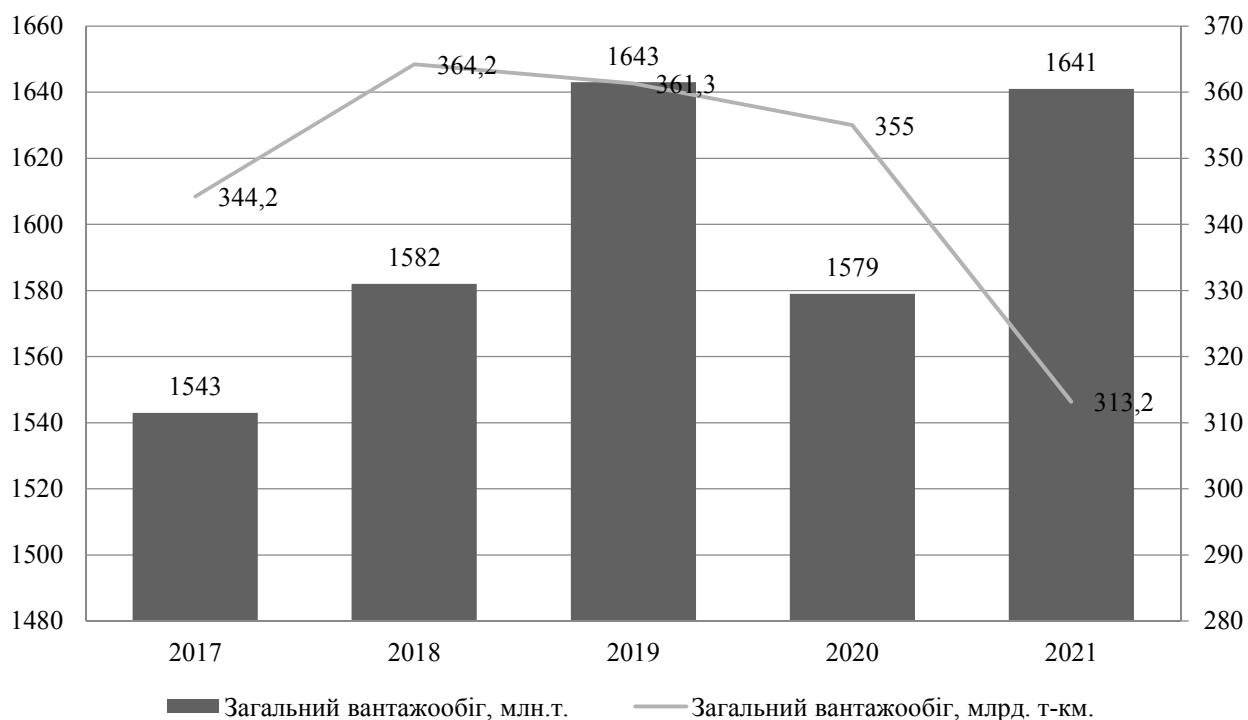


Рис.2.4 – Динаміка загального вантажообігу в Україні за 2017-2021 рр.

Джерело: складено автором на основі [12]

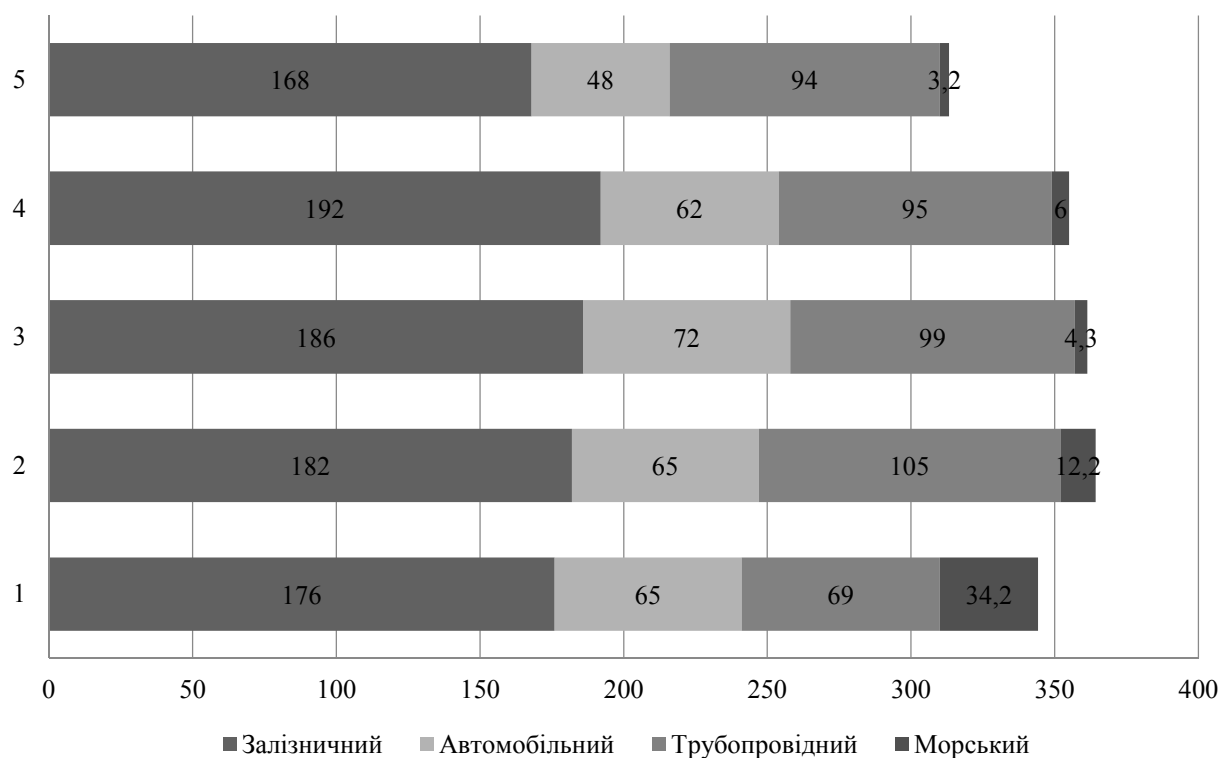


Рис.2.5 – Динаміка вантажообігу за видами транспорту в Україні за 2017-2021 рр., млрд. т-км.

Джерело: складено автором на основі [12]

Протягом дослідженого періоду перевезено вантажів 7988,5 млн. т усіма видами транспорту, в тому числі залізничним транспортом – 1623 млн.т., автомобільним транспортом – 5793 млн.т., водним транспортом – 31 млн. т., авіаційним транспортом – 0,5 млн. т. та трубопровідним транспортом – 541 млн.т. У 2021 році у порівнянні з 2017 спостерігається зростання питомої ваги перевезень саме автомобільним транспортом (з 69,2% в 2017 році до 75,1% в 2021 році). При цьому, вантажні перевезення залізницею зменшились з 23,74% в 2017 році до 18,61% в 2021 році. Також спостерігаємо незначне зменшення по вантажних перевезеннях іншими видами транспорту (водним, авіаційним, трубопровідним).

Питома вага перевезень, котрі здійснюються морським транспортом, є досить невеликою в порівнянні з іншими видами. Однак, незважаючи на те, що частка вантажних перевезень морським транспортом у 2021 році складала лише 0,13%, він відіграє одну з головних ролей у зростанні вітчизняної економіки, а загальний дохід, сформований ринком послуг у морських портах, становив більш 50 млрд. грн, що дорівнює біля 1,5% ВВП.

Проведений аналіз ринку логістичних послуг дозволяє виокремити чинники, котрі впливають на розвиток ринку логістичних послуг України: обсяги внутрішньої торгівлі мають тенденцію до зростання, а наслідком скорочення виробництва, девальвацію курсу національної валюти, загострення відносин та початок військової агресії РФ стало скорочення обсягу експорту; загальне зниження доходів економічних суб'єктів змушує їх до мінімізації своїх витрат. Сьогодні вітчизняна логістична галузь у цілому задовольняє лише основні потреби населення та економіки в перевезеннях за обсягом, однак, не за якістю. Сучасний стан ринку логістичних послуг не повною мірою відповідає вимогам ефективної реалізації євроінтеграційного курсу України, інтеграції національної транспортної мережі в Транс'європейську транспортну мережу.

Під впливом зазначених вище факторів сформувалися поточні тенденції на ринку вітчизняних логістичних послуг, а саме (рис.2.6):

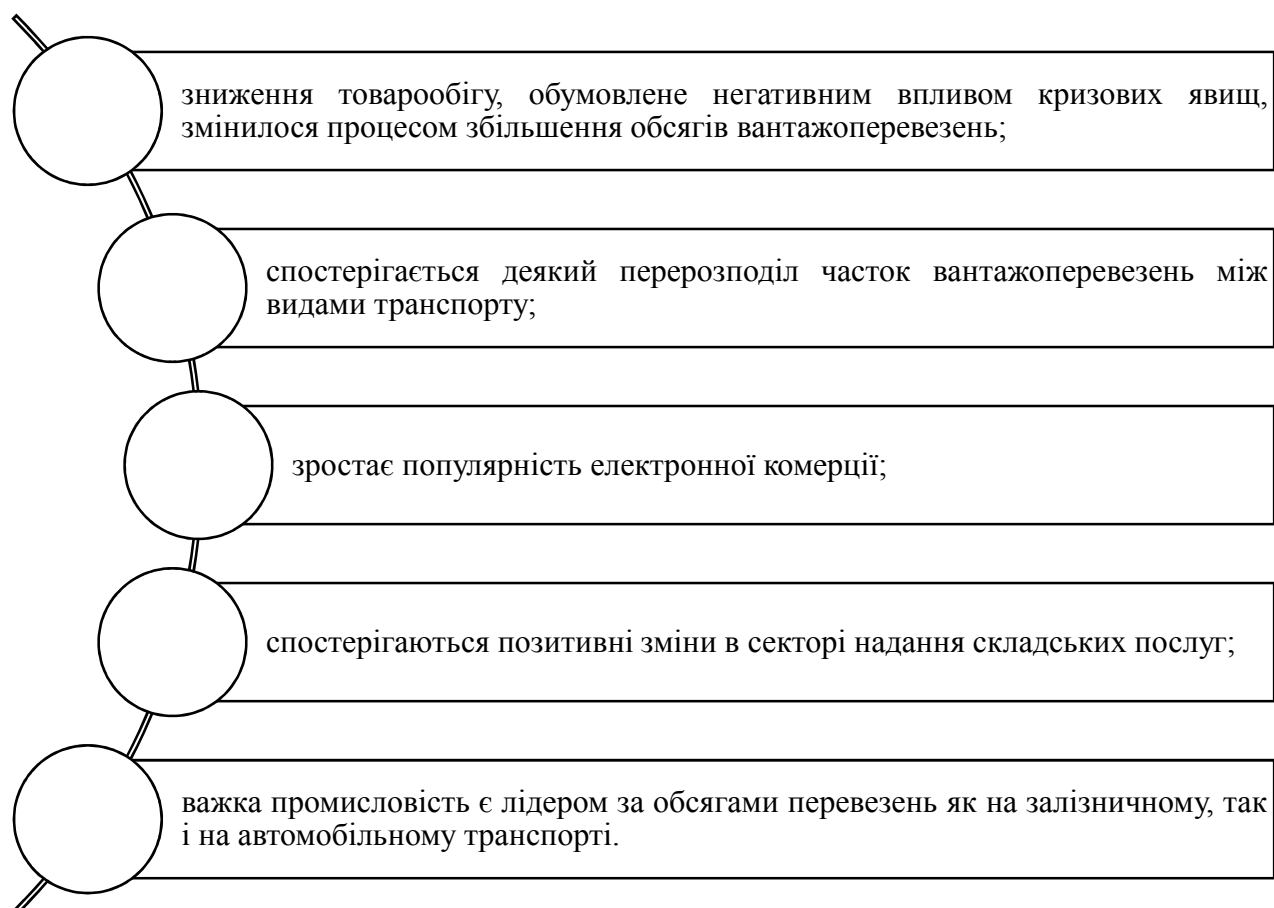


Рис.2.6 – Поточні тенденції на ринку вітчизняних логістичних послуг

Джерело: складено автором на основі [12, 33]

Розвиток логістичного ринку в нашій країні також супроводжується взаємодією міжнародних факторів впливу різновекторної дії, основними з котрих виступає уповільнення соціально-економічного зростання, що зумовлене втратою територіальної цілісності України та призводить до часткового призупинення логістичної діяльності та загострення ризиків безпеки пересування вантажів [45, с.188]. Розширення співпраці України з Європейським Союзом супроводжується експортом продукції з низькою питомою вагою доданої вартості та зумовлює нарощування імпорту високотехнологічних товарів. Ці та інші фактори суттєво перешкоджають ефективній діяльності ринку логістичних послуг, змушуючи логістичних операторів переорієнтовувати свою діяльність на внутрішній ринок, стимулюючи процеси поглинання та злиття в галузі, пошук нових рішень тощо.

