

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
«ПОЛТАВСЬКА ПОЛІТЕХНІКА ІМЕНІ ЮРІЯ КОНДРАТЮКА»
НАВЧАЛЬНО-НАУКОВИЙ ІНСТИТУТ ФІНАНСІВ, ЕКОНОМІКИ,
УПРАВЛІННЯ ТА ПРАВА
КАФЕДРА МІЖНАРОДНИХ ЕКОНОМІЧНИХ ВІДНОСИН ТА ТУРИЗМУ
Спеціальність 292 – «Міжнародні економічні відносини»
Заочна форма навчання, 6 курс

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА МАГІСТРА

**«Стратегічні пріоритети розвитку міжнародної логістики в умовах
глобалізації»**

2мФМ 9770678 КРМ

Розробила студентка гр. 2мФМ

___.__.2022 р. _____ М.О. Полякова

Керівник дипломної роботи

___.__.2022 р. _____ Н.В. Безрукова

Консультанти:

___.__.2022 р. _____ І.Б. Чичкало-Кондрацька

із глобальної економіки

___.__.2022 р. _____ Н.В. Безрукова

із міжнародного менеджменту

___.__.2022 р. _____ В.А. Свічкарь

із митного регулювання

Робота допущена до захисту:

Завідувач кафедри міжнародних економічних відносин та туризму

___.__.2022 р. _____ І.Б. Чичкало-Кондрацька

Полтава 2022

ЗМІСТ

| | |
|---|----|
| Вступ | 4 |
| Розділ 1. Теоретичні основи міжнародної логістики | 7 |
| 1.1. Еволюція міжнародної логістики | 7 |
| 1.2. Головні особливості та компоненти міжнародної логістики | 15 |
| 1.3. Важливість ринку логістичних послуг в умовах глобальної економіки | 24 |
| Висновки до розділу 1 | 32 |
| Розділ 2. Аналіз стратегічних напрямів розвитку логістики в умовах глобальної економіки | 34 |
| 2.1. Основні фактори, що впливають на сучасний світовий ринок логістики | 34 |
| 2.2. Роль науково-технічного прогресу у розвитку міжнародної логістики | 45 |
| 2.3. Значення логістики в умовах глобалізації міжнародного товаропросування | 53 |
| Висновки до розділу 2 | 59 |
| Розділ 3. Проблеми та перспективи розвитку міжнародної логістики ... | 61 |
| 3.1. Вплив глобалізації на розвиток міжнародної логістики | 61 |
| 3.2. Головні бар'єри у розвитку логістики на території України | 68 |
| Висновки до розділу 3 | 78 |
| Висновки | 80 |
| Список використаних джерел | 85 |
| Додатки | 93 |

ВСТУП

Міжнародна логістика займає важливе місце у діяльності підприємств та в економічній системі країни. З кожним днем розвивається сфера обміну товарів, продажу, а таким чином і логістична сфера. Це мережа організацій, людей, видів діяльності, інформації та ресурсів, що беруть участь у фізичному потоці продукції від постачальника до замовника. Міжнародна логістика є частиною процесу поставок, яка планує, впроваджує та контролює ефективний потік та зберігання товарів, послуг та відповідної інформації від точки походження до точки споживання для задоволення вимог покупця. Логістичні ресурси, такі як резервуари, трубопроводи та судна, мають за головну мету спростити доставку продукції, обладнання та сировини, щоб максимізувати прибуток та дохід.

Можна відмітити, що міжнародна логістика працює у двох напрямках - прямому і зворотному. Міжнародна логістика займається плануванням та контролем матеріальних потоків та відповідної інформації в організаціях як у державному, так і в приватному секторах. Загалом, основна мета полягає в тому, щоб доставити потрібні матеріали в потрібне місце в потрібний час, одночасно оптимізуючи заданий показник ефективності (наприклад, мінімізуючи загальні експлуатаційні витрати) та задовольняючи заданий набір обмежень (наприклад, обмеження бюджету).

Логістика як наука і практика управління матеріалами і пов'язана з потоком грошей та інформації стає все більш популярною в складній економічній системі. Інструменти логістики необхідні для розвитку матеріально-технічного забезпечення виробництва та збуту продукції. Сучасна логістична галузь повинна постійно розвиватися та вдосконалюватися, щоб сприяти прогресу та зростанню компанії. Постійні вдосконалення можуть принести користь постачальникам та споживачам.

Актуальним питанням становлення і розвитку міжнародної логістики присвячено багато праць відомих фахівців. Проблеми формування транспортно-логістичних систем ґрунтовно розроблені в працях таких зарубіжних учених, як Д. Бауерсокс, Д. Клосс, Д. Ламберт, С. Ленглі, К. Мельцер, І. Шнайдер та ін. В Україні проблемам розвитку логістичних зв'язків присвячені теоретичні та практичні розробки відомих у цій сфері учених, а саме М. Данько, В. Зубенко, Т. Маселко, А. Новікова, С. Панченко, К. Савченко, Т. Сирийчик, С. Співаковський, О. Суворова, та інші.

Метою дослідження є аналіз розвитку міжнародної логістики в умовах глобальної економіки.

Досягнення поставленої мети дослідження обумовило постановку і вирішення таких завдань, які й визначають структуру роботи:

- 1) **дослідити** теоретичні основи та сутність міжнародної логістики;
- 2) **охарактеризувати** головні особливості та компоненти міжнародної логістики;
- 3) довести важливість важливість ринку логістичних послуг в умовах глобальної економіки;
- 4) проаналізувати основні фактори, що впливають на ринок логістики;
- 5) визначити роль науково-технічного прогресу у розвитку міжнародної логістики;
- 6) обґрунтувати значення логістики в умовах глобалізації міжнародного товаропросування;
- 7) визначити проблеми та перспективи розвитку міжнародної логістики;
- 8) окреслити головні бар'єри у розвитку логістики на території України.

Об'єктом дослідження є розвиток міжнародних логістичних систем в умовах глобальної економіки.

Предметом дослідження є стратегічні пріоритети розвитку міжнародної логістики на світовому ринку товарів та послуг.

Методи дослідження. Для обробки економічної інформації у роботі були використані такі методи дослідження: метод аналізу та синтезу, наукової абстракції, статистичний та економіко-математичний методи, а також були застосовані логічні та історичні підходи і загальнонаукові принципи (розвитку, взаємодії, об'єктивності, системності, суперечності та детермінізму).

Інформаційною базою дослідження є наукові праці вітчизняних та зарубіжних авторів, законодавчі та нормативні акти України, офіційні матеріали Державного комітету статистики України, Світового Банку, монографії, збірники наукових праць, спеціальна періодична література, дані звітності компаній.

Наукова новизна роботи полягає у дослідженні впливу науково-технічного прогресу на розвиток міжнародної логістики та визначенні бар'єрів розвитку логістики в Україні.

Практичне значення роботи визначається можливістю застосування її результатів у побудові логістичних мереж вітчизняних підприємств, як працюють як на внутрішньому, так і на зовнішньому ринках.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ МІЖНАРОДНОЇ ЛОГІСТИКИ

1.1. Еволюція міжнародної логістики

Логістика – це переміщення товарів чи послуг до визначеного місця за погодженим часом, вартістю та станом. Логістика – це наукова дисципліна, орієнтована на застосування в практичній діяльності. Вона моделює та аналізує економічні системи як мережі та потоки об’єктів у часі та просторі (зокрема товарів, інформації, грошей та людей), які створюють цінність для людей (табл. 1.1). Вона спрямована на надання рекомендацій щодо дій, проектування та впровадження різних заходів, прийнятих за допомогою наукових методів. Кінцевою метою є прогрес у збалансованому досягненні економічних, екологічних та соціальних цілей [2].

Таблиця 1.1

Логістична система та її структура [5]

| Логістичне управління | | | |
|------------------------|------------|-----------|----------|
| формулювання стратегій | планування | керування | контроль |

| Мінімізація загальних витрат процесами переміщення і складування | | | |
|--|--------------------|-----------------|------------|
| сировини | виробничих запасів | готових виробів | інформації |

Слід відмітити, що давньоримські та грецькі війни є основою сучасних логістичних систем. Рим розробив високоефективну логістичну систему для постачання своїх легіонів. Військові офіцери, яких називали «логістами», відповідали за постачання та розподіл ресурсів, щоб солдати могли ефективно рухатися вперед. Однією з найбільш ефективних логістичних систем, коли-небудь відомих, була система монгольських кавалерійських армій 13 століття. Її основою були строгість, дисциплінованість, ретельне планування та організація. Звичайними рухами монгольські армії розділились на кілька корпусів і широко розповсюдились по країні, супроводжуючись поїздами багажних візків, в'ючних тварин та стадами худоби [1].

В свою чергу, логістика відіграє фундаментальну роль у світовому розвитку вже майже 5000 років. З часу будівництва пірамід у Стародавньому Єгипті логістика досягла значних успіхів. Неодноразово блискучі логістичні рішення лягли в основу переходу до нової історичної та економічної ери. Прикладами цього фундаментального прогресу є винахід контейнера для морських вантажів та створення нових систем обслуговування протягом 20 століття. Обидва вони є невід'ємними частинами глобалізації сьогодні. Революційний винахід гребних суден створив основу для швидких подорожей у відкритому морі. Цей винахід сформував основу для створення величезної матеріально-технічної системи, що необхідні мобільним армійським таборам [8]. Використовуючи цю логістику, Олександр Великий розпочав походи зі своїми військами. Форти та замки стали складами, що підтримувалися економікою навколишньої сільської місцевості. Перша світова війна ще більше збільшила промислові можливості. Двигун внутрішнього згоряння породив широке використання автомобільного транспорту. Друга світова війна характеризувалася значним прогресом у галузі транспорту та зв'язку.

Але з 1940-х років логістичні технології перейшли від ручної праці до використання механізованих способів переміщення товарів. З розвитком підйомників для піддонів складські приміщення можна було використовувати більш ефективно. Починаючи з 1950-х років, інтермодальні контейнери дозволяли легше перевозити ці піддони залізницею, кораблями та вантажними автомобілями. З часом вантажні перевезення дедалі більше переходили із залізничного на вантажний транспорт [6]. Після Другої світової війни логістика перейшла від війни до бізнесу. На сьогодні заповнення замовлень, розподіл продукції, зберігання та складування, планування виробництва та обслуговування споживачів є важливими аспектами логістичної системи (табл.1.2).

Таблиця 1.2

Головні етапи логістичного процесу [11]

| Логістика (рух матеріалів і продукції на/через/з об'єкта) | |
|---|---|
| Управління запасами | Рух продукції й матеріалів від виробника до місця призначення |
| планування | відвантаження |
| контроль запасів | транспортування |
| диспетчеризація виробництва | складське зберігання |
| закупівля | |
| приймання і розміщення | |
| обробка матеріалів | |

Зараз багато компаній покладаються на аутсорсинг для деяких або всіх видів своєї діяльності з управління ланцюгами поставок, що призводить до розвитку сторонніх логістичних компаній для ефективного транспорту та відстеження товарів. Компанії змогли використовувати технологію електронних таблиць та інтерфейси на основі карт для поліпшення процесів планування та виконання. Були побудовані широкомасштабні моделі

оптимізації, які з часом були включені в комерційні операції. За цей час технологічні інновації призвели до прогресу в автоматизації. Термін логістика почав дедалі частіше використовуватись для опису важливої ділової функції, а не просто для опису військових рухів [5].