За останні роки відбулись позитивні зрушення та посилення економічних інтеграційних процесів між Україною та Європейським Союзом, котрий виступає найбільшим надавачем двосторонньої підтримки нашій країні. При цьому, варто відмітити, що сфера співробітництва між Україною та Європейським Союзом досить різноманітна та включає елементи співпраці в: науці і технологіях, вищій освіті, промисловості, агропродовольчому комплексі, енергетиці, транспорті, телекомунікації тощо. Зазначимо також, що Європейський Союз надає гранти, технічну та фінансову допомогу у формі позик задля підтримки платіжного балансу, виступає найбільшим інвестором України.

Україною підписана Угода про торгівлю з країнами Європейського Союзу, однак для повної її реалізації варто укласти цілу низку домовленостей, зокрема у сфері стандартизації і сертифікації продукції. Наша країна ще не досягла такого рівня конвергенції з економікою країн Європи і не може відповідати висунутим критеріям (зокрема, обмеження щодо темпів інфляції, банківських відсоткових ставок, відсотків за державними цінними паперами, курсу національної валюти, параметрів податкової політики), що необхідні для майбутньої валютної інтеграції на найближчий період [38, с.190].

Кінцевою стратегічною метою нашої країни виступає її приєднання до Європейського Союзу, що сприятиме її повній інтеграції у світову економіку.

Найбільшими торговими партнерами України серед країн-членів Європейського Союзу традиційно залишаються: Польща, Угорщина, Німеччина, Італія, Великобританія, Словаччина. При цьому, в економічних відносинах України з країнами Європейського Союзу останніми роками активізувалось секторальне співробітництво в енергетичній сфері щодо адаптації енергетичного законодавства, ратифіковано угоди про співробітництво з Європейським Союзом з питань атомної енергії [30, с.96]. Варто відмітити, що наявні певні задовільні результати в питаннях, котрі стосуються навколишнього середовища, транспорту тощо. Розвивається також міжрегіональне та транскордонне співробітництво в рамках діючих європейських регіонів та нових транскордонних об'єднань.

Перспективними напрямками інтеграції нашої країни в світову економіку виступає створення вітчизняних транснаціональних корпорацій, банків, торгівля об'єктами інтелектуальної власності. Процес інтеграції України у світову економіку має відбуватись за умов реформування власної економіки при одночасному трансформуванні зовнішньоекономічних зв'язків.

2.3. Проблеми розвитку логістичної галузі України на період війни

З початком військових дій на території України, багато вітчизняних підприємств були змушені припинити свою діяльність. Значну роль, при цьому, відіграло зменшення можливостей логістичних операторів. Зокрема, був порушений звичайний устрій логістичних ланцюжків постачання, що було спровоковане багатьма факторами, пов'язаними з людськими, технологічними, інфраструктурними процесами. За період 24 лютого 2022 року – 1 січня 2023 року було пошкоджено, зруйновано або захоплено більш ніж 500 закладів освіти, 50 закладів охорони здоров'я, 2000 житлових будинків, 30 заводів або заводських складів, 15 аеропортів, 6 тепло- та гідроелектростанцій. Крім цього, було втрачено десятки тисяч кілометрів автомобільних доріг та залізничних шляхів, зруйновано чи виведено з ладу 350 мостів тощо. За оцінками експертів, завдані ворогом збитки вже перевищили 100 млрд дол. США.

Питання перебудови системи логістичної галузі нашої держави є другим, після безпосередньо проблеми вторгнення російських військ. Це зумовлено тим, що війна призвела до відсутності морських перевезень, погіршення функціонування залізничних шляхів, блокування авіаперевезень, ускладнення роботи автомобільного транспорту. Окрім цього, в перші ж місяці війни було розбомблено велику кількість логістичних центрів та складів, зірвались поставки сировини з виробничих міст (Херсона, Харкова, Запоріжжя, Маріуполя, Одеси та інших) внаслідок проведення бойових дій та окупації. Ці умови призвели до жахливих наслідків: зокрема, збільшення часу доставки, втрата налагоджених

логістичних маршрутів, значне підвищення тарифів, зменшення запасів продукції на складах.

Упродовж декількох тижнів з початку бойових дій в Україні кардинально змінились логістичні підходи до ланцюжків постачання. Зокрема, відбулось відчутне скорочення обсягів перевезення комерційних товарів, а основне навантаження було спрямовано на перевезення військових та гуманітарних вантажів. Вагомою проблемою, при цьому, виявилась недостатня кількість водіїв, котрі були залучені до Збройних Сил України, в територіальну оборону або до перевезення гуманітарних вантажів. Важливим є також той факт, що залишилась частина водіїв, котрі остерігаються вирушати в місця активних бойових дій. Окрім цього, якщо відправник – волонтерська організація, то не завжди була змога компенсувати пальне, не всі перевізники змогли брати ці витрати на себе. Зауважимо, що в умовах війни логістична інфраструктура виконує низку надважливих військових, гуманітарних, соціальних, економічних завдань, реалізація яких полягає в постачанні військової техніки та іншої допомоги, евакуації та переміщенні населення з регіонів активних бойових дій, організації та обслуговуванні перевезень бізнес-вантажів, гуманітарної допомоги тощо. При цьому, інфраструктурні об'єкти та об'єкти військово-оборонного комплексу України сьогодні найпершими зазнають руйнувань та знищень.

Як свідчить статистика, до повномасштабного військового вторгнення майже 75% зі сукупного зовнішнього вітчизняного логістичного обігу припадало на порти, які з 24 лютого 2022 року були заблоковані. Внаслідок цього перед більшістю вітчизняних підприємств постало термінове завдання пошуку альтернативних шляхів налагодження логістичних ланцюгів.

В умовах військових дій більшість автомобільних та залізничних перевезень вітчизняного експорту на світові ринки здійснюється через Європейські країни, що створює «логістичні корки» в логістичному потоці. Залізниця сьогодні працює і доставляє грузи до 13 прикордонних переходів (Польщі (4), Словаччини (3), Румунії (3), Угорщини (2) та Молдови (2)). В таких складних умовах основними транзитними країнами для нашої країни стають

Польща та Румунія, котрі обслуговують 70% експортних залізничних перевезень. Це призводить до зростання навантаження на автомобільні шляхи західних регіонів країни та призводить до пошкодження дорожнього покриття, що в подальшому вимагатиме додаткових фінансових витрат для відновлення. Саме тому, в найближчій перспективі перед Україною постане питання не тільки відбудови зруйнованих об'єктів транспортної інфраструктури, але й подальшого відновлення всіх транспортно-комунікаційних мереж.

Варто також зауважити, що залізниця наразі використовує лише 40% своєї потенційної спроможності. До прикладу, її потенційна здатність перевезення вантажів, зокрема на експорт, становила 3400 вагонів на добу (або ж 220 тон вантажу). Фактично, наразі українська залізниця спроможна відвантажувати за добу не більше 1900 вагонів, а час очікування перетину кордону може сягати аж 25 діб. Ця складна ситуація у логістичній системі України зумовлена, в першу чергу, нерівномірним розподілом вантажів на різних ділянках кордонів, обмеженою технічною спроможністю перевезень внаслідок нестачі рухомого складу, проблемами зі складуванням та контейнеризацією продукції.

Україна є одним із найбільших експортерів зерна в усьому світі. Однак, основний логістичний шлях продукції – Чорне море – через агресію РФ було перекрито з початку війни. Міжнародні організації та окремі експерти вважали, що неможливість доставки вітчизняної продукції може загострити продовольчу кризу в десятках країн, особливо Азії та Африки. Внаслідок цього проблема стала не лише локальним логістичним викликом, але й прецедентом для подальшого функціонування світового ринку. Основна проблема полягала в тому, що не було альтернатив морським перевезенням. Вітчизняні колії ширші за європейські, тому перевезення залізницею видається проблематичним. Варто також відмітити, що вітчизняна залізниця не справляється зі збільшенням перевезень зерна, її пропускна здатність низька, а довгострокові інвестиції ризиковані. Особливо яскраво дана проблема спостерігається в західній частині України, котра межує з Європейським Союзом, помітно збільшилися черги за товарами. Окрім того, пункти на кордоні між Україною та Європейським Союзом були вузькими, а тому

швидкість і кількість зерна, котре можна провезти через них, біли занадто малі. Європейські країни намагалися оригінально вирішувати ці виклики логістичної галузі. Зокрема, Румунія, Польща та країни Балтії погодилися надати свої морські порти для перевезення зерна. Однак це не вирішило проблему в масштабі. . Така переорієнтація вантажопотоків досить важлива з огляду на потреби в забезпеченні безпеки морських перевезень. Однак, зміни морських маршрутів доставки продукції призводять до значного зростання вартості таких перевезень.

Деяка частка продукції має можливість здійснювати доставку автомобільним транспортом. Однак, наразі є складнощі і для міжнародних автомобільних перевезень, зокрема:

- брак водіїв;
- складна ситуація з паливом, його дефіцит, стрімке зростання вартості;
- встановлені ліміти на заправках, великі черги;
- постійний моніторинг безпечних маршрутів;
- складнощі завантаження автомобілів в портах сусідніх країн через велику напруженість, що спричинена закриттям портів України;
- затримки в дорозі внаслідок пошкодження доріг, мостів;
- великі черги на кордонах;
- зміна маршрутів у міжнародному сполученні (в об'їзд країни-агресора), пошук нових транзитних маршрутів.

Відмітимо, що наразі ринок перевезень зерна стабілізувався, а перспективи, котрі відкрилися після угоди між Україною та РФ про вивезення українського зерна, породили надію на його безперебійний експорт. Так, 22 липня в Стамбулі за посередництва ООН та Туреччини було підписано угоду, метою котрої було припинення блокади вітчизняних портів для вивезення зерна. За цією домовленістю, близько 25 мільйонів тонн зерна, які зараз заблоковані в Україні, нарешті можна було експортувати. Угода передбачала створення безпечних коридорів від узбережжя Чорного моря України до Босфору. Угодою було визначено, що судна, котрі знаходяться в цих коридорах і портах, не можуть бути

атаковані. Так, 1 серпня 2022 року з одеського порту вийшов перший суховантаж з вітчизняним зерном, через 3 дні він пройшов перевірку в Стамбулі і попрямував до Лівану. 5 серпня 2022 року Міністерство оборони Туреччини повідомило, що ще 3 судна з вітчизняним зерном вийшли в море (загалом на борту цих суден було понад 58 тисяч тон кукурудзи).

Наразі вітчизняні логістичні оператори та перевізники намагаються впровадити в своїй діяльності принципи максимальної економії на вантажоперевезеннях, а логістичні маршрути прокладаються так, щоб охопити найбільше території за один раз. В такому випадку можливою стає економія пального, зменшення кількості транспорту на дорогах, що є важливим також в цілях безпеки.

Окрім цього, війна в нашій країні додала ризиків реалізації міжнародних ланцюжків постачання, частиною котрих були вітчизняні компанії. Зруйновані або ж частково пошкоджені наслідками бойових дій, ланцюги постачання стикнулись і надалі стикаються з багатьма проблемами, котрі, якщо їх не вирішити, завадять відновленню економіки України та її довгостроковому зростанню. Поглиблення дисбалансу між попитом та пропозицією, до якого додалися також і ризики пандемії останніх років, може призвести до високої інфляції в усьому світі. Як бачимо, внаслідок військових дій відбуваються зміни у логістичних ланцюгах постачання не лише всередині України, а й за її межами. Даний факт вимагає термінового вирішення питань оптимізації переміщення логістичних потоків продукції у межах діючих сформованих або ж нових логістичних ланцюжків з урахування виникнення нових загроз та ризиків.

У логістичній діяльності вітчизняних підприємств важливою складовою саме під час війни стало впровадження інформаційно-комунікаційних технологій, а саме програмного забезпечення. Підприємства, котрі на момент початку війни мали новітнє програмне забезпечення для функціонування логістики, змогли швидше за інших пристосуватися до сучасних умов. При цьому, варто відмітити, що багато підприємств до початку військових дій використовували російській програмні продукти (до прикладу, 1С, Бітрікс24), однак, після вторгнення

категорично від них відмовилися та замінили на альтернативні зарубіжні та вітчизняні варіанти. Звичайно, встановлення нового програмного забезпечення несло за собою додаткові витрати, однак в майбутньому це забезпечує позитивний економічний ефект.

Наразі в умовах невизначеності першочерговими векторами розвитку логістичної галузі України мають стати (рис.2.7):



Рис.2.7 – Першочергові вектори розвитку логістичної галузі України в умовах війни

Джерело: складено автором

Таким чином, за військових умов логістична діяльність є надзвичайно важливою як на рівні держави, так і на рівні окремих підприємств. Незважаючи на відповідні зміни та складнощі, вітчизняна логістика продовжує працювати. Зараз вона виступає основним аспектом забезпечення конкурентоспроможності вітчизняних підприємств, а за рахунок новітніх підходів, використанні інноваційного програмного забезпечення, сучасного обладнання, вітчизняні

логістичні оператори та підприємства зможуть швидко реагувати на зміни зовнішніх умов та забезпечити ефективну діяльність на час воєнного стану. Наразі складно робити прогнози або ж передбачити сценарії розвитку вітчизняної логістики у найближчій перспективі. Однак під час військових дій і в повоєнний період економічні рішення мають бути гнучкими, швидкими та зваженими.

Висновки до розділу 2

В підрозділі 2.1 досліджено географічну структуру міжнародних логістичних мереж та визначено, що у нинішній ситуації світовий ринок логістичних послуг перебуває у невизначеному стані, про що свідчить непостійність з боку розвитку економіки держав, а також політичних ситуацій. Варто відмітити, що існує багато ризиків, пов'язаних із кризовою складовою логістичної галузі. Їх посилення має сприяти спрямуванню сил на зміцнення позицій країн на ринку логістичних послуг. Також важливу роль відіграє модернізація технологій – вона дозволить скоротити витрати логістичних операторів, захистити їх від ризиків.

В підрозділі 2.2 проведено аналіз ринку логістичних послуг України та визначено, що розвиток логістичного ринку в нашій країні також супроводжується взаємодією міжнародних факторів впливу різновекторної дії, основними з котрих виступає уповільнення соціально-економічного зростання, що зумовлене втратою територіальної цілісності України та призводить до часткового призупинення логістичної діяльності та загострення ризиків безпеки пересування вантажів. Також проведено аналіз інтеграційних процесів українського ринку логістичних мереж до ЕС та визначено, що найбільшими торговими партнерами України серед країн-членів Європейського Союзу традиційно залишаються: Польща, Угорщина, Німеччина, Італія, Великобританія, Словаччина. При цьому, в економічних відносинах України з країнами Європейського Союзу останніми роками активізувалось секторальне

співробітництво в енергетичній сфері щодо адаптації енергетичного законодавства, ратифіковано угоди про співробітництво з Європейським Союзом з питань атомної енергії.

В підрозділі 2.3 виділено проблеми розвитку логістичної галузі України на період війни та визначено, що війна призвела до відсутності морських перевезень, погіршення функціонування залізничних шляхів, блокування авіаперевезень, ускладнення роботи автомобільного транспорту. Ці умови призвели до жахливих наслідків: зокрема, збільшення часу доставки, втрата налагоджених логістичних маршрутів, значне підвищення тарифів тощо.

РОЗДІЛ 3.

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ЛОГІСТИЧНИХ МЕРЕЖ УКРАЇНИ В МІЖНАРОДНІЙ СИСТЕМІ ЛОГІСТИЧНИХ МЕРЕЖ

3.1. Шляхи оптимізації

Розвиток логістичних мереж України виступає важливим чинником її інтеграції у світовий економічний простір, адже суттєво знижує вплив відстані між державами на їх соціально-економічне зростання, відповідно забезпечує інтеграцію національних ринків та значне зниження вартості транспортування продукції на зовнішні ринки. Відповідно до досліджень науковців, створення ефективних логістичних мереж забезпечує розвинутим країнам додаткові 15-25 % до валового національного продукту. Відповідно, актуальність проблем розвитку логістичних мереж та вітчизняної інфраструктури підтверджується наявним досвідом розвинених країн, в котрих активно створюються та удосконалюються транснаціональні, національні, регіональні логістичні системи та мережі, котрі забезпечують ефективні транспортні, наукові, виробничі, постачальницькі, збутові комунікації між логістичними суб'єктами.

Інтеграція економіки нашої країни у простір Європейського Союзу вимагає відповідного динамічного збалансованого розвитку її секторів, а, насамперед, логістичної мережі та транспортної інфраструктури. Наша країна виступає зручним хабом між Азією та Європою, що розташований на перехресті головних транс'європейських коридорів – це створює загальні сприятливі умови в налагодженні зовнішньоекономічної діяльності між державами [2, с.7].

Темпи розвитку логістичних мереж України мають відповідати загальному економічному зростанню. Наведені умови можна виконати лише в тому випадку, коли буде створено відповідний злагоджений логістичний комплекс України. До прикладу, запропонована попереднім урядом «Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року» потребує суттєвого вдосконалення, зокрема послідовної реалізації програм покращення окремих видів транспорту. Загалом

логістична система нашої країни суттєвою мірою не відповідає світовим стандартам, зокрема, вимогам, що прийняті в Європейському Союзі, а транспортна інфраструктура суттєво відстає від європейської. Так, на сьогоднішній день існують такі проблеми розвитку логістичних мереж в Україні (рис.3.1):



Рис.3.1 – Проблеми розвитку логістичних мереж в Україні

Джерело: складено автором на основі [3, 22, 23, 36]

Розглянемо їх детальніше:

1) якість логістичного обслуговування. Не всі вітчизняні логістичні оператори, експедиторські чи транспортні компанії в даний час надають послуги на відповідному якісному рівні. Експедиторські чи транспортні підприємства в більшості випадків не надають достатньо уваги оптимізації процесу транспортування [36, с.166]. При цьому, оптимізація процесу транспортування

можлива за допомогою складання оптимальних маршрутів руху, збору консолідованого вантажу від кількох відправників, підключення ефективнішого виду транспорту на певному маршруті тощо. Варто відмітити, що оптимізація процесу транспортування у підсумку може привести до значного зменшення логістичних витрат. Зокрема, наразі спостерігається загальна тенденція до зменшення кількості звичайних операторів транспортного ринку та перехід до інтегрованого логістичного оператора, котрий може поєднувати всі функції та завдання транспортної, експедиторської, сервісної логістики на одному підприємстві. До таких логістичних операторів наразі тяжіють ТОВ «Нова Пошта» та АТ «Укрпошта»;

2) зниження конкурентоспроможності вітчизняних логістичних операторів. На прикладі європейських логістичних операторів можна помітити той факт, що поліпшення транспортного законодавства, зняття кордонів між державами Європейського Союзу зробило сферу перевезень досить привабливою. До прикладу, вступ Польщі до Європейського союзу зумовив збільшення кількості логістичних операторів та, відповідно, став причиною зростання внутрішньої конкуренції та падіння тарифів на перевезення. На даний час при більшій заробітній платі водія та вартості пального, польські перевізники пропонують рівні, а іноді й менші тарифи в порівнянні з вітчизняними операторами [22, с.30]. Зокрема, ТОВ «Нова Пошта» в останні місяці суттєво підняла тарифи оскільки є лідером вітчизняного логістичного ринку. Відмітимо, що відображення методики розрахунку індивідуальної рентабельності кожного окремого перевезення дозволить вітчизняним логістичним операторам працювати не тільки більш прозоро для споживачів, але й дасть їм можливість відстежувати, чи вигідне те чи інше перевезення;

3) недовантаження рухомого складу. Проблеми недостатнього використання вантажопідйомності транспортних засів, зокрема, пов'язана з небажанням або невмінням комплектувати відправки від різних відправників. Відмітимо, що оптимальне комплектування вантажів дозволить більш ефективно використовувати відповідні характеристики транспортних засів та призведе до

зниження загальних логістичних витрати [26, с.41]. При цьому, відмітимо, що доставка збірного вантажу також може призвести до виникнення проблем в процесі доставки вантажів, але такий вид доставки стає більш вигідним як для відправника, так і для перевізника – перевезення збірного вантажу призведе до збільшення прибутків логістичних операторів, а для кожного з власників збірного вантажу вартість перевезення зменшиться;

4) складність побудови маршрутів перевезення. Все більша кількість логістичних операторів, котрі стикаються з потребами побудови оптимальних маршрутів перевезень, готові вкладати значні гроші в програмне забезпечення, котре здатне автоматизувати весь процес пошуку найраціональнішого маршруту. В деяких випадках достатньо лише запустити комп'ютерну програму Excel, аби швидко вирішити транспортні задачі задля знаходження найоптимальніших шляхів між двома пунктами, або ж використати методи складання збірно-розвізних маршрутів [23, с.205]. Наведені прості та зручні методи визначення оптимальних маршрутів дозволяють не лише отримати найкращий результат, але й легко проаналізувати, до чого можуть призвести його зміни за вимогами замовника;

5) складність організації взаємодії декількох видів транспорту. Наразі автомобільні перевезення виступають найбільш використовуваними завдяки своїй мобільності і зручності, не зважаючи на вищі тарифи в порівнянні з залізничним або ж водним видами транспорту. При цьому, складність відносин із залізничним транспортом та різні правила щодо здійснення перевезень різним видом транспорту можуть призвести до відмови відправників працювати з іншими видами транспорту, або ж їх поєднувати. Варто додати, що комбіновані перевезення в більшості випадків є набагато складнішими в прогнозуванні за термінами і ризиками. До прикладу, в даному випадку набагато гостріше стоять проблеми інформаційного супроводу, ніж у випадку перевезень лише автомобільним транспортом, однак об'єднання та використання декількох видів транспорту, як і консолідація вантажів, призводить до зменшення логістичних витрат;

б) недостатня кількість інформації щодо програмних продуктів у сфері логістики. На відміну від досить популярних програмних продуктів управління складськими запасами, програмного забезпечення транспортної логістики менше та вони не є досить розповсюдженими [3, с.83]. Крім того, в існуючих програмних продуктах зазвичай є відсутньою система об'єктивної аналітики. Також відмітимо, що при високій вартості таких продуктів не є дивним, що потенційні покупці губляться та поступово залишають ідею придбання подібних засобів автоматизації. Відповідно до цього, розробникам варто працювати над поліпшенням програмних пакетів та розтлумачувати потенційним покупцям особливості та переваги кожної окремої програми по відношенню до інших.

Провівши аналіз сучасного стану вітчизняних логістичних мереж, можна зробити висновок, що їх існування супроводжують багато проблем, котрі потребують негайного вирішення. Окрім цього, наша країна має проблеми з транспортними магістралями, котрі значно погіршують роботу транспорту, а вирішення саме цієї проблеми значно вплине на подальше вдосконалення якості транспортного обслуговування. Таким чином, при вирішенні кожної окремої проблеми, варто враховувати інтереси й інших учасників логістичних мереж, таких як виробники, кінцеві споживачі тощо.

Проблеми розвитку логістичних мереж України в міжнародній системі логістичних мереж вимагають поетапного вирішення ряду цільових завдань:

- створення загальнодержавних, регіональних та міських логістичних мереж постачання й збуту;
- вдосконалення інформаційного забезпечення взаємодії перевізників, митниці, місцевих органів влади та логістичних операторів;
- створення в якості самостійних структур посередницьких логістичних компаній, котрі виконуватимуть функції логістики по контрактах з промисловими, транспортними та торговельними підприємствами;
- вдосконалення інформаційно-комп'ютерної підтримки логістичного сервісу в країні, регіонах та містах;

- створення у вузлах логістичних мереж мультимодальних термінальних комплексів багатоцільового призначення, котрі гарантовано забезпечать споживачів комплексом інформаційних, транспортних, експедиційних, консалтингових, сервісних та комерційних послуг;
- раціоналізації постачання промисловою та продовольчою продукцією, товарами народного споживання;
- подальший розвиток системи дистрибуції задля оптимізації міжнародних, міжрегіональних і міжміських логістичних зв'язків.

Так, основою розвитку логістичних мереж України в міжнародній системі мають стати надсучасні високоомеханізовані мультимодальні багатфункціональні термінальні комплекси, котрі гарантовано забезпечать споживачів транспортно-експедиційним обслуговуванням з широким спектром сервісних, комерційних послуг, котрі виконуватимуть функції логістичних центрів, об'єднаних в окрему логістичну систему на базі формування єдиного організаційного, економічного, інформаційного, нормативно-правового логістичного простору.

Центральне місце серед функціональних підсистем розвитку логістичних мереж України в міжнародній системі мають займати загальнодержавні та регіональні розподільні центри, котрі інтегруватимуть у собі велику кількість основних та підтримуючих логістичних функцій і забезпечуватимуть накопичення вантажів, вантажопереробку, сервісне обслуговування, поєднання видів транспорту для забезпечення відповідного узгодження логістичного процесу, відповідну організацію ефективного розподілу товарів, доставку проміжному або кінцевому споживачеві [41, с.425].

На наш погляд, нашій країні необхідні термінові заходи задля поліпшення логістичної інфраструктури та подальшого розвитку логістичних мереж в міжнародній системі, адже галузь потерпає від досить низького використання виробничих потужностей, їх невідповідності сучасним потребам інфраструктури, високих логістичних затрат. При цьому, застаріла логістична інфраструктура потребує модернізації, котра ставить завдання не лише заміни застарілого

обладнання, але й комплексного та системного переобладнання відповідно до нових технологій та вимог Європейського Союзу.