Зазначимо, що слово логістика – це поєднання двох латинських слів «логіка» та «статистика». Її можна охарактеризувати як «ефективне планування та впровадження продуктів, послуг та інформаційного потоку від початкової точки (джерела) до кінцевої точки (клієнтів), включаючи транспорт, зберігання та контроль». Ще з давніх часів компаніям доводилось багато експортувати та імпортувати, перевезення стали невід’ємною частиною усіх процесів. Кожен бізнес розглядав логістику як ключовий фактор успіху та спосіб утримання на ринку. Для підтримання конкурентоспроможності з’явилося сфера «управління логістикою». Воно включає кожен етап транспортування від початку до кінця. Коли глобалізація набуває розвитку, кожна компанія є або покупцем, або продавцем. Пізніше в логістичному відділі було створено відділ ланцюга поставок для надання повних послуг від планування до кінця товарного циклу. Так виникла повна галузь логістики та управління ланцюгами поставок [12].

Головна робота «логістичної системи» синтезувала всю діяльність людини і продемонструвала, що кожна з них є окремою логістичною підсистемою. Логістичні послуги є основою роздрібних операцій. Традиційна логістика керує транспортними послугами – автомобільним, залізничним, повітряним та океанським перевезенням вантажів. Однак, разом із розвитком міжнародної роздрібною торгівлі, вона теж зросла як сфера, що охоплює не лише перевезення, але й безліч видів логістичної діяльності, включаючи послуги з походження та призначення, складування та розподілу (табл. 1.3).

Таблиця 1.3

Сфери діяльності логістики [7]

| Логістичні активності | | |
|---------------------------------|-------------------------|-----------------------------------|
| Комплексні (логістичні функції) | | Елементарні (логістичні операції) |
| базові (основні) | ключові | підтримуючі |
| постачання | транспортування | складування |
| виробництво | управління запасами | вантажопереробка |
| збут | управління замовленнями | пакування |
| | | Прогнозування попиту |
| | | Повернення продукції |
| | | Збір та утилізація доходів |

З початку цивілізації людству потрібно було перевозити предмети з одного місця в інше. Підприємства надавали значення перевезенням, щоб зберегти своє існування в конкурентному середовищі. Однак довжина відстані та важливість управління часом були чинниками конкуренції, і підприємства повинні були діяти шляхом інтеграції різних транспортних систем. Як результат, контроль транспортних систем став важливим фактором. Компанії вважають перевезення стратегічно важливими для збереження швидкості своєї діяльності та уникнення втрати частки ринку. Таким чином, генезис концепції логістики безпосередньо пов'язаний з промисловою революцією, хоча явище виробництва та торгівлі бере свій початок ще набагато раніше. Зараз переважає думка, що термін логістика вперше був використаний швейцарським генералом бароном де Жоміні. Існує дві версії генезису логістики, обидва французького походження. Якщо врахувати обмежені форми транспорту, зв'язку та озброєння, до яких армії мали доступ до 1850 року, масштаби історичної війни вражають. Здавалося, стародавні армії забезпечувались місцевими запасами та складами, розташованими вздовж їхніх маршових маршрутів. Помітним розвитком у цей період стало збільшення чисельності армій, які були мобілізовані [4].

Можна відмітити, що за останні 100 років спостерігається значний перелом у технологіях. Це дозволяє попрощатися з конем і сприяє розвитку сучасних транспортних методів, таких як вантажівки, поїзди, кораблі або літаки. Сучасний світ сьогодні вимагає переміщення предметів з місця зберігання на складі для подальшого розповсюдження. Світ покладається на торгівлю, а логістика лежить в основі будь-якої торгової угоди.

Зараз логістика стала ще більш важливою. З недавньої пандемією логістичні послуги стали ще більш затребуваними, тому що всі люди повинні купувати свої товари через Інтернет. Ця ситуація посилила величезне значення цієї галузі у тому, щоб допомогти підтримувати роботу як можна більш гладко під час кризи. Логістика допомогла нам розвиватися. Покращення цих послуг допомагає світові працювати безперервно, а це означає, що люди можуть насолоджуватися предметами першої необхідності та предметами розкоші з усього світу. Ця галузь пов'язує світ, вона завжди є і завжди буде. Купівля предметів через Інтернет стала простим процесом [6]. Це сприяє можливості купити товари за лічені хвилини і доставити їх у найкоротші терміни. Логістика за визначенням – це мистецтво та наука отримання, виробництва та розподілу матеріалу і продукції у належному місці та у належних кількостях [5].

Аналізуючи підхід наукової логістики, відзначимо, що він відрізняється від інших дисциплін через його інтерпретації економічних систем як мереж і економічних процесів, як потоків таких об'єктів, як товари, інформація, люди і гроші. Логістика ідентифікує, описує, аналізує і покращує ці мережі і потоки об'єктів за допомогою застосування безлічі дисциплінарних підходів і методів дослідження. Кінцева мета логістичного наукового дослідження – збалансоване досягнення економічних, екологічних і соціальних цілей.

Головною метою будь-якої економічної діяльності є забезпечення і поліпшення матеріального існування людей і суспільства на тривалий термін в контексті обмежених і дефіцитних ресурсів («економічні інтереси»), при

цьому також беручи до уваги умови навколишнього середовища («екологічні цілі») і основні принципи соціального співіснування («соціальні цілі»). Наука логістики сприяє досягненню цих цілей, інтерпретуючи економічну діяльність і процеси як потоки товарів, інформації, людей і грошей. Це фундаментальна характеристика підходу до наукового пошуку і складовий елемент наукової ідентичності області [9].

В свою чергу, технічна точка зору відноситься до взаємодії інфраструктури (наприклад, дороги, залізниці, склади), машин (наприклад, вантажівки, навантажувачі та промислових транспортні засоби), суден (наприклад, контейнери і піддони) і людей (наприклад, захоплюючий, навантажувач оператор і водій вантажівки) в поточних логістичних системах. Технічні питання виникають на всіх рівнях логістики. Складні системи матеріального потоку складаються з самих різних компонентів, і взаємодія цих компонентів має відповідати конкретним вимогам. Щоб забезпечити управління матеріальними потоками сумісним з логістикою способом, існує безліч технічних принципів організації і проектування для реалізації концепцій транспортування і зберігання товарів з різними властивостями [13].

Основний акцент робиться на таких процесах, як замовлення або поповнення, обробка замовлень, внутрішній розподіл витрат і винагорода за послуги. Другий рівень цієї точки зору відноситься до структури мереж – кількості, типу і виду діяльності або програмами обслуговування залучених інститутів або учасників. Незважаючи на технічний характер багатьох з цих процесів, люди - і, отже, соціальна сторона – відіграють вирішальну роль в логістиці. Необхідність конкретно моделювати людей як дійових осіб завжди виникає, коли розглядаються люди, які мають певні рівні свободи, що вони можуть використовувати в своїх діях.

Наукове логістичне дослідження є унікальним у своєму прагненні подолати межі усталених наукових дисциплін, таких як ділове адміністрування, економіка, інженерія, інформатика, соціальні науки тощо,

що також сприяє досягненню економічних, екологічних та соціальних цілей. Логістика ґрунтується на цих дисциплінах, але має на меті вдосконалення знань за допомогою синергетичного поєднання основ знань цих кореневих дисциплін [15]. Як наука, орієнтована на застосування, логістика використовує методи з інших дисциплін (наприклад, математики, інженерії, економічної науки, соціальних наук), але також розвиває їх далі. Хоча кожна наукова дисципліна ґрунтується на інших науках і, отже, є міждисциплінарною, це особливо стосується логістики завдяки своїй конкретній спрямованості та багатоперспективному підходу. Як було показано, заявлена мета логістики полягає в моделюванні економічних систем як мереж, аналізі їх зв'язків і, таким чином, отриманні інформації для оптимальної організації та реалізації цих мереж.

Враховуючи це, стає особливо зрозумілим, чому специфічний інтерес до логістики має перспективи, які виходять за рамки усталених наукових дисциплін і, що в цьому відношенні навіть перевершує ці дисципліни. Будучи науковою дисципліною, логістика не тільки спирається на традиційні науки, як і інші дисципліни, орієнтовані на застосування, але також поєднує орієнтовані на прикладні науки, такі як мікро- та макроекономіка, інженерія, (бізнес) інформатика, економічна географія чи право, з метою формування нових логістичних даних. До цієї міри логістика як наукова дисципліна – це більше, ніж підобласть лише однієї з цих наук; швидше, вона має на меті зв'язати бази знань з різних дисциплін і таким чином подолати встановлені специфічні межі. З цієї точки зору, міждисциплінарність має центральне значення для логістики, і це значення перевищує таке для будь-якої науково-орієнтованої на застосування дисципліни. Це центральний елемент логістичної парадигми. Логістична еволюція означає здатність доставити товари саме туди, де вони повинні знаходитися, відстежуючи весь процес [6].

Бізнес-логіка застосовується при виборі виду транспорту. Вибір найбільш ефективної комбінації засобів в процесі розподілу покращує цінність продукту для споживачів.

Економічна глобалізація, розвиток комп'ютерних технологій та збільшення доступу до Інтернету домінували у розвитку логістики в поточному столітті. Термін «управління ланцюгами поставок» зараз широко використовується для розробки стратегії, планування та здійснення потоку товарів, послуг та інформації, при цьому логістика є важливою частиною цього процесу. Технологія логістики, безумовно, стає «розумнішою». Кіберфізичні системи (CPS) пов'язують ІТ та логістику і дозволяють товарам переміщатися та відстежуватися в режимі реального часу за допомогою різноманітних та складних систем. Це забезпечує безпрецедентний рівень прозорості та інформації для постачальників і споживачів. У майбутньому здається неминучим те, що технології продовжуватимуть підтримувати більш швидкий і складний потік товарів, послуг, матеріалів та інформації для споживачів. Як і в багатьох інших галузях та сферах, цілком ймовірно, що логістика також може бути трансформована за рахунок нових тенденцій автоматизації та штучного інтелекту [18]. Сфера логістики постійно змінюється і завжди створює нові зони діяльності.

Таким чином, завдання логістики полягає в забезпеченні транспортування, зберігання, постачання, закупівлі та розподілу товарів, людей, грошей, інформації та енергії. Це йде рука об руку з необхідністю контролю і моніторингу всіх пов'язаних завдань.

1.2. Головні особливості та компоненти міжнародної логістики

Своєчасна доставка та перевезення вантажів є одним з найбільш важливих аспектів міжнародної торгівлі. Попит визначається тим, що люди хочуть робити з товаром - будь то в промислових або приватних цілях.

Значення кожного елемента логістики часто визначає місце логістичної діяльності у ланцюгу поставок. Елементи логістики надалі допомагають пояснити, які логістичні заходи та процеси здійснюються в ланцюгу поставок.

Виділяють п'ять елементів логістики:

- зберігання, складування та обробка матеріалів;
- упаковка та уніфікація;
- інвентар;
- транспорт;
- інформація та контроль.

Збереження та цілісність вантажу є, мабуть, найважливішим елементом перевезення [4]. В кінці подорожі одержувач має право отримати товар, який відповідає вимогам контракту. Для створення гарантії якості при транспортуванні продукції корисними є деякі практики, які сьогодні досить усталені. Наприклад, у випадку продуктів, що мають критичну температуру, прийнято включати монітор температури (або кілька таких) в одну партію. Якщо товар подорожує повітряним транспортом, також зазвичай кладуть лід всередину транспортних коробок та ящиків.

Слід відмітити, що управління логістикою - це частина ланцюга поставок, яка використовує планування та реалізацію для зберігання та доставки товарів та послуг замовнику. Зазвичай система управління логістикою включає в себе декілька етапів (табл. 1.4).

Таблиця 1.4

Структура логістичного процесу[15]

| |
|--|
| Головні кроки до успіху: |
| 1. Управління вхідним та виїзним транспортом; |
| 2. управління складом; |
| 3. управління флотом; |
| 4. обробка замовлень; |
| 5. контроль запасів; |
| 6. управління сторонніми постачальниками логістичних послуг; |
| 7. планування попиту та пропозиції. |

З метою зменшення порушення цілісності вантажу, вантажовідправник повинен належним чином упакувати та маркувати вантаж відповідно до вимог договору та надати перевізнику письмові вказівки щодо поводження з вантажем. Для того, щоб зрозуміти, як програмне забезпечення працює для логістики, важливо знати про управління логістикою. Логістика передбачає потік речей від точки їх походження до точки споживання, як правило, споживачів або підприємств [5]. Вибір продавців, транспортних засобів, маршрутів та способів доставки становлять важливу частину логістичних операцій.

Програмне забезпечення для управління логістикою спрощує операції, вдосконалюючи виробничий цикл та полегшуючи швидкий доступ до важливої інформації. Програмне забезпечення для логістики стало ширшим за своїм обсягом та функціональністю, щоб мати справу з більш широким спектром операцій та процесів. У галузі логістики передача процесу програмі управління логістикою має свої переваги. За допомогою програмного забезпечення для управління логістикою компанія може скористатися наступними перевагами [10].

Вдосконалення транспорту – транспорт, який є ключовою сферою логістики, несе найбільшу кількість витрат у вигляді палива, енергії, робочої сили, мита та вартості доставки. Опора на логістичне програмне забезпечення

може допомогти керувати різними транспортними засобами та використовувати дані для автоматизації процесу. Це дозволяє здійснити легкий аналіз, який компанія може використовувати для прийняття відповідних рішень з метою максимізації ефективності та зменшення витрат.

Своєчасна та швидка доставка – логістика, будучи лінійним потоком товарів і послуг, стикається з декількома проблемами, які впливають на доставку та спричиняють затримки. Включаючи логістичне програмне забезпечення, особлива перевага, яку отримують підприємства, полягає у швидшій доставці продукції споживачам. Програмне забезпечення для управління логістикою може покращити швидкість доставки, втручаючись у виробничий цикл і вибираючи правильну службу доставки, що значною мірою скорочує будь-які затримки [11].

Зменшення та мінімізація людських помилок – інша помітна перевага наявності програмного забезпечення для управління логістикою полягає у зменшенні людських помилок. Логістичне програмне забезпечення може обробляти ці дані без будь-яких помилок за менший час, що безперешкодно рухатиме вперед операції з нульовими шансами затримок.

Автоматизація – автоматизація є ще однією перевагою для інтеграції логістичного програмного забезпечення для роботи з процесами. Деякі функції, такі як створення маршрутів відвантаження, планування вантажу та надання вантажу перевізникам, легко автоматизуються та управляються за допомогою логістичного програмного забезпечення. Більше того, це виключає оформлення документів, що допомагає більш ефективно та своєчасно впоратися з процесами.

Мінімізація витрат – економія – інший кінцевий результат, оскільки логістичне програмне забезпечення може автоматично порівнювати різні служби доставки, агентів доставки та способи транспортування, щоб знайти ті, що мають найменшу ціну. Інший спосіб, за допомогою якого логістичне

програмне забезпечення зменшує витрати, – це зменшення прискорених відправлень за рахунок вдосконаленого планування відправлень [13].

Слід зазначити, що фізичне середовище міжнародної логістики досить різне. Рішення щодо міжнародних перевезень набагато складніші. Через відстань існують різні види транспорту, різні перевізники, різні транспортні документи та значно більший час транзиту. Кількість залучених посередників більша. Банки, страхові компанії, експедитори, не кажучи вже про уряди країни-експортера та країни-імпортера, мають різні вимоги до оформлення документів. Властиві ризики та небезпеки міжнародних перевезень набагато важливіші. Щоб захистити товари під час їх транзиту, менеджер з логістики повинен добре розуміти наявні варіанти упаковки.

Логістично-транспортні послуги сприяють міжнародній торгівлі та відіграють важливу роль у зростанні та розвитку місцевої економіки. Якість та ефективність логістичних послуг можуть мати значення для міжнародної торгівлі, оскільки слабка логістична інфраструктура та операційні процеси можуть бути основною перешкодою на шляху інтеграції світової торгівлі. Незважаючи на те, що логістичний внесок у національний обсяг виробництва в країні може бути не таким конкурентоспроможним, як інші сектори, роль, яку відіграє логістика в підтримці діяльності економіки, не може бути недооцінена. Одним із загальновідомих зв'язків між транспортом і логістикою та національним розвитком є сприяння міжнародній торгівлі, яка за відповідних обставин забезпечує ряд інших вигідних економічних та соціальних результатів. Транспортно-логістичний сектор є невід'ємною частиною з точки зору сприяння міжнародній торгівлі, оскільки дозволяє фірмам ефективно завершувати імпорт та експорт товарів і послуг, а також пов'язані з ними операції [14].

Сучасне зростання світової торгівлі та прагнення багатьох країн пришвидшити темпи інтеграції в глобальну торгову систему залежатимуть не лише від підтримання відкритості глобальної економічної системи, але від

покращення кількості та ефективності таких елементів, як логістичні послуги. Погані логістичні послуги, такі як обмежена координація між країнами питань прикордонних процедур; неефективність процесу митного оформлення в портах; роздробленість та низька якість транспортної інфраструктури; дорога і рідкісна доставка (при довгих і непрямих маршрутах доставки); затримки відстеження вантажів; затримки в термінальній обробці та оформленні вантажів; відсутність прохолодних сховищ у портах; та неможливість сертифікувати якість продукції може спричинити значні перешкоди для міжнародної торгівлі.

Можна відмітити, що саме рівень розвитку як на внутрішньому, так і на міжнародному рівні логістичних послуг може бути критично важливим елементом з точки зору дозволу країнам торгувати без багатьох обмежень та з меншими витратами. Вдосконалення загальних логістичних послуг може стати важливим кроком на шляху довгострокового сприяння торгівлі, важливим емпіричним питанням є те, чи сприяє рівень логістичних послуг збільшенню обсягів торгівлі. Це питання заслуговує на подальше дослідження, оскільки емпіричні дослідження з цього напрямку рідкісні [14].

Так, логістика в контексті комерційного бізнесу, зокрема торгова логістика, включає спектр послуг та процесів, які беруть участь у безпечному та надійному переміщенні товарів з однієї країни в іншу. Товари, що перетинають національні кордони, проходять через низку процесів, які включають задоволення митних та адміністративних процедур; ефективну організацію та управління міжнародними вантажними операціями; своєчасне відстеження відправлень; та забезпечення високої якості транспортної та інформаційної технологій [7].

Не дивлячись на те, що існує маса літератури, що досліджує зв'язки між логістикою та розвитком торгівлі, існує порівняно мало аналітичної роботи, що стосується особливостей впливу логістичних послуг на торгівлю. Існуючі дослідження підкреслювали вплив логістики на економічне зростання або

торгівлю в більш широкому контексті. Вивчення впливу логістики на торгівлю значною мірою відсутнє і, безумовно, заслуговує на більшу увагу. Більша частина недоліків у таких дослідженнях зумовлена відсутністю опублікованих логістичних даних для кількісної оцінки впливу логістичних послуг на торгівлю.

Слід підкреслити, що транспортно-логістичне обслуговування є досить різноманітним. Воно включає в себе весь спектр транспортної інфраструктури (швидкісні дороги, термінали, прохолодні складські приміщення та ін.) та послуги з морських портів, наземних транспортних систем, а також повітряного транспорту, коридорів (дороги, залізниці, морські смуги) та взаємозв'язок із цими видами транспорту [16]. Транспорт є єдиним найдорожчим компонентом торгової логістики, і для полегшення перевезень потрібна адекватна інфраструктура. Виробнику важко експортувати за конкурентоспроможною ціною або імпортувати за конкурентоспроможною ціною, якщо транспортно-логістичний сектор неефективний або навіть не працює. Високі ціни, поганий сервіс та відсутність визначеності у транспорті та логістиці можуть призвести до значної ізоляції країни від світових ринків.

Зараз технології розвиваються повною силою, що також змінює процес ланцюгів поставок. Кожен підприємець шукає спосіб покращити ефективність управління часом доставки товарів, матеріалів, замовлень та вантажних перевезень тощо. Саме ефективність та швидкість є основними факторами, що визначають високу якість роботи [2].

Відмітимо, що планування є важливим фактором у кожній галузі. У цьому випадку необхідно впровадити логістичне програмне забезпечення відповідно до потреби та масштабу компанії. Все це призведе до належної організації в компанії та значно полегшить роботу всіх управлінських підрозділів. Такий аналіз є ключовою одиницею - завдяки йому будуть встановлені всі остаточні вимоги та загальне обслуговування системи.

Поглиблений логістичний план передбачає створення та контроль доступних функцій [5].

Основні цілі логістики – це надання якісних послуг, зниження витрат. Це створює суперечливі цілі. Наприклад, високий рівень запасів знизить і підвищить готовність до доставки, але це автоматично збільшує витрати на зберігання. Слід намагатися уникати непотрібного транспорту. Може трапитися так, що постачальник збирає кілька деталей разом, тому що в підсумку потрібно менше транспортних робіт. Логістика (в бізнес-розумінні руху товарів) з'єднує операційні зони зберігання і транспортування.

Виділяють такі види логістики.

Інформаційна логістика: інформація протилежна потоку матеріалу. Ця інформація повинна бути доступна в оптимальному режимі. При доставці інформація про товари йде паралельно матеріального потоку.

Складська логістика: планування і робота складських систем (розташування складу, складська техніка, організація складу і т.д.

У бізнес-адмініструванні логістика в більш вузькому сенсі ділиться по горизонталі на чотири підсистеми:

Закупівельна логістика: оптимальна і своєчасна доставка і закупівля необхідних товарів.

Виробнича логістика: планування, контроль і моніторинг процесів внутрішнього транспортування, обробки та зберігання.

Логістика розподілу (збут, збутова логістика): розподіл або доставка або продаж товарів.

Логістика утилізації (зворотна логістика): повернення відходів і залишків на утилізацію або відновлення, переробка [3].

Складська логістика включає в себе планування, реалізацію і контроль всіх логістичних заходів, пов'язаних з вибором місця розташування складу,

проектуванням оптимальних складських систем і організації складу, а також складської техніки.

Транспортна логістика займається фізичним переміщенням товарів між різними точками логістичної мережі.

Залежно від виду діяльності також розрізняють складську логістику (складування), логістику упаковки і транспортну логістику. У цьому контексті часто використовується термін «внутрішня логістика», який, як правило, узагальнює всі логістичні процеси на місці і, в залежності від компанії, являє собою поєднання виробничої логістики, складської логістики і логістики упаковки.

Логістика лікарень: займається конкретними логістичними процесами і транспортними потоками в лікарнях [11].

Контрактна логістика: процеси TUL (транспортування / перевалка / зберігання) в рамках контракту між постачальником послуг і клієнтом, відповідно до якого певна додана вартість повинна бути досягнута за допомогою певних робіт, таких як комплектування замовлення, виставлення рахунків, упаковка і т. д.

Фармацевтична логістика: фармацевтична логістика – це особлива підсистема логістики, яка в основному включає в себе всі логістичні процеси у фармацевтичній галузі та підпорядкованих їй дистриб'юторів. Доступність фармацевтичних препаратів заснована на стратегіях закупівель і розподілу учасників ринку, таких як фармацевтичні компанії, оптові торговці та аптеки.

Інформаційна логістика: включає стратегічне планування і розвиток всіх інформаційних систем і процесів, необхідних для управління бізнес-процесами та обміну інформацією, а також забезпечення високої якості і постійної доступності наданої інформації [7].

Логістика запасних частин: включає забезпечення працездатності проданих товарів за допомогою заміни або обслуговування продуктів і є частиною логістики розподілу.

Закупівельна логістика знаходиться на початку ланцюжка створення вартості.