Під час трансформації та подальшого розвитку логістичних мереж України в міжнародній системі доцільним виступає розробка інтелектуальної, модернізованої та повністю взаємопов'язаної транспортної та енергетичної інфраструктури на базі використання інформаційно-комунікаційних технологій. Зокрема, вітчизняні логістичні мережі повинні сприяти відповідному ефективному доступу виробників всього Європейського Союзу до єдиного внутрішнього ринку та міжнародного ринку за його кордонами.

Загальними пріоритетними напрямками розвитку логістичних мереж України в міжнародній системі мають стати (рис.3.2):

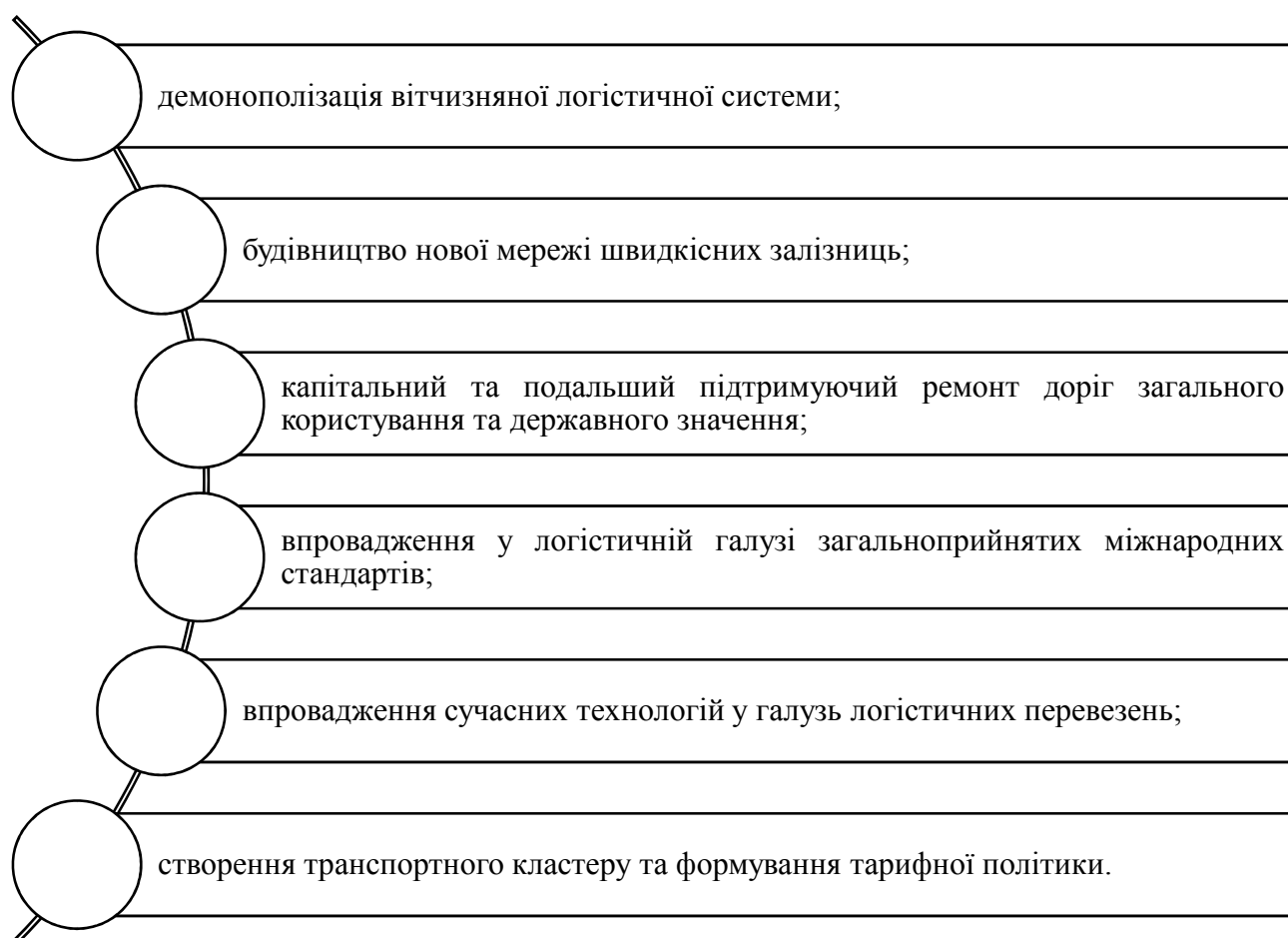


Рис.3.2 – Напрями подальшого розвитку логістичних мереж в Україні

Джерело: складено автором на основі [3, 22, 23, 36]

У разі зволікання з запровадженням ефективних заходів державної політики щодо розвитку логістичних мереж в Україні ймовірної стане неспроможність вітчизняної логістики забезпечити потреби економічного зростання країни в найближчій перспективі у перевезеннях, а також відповідні потреби населення.

Важливо також підкреслити, що під час подальшого розвитку логістичних мереж в Україні та логістичної інфраструктури варто враховувати цілу систему факторів, котрі впливають на їх функціонування (зокрема, конкурентне середовище, юридична основа логістичних відносин, державна підтримка логістичної діяльності тощо). Важливе значення в даному випадку має саме державна підтримка логістичної діяльності, котра забезпечувала б вирішення декількох практичних завдань одночасно.

Для максимального використання логістичного потенціалу України та розвитку логістичних мереж, зокрема й у якості транзитної держави, варто створити клієнторієнтовану систему обслуговування, вжити заходів відповідно до забезпечення ефективної організації роботи транспортного комплексу України та отримати синергетичний ефект від загального ефективного поєднання потенціалу та можливостей всіх видів транспорту на основі партнерсько-конкурентних засад.

3.2. Циркулярна логістика у зв'язку з інтеграцією

За останні роки людство сформувало індустріальну економіку, котра забезпечує безпрецедентне процвітання сучасного суспільства. Однак, стрімке економічне зростання зумовило виникнення негативних екологічних і соціальних наслідків. До останнього часу в основі світової економіки лежала лінійна модель «взяти – виготовити – утилізувати», котра ґрунтувалась на споживанні великої кількості вичерпних ресурсів та викопного палива. При цьому, будь-яка система, що заснована на безперервному видобутку і споживанні, зрештою зтикається з обмеженнями зростання. Варто відмітити, що сучасна економіка наразі є

надзвичайно марнотратною та призводить до великих втрат вартості природних ресурсів.

Відповіддю на сучасні виклики та загрози руйнування природного середовища виступає модель економіки з багатооборотним використанням продукції – циркулярна економіка, котра являє собою системне рішення, спрямоване на пом'якшення несприятливого впливу виробництва та споживання на навколишнє середовище, особливо в контексті скорочення викидів парникових газів та утворення відходів. Основними завданнями циркулярної економіки виступає проектування систем утилізації відходів і забруднюючих речовин, збереження основних засобів та матеріалів у робочому стані, відновлення природних систем.

Загальною проблемою при формуванні цінності з потоків використаних матеріалів, від побутових відходів до вживаних комп'ютерів, вбачаємо високий рівень їхньої неоднорідності й змішаності. Задля відновлення цінних матеріалів необхідними є однорідні, чисті потоки матеріалів та продукції. В цілому, чим краще здійснюється попереднє сортування й поділ потоків матеріалів, тим вищим буде рівень відновлення й тим більше компонентів можна буде отримати для повторного використання та відновлення [19, с.29].

При цьому, важливою ланкою у системі циркулярної економіки виступає концепція збалансованого споживання та виробництва, а впровадження принципів циркулярної економіки має сприяти зменшенню забруднення навколишнього середовища та рівня споживання природних ресурсів, зниження капітало- й енергоємності процесів отримання і переробки вторинної сировини, дотримання принципу «нуль відходів». Відмітимо, що під циркулярною економікою мається на увазі концепція створення цінностей за рахунок раціонального використання ресурсів, мінімізації негативного впливу виробленої продукції на навколишнє середовище на усіх етапах життєвого циклу продукції, котра дозволяє повторно застосовувати використані матеріали. В своїх основних припущеннях циркулярна економіка керується не лише на традиційними, а й новими ідеями, котрі сприяють пом'якшенню негативного впливу продукції,

виробленої підприємствами, на навколишнє середовище та включає наступні концепції:

- промислова екологія;
- від колиски до колиски (C2C);
- оцінка життєвого циклу;
- екологічно чисте виробництво;
- 3R (скорочення, повторне використання та переробка) та 4R (скорочення, повторне використання, переробка та ремонт);
- стійке керування ланцюжками поставок;
- зелений ланцюжок поставок [40, с.53].

Усі перелічені концепції циркулярної економіки вписуються у реалізацію загальної ідеї сталого розвитку. В даному випадку варто додати ще одну концепцію – реверсивної логістики, котра виступає передумовою та ключовим елементом розвитку циркулярної економіки загалом. Реверсивна логістика – це широке поняття, котре охоплює логістичний менеджмент та діяльність зі зниження та усунення втрат тари та продуктів. Реверсивна логістика означає зворотний розподіл – рух товарів та інформації в напрямі, протилежного до того, у якому протікає традиційна логістична діяльність. Роль реверсивної логістики окремо підкреслюється в концепції зелених ланцюгів поставок, у котрих головною метою виступає «інтеграція всіх операцій, що створюють додану вартість у такий спосіб, щоб вся діяльність, пов'язана з окремими логістичними процесами, мала б найменший шкідливий вплив на навколишнє середовище». У цьому контексті особливу актуальність у реверсивній логістиці набувають зелені технології або ж «зелена логістика».

Зелена логістика поєднує у собі всі вищезгадані концепції, реалізуючі принципи сталого розвитку. Важливим аспектом концепції циркулярної економіки виступає замкнутий цикл циркуляції матеріалів («зелені матеріали»), котрі можна використовувати для розвитку зеленої логістики. Семантичний сенс зеленої логістики досить широкий. Спочатку варто відзначити, що існує два

напрями у розумінні впливу логістики на потоки залишкових матеріалів у економічній системі в концепції зеленої логістики, а саме: екологічна логістика та вторинна (рециклінгова) логістика (також відома як логістика відходів чи логістика зворотних потоків).

Протягом багатьох років логістична діяльність орієнтувалася лише на економічні цілі, котрі переважно полягали у максимізації прибутку або ж мінімізації загальних витрат. Наразі планування логістичної діяльності підприємств потребує балансу між економічними, екологічними, соціальними пріоритетами. Використання зеленої логістики веде до створення стійких підприємств [51].

З погляду бізнесу, методи зеленої логістики переважно включають:

- управління системою транспортування (об'єднані перевезення, 3PL-логістика);
- управління процесом упаковки (має на мені зменшення впливу пакувальних матеріалів на навколишнє середовище);
- організація «зелених» комунікацій та виробництва;
- управління складським господарством та відходами [32, с.19].

У цьому аспекті основне завдання «зеленої» логістики – це створення ефективної соціальновідповідальної бізнес-моделі компаній, формування ефективного механізму інтеграції екологічного та соціально-економічного аспектів на усіх етапах планування, проектування, управління ланцюгом постачання продукції з метою мінімізації еколого-економічних збитків, підвищення споживчої цінності продукції за допомогою застосування енерго- та ресурсозберігаючих технологій, що забезпечують сталий розвиток та конкурентоспроможність фірм [37, с.16].

Зелена логістика – назва зручна для розуміння та запам'ятовування. Вона є однією з головних складових сталого розвитку у системі взаємодії трьох складових: суспільство, економіка, навколишнє середовище. Наявні визначення зеленої логістики мають на увазі, що дана концепція не тільки служить збереженню природних ресурсів, але й є сполучною ланкою між природними ресурсами та продукцією, продукцією та споживачами, а, окрім того, є

інструментом замикання контуру управління в загальній системі циркулярної економіки. Зелена логістика, таким чином, визначає ефективність економічного циклу у багатооборотній економіці. До вагомих заходів у сфері зеленої логістики під час реалізації концепції багатооборотної економіки віднесемо також такі екологічно чисті види діяльності як (рис.3.3):



Рис.3.3 – Вагомі заходи під час реалізації концепції багатооборотної економіки у сфері зеленої логістики

Джерело: складено автором на основі [32, с.19]

Ключове значення задля ефективності системи багатооборотного виробництва має саме матеріальний потік, що виступає частиною виробничої діяльності компаній, та пов'язаний з ним енергетичний потік у промислових системах. Невід'ємною вимогою циркулярної економіки є саме забезпечення ефективного потоку та повторного використання ресурсів між підприємствами. Метою в даному випадку виступає оптимізація логістичних процесів у виробничих системах, що вбачається в поставках продукції, раціоналізації

логістики виробництва, ефективному управлінні ланцюжками поставок підприємств, що знаходяться в системі циркулярної економіки. При цьому, варто відмітити, що циркулярна економіка та підприємства, які беруть участь у ній, перебувають під впливом різних факторів, у тому числі: політичних та правових аспектів; кон'юнктурних факторів; соціальних та культурних аспектів; технічних та технологічних факторів; природних факторів.