Головними завданнями виробничої логістики є контроль і оптимізація виробничих і транспортних маршрутів. Логістика розподілу або збутова логістика в основному включає посередництво і доставку товарів або надання інформації. Логісти-дистриб'ютори стежать за тим, щоб товар прибув до клієнта вчасно і без пошкоджень. Крім того, вони скорочують обсяг необхідної упаковки і оптимізують службу доставки. Логіст відповідає за різні процеси в ланцюжку поставок від закупівель, виробництва і розподілу до продажу продуктів. Простіше кажучи, він забезпечує закупівлю достатньої кількості сировини для виробництва товарів, і, в кінцевому підсумку, їх продажу. Транспорт і вибір постачальників сировини також є частиною логістичних завдань [6]. Логіст також контролює різні процеси і невпинно працює над їх оптимізацією. Таким чином, несе відповідальність за закупівлю сировини для виробництва, розподілу або продажу. Однак є також менеджери по ланцюжку поставок, які піклуються про всі процеси в ланцюжку поставок. Потім він бере на себе всі логістичні завдання в одній особі.

Сучасна професія логіста тягне за собою велику відповідальність. У разі виникнення проблем працівники повинні реагувати швидко і ефективно, щоб уникнути серйозного фінансового збитку і забезпечити продовження процесів. Тому що навіть короткочасний простий або затримка з постачанням сировини може утруднити виробництво і привести до великих збитків компанії [6].

Так, міжнародна логістика - це концепція, що виходить далеко за рамки національної логістики. Включає в себе планування, контроль і реалізацію потоку товарів і інформації між країнами. Міжнародну логістику також можна розуміти як матеріальний потік, наприклад:

- зовнішні потоки (постачальники і партнери);
- внутрішні процеси (матеріали, сировину, напівфабрикати);
- потоки, націлені на одержувачів готової продукції, послуг і продуктів.

Слід зазначити, що міжнародна логістика буває трьох видів:

– функціональний – включає в себе завдання і процеси міжнародних компаній, тобто всі дії і процеси перевезення вантажів в часі і просторі між двома точками: відправником і отримувачем;

– інституційний – включає всі технічні та організаційні підрозділи, створені для виконання логістичних процесів;

– процес – міжнародна логістика визначає економічну зону без кордонів, з гарантованим вільним переміщенням послуг, товарів і капіталу.

Головна особливість міжнародної логістики обумовлена особливостями міжнародної торгівлі, зокрема. Багаторазовий перетин державного кордону товарами, що тягне за собою додаткові збори (наприклад, митні), а також затримки і перешкоди для руху матеріалів [5]. Торгівля поширюється по всьому світу і проходить через багато зон з використанням різних транспортних засобів, систем зберігання.

Головні цілі будь-якої компанії - зниження і оптимізація логістичних витрат. Це означає, що витрати на планування і контроль глобальних закупівель та розподілу повинні залишатися низькими. Інша мета - «адаптованість і здатність розвитку транскордонних логістичних систем» з точки зору закупівель, виробництва, розподілу та утилізації. Це означає, що логістична компанія повинна знати про різні умови в країнах, з якими вона співпрацює, щоб ідеально вписатися в процес ланцюжка створення вартості.

Таким чином, зростання світової торгівлі відбувається в першу чергу за рахунок логістики, інакше торгівлі товарами не було б. Весь логістичний процес стає все більш складним і вимагає більшої організації як всередині компанії, так і між компаніями і компаніями та кінцевими користувачами.

Процеси і технології завжди необхідно оновлювати і актуалізувати, тому що якість, продуктивність і вартість знаходяться на передньому плані.

1.3. Важливість ринку логістичних послуг в умовах глобальної економіки

Будь-який успішний бізнес-лідер визнає вирішальне значення ефективно організованої логістики. Він розуміє, що впровадження безперебійної логістики є ключовим елементом, що відповідає вимогам клієнтів та перевершує конкурентів. Ланцюги постачання складні та чутливі, оскільки вони залежать від постійно мінливих вимог споживачів. Ланцюг поставок не може забезпечити високу якість, якщо він не має ефективно організованого транспорту. З цієї причини логістика є одним із найважливіших факторів забезпечення якості будь-якого ланцюжка поставок [37].

В свою чергу, ефективний транспорт покращує ланцюг поставок, зменшуючи втрату матеріалів та часу. Це допомагає професіоналам ланцюга поставок транспортувати продукцію та своєчасно доставляти її у потрібне місце – що є пріоритетом для будь-якого успішного бізнесу. Управління ланцюгами поставок, фізичний розподіл, управління матеріалами та навіть переробка – це контролює бізнес-логістика. Незалежно від назви, бізнес-логістика є життєво важливою сферою управління в більшості фірм, будь то виробничі чи сервісні фірми. Логістика була визначена управлінням з питань логістики як процес планування, впровадження та контролю економічно-ефективного потоку та зберігання сировини, товарно-матеріальних цінностей, готової продукції та відповідної інформації від пункту походження до точки споживання для задоволення вимог замовника.

Основна мета для ділової логістики полягає у тому, щоб доставити потрібні товари чи послуги в потрібне місце, у потрібний час та у бажаному стані, роблячи при цьому найбільший внесок у діяльність компанії. Ця місія виконується завдяки ретельному управлінню тими видами діяльності, які суттєво сприяють логістиці обслуговування споживачів і які пов'язані з обмінними витратами.

Компанії та організації витрачають багато часу на пошук способів диференціювати свої товарні пропозиції від пропозицій своїх конкурентів. Коли керівництво визнає, що логістика впливає на значну частину витрат фірми і що результат прийнятих рішень щодо ланцюга поставок дає різні рівні обслуговування споживачів, воно може ефективно використовувати цю інформацію для виходу на нові ринки, збільшення прибутку.

Сучасне ринкове середовище створює як можливості, так і загрози для компаній. Конкуренція завжди зростала разом з тиском на постійне вдосконалення у задоволенні потреб споживачів. Щоб залишатися життєздатними, виробники повинні продавати на ринку продукцію, яка має відчутну перевагу по відношенню до товарів-конкурентів. Щоб отримати та зберегти цю відчутну перевагу, виробникам, безумовно, потрібно стежити за ринком з точки зору ціни, наявності, нових законів та норм, інноваційної продукції та методів продажу.

Міжнародна логістика – одна із сфер, яка все ще має потенціал, що стосується підвищення ефективності. У логістичних процесах є великі, невикористані потужності, що стосуються зниження витрат та якості обслуговування. Існує три основні групи логістичних процесів: відносини з постачальниками, внутрішні процеси та відносини з клієнтами. У наш час ці процеси слід розглядати з точки зору ланцюга поставок. Багато процесів у компаніях вимагають співпраці між внутрішніми функціями (наприклад, маркетинг та логістика). Інтеграція логістичної діяльності створює цінність для кінцевих споживачів. Управління ланцюгами поставок виникло в

результаті інтеграції діяльності між підприємствами. Це оптимізує додану вартість усіх ланок ланцюга доставки товару, очікуваного клієнтом.

Постійні трансформації у глобальному середовищі приносять можливості для розвитку бізнес-підприємств, і всі великі та малі організації прагнуть до успіху, що можливо шляхом забезпечення маркетингової та логістичної діяльності на належному рівні для взаємодії з клієнтами, створення цінності та задоволення споживачів. Але ми можемо спостерігати зміни не лише в ділових відносинах. Весь світ змінюється, і спосіб життя людей теж приносить нагоду для розвитку нових підходів до забезпечення бізнесу. Це відбувається в багатьох сферах економічної діяльності бізнесу, включаючи інноваційні процеси, управління, логістику, маркетинг. Кожна із цих сфер важлива для розвитку знань та залучення клієнтів і завоювання ринку. У сучасних конкурентних та турбулентних умовах недостатньо запропонувати товар, який відповідає очікуванням споживачів. Не менш важливим є спосіб його доставки і пов'язане з цим обслуговування клієнтів. Передбачається, що однією з основних цілей логістичної діяльності є забезпечення високого рівня обслуговування споживачів. Постійне зростання важливості обслуговування клієнтів у сучасній логістиці визначається такими факторами [18]:

- зміни на ринках та наголос на підвищення якості послуг,
- необхідність мати високий рівень ефективності,
- розрив між рівнем послуг, що пропонуються та очікуються клієнтами.

Відмітимо, що з урахуванням зростаючого значення логістики серед інших видів діяльності фірми, були проведені дослідження для підтримки та вдосконалення управління логістикою. Дослідження варіювали від кількісного моделювання для прийняття рішень до філософських робіт, що задають тон гарному управлінню логістикою. У цьому діапазоні однією з найважливіших дослідницьких областей було стратегічне планування логістичної мережі. Проектування мережі передбачає встановлення рівня

обслуговування споживачів, розгортання запасів, розташування об'єктів та вибір виду транспорту. Оскільки це впливає на значний рівень витрат компанії та на можливості фірми, що приносить дохід, проектування логістичної мережі, як правило, стосується найвищого керівництва. Досвід показує, що хороший редизайн мережі може заощадити компанії від 5 до 15 відсотків річних логістичних витрат. Логістика важлива, оскільки вона створює цінність для споживачів та постачальників фірми, а також цінність для зацікавлених сторін фірми. Для багатьох компаній у всьому світі логістика стає дедалі важливішим процесом.

Слід підкреслити, що по мірі зростання та розширення бізнесу (на регіональному, міжнародному чи навіть глобальному рівнях), він стає все більш залежним від ефективно організованих ланцюгів поставок, що включає складну логістику. Цей елемент ланцюгів поставок – це не те, що «має значення лише для розвитку великого бізнесу». Логістика відіграє важливу роль в управлінні ланцюгами поставок. Вона застосовується для планування та координації руху продукції вчасно, безпечно та ефективно [48].

Як зазначають експерти, у логістичних процесах є великі, невикористані потужності в межах зниження витрат та якості обслуговування. Існує три основні групи логістичних процесів: відносини з постачальниками, внутрішні процеси та відносини з клієнтами. У наш час ці процеси слід розглядати з точки зору ланцюга поставок. Інтеграція логістичної діяльності створює цінність для кінцевих споживачів. У сучасних конкурентних та турбулентних умовах недостатньо запропонувати товар, який відповідає очікуванням споживачів.

Не менш важливим є спосіб його доставки та пов'язане з цим обслуговування клієнтів. Управління ланцюгами поставок виникло в результаті інтеграції діяльності між підприємствами. Це оптимізує додану вартість усіх ланок ланцюга до товару, очікуваного клієнтом. Незалежно від відстані, кожен клієнт очікує, що його продукція буде доставлена швидко і

бездоганно. Для цього провідні компанії наймають досвідчених фахівців, щоб найбільш зручним та практичним способом узгодити схему руху продуктів. Цінність для споживачів не лише стосується якості або кількості. Це також стосується доступності, оскільки покращена логістика робить вашу продукцію доступнішою для зростаючої кількості людей. Досвідчені керівники бізнесу вважають це дуже важливим інструментом для створення цінності для споживачів [36].

Міжнародна логістика створює та збільшує вартість, яку пропонують підприємства, покращуючи товар і забезпечуючи доступність продукції. Щоб забезпечити більшу цінність, підприємства або працюють над вдосконаленням власної логістичної діяльності, або покладаються на професіоналів. Зі зростанням популярності світової торгівлі логістика стала серцем ланцюгів поставок. Керівники бізнесу зрозуміли, що можуть зменшити свої витрати, встановивши партнерські стосунки з іншими підприємствами, які пропонують перевезення та складування. Коли підприємства починають використовувати такі компанії для передачі послуг транспортування та складування, вони покращують загальну ефективність свого бізнесу, іноді різко. Якщо вони дозволять цим партнерам брати на себе відповідальність за доставку своїх товарів кінцевим споживачам, це призводить до кращої репутації та зміцнення торгової марки. Працюючи з високопрофесійними та надійними логістичними компаніями, такими як A&A, багато підприємств покращили свою ефективність, забезпечуючи швидшу доставку продукту. Це призводить до поліпшення взаємодії з клієнтами та вищої ефективності роботи в цілому. Однак без ефективної та добре організованої логістики ланцюги поставок не можуть допомогти вашому бізнесу отримати явну перевагу над конкурентами.