Циркулярна економіка спричиняє необхідність не лише найменшого використання невідновлюваних джерел енергії, але й використання відходів як перероблюваних матеріалів без негативних зовнішніх наслідків для навколишнього середовища [48]. Саме тому використання циркулярної економіки – складне завдання, особливо для сектора державних послуг. Впровадження концепції зеленої логістики для підприємств передбачає організацію всередині компанії загальної екологоорієнтованої системи. Наведемо кілька прикладів впровадження концепції зеленої логістики на підприємствах.

Вважаємо, що одні із безперечних світових лідерів у сфері впровадження зеленої логістики є німецька компанія Heineken, котра стала на цей шлях ще у 2010 році, представивши нову стратегію «Варимо пиво, роблячи світ кращим». Одним з найважливіших кроків у рамках концепції сталого розвитку Heineken стала оптимізація споживання водних ресурсів у виробничому процесі, адже вода є одним з найголовніших інгредієнтів її продукції. Heineken раціонально знижує рівень споживання води на всіх стадіях виробничо-логістичного циклу за рахунок впровадження інноваційних технологічних рішень: очищення, повторне використання води, встановлення інноваційних лічильників, реінжиніринг холодильних установок та інші. В 2018 році найбільший ефект дав процес оптимізації миття технологічного обладнання, призначеного для розливу та пакування продукції Heineken. Сукупність цих заходів забезпечила зниження питомого рівня споживання води.

До логістичних рішень у рамках зеленого курсу Heineken можна віднести:

- перехід на більш екобезпечні види транспорту під час транспортування (з автомобільного на залізничний);

- Heineken використовує інноваційну методику розрахунку вуглецевого сліду, котра дає точну інформацію щодо викидів на всіх етапах руху матеріального потоку: від сировини до готової продукції;
- переобладнання освітлення складу (використання світлодіодів) – мав несподівано вагомий результат – на окремих заводах витрати на електроенергію скоротилися в 4 рази;
- щорічно на Heineken реалізуються проекти щодо зниження обсягу та ваги упаковки, що скорочує кількість відходів від неї. До прикладу, кількість викидів CO₂ при використанні нової упаковки знизилось на 11% за останні 2 роки.

Наведемо ще декілька відомих прикладів екоорієнтованих підприємств:

- японська автомобільна компанія Toyota вже декілька років реалізує проекти, у рамках яких використовує вітряні турбіни й сонячні батареї в якості джерел електроенергії;
- німецька логістична компанія DHL ще у 2010 році розробила сервіс GoGreen, котрий дозволяє розраховувати та відстежувати рівень викидів вуглекислого газу в атмосферу за всіма видами транспортування;
- американська логістична компанія UPS Air Cargo здійснює окремі види вантажоперевезень за допомогою машин-гібридів, котрі не завдають шкоди навколишньому середовищу;
- шведська логістична організація Green Cargo Road and Logistics AB при залізничних перевезеннях використовує енергозберігаючі локомотиви;
- японська судноплавна компанія NYK Line встановила на окремих судах комп'ютерну систему, котра на основі постійного моніторингу погодних та гідрографічних умов оптимізує роботу двигунів, що, у свою чергу, призводить до зменшення обсягів шкідливих викидів в атмосферу;
- німецький перевізник Deutsche Bahn Schenker Rail пропонує своїм клієнтам спосіб перевезення вантажу, котрий базується на абсолютній відмові від викиду вуглекислого газу. У рамках проекту «Eco Plus» основним паливом,

що використовується електровозами при доставці вантажів, є електрика, котра отримується з відновлюваних джерел енергії. Deutsche Bahn Schenker Rail має у своїх довгострокових планах мету до 2025 р. скоротити вихлопи вуглекислого газу від своїх операцій по всьому світу на 30 % в порівнянні з 2006 роком.

В Україні зелена логістика лише починає розвиватися, а в багатьох вітчизняних підприємств немає досвіду застосування принципів зеленої логістики. Окрім того, довгий час вважалося, що застосування зелених технологій призводить лише до збільшення логістичних витрат [37, с.16]. На сьогоднішній день в Україні можна виділити ряд проблем, що уповільнюють та стримують впровадження зелених логістичних інновацій (рис.3.4):



Рис.3.4 – Проблеми, що уповільнюють та стримують впровадження зелених логістичних інновацій в Україні

Джерело: складено автором на основі [32, 37]

Уповільнені темпи розвитку зеленої логістики в Україні здебільшого зумовлені тим фактом, що в багатьох випадках вітчизняної практики використання зелених технологій призводило до значного підвищення рівня логістичних витрат, чим суперечило основним принципам логістики. Однак, низка вітчизняних компаній уже стала піонерами в галузі зелених логістичних технологій, а на їхнє рішення вплинуло, в першу чергу, бажання відповідати рівню західних партнерів, котрі першими спровокували тренд на розвиток екологічної логістики.

На наш погляд, держава здатна зробити вагомий внесок у розвиток зеленої логістики в Україні за допомогою таких дій:

- стимулювати зростання рівня зацікавленості підприємств до впровадження зелених інноваційних рішень у виробництво та управління ланцюжками постачання;
- в якості стимула організувати політику державної підтримки компаній, готових реорганізовувати свою діяльність в екоорієнтованому аспекті, за допомогою видачі субсидій, дотацій та грантів;
- впроваджувати зелені технології у процеси складування та вантажопереробки на державних підприємствах;
- проводити програми з мінімізації деструктивного впливу викидів, що є наслідком зростання рівня перевезень автомобільним транспортом шляхом посилення попиту на залізничні вантажоперевезення, котрі вважають найбільш безпечними для навколишнього середовища;
- підвищувати рівень обізнаності населення у перевагах впровадження зелених логістичних технологій;
- дати зрозуміти вітчизняним підприємствам, що впровадження принципів зеленої логістики стає новою конкурентною перевагою, котра необхідна для виходу на рівень закордонних партнерів.

Особливу увагу варто привернути до розвитку саме людського потенціалу. У цьому плані необхідним виступає підвищення загальної екологічної культури

як осіб, котрі приймають рішення, так і всього населення України, підвищення рівня підготовки кадрів у сфері еколого-логістичного управління та системи професійної освіти. Потребує також переосмислення та наукового обґрунтування система екологічного виховання та освіти. Зелена логістика має стати міждисциплінарною областю знань, котра консолідує інтереси науки, бізнесу, освіти на користь підвищення якості життя населення та збереження навколишнього середовища.

Таким чином, варто підкреслити, що концепція зеленої логістики стає дедалі популярнішою. Тенденції на її впровадження задають передові компанії та доводять, що турбота про екологію – це не просто своєрідний вияв альтруїзму. Зовсім навпаки, використання зелених технологій дає вагомий результат, дозволяючи економити колосальні грошові суми. Дану тезу доводять своєю практикою відомі світові компанії, серед яких можна виділити DHL, UPS Air Cargo, Toyota, Green Cargo Road тощо. Впровадження зелених технологій у діяльність вітчизняних підприємств набагато складніше, що насамперед пов'язано з тривалою рецесією, великими витратами, небажанням щось змінювати, відсутністю належної державної політики та підтримки у сфері впровадження та використання зелених логістичних технологій у діяльності суб'єктів ринку.

Висновки до розділу 3

В підрозділі 3.1 виділено проблеми розвитку логістичних мереж України, до яких віднесено: якість логістичного обслуговування; складність побудови маршрутів перевезення; зниження конкурентоспроможності вітчизняних логістичних операторів; недовантаження рухомого складу; складність організації взаємодії декількох видів транспорту; недостатню кількість інформації про програмні продукти в сфері логістики. Також запропоновано шляхи оптимізації логістичних мереж України в міжнародній системі логістичних мереж, до яких віднесемо: демонополізацію вітчизняної логістичної системи; будівництво нової

мережі швидкісних залізниць; капітальний та подальший підтримуючий ремонт доріг загального користування та державного значення; впровадження у логістичній галузі загальноприйнятих міжнародних стандартів; впровадження сучасних технологій у галузь логістичних перевезень; створення транспортного кластеру та формування тарифної політики.

В підрозділі 3.3 охарактеризовано важливість розвитку зеленої логістики в умовах циркулярної економіки та визначено, що на сьогоднішній день в Україні можна виділити ряд проблем, що уповільнюють та стримують впровадження зелених логістичних інновацій: низький рівень поінформованості та зацікавленості суспільства у вирішенні питань зниження рівня деструктивного впливу на природу й раціонального споживання природних ресурсів; відсутність державних інструментів, котрі стимулювали або б навіть зобов'язували компанії впроваджувати принципи зеленої організації логістики; орієнтація вітчизняних підприємств на отримання прибутку в короткостроковій перспективі, що робить не вигідним використання дорогих екологічних технологій; складності в оцінці потенційного обсягу екологічного впливу логістичних процесів.

ВИСНОВКИ

Проведене дослідження дозволило зробити наступні висновки.

1. Виокремлено суть логістичних мереж та визначено, що під логістичною мережею варто розуміти єдину систему наскрізного управління матеріальними, інформаційними, фінансовими логістичними потоками. Світові логістичні мережі пропонують повний спектр послуг: транспортування, митне оформлення, складські послуги, послуги доданої вартості. Також в підрозділі виділено передумови формування світового ринку логістичних мереж, до яких варто віднести близькість рівнів економічного розвитку країн, що інтегрують; спільність економічних та інших проблем; наявність загальних економічних зв'язків; демонстраційний ефект; «ефект доміно» тощо. В наш час глобалізації міжнародна торгівля, а тому й міжнародна логістика стрімко розвиваються, а нерівномірність розвитку окремих галузей у різних країнах сприяє імпорту та експорту та розвитку світових логістичних мереж. Наразі з'являється тенденція до безмежного розширення обсягів виробництва, а тому виробництво неминуче переростає межі внутрішнього попиту, підприємці кожної країни ведуть запеклу боротьбу за зовнішні ринки. При цьому, зростанню темпів міжнародного товарообміну та, як наслідок, міжнародної логістики та світових логістичних мереж сприяла також інтеграція, адже було скасовано обмеження у торгівлі. Окрім цього, у структурі міжнародної торгівлі відбулися зміни під впливом науково-технічної революції, котра прискорила процес міжнародного поділу праці, викликала зростання обміну наукомісткою продукцією, готовими виробами та послугами.

2. Досліджено особливості міжнародних логістичних мереж та визначено, що найважливішим завданням світових логістичних мереж виступає створення надійних логістичних ланцюгів, котрі дозволили б мінімізувати витрати на перевезення та істотно скоротити час шляху продукції від виробника до споживача. Для того, аби здійснювати ефективні рішення в даному аспекті, представникам різних держав варто вирішувати наведені завдання на

міжнародному рівні, розробляти й впроваджувати єдині стандарти, що пов'язані з взаєморозрахунками, логістичними операціями, питаннями ощадливого поводження з навколишнім середовищем під час здійснення діяльності з перевезень та складування. Головна особливість міжнародних логістичних мереж полягає в тому, що виробники та споживачі продукції перебувають у різних державах. При цьому, безпосередньо процес доставки товару до споживача складається з подолання державних кордонів і митного контролю. Світова логістична мережа має низку принципових відмінностей від внутрішньонаціонального переміщення товарно-матеріальних цінностей, головними з яких виділимо: зовнішньоторговельні операції зазвичай пов'язані з більшими обсягами замовлень; відмінності у національних законодавствах, правилах, культурі, звичаях торгівлі, відсутність стандартизації та уніфікації продукції і технологій; для міжнародних ринків характерним є великий ступінь невизначеності та відповідно вищий рівень комерційних ризиків; більшість корпоративних структур відчуває дефіцит висококваліфікованих кадрів у галузі міжнародної логістики; значна кількість посередників ускладнює взаємодію й координацію в логістичному ланцюзі тощо..

3. Виділено методи дослідження ринку світових логістичних мереж: метод аналізу повної вартості, метод експертних систем, системний метод, ABC-XYZ-аналіз, метод оцінки натуральних показників ефективності. Кожен із розглянутих методів має свої переваги та недоліки, а використання їх на практиці має ґрунтуватися на врахуванні специфіки конкретної логістичної мережі.

4. Досліджено географічну структуру міжнародних логістичних мереж та визначено, що у нинішній ситуації світовий ринок логістичних послуг перебуває у невизначеному стані, про що свідчить непостійність з боку розвитку економіки держав, а також політичних ситуацій. Варто відмітити, що існує багато ризиків, пов'язаних із кризовою складовою логістичної галузі. Їх посилення має сприяти спрямуванню сил на зміцнення позицій країн на ринку логістичних послуг. Також важливу роль відіграє модернізація технологій – вона дозволить скоротити витрати логістичних операторів, захистити їх від ризиків.