В свою чергу, добре розроблена маркетингова стратегія може «відкрити багато дверей» і залучити клієнтів, надійний логістичний сервіс може допомогти вашому бізнесу створити та підтримувати позитивний імідж у суспільстві. Тим часом, погано організована логістика може призвести до

втрати клієнтів та зменшення продажів. Задоволені клієнти – найцінніший актив для будь-якого бізнесу. Вони є основним рушієм для ланцюгів поставок на кожній з трьох фаз: виробництва, збуту та логістики. З цієї причини, пріоритетом для кожного власника бізнесу є чітке розуміння потреб клієнтів, переваг та вимог, а потім невпинна робота щодо їх задоволення. Коли успішні керівники бізнесу визнають потреби та вимоги своїх існуючих та потенційних клієнтів, вони розробляють стратегію. Незалежно від того, чи є бізнес малим, середнім чи великим, стратегії спираються на ефективну логістику.

Сфера логістики стосується процесу доставки товару споживачеві. Хоча це звучить досить просто, логістика може бути складним та надзвичайно цінним процесом для організації, враховуючи, що час виконання замовлень є безперечно одним з найважливіших аспектів, який потрібно враховувати.

Розширена мережа розподілу – маючи хорошу логістичну систему з різними логістичними операторами, можливо оптимізувати час разом із ланцюгом розподілу. Існує безліч компаній, які можуть піклуватися про логістичні потреби компанії на національному та міжнародному рівнях.

Скорочення витрат – завдяки автоматизованим установкам та іншим глобалізованим системам розподілу можна зменшити транспортні витрати та витрати на обробку [39].

Виконання доставки – виконання доставки надзвичайно важливо для сучасних клієнтів. В епоху миттєвого задоволення споживачі шукають свій товар, щойно натиснувши кнопку «купити». Завдяки адекватним логістичним процесам терміни доставки значно скоротились порівняно з кількома роками тому. Ось декілька недоліків, що стосуються логістичного сектора [44]:

1. Багатонаціональний характер – один із найбільш стійких недоліків стосується того, що сектор охоплюється крупними компаніями. Це ускладнює доступ середніх та малих компаній до нього через пов'язані з цим витрати.

2. Вартість транспорту – більша відстань для подорожі також лише збільшить вартість. Це ускладнить отримання конкурентоспроможної ціни. Транспорт є безперечно найбільшою вартістю в секторі логістики.

3. Законність.

Програмне забезпечення розширеного планування (APS) PlanetTogether є необхідним для сучасних виробничих потужностей, які прагнуть вивести діяльність на новий рівень. Програмне забезпечення для вдосконаленого планування (APS) стало необхідним для сучасних виробничих операцій завдяки попиту споживачів на збільшений асортимент продукції та швидку доставку в поєднанні із наголосом на зниження вартості продуктів.

Зараз логістика розглядається як сукупність методів і засобів, необхідних для організації компанії. Логістичний сектор орієнтований на доставку продукції замовнику відповідно до попередньо узгоджених умов (кількість продукції, обумовлений час, геолокація). До логістики зазвичай включається перевезення вантажів, витрати на зберігання, обробка, підготовка та планування замовлень (серед багатьох інших аспектів) [17].

Оцінюючи значення логістики, можна відмітити. Логістика відіграє величезну роль в сучасній економіці. За оцінками експертів, сектор логістики та поштових зв'язків Великобританії коштує 55 мільярдів для економіки та становить 5% ВВП Великобританії. У галузі також працює 1,7 мільйона людей. Логістика не тільки життєво важлива для галузі розподілу, вона зробила розподіл швидким та ефективним. Насправді, за даними FTA (Асоціація вантажних перевезень), в 2018 році HGV перевезло 139 млрд. тон товарів. На цьому дуже конкурентному ринку надзвичайно корисно, що компаніям більше не потрібно чекати, що їм необхідно.

Велика кількість компаній покладаються на транспорт та логістику, щоб зберегти свій бізнес міцним. Сьогодні компанії мають хорошу інфраструктуру та ведення діловодства, яке продовжує вдосконалюватися завдяки

вдосконаленню технологій. З часом прогресувало і значення логістики, насправді цей підйом наблизив такі фактори, як складське господарство та інші об'єкти до великих міст.

Логістика впливає на бізнес у великих містах, створюючи більше робочих місць. Логістика є важливою частиною ланцюга поставок. Контролює ефективний прямий і зворотний потік товарів та послуг, що надходять до одержувача. Це означає, що логістика впливає на відвантаження товарів і на те, як швидко вони можуть дістатися до споживача, знову ж додаючи конкурентну перевагу іншому бізнесу.

В сучасних умовах компанії стикаються зі зростаючим рівнем конкурентного тиску та труднощами щодо підтримки та підвищення прибутковості. Керівництво цих компаній змушене шукати та впроваджувати інноваційні стратегії, за допомогою яких можна досягти конкурентних переваг своєї фірми, а також прибутковості [16]. Компанії також все частіше усвідомлюють важливість і роль логістики в своїх організаціях, а отже, і необхідність залучення фахівців.

Таким чином, транспорт є невід'ємним фактором забезпечення економічної діяльності, а також надання можливостей для економічного розвитку країни. Підтримання транспортної інфраструктури є загальним пріоритетом капітальних інвестицій.

Висновки до розділу 1

В першому розділі кваліфікаційної роботи нами проаналізовані теоретичні основи міжнародної логістики.

Так, досліджено еволюцію розвитку міжнародної логістики. Зазначено, що логістика – це переміщення товарів чи послуг до визначеного місця за погодженим часом, вартістю та станом. Логістика – це наукова дисципліна, орієнтована на застосування в практичній діяльності. Вона моделює та аналізує економічні системи як мережі та потоки об'єктів у часі та просторі (зокрема товарів, інформації, грошей та людей), які створюють цінність для людей.

Виділено головні особливості та компоненти міжнародної логістики. Роль кожного елемента логістики часто визначає місце логістичної діяльності у ланцюгу поставок. Елементи логістики надалі допомагають пояснити, які логістичні заходи та процеси здійснюються в ланцюгу поставок.

Зазначено, що зростання світової торгівлі відбувається в першу чергу за рахунок логістики, інакше торгівлі товарами не було б. Весь логістичний процес стає все більш складним і вимагає більшої організації як всередині компанії, так і між компаніями, компаніями та кінцевими користувачами. Процеси і технології завжди необхідно оновлювати і актуалізувати, тому що якість, продуктивність і вартість знаходяться на передньому плані.

Доведено важливість логістики в сучасних умовах глобальної економіки. Логістика є важливою частиною ланцюга поставок. Вона контролює ефективний прямий і зворотний потік товарів та послуг, що надходять до одержувача. Це означає, що логістика впливає на відвантаження товарів і на те, як швидко вони можуть дістатися до споживача, знову ж додаючи конкурентну перевагу бізнесу.

Наголошено, що сьогодні компанії стикаються зі зростаючим рівнем конкурентного тиску та труднощами щодо підтримки та підвищення прибутковості. Керівництво цих компаній змушене шукати та впроваджувати інноваційні стратегії, за допомогою яких можна досягти конкурентних переваг своєї фірми, а також прибутковості. Компанії також все частіше усвідомлюють

важливість і роль логістики в своїх організаціях, а отже, і необхідність залучення відповідних спеціалістів.

Міжнародна логістика є важливою частиною ланцюга поставок. Контролює ефективний прямий і зворотний потік товарів та послуг, що надходять до одержувача. Це означає, що логістика впливає на відвантаження товарів і на те, як швидко вони можуть дістатися до споживача, знову ж додаючи конкурентну перевагу іншому бізнесу.

РОЗДІЛ 2

АНАЛІЗ СТРАТЕГІЧНИХ НАПРЯМІВ РОЗВИТКУ ЛОГІСТИКИ В УМОВАХ ГЛОБАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ

2.1. Основні фактори, що впливають на світовий ринок логістики

У сучасних умовах економічної глобалізації та невизначеності бізнес-середовища конкуренція на ринку стає дедалі інтенсивнішою та динамічнішою. Щоб вижити та процвітати в таких умовах, багато фірм звернули свою увагу на логістику, щоб зробити свої бізнес-процеси більш ефективними та економічними. Логістика важлива не тільки на рівні фірми, але і для конкурентоспроможності галузі. Діяльність з управління логістикою включає планування, впровадження та контроль прямих зворотних потоків та зберігання товарів, послуг та відповідної інформації між пунктом походження та пунктом споживання з метою задоволення вимог споживачів. Завдяки ефективному управлінню логістикою фірми отримують конкурентні переваги [18].

Більш того, логістика є важливою складовою економічного зростання та розвитку нації. Наприклад, у США витрати на логістику становлять понад 8% ВВП, тоді як у Китаї – понад 18%. Для вимірювання та поліпшення логістичних показників важливо визначити фактори, що впливають на логістичні показники (табл 2.1) [12].

Сучасні транспортні системи розвиваються для взаємодії в різних масштабах та під впливом різноманітних факторів:

1. Екологічний: у місцевому масштабі існуючі гідрографічні та геоморфологічні характеристики є сильними факторами розвитку транспорту,

особливо з точки зору технічних проблем, які вони створюють для побудови та підтримки інфраструктури. Клімат, який є більш регіональним атрибутом, також обумовлює транспортне будівництво та експлуатацію. На глобальному рівні контур океанічних мас, таких як точки задухи, стає визначальним фактором, що формує структуру та орієнтацію на розвиток транспортних систем.

2. Історичний: структури поселення, на які впливають культурні особливості, сильно впливають на розвиток місцевого транспорту, наприклад, вуличні мережі. На регіональному рівні структура міської системи, результат історичних процесів накопичення, координує розвиток транспортних систем шляхом їх з'єднання. Це також історичний процес, такий як колоніалізм та форми імперіалізму, що сформували аспекти розвитку національного транспорту, особливо в районах світу, які були колонізовані. Однак саме процес глобалізації мав один із найбільш стійких впливів за останні десятиліття на формування глобальних транспортних систем.

Таблиця 2.1

Фактори, що впливають на організаційну структуру логістичної системи [12]

| Типи факторів | |
|--|--|
| Внутрішні | Зовнішні |
| вид ЛС і тип функцій, що виконуються | законодавча база й нормативно-методичне забезпечення |
| фактори технічної й інформаційно-комп'ютерної підтримки логістичного менеджменту | макроекономічні показники |
| фактори різних технологічних процесів у логістичній системі | податкові, фінансові й бюджетні обмеження |

| | |
|---|-----------------------------|
| економічні та фінансові фактори й показники | митна політика |
| фактори персоналу | територіальне розміщення ЛС |
| Інші | конкурентне середовище |

Крім того, обговорення показників ефективності, як правило, більше стосується ланцюга поставок загалом, ніж логістики зокрема [13]. Більшість цих досліджень обмежуються певною фірмою чи певною галуззю. У глобалізованому діловому середовищі необхідно розглянути логістичні показники з більш широкої точки зору.

Сучасний ринок транспортних логістичних послуг є важливою складовою української економіки. Саме логістика відповідає за оптимальну доставку продукції від виробника до споживача, і без функціонування логістичних структур будь-яка діяльність стає практично неможливою. В останні роки офіційна статистика (Державна служба статистики України) веде облік транспортного ринку за такими секторами: транспорт (автомобільний, залізничний, водний, повітряний та трубопровідний); сховища; кур'єрська та поштова діяльність (рис. 2.1).

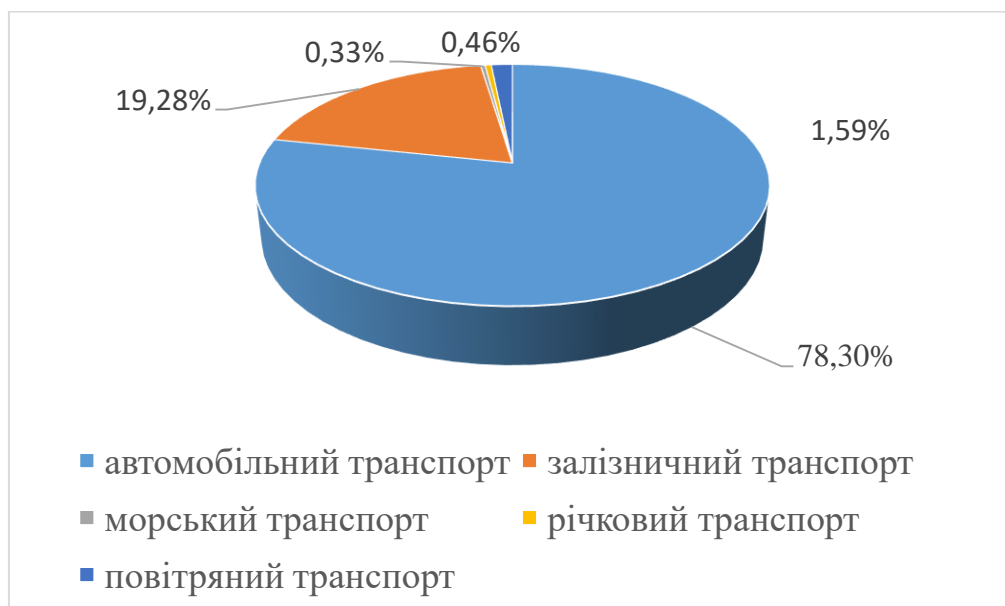


Рис. 2.1. Транспортна логістика України [13]

Як видно з рис.2.1, більша частина обсягів вантажних перевезень припадає на наземний транспорт - 97%, а решта 3% розподіляється між водним та повітряним транспортом. За регіональною структурою можна виділити дві провідні залізниці: Придніпровську (31%) та Донецьку (39%), проте, що стосується останніх років, то після 2013 року спостерігаються серйозні темпи скорочення обсягів перевезень, які пов'язані не тільки із загальною тенденцією спаду, але і зі структурними змінами територіального поділу. У більшості країн національний уряд приймає активну роль у розробці складних внутрішніх логістичних систем та сприянні транскордонній торгівлі. Історія сучасного економічного розвитку Китаю, Японії та Кореї наводить на думку про активну роль відповідних національних урядів у формуванні та здійсненні швидких процесів індустріалізації.

В свою чергу, на зменшення обсягів вантажних перевезень за останні роки впливають деякі фактори: економічна криза; дестабілізація політичної ситуації; втрата внутрішнього та зовнішнього ринків (рис 2.2).

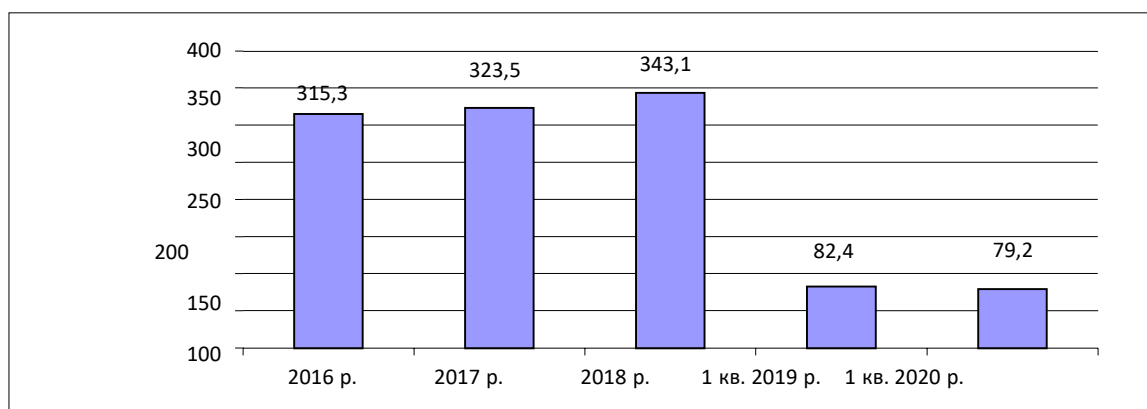


Рис.2.2.Динаміка вантажних перевезень України млрд. т/км 2016-2020рр. [23]

Головні пріоритети промислової політики визначаються як довгострокове зобов'язання регіональних та національних урядових структур контролювати розподіл ресурсів на макрорівні у формі рішень про фінансову та політичну підтримку планів та дій. Логістична інфраструктура на макрорівні вимагає довготривалих постійних зусиль регіональних та національних урядів.

Протягом останніх кількох років Україна активізувала свої торгові зв'язки з ЄС. У період з 2013 по 2020 рік частка ЄС у міжнародній торгівлі товарами в Україні зросла до 52% з 31% [22]. Однак майбутнє зростання торгівлі стримується логістичними обмеженнями. У 2018 та 2019 роках українські перевізники стикалися з обмеженнями щодо можливості доставки вантажів автомобільним транспортом до країн ЄС. Польща виявилася найбільшою точкою зупинки, оскільки кількість українських вантажівок, яким дозволено проїжджати польськими дорогами або через них, була зменшена, незважаючи на зростання обсягів торгівлі. Роль автомобільних перевезень у торгівлі між ЄС та Україною є високою. За даними Євростату, в 2019 році на автомобільні перевезення припадало 38% українського експорту та 81% імпорту з ЄС (у євро).

Глобальна та внутрішня логістика вимагають ефективного проектування мережі для своєчасного надання продуктів та послуг споживачам. Для цього стратегічний розвиток інфраструктури визначає довгострокові плани вдосконалення спроможної інтермодальної транспортної мережі, включаючи інтеграцію між морським, наземним та повітряним транспортом для загального економічного зростання та розвитку суспільства. Країни з добре організованими логістичними системами мають чудові морські транспортні системи, дорожні системи, водні шляхи та залізничні системи.

В цілому у січні 2020 року в морських портах України було оброблено 13,5 млн.тонн вантажів. Перевезення зерна продовжує посідати перше місце

серед інших категорій. У січні 2020 року через морські порти було відвантажено 4,7 млн.тонн (+ 22%). До п'ятірки лідерів серед українських портів входять Південний, Миколаївський, Чорноморський, Одеський та Маріупольський порти. У січні 2020 року обсяг внутрішніх перевезень зріс на 45%, або на 29 тис.тонн, і склав понад 93 тис.тонн. Здебільшого внутрішній транспорт між портами перевозив зерно, інші - сипучі вантажі та нафту [33].

Blg logistic найбільша компанія, що займається транспортною логістикою на території України. Розташована в Калинівці поблизу Києва. Близько 80 працівників піклуються про обробку, зберігання та перевезення транспортних засобів. Товари підвозяться до терміналу вантажівкою або, в деяких випадках, морським судном. Крім того, BLG ViDi Logistics може запропонувати технічну перевірку справності техніки. Тут транспортні засоби проходять контроль-обстеження. Сюди входить миття, депарафінізація, перевірка, а також спеціальні модифікації та установки. У митних відділеннях, розташованих на терміналі, усі ввезені товари можуть бути розмитнені за дуже короткий час. Така складна логістична інфраструктура полегшує рух інформації, продуктів, послуг та готівки через ланцюжок створення вартості. Існує список найбільших логістичних операторів України (табл. 2.2).

Таблиця 2.2

Найбільші логістичні оператори України [37]

| Назва логістичного оператора | Обсяг власної та орендованої площі, м ² | Обсяг власної площі, площі в оренді, площі складу клієнта, яка обслуговується логістичним оператором, м ² | Тип логістичного оператора |
|------------------------------|--|--|----------------------------|
| ZAMMLER | 75 000 | 75 000 | Локальний |
| Kuehne+Nagel | 67 000 | 123 000 | Міжнародний |
| Raben | 53 000 | 73 000 | Міжнародний |
| Ekol | 58 000 | 58 000 | Міжнародний |
| FM Logistic | 55 000 | 55 000 | Міжнародний |
| УВК | 50 000 | 50 000 | Локальний |
| LogisticPlus | 27 000 | 27 000 | Локальний |

| | | | |
|-------------|--------|--------|-----------|
| НП Логістик | 27 000 | 27 000 | Локальний |
|-------------|--------|--------|-----------|

Слід зазначити, що логістичні показники завжди відіграють ключову роль у бізнесі. Логістика займається такими важливими питаннями, як розташування заводу, перевезення сировини та стандарти обслуговування споживачів. В останні роки зміни в діловому середовищі змусили великі та малі компанії звертати особливо пильну увагу на те, як ці функції співвідносяться з іншими. Державне регулювання, стан транспортної системи країни, енергетичні обмеження та технологічний розвиток - все це є важливим фактором при формулюванні бізнес-стратегії логістики. Багато компаній розробляють конкурентні стратегії, що частково базуються на таких принципах, як відкладення та спекуляція, стандартизація, консолідація та диференціація.

Виділяють цілий ряд причин зростаючого впливу логістики на бізнес-стратегію. Серед них:

1. Зростаюча кількість альтернатив, що відповідають стандартам, - контейнеризація, мінікомп'ютери, авіап перевезення та світові супутникові системи зв'язку.

2. Загроза дефіциту енергії. У періоди нестачі енергії транспортні витрати можуть мати більший показник у прийнятті рішення про розміщення заводу та складу. А на розташування торгових закладів від курортів до універмагів може сильніше впливати їх близькість до основних ринків.

3. Акцент на ефективному управлінні запасами через широкі коливання у ділових циклах, що характеризуються різними темпами зростання витрат на робочу силу, коливанням процентних витрат та зміною ставок продажу.

4. Зростаюче залучення федеральних та державних органів до питань транспортної мережі до наявності рекламованих товарів, що продаються на полицях підприємств роздрібною торгівлі.

Можна відзначити, що логістика є одним із секторів, що викликає великий інтерес з боку інвесторів, завдяки різним культурним та економічним факторам [13]. Зростання логістичних послуг може відбуватися внаслідок різних речей. Ключовим моментом завжди є попит і пропозиція, особливо з точки зору доданої вартості, коли відсутність попиту може кардинально змінити вартість активу, що зазнає проблемних ситуацій. Крім того, важливим є залучення потенційних інвесторів для створення нових видів діяльності або розширення існуючих та уникнення критичних факторів (табл. 2.3) [8].

Економічна глобалізація та розвиток інформаційних технологій стали катализатором безпрецедентного зростання державно-приватної логістики, включаючи інтермодальні транспортні системи (наприклад, повітряні, морські та наземні перевезення). Щоб легко інтегрувати географічно розподілені виробничі системи, виробничі фірми залежать від постачальників 3PL[4].

Як і більшість інших галузей, транспорт і логістика (T&L) в даний час стикаються з величезними змінами, які приносять як ризик, так і можливість - нова технологія, нові учасники ринку, нові очікування клієнтів та нові бізнес-моделі.