5. Проведено аналіз ринку логістичних послуг України та визначено, що розвиток логістичного ринку в нашій країні також супроводжується взаємодією міжнародних факторів впливу різновекторної дії, основними з котрих виступає уповільнення соціально-економічного зростання, що зумовлене втратою територіальної цілісності України та призводить до часткового призупинення логістичної діяльності та загострення ризиків безпеки пересування вантажів. Розширення співпраці України з Європейським Союзом супроводжується експортом продукції з низькою питомою вагою доданої вартості та зумовлює нарощування імпорту високотехнологічних товарів. Ці та інші фактори суттєво перешкоджають ефективній діяльності ринку логістичних послуг, змушуючи логістичних операторів переорієнтовувати свою діяльність на внутрішній ринок, стимулюючи процеси поглинання та злиття в галузі, пошук нових рішень тощо.

Проведено аналіз інтеграційних процесів українського ринку логістичних мереж до ЕС та визначено, що найбільшими торговими партнерами України серед країн-членів Європейського Союзу традиційно залишаються: Польща, Угорщина, Німеччина, Італія, Великобританія, Словаччина. При цьому, в економічних відносинах України з країнами Європейського Союзу останніми роками активізувалось секторальне співробітництво в енергетичній сфері щодо адаптації енергетичного законодавства, ратифіковано угоди про співробітництво з Європейським Союзом з питань атомної енергії. Варто відмітити, що наявні певні задовільні результати в питаннях, котрі стосуються навколишнього середовища, транспорту тощо. Розвивається також міжрегіональне та транскордонне співробітництво в рамках діючих європейських регіонів та нових транскордонних об'єднань.

6. Виділено проблеми розвитку логістичної галузі України на період війни та визначено, що війна призвела до відсутності морських перевезень, погіршення функціонування залізничних шляхів, блокування авіаперевезень, ускладнення роботи автомобільного транспорту. Ці умови призвели до жахливих наслідків: зокрема, збільшення часу доставки, втрата налагоджених логістичних маршрутів, значне підвищення тарифів тощо. Зараз логістична галузь України виступає

основним аспектом забезпечення конкурентоспроможності вітчизняних підприємств, а за рахунок новітніх підходів, використанні інноваційного програмного забезпечення, сучасного обладнання, вітчизняні логістичні оператори та підприємства зможуть швидко реагувати на зміни зовнішніх умов та забезпечити ефективну діяльність на час воєнного стану.

7. Виділено загальні проблеми розвитку логістичних мереж України, до яких віднесено: якість логістичного обслуговування; складність побудови маршрутів перевезення; зниження конкурентоспроможності вітчизняних логістичних операторів; недовантаження рухомого складу; складність організації взаємодії декількох видів транспорту; недостатню кількість інформації про програмні продукти в сфері логістики. Також запропоновано шляхи оптимізації логістичних мереж України в міжнародній системі логістичних мереж, до яких віднесемо: демонополізацію вітчизняної логістичної системи; будівництво нової мережі швидкісних залізниць; капітальний та подальший підтримуючий ремонт доріг загального користування та державного значення; впровадження у логістичній галузі загальноприйнятих міжнародних стандартів; впровадження сучасних технологій у галузь логістичних перевезень; створення транспортного кластеру та формування тарифної політики. Для максимального використання логістичного потенціалу України та розвитку логістичних мереж варто створити клієнторієнтовану систему обслуговування, вжити заходів відповідно до забезпечення ефективної організації роботи транспортного комплексу України та отримати синергетичний ефект від загального ефективного поєднання потенціалу та можливостей всіх видів транспорту на основі партнерсько-конкурентних засад.

8. Охарактеризовано важливість розвитку зеленої логістики в умовах циркулярної економіки та визначено, що на сьогоднішній день в Україні можна виділити ряд проблем, що уповільнюють та стримують впровадження зелених логістичних інновацій: низький рівень поінформованості та зацікавленості суспільства у вирішенні питань зниження рівня деструктивного впливу на природу й раціонального споживання природних ресурсів; відсутність державних інструментів, котрі стимулювали або б навіть зобов'язували компанії

впроваджувати принципи зеленої організації логістики; орієнтація вітчизняних підприємств на отримання прибутку в короткостроковій перспективі, що робить не вигідним використання дорогих екологічних технологій; складності в оцінці потенційного обсягу екологічного впливу логістичних процесів. Держава здатна зробити вагомий внесок у розвиток зеленої логістики в Україні за допомогою таких дій: стимулювати зростання рівня зацікавленості підприємств до впровадження зелених інноваційних рішень у виробництво та управління ланцюжками постачання; в якості стимула організувати політику державної підтримки компаній, готових реорганізувати свою діяльність в екоорієнтованому аспекті, за допомогою видачі субсидій, дотацій та грантів; впроваджувати зелені технології у процеси складування та вантажопереробки на державних підприємствах; проводити програми з мінімізації деструктивного впливу викидів, що є наслідком зростання рівня перевезень автомобільним транспортом шляхом посилення попиту на залізничні вантажоперевезення, котрі вважають найбільш безпечними для навколишнього середовища; підвищувати рівень обізнаності населення у перевагах впровадження зелених логістичних технологій; дати зрозуміти вітчизняним підприємствам, що впровадження принципів зеленої логістики стає новою конкурентною перевагою, котра необхідна для виходу на рівень закордонних партнерів.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Акименко Н. Вдосконалення механізму транспортно-логістичного обслуговування міжнародних вантажних перевезень як фактору підвищення конкурентоспроможності підприємств. Науковий вісник Одеського національного економічного університету. 2015. № 9. С. 15-27.
2. Акименко Н. Дослідження напрямків вдосконалення логістичної діяльності міжнародних транспортних підприємств. Науковий вісник Одеського національного економічного університету. 2015. № 9. С. 5-15.
3. Алькема В. Г. Логістичне забезпечення міжнародної торгівлі. Вчені записки університету "КРОК". Серія : Економіка. 2017. № 46. С. 82-92.
4. Бестужева С. В. Особливості впровадження логістичного підходу в управління міжнародною збутовою діяльністю підприємства. Науковий погляд: економіка та управління. 2018. № 1. С. 13-19.
5. Божанова В. Ю. Застосування міжнародного досвіду логістичних стратегій в діяльності українських підприємств. Економічний простір. 2016. № 105. С. 146-153.
6. Боняр С. М. Міжнародний досвід створення мультимодальних транспортно-логістичних центрів. Економіка та держава. 2012. № 3. С. 32-35.
7. Войтко С. В. Дослідження розвитку міжнародних логістичних систем в Україні та світі в умовах Індустрії 4.0. Інноваційна економіка. 2020. № 7-8. С. 14-21.
8. Воркут Т. А. Науково-методичні підходи до управління збалансованим розвитком логістичних систем міжнародних транспортних коридорів. Економіка та управління на транспорті. 2017. № 5. С. 94–101.
9. Глушенко Т. М. Тенденції розвитку міжнародних транспортно-логістичних систем. Вісник економіки транспорту і промисловості. 2018. № 62. С. 23-24.
10. Гуржій Н. Г. Інтеграційна взаємодія маркетингу та логістики як підґрунтя стратегічного управління збутовою діяльністю підприємств на міжнародному

- ринку. Науковий вісник Ужгородського національного університету. 2017. № 11. С. 28-32.
11. Данько М. І. Транспортно-логістична система в межах міжнародних транспортних коридорів та її вплив на транзитні можливості України. Вісник економіки транспорту і промисловості. 2011. № 34. С. 15-16.
 12. Державна служба статистики України. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення 04.01.2023).
 13. Дикань О. В. Бар'єри роботи міжнародних логістичних систем. Вісник економіки транспорту і промисловості. 2018. № 64. С. 129-134.
 14. Дорошкевич Д. В. Міжнародні логістичні системи в умовах глобалізації. Ефективна економіка. 2013. № 2. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek_2013_2_81 (дата звернення 04.01.2023).
 15. Жарська І. О. Міжнародний досвід державної підтримки створення транспортно-логістичних центрів. Бізнес Інформ. 2017. № 2. С. 37-44.
 16. Журба І. Є. Регіональні особливості розвитку міжнародних господарських логістичних комплексів України. Вісник Хмельницького національного університету. 2014. № 1. С. 186-190.
 17. Заблоцька Р. О. Сприяння ефективних логістичних послуг в міжнародній торгівлі. Актуальні проблеми міжнародних відносин. 2017. № 131. С. 121-130.
 18. Запша Г. М. Моделювання системи фінансово-логістичного менеджменту капіталізації інноваційно-безпечного бізнесу за маркетингових змін конкурентного міжнародного середовища в умовах діджиталізації. Формування ринкових відносин в Україні. 2022. № 4. С. 91-98.
 19. Касян С. Я. Маркетингові інноваційні комунікації складові функціонування міжнародних логістичних систем. Вісник Дніпровського університету. 2018. Т. 26, № 10. С. 28-40.
 20. Касян С. Я. Міжнародна маркетингова комунікаційна та логістична інтеграція високотехнологічних підприємств. Економічний вісник Національного технічного університету України "Київський політехнічний інститут". 2018. № 15. С. 308-319.

21. Климюк А. О. Аналіз особливостей інформаційних логістичних систем управління міжнародною діяльністю підприємства. Бізнес Інформ. 2017. № 12. С. 397-402.
22. Ковтун Т. А. Огляд історії та міжнародного досвіду розвитку транспортно-логістичних центрів. Розвиток методів управління та господарювання на транспорті. 2021. № 3. С. 29-46.
23. Колесніков В. П. Міжнародний досвід побудови транспортно-логістичних центрів та перспективи для України. Системи та технології. 2019. № 2. С. 200–210.
24. Колосок В. М. Вплив трансфертного ціноутворення на ефективність управління логістикою в міжнародних холдингах. Вісник економіки транспорту і промисловості. 2015. № 49. С. 114-121.
25. Короленко Н. Міжнародна репутація країни як фактор підвищення міжнародної конкурентоспроможності: логістичний аспект. Науковий вісник Одеського національного економічного університету. 2018. № 2. С. 95-107.
26. Кучкова О. В. Логістичний потенціал України в міжнародному рейтингу. Бізнес Інформ. 2017. № 1. С. 39-43.
27. Лебединська О. І. Особливості міжнародної логістики в умовах глобалізації. Вісник ХНАУ. Серія : Економічні науки. 2017. № 3. С. 195-201.
28. Летичевський О. О. Алгебраїчне моделювання в системах міжнародної та місцевої обслуговуючої логістики. Проблеми програмування. 2020. № 4. С. 88-97.
29. Малащук Д. В. Вплив системи інтегрованої міжнародної логістики на формування глобального логістичного менеджменту. Інвестиції: практика та досвід. 2018. № 13. С. 22-25.
30. Письмак В. О. Аутсорсинг логістичних послуг як інструмент удосконалення міжнародних ланцюгів постачання. Науковий вісник Ужгородського університету. 2018. № 1. С. 95-100.
31. Приходько Н. І. Організаційно-правове забезпечення пересування товарів/вантажів на морському транспорті та значення логістичних

- провайдерів в процесі міжнародного перевезення. Lex portus. 2018. № 4. С. 67-79.
32. Ремига Ю. С. Діяльність логістичних операторів при організації та здійсненні міжнародних перевезень. Науковий вісник Херсонського державного університету. 2014. № 5(3). С. 18-21.
33. Репіч Т. А. Оптимізація логістичної інфраструктури міжнародних вантажних перевезень. Ефективна економіка. 2017. № 1. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek_2017_1_12 (дата звернення 04.01.2023).
34. Руда М. В. Роль електронного обміну даними у розвитку міжнародної логістики: глобальні тренди. Вісник Національного університету "Львівська політехніка". Логістика. 2017. № 863. С. 168-177.
35. Сакун Л. М. Управлінські та логістичні технології в мінливих умовах міжнародного конкурентного середовища. Вісник Хмельницького національного університету. 2020. № 5. С. 203-207.
36. Свірін Д. О. Вибір методів організації міжнародних автомобільних перевезень партійних вантажів у логістичних ланцюгах. Вісник Національного транспортного університету. 2020. № 2. С. 163-172.
37. Тронько В. В. Інформаційно-комунікаційне середовище міжнародної логістики. Теоретичні і практичні аспекти економіки та інтелектуальної власності. 2015. № 1(1). С. 15-20.
38. Хмелевський О. В. Перспективи цифрової трансформації міжнародної логістики. Вісник Хмельницького національного університету. 2019. № 6(1). С. 189-194.
39. Чайка-Петегрич Л. Б. Мультимодальні та інтермодальні вантажоперевезення в системі міжнародної транспортної логістики. Науковий вісник Ужгородського національного університету. 2020. № 33(2). С. 114-117.
40. Шарай С. М. Впровадження принципів логістики в організацію транспортного обслуговування міжнародних перевезень вантажів. Автошляховик України. 2017. № 1-2. С. 51-54.

- 41.Шарай С. М. Організація транспортного обслуговування міжнародних автомобільних перевезень вантажів за умови впровадження логістичних принципів. Наукові нотатки. 2016. № 55. С. 422-426.
- 42.Ширяєва С. В. Дослідження логістичних ланцюгів постачань при виконанні міжнародних автомобільних перевезень вантажів. Вісник Національного транспортного університету. 2017. № 1. С. 459-466.
- 43.Шматок О. В. Перспективи інтеграції української аграрної логістики у міжнародну торгівлю логістику. Географія та туризм. 2014. № 27. С. 237-243.
- 44.Шульгіна Л. М. Ефективність міжнародної транспортної логістики як складової логістичної системи. Молодий вчений. 2018. № 4(1). С. 168-171.
- 45.Яремівич П. П. Транскордонні фактори розвитку міжнародних господарських логістичних комплексів. Актуальні проблеми міжнародних відносин. 2013. № 113(2). С. 186-192.
- 46.Ярошенко Л. Л. Міжнародний досвід розбудови транспортно-логістичних центрів як спосіб розвитку транспортно-логістичної інфраструктури. Причорноморські економічні студії. 2016. № 8. С. 201-204.
- 47.Branch A.E. Global Supply Chain Management and International Logistics. 2019. URL: <https://industri.fatek.unpatti.ac.id/wp-content/uploads/2019/03/264-Global-Supply-Chain-Management-and-International-Logistics-Alan-E.-Branch-Edisi-1-2009.pdf> (дата звернення 04.01.2023).
- 48.Global and International Logistics – MDPI. 2021. URL: https://mdpi-res.com/d_attachment/sustainability/sustainability-13-05610/article_deploy/sustainability-13-05610.pdf?version=1621311498 (дата звернення 04.01.2023).
- 49.Logistics Network Strategy | The Supply Chain Consulting Group. URL: <https://www.sccgltd.com/logistics-network-strategy/> (дата звернення 04.01.2023).
- 50.Ohmori Shunichi. Global logistics network design problem with rules of origin. 2019. URL: <https://www.econstor.eu/bitstream/10419/261703/1/1686462506.pdf> (дата звернення 04.01.2023).

51. Pati R.K. Green Logistics Network Design: A Critical Review. 2019. URL: <https://www.pomsmeetings.org/confpapers/043/043-1123.pdf> (дата звернення 04.01.2023).
52. Tomy Perdana. Fresh agricultural product logistics network governance: insights from small-holder farms in a developing country. 2022. URL: <https://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.1080/13675567.2022.2107625> (дата звернення 04.01.2023).
53. World Bank Open Data. URL: <https://data.worldbank.org/> (дата звернення 04.01.2023).

Перелік можливих спроб маніпуляцій з текстом

У цьому розділі ви знайдете інформацію щодо текстових спотворень. Ці спотворення в тексті можуть говорити про МОЖЛИВІ маніпуляції в тексті. Спотворення в тексті можуть мати намісний характер, але частіше характер технічних помилок при конвертації документа та його збереженні, тому ми рекомендуємо вам підходити до аналізу цього модуля відповідально. У разі виникнення запитань, просимо звертатися до нашої служби підтримки.

Заміна букв	Б	7
Інтервали	A--	0
Мікропробіли		0
Білі знаки	3	0
Парафрази (SmartMarks)	a	230

Обсяг знайдених подібностей

Зверніть увагу, що високі значення коефіцієнта не автоматично означають плагіат. Звіт має аналізувати компетентна / уповноважена особа.



25

Довжина фрази для коефіцієнта подібності 2



13869

Кількість слів



112229

Кількість символів

Подібності за списком джерел

Прокрутіть список та аналізуйте, особливо, фрагменти, які перевищують КП 2 (позначено жирним шрифтом). Скористайтеся посиланням "Позначити фрагмент" та перевіряйте, чи є вони короткими фразами, розкиданими в документі (випадковій схожості), численними короткими фразами поруч з іншими (мозаїчний плагіат) або великими фрагментами без зазначення джерела (прямий плагіат).

10 найдовших фраз

Копія тексту

порядковий номер	НАЗВА ТА АДРЕСА ДЖЕРЕЛА URL НАЗВА БАЗИ	кількість ідентифікованих фрагментів	кількість символів
1	http://re.gov.ua/re202202/re202202_085_ShutsSL_LutskiyOM.pdf	81	0.58 %
2	http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I2IDBN=UJRN&P2IDBN=UJRN&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&image_file_name=PDF/chnu_ekon_2016_4(2)_59.pdf	72	0.52 %
3	http://re.gov.ua/re202202/re202202_085_ShutsSL_LutskiyOM.pdf	63	0.45 %
4	http://re.gov.ua/re202202/re202202_085_ShutsSL_LutskiyOM.pdf	47	0.34 %
5	http://lib.ndu.edu.ua/dspace/bitstream/123456789/1679/1/%D0%94%D0%B8%D0%BF%D0%BB%D0%BE%D0%BC%D0%BD%D0%B0%20%D0%97%D0%BE%D0%B7%D1%83%D0%BB%D1%8F%20%D0%90.docx	46	0.33 %
6	http://naub.ca.edu.ua/2014/ukrajina-v-integratsijnyh-protsah-suchasnyh-standa-perspektyvy-rozvytku-2/	46	0.33 %
7	http://molodyycheny.in.ua/files/conf/eko/03march2014/31.pdf	37	0.27 %
8	http://mirznani.com/a/351476/suchasn-tendents-mzhnarodno-torgiv-poslugami	32	0.23 %
9	http://molodyycheny.in.ua/files/conf/eko/03march2014/31.pdf	31	0.22 %

10	http://nv-agro.ksauniv.ks.ua/archives/91_2015/91_2015.pdf	31	0.22 %
----	---	----	--------

з бази даних RefBooks (0.08 %)

ПОРЯДКОВИЙ НОМЕР	ЗАГОЛОВОК	КОЛИЧЕСТВІДЕНТИФИКАЦІЙНИХ ФРАГМЕНТІВ	
джерело: RePEC			
1	Analysis and forecasting of Ukraine's energy balance V. Lir;	11 (1)	0.08 %

з бази юридичних актів (0.00 %)

ПОРЯДКОВИЙ НОМЕР	ЗАГОЛОВОК	КОЛИЧЕСТВІДЕНТИФИКАЦІЙНИХ ФРАГМЕНТІВ	
------------------	-----------	---	--

з Інтернету (13.14 %)

ПОРЯДКОВИЙ НОМЕР	ДЖЕРЕЛО URL	КОЛИЧЕСТВІДЕНТИФИКАЦІЙНИХ ФРАГМЕНТІВ	
1	http://re.gov.ua/re202202/re202202_085_9hultsSL.LutskivOM.pdf	236 (5)	1.70 %
2	http://molodyycheny.in.ua/files/conf/eko/03march2014/31.pdf	178 (10)	1.28 %
3	http://lib.ndu.edu.ua/dspace/bitstream/123456789/1679/1/%D0%94%D0%B8%D0%BF%D0%BB%D0%BE%D0%BC%D0%BD%D0%B0%20%D0%97%D0%BE%D0%B7%D1%83%D0%BB%D1%8F%20%D0%90.docx	133 (7)	0.96 %
4	https://www.bibliofond.ru/view.aspx?id=874207	130 (12)	0.94 %
5	http://mirznani.com/a/351475/suchasn-tendents-mzhnarnodno-torgvl-poslugami	104 (6)	0.75 %
6	http://naub.ua.edu.ua/2014/ukrajina-v-intehratsijnyh-protseсах-suchasnyj-stan-ta-perspektyvy-rozvytku-2/	80 (4)	0.58 %
7	http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&image_file_name=PDF/Vchnu_ekon_2016_4(2)_59.pdf	72 (1)	0.52 %
8	http://dspace.tneu.edu.ua/bitstream/316497/999/1/Krasy%D0%D.%20MEMTzm-51.pdf	71 (6)	0.51 %
9	http://dspace.wnu.edu.ua/bitstream/316497/23139/1/%D0%A1%D0%B0%D0%B4%D0%BE%D0%B2%D1%81%D1%8C%D0%BA%D0%B8%D0%B9%20%D0%94%D0%92.pdf	58 (3)	0.42 %
10	http://nv-agro.ksauniv.ks.ua/archives/91_2015/91_2015.pdf	58 (2)	0.42 %
11	http://guflin38.ru/FasadDoma/m-zhnarodn-perevzennya-vshora-sogodn-zavtra	54 (3)	0.39 %
12	https://pro-consulting.ua/ua/pressroom/osobennosti-rynka-logisticheskikh-uslug-v-ukraine	50 (4)	0.36 %
13	http://molodyycheny.in.ua/files/conf/eko/03march2014/03march2014.pdf	49 (3)	0.35 %
14	https://er.nau.edu.ua/bitstream/NAU/42672/1/%D0%A4%D0%A2%D0%B3%D0%9B_2020_275_%D0%A1%D1%82%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B6%D0%B5%D0%B2%20%D0%A0%D0%92.pdf	47 (3)	0.34 %
15	https://www.tneu.edu.ua/wp-content/uploads/2018/11/MV_5_2016.pdf	45 (4)	0.32 %
16	https://knote.edu.ua/files/N/Y4NQ==B21cc3af38edbf786486739ac715cb8b9.pdf	43 (2)	0.31 %

10	http://iv-agro.ksauniv.ks.ua/archives/91_2015/91_2015.pdf	31	0.22 %
----	---	----	--------

з бази даних RefBooks (0.08 %)

ПОРЯДКОВИЙ НОМЕР	ЗАГОЛОВОК	КОЛИКІСТЬ ІДЕНТИФИКАТОРІВ ІНТЕГРОВАНО	
джерело: RePEC			
1	Analysis and forecasting of Ukraine's energy balance V. Lir;	11 (1)	0.08 %

з бази юридичних актів (0.00 %)

ПОРЯДКОВИЙ НОМЕР	ЗАГОЛОВОК	КОЛИКІСТЬ ІДЕНТИФИКАТОРІВ ІНТЕГРОВАНО	
------------------	-----------	--	--

з Інтернету (13.14 %)

ПОРЯДКОВИЙ НОМЕР	ДЖЕРЕЛО URL	КОЛИКІСТЬ ІДЕНТИФИКАТОРІВ ІНТЕГРОВАНО	
1	http://rs.gov.ua/re202202/re202202_085_ShultsSL.LutsivOM.pdf	236 (5)	1.70 %
2	http://molodyycheny.in.ua/files/conf/eko/03march2014/31.pdf	178 (10)	1.28 %
3	http://lib.ndu.edu.ua/dspace/bitstream/123456789/1679/1/%D0%94%D0%B8%D0%BF%D0%BB%D0%BE%D0%BC%D0%BD%D0%B0%20%D0%97%D0%BE%D0%B7%D1%83%D0%BB%D1%8F%20%D0%90.docx	133 (7)	0.96 %
4	https://www.bibliofond.ru/view.aspx?id=874202	130 (12)	0.94 %
5	http://mirznaii.com/a/351475/suchasn-tendents-mzhnarodno-torgovl-poslugami	104 (6)	0.75 %
6	http://naub.ua.edu.ua/2014/ukrajina-y-intehratsijnyh-protseah-suchasnyj-stan-ta-perspektyvy-rozvytku-2/	80 (4)	0.58 %
7	http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&image_file_name=PDF/Vchnu_ekon_2016_4(2)_59.pdf	72 (1)	0.52 %
8	http://dspace.tneu.edu.ua/bitstream/316497/998/1/Krasy%20O.O.%20MEMTzim-51.pdf	71 (6)	0.51 %
9	http://dspace.wnu.edu.ua/bitstream/316497/23138/1/%D0%A1%D0%B0%D0%B4%D0%BE%D0%B2%D1%81%D1%8C%D0%BA%D0%B8%D0%B9%20%D0%94_%D0%92_.pdf	58 (3)	0.42 %
10	http://iv-agro.ksauniv.ks.ua/archives/91_2015/91_2015.pdf	58 (2)	0.42 %
11	http://gufsin38.ru/FasadDoma/m-zhnarodn-perevezennya-vchora-sogodn-zavtra	54 (3)	0.39 %
12	https://pro-consulimg.ua/ua/pressroom/posobennosti-rynka-logisticheskij-uslug-v-ukraine	50 (4)	0.36 %
13	http://molodyycheny.in.ua/files/conf/eko/03march2014/03march2014.pdf	49 (3)	0.35 %
14	https://er.nau.edu.ua/bitstream/NAU/42672/1/%D0%A4%D0%A2%D0%9C%D0%9B_2020_275_%D0%A1%D1%82%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B6%D0%B5%D0%B2%20%D0%A0_%D0%92_.pdf	47 (3)	0.34 %
15	https://www.tneu.edu.ua/wp-content/uploads/2018/11/MV_5_2016.pdf	45 (4)	0.32 %
16	https://knote.edu.ua/files/N/Y4NQ==521cc3af28edb786486730ac715cb8b9.pdf	43 (2)	0.31 %

Конференції

Конференції 2023

Інформаційне суспільство: технологічні, економічні та технічні аспекти становлення (випуск 74) (06-07.02.2023)

1. Інформаційні системи і технології **36**
2. Економічні науки **27**
3. Технічні науки **23**

Конференції 2022

Конференції 2021

Приймаються тези доповідей міжнародної науково-практичної інтернет-конференції на тему:

Інформаційне суспільство: технологічні, економічні та технічні аспекти становлення (випуск 75)

Термін подання матеріалів

06 березня 2023

До початку конференції залишилось днів

23

13 год. 08 хв. 13 сек.