Таблиця 2.3

Перелік критичних факторів для логістичної системи [8]

| Фактор | Визначення |
|--------------------------------------|--|
| Пріоритети промислової політики | Чітке бачення та цілі регіональних та національних урядових структур щодо нагляду за розподілом ресурсів на макrorівні у формі рішень про фінансову та політичну підтримку планів та дій. |
| Стратегічний розвиток інфраструктури | Довгострокові плани вдосконалення спроможної інтермодальної транспортної мережі, включаючи інтеграцію між морським, наземним та повітряним транспортом для загального економічного зростання та розвитку суспільства |

| | |
|--|--|
| Зростання ринку державно-приватного логістичного ринку | Розширення міжмодальної індустріальної інфраструктури (наприклад, наземної, повітряної, морської, залізничної), ініційованої урядом, за обсягом. |
| Конфігурації мережі зв'язку | Систематичне впровадження широкого кола ефективних інформаційних потоків у міжфірмових та галузевих інтерфейсах |
| Показники логістики | Продуктивні результати діяльності фірми, галузі та країни на рівні витрат, якості, доставки, часу та фінансових показників. |

Логістичні компанії стикаються з епохою безпрецедентних змін в міру того, як сподівання споживачів змінюються. Нові технології забезпечують більшу ефективність та співпрацю діючих моделей. Обробка замовлень, отриманих від клієнтів, є діяльністю, яка сама по собі дуже важлива, а також забирає багато часу та документів. Включає такі дії, як перевірка замовлення на будь-які відхилення в узгоджених умовах, ціні, умовах оплати та доставки, перевірка наявності матеріалів на складі, виготовлення та планування матеріалу на дефіцит, а також підтвердження власника шляхом зазначення будь-яких відхилень.

Аналізуючи логістичні витрати, можна відмітити. Складування служить місцем, де зберігається готова продукція, перш ніж вона буде продана споживачам остаточно. Це головне місце витрат, і неправильне управління складом створить масу проблем. Транспортування допомагає у фізичному переміщенні товару до місця споживачів. Це робиться за допомогою різних видів транспорту, таких як залізничний, автомобільний, повітряний, морський тощо. Логістика відіграє важливу роль у процесі доставки вартості, і наскільки успішним є управління ланцюгами поставок, залежить від планування та підтримки логістики. У наш час тенденція полягає у використанні аутсорсингу. Організації продовжують передавати свої операції в аутсорсинг, тому що краще передавати функціональні сфери експертам, які можуть

виконувати цю роботу за меншими витратами. Упаковка найважливіший елемент у фізичному розподілі товару, який також впливає на ефективність логістичної системи.

В свою чергу, планування запасів може допомогти організації в підтримці оптимального рівня запасів, що також допоможе задовольнити споживача. Для цього застосовуються такі дії, як прогнозування запасів, проектування кількості замовлення, оптимізація рівня обслуговування, належне розміщення запасів тощо. Переміщення товарів від місця їх походження до кінцевого пункту призначення вже давно було в центрі уваги логістичних систем. З 2007 року Світовий банк публікує дані про міжнародні результати логістики, використовуючи опитування фахівців з логістики у світі. На основі "нещодавніх теоретичних та емпіричних досліджень практичного досвіду фахівців з логістики, які беруть участь у міжнародній експедиції вантажів", Світовий банк виділяє шість компонентів для вимірювання логістичних показників, включаючи [12]:

- ефективність митного та прикордонного оформлення;
- інфраструктура;
- легкість організації відправлень за конкурентоспроможними цінами;
- компетентність та якість логістичних послуг;
- можливість відстеження вантажів;
- своєчасність відправлення до пункту призначення.

Так, починаючи з банківської справи, закінчуючи охороною здоров'я та одягом, компаніям потрібно залучати своїх кінцевих користувачів на всіх цифрових платформах. Майбутнє роздрібної торгівлі знаходиться в руках споживачів та їх електронного пристрою на вибір.

Сучасна логістична галузь отримує вигоду від технологічного прогресу, що покращує швидкість, ефективність. Двома основними руйнівниками логістики є автономні транспортні засоби і блокчейн та логістичні витрати (табл. 2.4) [39].

Як 3PL(Контрактна логістика), так і перевізники повинні підготуватися до збільшення обсягу виробництва та доставки, який відповідає очікуванням покупців. Менші відвантаження та розміри партій збільшують LTL для змішаних вантажів. Більше вантажовідправників співпрацюватиме з компаніями 3PL для підвищення гнучкості, розширення географічного доступу, збільшення потужностей завдяки технологіям. Ці партнерські відносини також допомагають зменшити ризики для вантажовідправників у нестабільному економічному середовищі.

Сучасні провідні автомобільні виробники разом із технологічними компаніями поспішають розробляти найкращі безводійні автомобілі та вантажівки. Логістична галузь, швидше за все, запровадить використання автомобілів без водія, випереджаючи інших. Логістичні компанії можуть використовувати автономні транспортні засоби в закритих умовах, таких як склади та портові комплекси.

Таблиця 2.4

Список логістичних витрат [39]

| Логістичні витрати | | |
|---|------------------------------------|--------------------------------|
| Витрати фізичного переміщення (транспортні витрати) | Витрати запасів | |
| | Витрати замовлень | |
| Витрати утримання запасів на складі | | |
| Витрати капіталу | Складські витрати | Витрати обслуговування запасів |
| | Витрати утримання запасів у дорозі | |
| | Витрати вичерпання запасів | |

Зпершу розроблений як головна книга для біткойнів, Blockchain також потенційно вигідний логістичним компаніям та вантажовідправникам.

Blockchain забезпечує прозорість для клієнтів та аудиторів і більший захист для всіх залучених сторін. Deloitte прогнозує, що 10% світового ВВП буде знаходитись на платформах, що підтримують блокчейн, до 2025 року [2]. Зростання світових ринків залежить від зростання попиту на товари, що торгуються, разом із розвитком інфраструктури.

Слід відмітити, ринки, що розвиваються в Африці, зазнають найбільшого зростання транспорту, оскільки країни постійно інвестують у відповідну інфраструктуру [5]. Країни Латинської Америки продовжують вдосконалювати дороги у відповідь на зростання ВВП на душу населення.

В свою чергу, вітчизняні перевізники повинні розраховувати на більшу кількість змішаних вантажів, оскільки компанії збільшують використання перехресних доків та місцевих центрів реалізації для обслуговування поставок.

Попередній рік був бурхливим на морському ринку вантажних перевезень. За даними IATA, найбільшими ринками авіаперевезень за тоннажем у світі у найближчі роки залишатимуться США, Китай, Німеччина, Гонконг та ОАЕ в такому порядку. Деякі країни, що розвиваються, сприятимуть зростанню світових авіаперевезень, включаючи В'єтнам, Бангладеш, Бразилію та Перу [10]. Швидкий розвиток електронної комерції та виробництва також піде на користь авіаційній вантажній галузі. Загалом, логістика розподілу повинна «забезпечувати» потрібні товари в потрібний час і в місці, в потрібній кількості та якості та за правильною ціною. Таким чином відбувається забезпечення доступності товарів та інформації.

Таким чином, успіх у національній та міжнародній конкуренції залежить від конкурентних переваг, які мають компанії. Один з найважливіших видів діяльності у ланцюзі створення вартості – це логістика розподілу, яка тісно пов'язана із замовниками і, отже, здатна безпосередньо генерувати конкурентні переваги [7].

2.2. Роль науково-технічного прогресу у розвитку міжнародної логістики

Підвищення ефективності та якості роботи міжнародних логістичних систем багато в чому визначається запровадженням у логістику досягнень науково-технічного прогресу. Аналізуючи ситуацію, що склалася в логістиці за останні роки, можна зробити висновки:

- науково-технічний прогрес у логістиці не обмежується лише вдосконаленням технічних засобів, а поширюється на вдосконалення процесів організації логістичних операцій, розробку нових технологій у галузі логістики, удосконалення наукових підходів до вирішення проблем логістики;
- впровадження інновацій у галузі міжнародної логістики на глобальному рівні набуває першорядного значення, оскільки неможливо і неефективно в рамках однієї міжнародної логістичної системи мати підсистеми різного рівня розвитку.

Основні напрями науково-технічного прогресу у сфері функціонування міжнародних логістичних систем відображені на рис. 2.3.

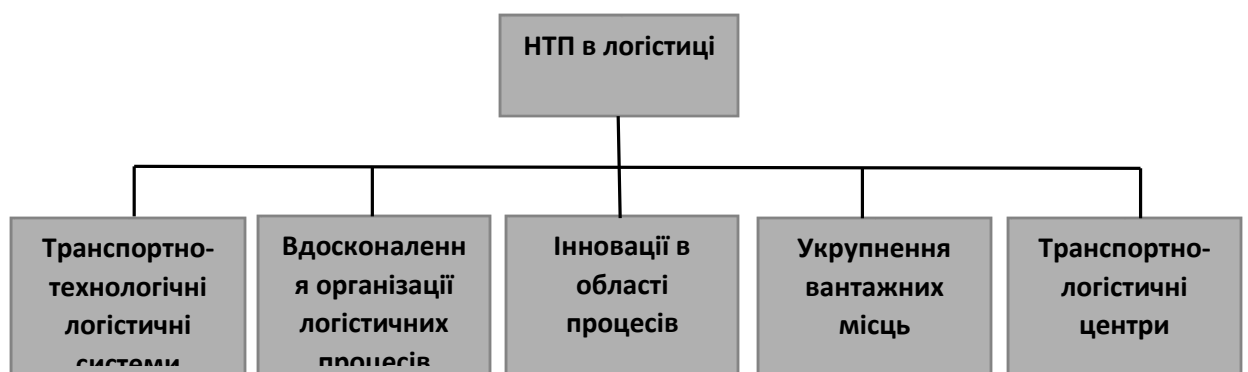


Рис. 2.3. Основні напрями науково-технічного прогресу у сфері функціонування міжнародних логістичних систем [44]

Напрямок транспортно-технологічних логістичних систем

характеризується:

- комбінуванням видів транспорту (фрейджерна система, система «піггібек»);
- магістрально-фідерною системою [44].

Інновації у сфері логістичних процесів є наступні: інформаційні технології, комп'ютеризація, роботизація, штрих-кодування, електронна система комерції. До укрупнення вантажних місць відноситься контейнеризація, пакетизація. Під транспортно-логістичними центрами маються на увазі дистриб'юторські центри, бондові склади, складські комплекси, крос-докінг.

У практиці розвинутих країн реалізація сучасних тенденцій та вимог до функціонування міжнародних логістичних систем вилилася у поєднання контейнеризації зі створенням інтегрованих транспортно-технологічних систем. У них робота всіх видів транспорту жорстко взаємопов'язана, вантажно-розвантажувальні роботи практично автоматизовані, в організації процесу доставки широко використовується обчислювальна техніка та безпаперові технології. Подібні інтегровані системи отримали свій початковий розвиток на Північноамериканському континенті, де стали називатися «інтермодальними системами», а перевезення за названими системами – «інтермодальними перевезеннями». У європейському звучанні їх називають «мультимодальні перевезення». Різновиди інтегрованих транспортно-технологічних логістичних систем отримали назву «Ленлбрідж», «Мінібридж», «Мікробридж» та «Моторбридж» [44].

Для вирішення проблем інтеграції країни у систему функціонування міжнародних логістичних систем особливо актуальним є впровадження електронно-обчислювальних систем. Загалом використання подібних систем у межах побудови підприємствами логістичних систем йде швидкими темпами. Практично немає жодного великого чи навіть середнього підприємства, де не вирішувалися питання комп'ютеризації бізнес-процесів, зокрема і пов'язані з рішенням логістичних завдань. Зокрема, у галузі

логістики популярна система SAP (my SAP Customer Relationship Management, my SAP Business Intelligence). Насамперед, впровадження електронних систем відбувається на великих підприємствах, оскільки впровадження та подальше використання подібних систем обходиться у суму від сотень тисяч до десятків мільйонів доларів. У той самий час підприємства малого та середнього бізнесу, використовуючи ті чи інші засоби інформаційної логістики, зазвичай, замикаються самі у собі. Логістичні мережі, що виходять за межі підприємства, рідкість. В основному це стосується лише зв'язків безпосередньо з найближчою клієнтурою.

Заміна традиційних конвеєрів автоматизованими виробничими лініями призвела до створення гнучких виробничих структур, які зробили рентабельним виробництво продукції дрібними партіями. Робота за принципом «малих партій» спричинила відповідні зміни в системі забезпечення виробництва матеріальних ресурсів та збуту готової продукції. У зв'язку з цим відпала необхідність мати великі складські ємності на підприємствах, виникла потреба у постачанні вантажів невеликими партіями, але у більш жорсткі терміни. Усе це залучило увагу до методів вирішення проблеми ефективної організації логістичного процесу.