[Поворот запису](#)

[Головна](#)

[Конференції](#)

[Вимоги](#)

[Календар](#)

[Архів](#)

Фраза д

09.40

Інформаційне суспільство: технологічні, економічні та технічні аспекти становлення (випуск 74) ПРАКТИКИ

[2. Економічні науки]

Автор: Губіна С.І., кандидат педагогічних наук, доцент, Вінницький державний педагогічний університет імені Михайла Коцюбинського; Фрицюк В.А., доктор педагогічних наук, професор, Вінницький державний педагогічний університет імені Михайла Коцюбинського

[Відкрити тези доповіді >](#)

11.02.2023
17:34

МІЖНАРОДНІ ЛОГІСТИЧНІ СИСТЕМИ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ

[2. Економічні науки]

Автор: Гуші Максим Біжанович, студент 6 курсу, Київський національний економічний університет імені Вадима Гетьмана

[Відкрити тези доповіді >](#)

06.02.2023
10:29

СУТНІСТЬ БЮДЖЕТНО-ПОДАТКОВОЇ ПОЛІТИКИ В КОНТЕКСТІ ГЛОБАЛІЗАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ

[2. Економічні науки]

Автор: Дзекунов Сергій Михайлович, аспірант, ПВНЗ «Європейський університет», м. Київ

[Відкрити тези доповіді >](#)

07.02.2023
12:34

СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ В СТРУКТУРІ КАПІТАЛУ ПІДПРИЄМСТВ ІТ-СЕКТОРА УКРАЇНИ

[2. Економічні науки]

Автор: Журавльова Ірина Вікторівна, доктор економічних наук, професор, Харківський національний економічний університет ім. С.Кузнеця, м. Харків

[Відкрити тези доповіді >](#)

МІЖНАРОДНІ ЛОГІСТИЧНІ СИСТЕМИ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ

11.02.2023 17:34

[2. Економічні науки]

Автор: **Гуш Максим Біжнович, студент 6 курсу, Київський національний економічний університет імені Вадима Гетьмана**

У сучасних умовах розвитку господарства для підприємств України виникає гостра необхідність звернути серйозну увагу на оптимізацію своєї діяльності, тому що в усі більшому ступені в країні вкорінюються принципи ринкової економіки, підсилюється конкуренція[1]. У цьому контексті особливого значення набуває створення систем, що дозволяють підвищити ефективність керування матеріальними потоками, що поліпшує всю господарську діяльність. Резерви підвищення конкурентоздатності в сфері виробництва для багатьох українських підприємств, практично вичерпані. Тому необхідно більше уваги приділяти оптимізації процесів, зв'язаних зі сферою обігу. У цілому, цю проблему можна визначити як формування конкурентних переваг через скорочення логістичних витрат і поліпшення якості обслуговування на основі створення ефективно функціонуючих логістичних систем.[1]

Успішно працююче підприємство в якості одного з аспектів своєї стратегічної діяльності обов'язково порушує питання про вихід на зовнішні ринки. Тим більше в епоху глобалізації світової економіки, що характеризується утворенням єдиного загальносвітового економічного простору й створенням єдиного ринку виробництва й розподілу матеріальних благ. Поява й швидкий розвиток міжнародних логістичних систем (МЛС) є проявом глобалізації, процесу, який самим прямим образом зачіпає економіку й господарську діяльність підприємств.

На території України об'єктами міжнародної інфраструктури загальноєвропейського значення є міжнародні транспортні коридори (МТК). Дані об'єкти є частиною Транс'європейської системи, що містить у собі портову, внутрішньоводну, залізничну автомобільну й змішану транспортну інфраструктуру, різні допоміжні спорудження (склади, термінали, прикордонні переходи, під'їзні колії й ін.), обладнаності для здійснення повітряних перевезень.

Однієї з основних у розвитку логістичної інфраструктури в усім світі в цей час стала тенденція появи й розвитку великих транспортно-логістичних центрів (ТЛЦ)[1]. Зокрема, у країнах Західної Європи на напрямках значних матеріальних потоків, включаючи й міжнародні, в усі зростаючих масштабах створюються логістичні центри й реалізується тристороння схема доставки: виробник - логістичний центр - споживач.

Для України з її значною територією, різним рівнем соціально-економічних й економіко-географічних умов, формування регіональних ТЛЦ й їхня наступна інтеграція з державною й міжнародною логістичною інфраструктурою має велике значення. У великих загальносвітових вузлах державного й міжнародного рівня, доцільне створення мережі регіональних терміналів і ТЛЦ, об'єднаних у регіональні транспортно-логістичні системи на основі формування єдиної системи організаційно-економічного, фінансового, інформаційного, кадрового й правового забезпечення керування системою матеріальних потоків.

У практиці розвинених країн реалізація сучасних тенденцій і вимог до функціонування МЛС вилася в сполучення контейнеризації зі створенням інтегрованих транспортно-технологічних логістичних систем (ТТЛС), у яких робота всіх видів транспорту жорстко взаємопов'язана, вантажно-розвантажувальні роботи практично автоматизовані, в організації процесу доставки широко використовуються обчислювальна техніка й безпаліперові технології.

Але виходити на міжнародні ринки з архаїчними поданнями, методами й способами здійснення логістичних операцій - свідомо прирєкти себе на невдачу. Правильне формування й подальший розвиток логістичних систем на основі впровадження міжнародних стандартів функціонування логістики є запорукою успішної діяльності на світових ринках й інтеграції українських підприємств у сучасну структуру світової економіки. У залежності від ступеня охоплення підданих узагальненню одиниць досліджуваної сукупності індекси підрозділяються на індивідуальні (елементарні) і загальні.

Індивідуальні індекси характеризують зміни окремих одиниць статистичної сукупності. Наприклад, якщо при вивченні оптової реалізації продовольчих товарів визначаються зміни в продажі окремих товарних різновидів, то одержують індивідуальні (однотоварні) індекси.

Загальні індекси виражають зведені (узагальнюючі) результати спільної зміни всіх одиниць, що утворюють статистичну сукупність. Наприклад, показник зміни обсягу реалізації товарної маси продуктів харчування по окремих періодах буде загальним індексом фізичного обсягу товарообігу. З загальних індексів виділяють іноді групові індекси (субіндекси), що охоплюють тільки частина (групу) одиниць у досліджуваній статистичній сукупності.

Важливою особливістю загальних індексів є те, що вони мають синтетичні й аналітичні властивості.

Синтетичні властивості індексів полягають у тому, що за допомогою індексного методу виробляється з'єднання (агрегування) у ціле різномірних одиниць статистичної сукупності.

Аналітичні властивості індексів полягають у тому, що за допомогою індексного методу визначається вплив факторів на зміну досліджуваного показника. Використання індексів в аналітичних цілях - один з важливих аспектів економічних розробок. На основі вивчення складу і ролі факторів, виявлення сили їхньої дії здійснюються можливості кваліфікованого управління розвитком економічних процесів не тільки в потрібному напрямку, але і з заздалегідь заданими параметрами.[2]

Конференції

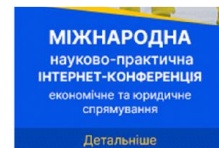
Конференції 2023

Інформаційне суспільство: технологічні, економічні та технічні аспекти становлення (випуск 74) (06-07.02.2023)

- Інформаційні системи і технології **36**
- Економічні науки **27**
- Технічні науки **23**

Конференції 2022

Конференції 2021



Для визначення індексу треба зробити зіставлення не менш двох величин. При вивченні динаміки соціально-економічних явищ порівнювана величина (чисельник - індексного відношення) приймається за поточний (чи звітний) період, а величина, з якою проводиться порівняння, - за базисний період. Якщо в індексному відношенні порівнюється величина фактичного рівня розвитку явища з величиною планового завдання, то підставу порівняння називають плановим рівнем. Динаміка розвитку українського логістичного ринку в останні 2-3 роки визначалася не стільки прагненням компаній-клієнтів до оптимізації бізнес-процесів за рахунок аутсорсинга непрофільних напрямків діяльності й залучення до керування системами поставок логістичних операторів, скільки ростою потреб у транспортуванні й складуванні вантажів в умовах поживлення економіки й збільшення споживчого попиту.

Для підприємств дуже важливою є проблема правильного вибору компанії - аутсорсера логістики[2]. Провайдерів, виходячи з обсягу й переліку наданих ними послуг, можна розділити на 4 категорії (рівня). Найбільш повний набір послуг, включаючи «управлінську логістику» (тобто комплексне керування всіма логістичними процесами з повним використанням можливостей по оптимізації всіх операцій), здатні надати провайдери логістики 4-го рівня - «4PL».

Виходячи із практики роботи українських підприємств — споживачами послуг провайдерів логістики, шкала пріоритетів виглядає в такий спосіб. У першу чергу при виборі аутсорсерів логістики підприємства цікавляться повнотою й комплексністю наданих послуг, гарантією їхньої якості, цінами й умовами оплати. Другу позицію в критеріях оцінки займають питання тривалості часу роботи на ринку, фінансове становище й кредитоспроможність. Відносно компетентності провайдера перевага віддається компаніям, що мали досвід роботи ще в радянські часи. Порозумівається це тим, що компетентність, уміння працювати, винахідливість (у логістиків винахідливість цінується, тому що процес доставки, тим більше через границі, часто сполучений з несподіваними рішеннями й витратами, яких бажано уникнути) напрацьовуються роками практичної роботи, так само як і необхідні виробничі зв'язки. Важливу роль у шкалі пріоритетів займає наявність у провайдера власної матеріально-технічної бази. В основному це автотранспорт і складські приміщення. Серйозним критерієм оцінки компетентності провайдерів логістики є наявність розвинутої мережі своїх представництв в Україні та за кордоном. Як інші критерії оцінки діяльності провайдерів логістики називаються також: наявність страхування відповідальності перед клієнтурою, поведінка при виникненні претензійних справ.

Операції по логістиці при функціонуванні МЛС в основному будуть виконуватися саме провайдерами. Сучасні методи роботи провайдерів логістики, а саме: створення й експлуатація інтегрованих ТТЛС; використання прогресивних технологій при організації й здійсненні доставки товарів; підтримка міжнародних логістичних організацій (ФІАТА, КЛЕКАТ й ін.); нормативні акти, прийняті на міжнародному рівні й адаптація їх до національного законодавства багатьма країнами, - все це приводить до того, що підприємствам вигідніше й дешевше практично всі логістичні операції віддати на відкуп професіоналам - провайдерам логістики. Як тільки самі великі транснаціональні корпорації можуть собі дозволити створення логістичної інфраструктури, і те в обмежених масштабах і не у всіх регіонах. Тим більше, що в основному це стосується матеріально-технічного постачання, тобто перевезень сировини й напівфабрикатів. Що стосується поставок готової продукції, то через її величезну розмаїтість і множинність географічних регіонів споживання підприємствам набагато простіше вдатися до аутсорсингу логістичних послуг.

Будова й функціонування логістичної системи ґрунтуються на таких основних чинниках, як реалізація принципу системного підходу, що виявляється передусім в інтеграції та чіткій взаємодії усіх елементів системи. За цим принципом розробляють і здійснюють єдиний технологічний процес виробничо-транспортної системи, перехід від створення окремих видів устаткування до організації виробничо-складських та виробничо-транспортних систем. Для сучасної логістики в умовах високого рівня автоматизації характерна індивідуалізація вимог до технологічного та підйомно-транспортного устаткування і промислової продукції, тобто відмова від універсальності на користь більш повної відповідності устаткування конкретним умовам. При створенні логістичної системи та проектуванні її окремих елементів слід передбачати додержання вимог гуманізації технологічних процесів з урахуванням створення сучасних умов праці, запобігання несприятливому впливу на зовнішнє середовище. Однією з обов'язкових умов є урахування сукупності витрат по всьому логістичному ланцюгу з орієнтацією на ринок, надання послуг на рівні сучасних вимог, гнучкість, надійність та висока якість робіт.

Логістичні системи функціонують в умовах чітко вираженої невизначеності, турбулентності зовнішнього середовища, для кон'юнктури ринку, для роботи транспорту характерні випадкові процеси. Тому неодмінною умовою якісної системи є здатність до адаптації. Висока надійність та стійкість — фундаментальні принципи її функціонування.

Література:

1. Вербицька А. В. Фінансовий контролінг на підприємстві : Masters thesis. 2019. URL: <http://essuir.sumdu.edu.ua/handle/123456789/75952> (дата звернення: 10.02.2023).
2. Морозов Д. М. Сучасна концепція контролінгу в контексті корегування фінансових планів. Актуальні проблеми економіки. 2005. № 11. С. 136–148.