До найважливіших досягнень НТП у галузі засобів зв'язку та інформатики, що дозволили реалізувати ідеї логістичного управління на практиці, належать:

- 1) комп'ютеризації управління логістичними процесами, а саме:
 - створення та масове використання ЕОМ;
 - створення прикладних програмних систем, що автоматизують процеси планування, прогнозування, прийняття рішень, ведення баз даних, вирішення оптимізаційних завдань тощо;
- 2) розвиток засобів передачі:
 - розробка стандартів передачі інформації;
 - створення засобів передачі інформації, в тому числі і швидкодійних (супутникові телекомунікаційні системи і т.ін.) [44].

Це дало змогу відстежувати всі етапи руху сировини, деталей, готової продукції, що дозволило чітко виявити величезні втрати у існуючих схемах управління виробництвом. Тому виникла потреба розробки нових, ефективних способів організації та управління всіма видами потоків на підприємствах. Крім того, з'явилися принципово нові можливості:

- автоматичного відстеження наявності напівфабрикатів, випуску готової продукції, стану виробничих запасів, обсягів поставок матеріальних ресурсів, місця знаходження вантажу на шляху від виробника до споживача;
- оперативної передачі інформації про реквізити транспортованих вантажів (особливо в міжнародному сполученні);
- здійснення моніторингу та управління в режимі реального часу всіма фазами руху продукту – від первинного джерела сировини через проміжні виробничі, складські та транспортні процеси аж до кінцевого споживача;
- оперативного отримання, обробки та аналізу інформації про ринки збуту, про діяльність фірми, оцінки її конкурентного становища;
- використання «безпаперових» технологій: електронного підпису, електронних платіжних систем, передачі електронної супровідної документації при оформленні банківських рахунків, укладанні договорів, транспортування вантажів і т.д.;
- створення систем електронної комерції [20].

Використання інформаційних технологій дозволило підняти ефективність управління виробництвом на новий рівень. Для цього на підприємствах стали створюватися інформаційні системи (як на рівні окремих підприємств, так і охоплюють великі території) та інформаційні служби, що оперують усіма інформаційними потоками та відповідають за діяльність інформаційних систем підприємства. Інноваціями ж у логістиці стало застосування тих технологій та інструментів, які дозволяють потенційним клієнтам отримати інтелектуальну конкурентну перевагу в бізнесі, а країні загалом зробити інтелектуальний економічний прорив, у тому числі на світовому ринку.

На сьогоднішній день інноваційним у сфері логістики є застосування різних IT-технологій. Наприклад, технології WMS, TMS (виконання), засоби моніторингу, Web комунікації, TMS (планування), RFID [4]. WMS (від англ. Warehouse Management System – система управління складом) – це система управління, що забезпечує автоматизацію управління складськими процесами. У світі налічується близько 300 WMS-рішень. Головною відмінністю WMS від систем складського обліку є саме управління складськими операціями, а не констатація факту їх вчинення. У процесі управління WMS вирішують завдання управління прийманням та розміщенням запасів на складських місцях, комісіювання та відвантаження товарів споживачам (як зовнішнім, так і внутрішнім), а також низку інших специфічних завдань внутрішньоскладської вантажопереробки. І всі ці процеси здійснюються на підставі автоматичних рекомендацій WMS.

TMS – продукт, адресований широкому колу компаній, діяльність яких передбачає управління автомобільним транспортом. До таких компаній можна віднести перевізників, що надають лише транспортні послуги, 3PL операторів, що вирішують комплексні логістичні завдання, дистриб'юторів та інші підприємства, що використовують у своїй діяльності власний або орендований автопарк.

Технологія RFID (радіочастотна ідентифікація товарів) дозволяє значно підвищити ефективність складської логістики. Мітка RFID (етикетка) є «радіочастотною міткою», яка дозволяє записувати код товару, термін придатності, номер партії, серійний номер, виробника, власника товару. Для зчитування інформації використовуються Термінали Збору Даних (ТЗД) з можливістю читання/запису RFID міток, або спеціальні ворота (рамки), які дозволяють фіксувати всі мітки, що пройшли через них. Застосування RFID значно прискорює процес приймання товару з іншого складу підприємства (наприклад, центрального), так як немає необхідності зчитувати кожен коробку, а достатньо пропустити палет через спеціальні ворота. Аналогічно можна прискорити процес підготовленої палети для відвантаження.

Переваги використання технології RFID у складській логістиці [4]:

- RFID-мітки можуть зчитуватися через бруд, фарбу, пластмасу, деревину та ін.;
- RFID-мітки практично неможливо підробити;
- висока швидкість безконтактного зчитування інформації, можливість групових операцій (наприклад, рахувати відразу весь товар на палеті);
- дозволяє боротися із розкраданнями на складі;
- можливість зберігати більший обсяг інформації, змінювати інформацію на мітці.

Технологія RFID добре впроваджується у програму складу по управлінню запасами (WMS систему). Із застосуванням технології RFID складська логістика стає ще «прозорішою», а складський облік ще легшим.

Ступінь застосування компаніями ІТ-технологій у логістиці відображає рис. 2.4.

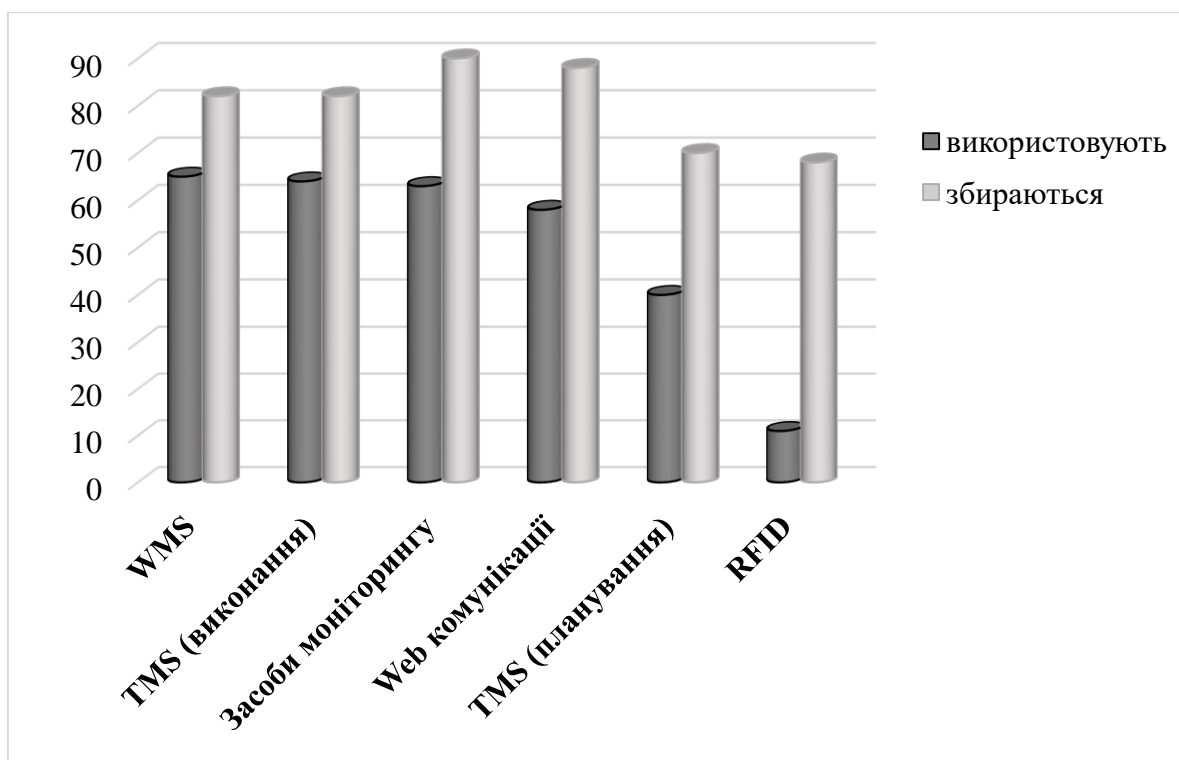


Рис. 2.4 . Забезпеченість компаній ІТ-рішеннями, % [4]

Зниження популярності RFID західні аналітики вважають природним

етапом у кривій сприйняття, а деякі навіть розглядають це як позитивний знак. Ринок завмер в очікуванні розвитку цієї технології. Ніхто не хоче інвестувати гроші в технологію, яка через рік-два може виявитися марною через те, що ринок до неї ще не готовий.

Інноваційними в логістиці також є такі інформаційні системи, як Gonrand, Videotrans та ін. Одним із завдань інформаційної системи Gonrand є збір інформації про наявність вантажу. Перевізник дає заявку про вільні провізні можливості та напрямок перевезення. Інформація заноситься до бази даних. Інформація про вантажі надходить у систему безперервно. Система дозволяє групувати вантажі за відправниками, одержувачами, кількістю місць і видає інформацію про відправлення, найменування вантажоодержувача, номер автомобіля, замовника, код департаменту та суму відправлень по департаментах. Система Videotrans призначена для інформаційного обслуговування підприємств транспорту, які можуть отримувати довідки та вводити інформацію про наявність у їхньому розпорядженні транспортних засобів або товару для доставки.

Створення інтегрованих систем підтримки прийняття рішень під час управління розподілом товарів є актуальною проблемою. Такі інтегровані системи включають бази та банки даних, банки моделей, систему інформаційної підтримки і дозволяють проводити експертні та аналітичні оцінки при прийнятті рішень. Система ISCIS є інтегрованою інформаційною системою, яка обслуговує логістичний канал. Час доставки повідомлень з будь-якої точки земної кулі в іншу обмежується лише тривалістю процесу переформатування даних, часом очікування початку обслуговування, а обробка повідомлень проводиться в режимі реального часу, що істотно для постачальників і споживачів, які працюють за системою Kanban, «точно в термін» та ін.

Прикладом активного впровадження інновацій може бути світовий лідер експрес-доставки та логістики DHL Express, який запустив у 2008 році новий додаток Global ProView для відстеження та контролю вантажів у режимі

реального часу, відправлених за послугою TDI Express. Доступ здійснюється через Інтернет, де клієнт може отримувати повну та автоматично оновлювану інформацію про свій вантаж. Вперше програма ProView була представлена на американському ринку в 2006 році і здобула величезну популярність. Тепер компанія планує впровадити програмний продукт Global ProView на всіх ключових ринках [20].

Програма ProView дозволяє клієнту відстежувати статус вантажу за номером свого рахунку замість авіанакладної. Зареєструвавшись один раз, клієнти отримують можливість шукати, фільтрувати та завантажувати необхідну інформацію про відправлений вантаж. У режимі реального часу клієнти будуть отримувати через SMS або електронною поштою повідомлення про знаходження і доставку вантажів, а також про труднощі в ланцюжку поставок, наприклад, про затримку вантажів на митному очищенні. Клієнти можуть самі вибирати коли, яким чином і які повідомлення надсилати, а також вибирати самого одержувача повідомлень, незалежно від того, чи він є відправником, одержувачем чи третьою стороною.

Отже, ключове значення у розвитку логістики грає комп'ютеризація управління логістичними процесами. Створення та масове використання засобів обчислювальної техніки, поява стандартів для передачі інформації забезпечило потужний розвиток інформаційних систем як на рівні окремих підприємств, так і тих, що охоплюють великі території. Стало можливим здійснення моніторингу (порівняння запланованого та фактичного стану справ) всіх фаз руху продукту – від первинного джерела сировини через проміжні виробничі, складські та транспортні процеси аж до кінцевого споживача.

Слід зазначити, що за останні роки в стратегіях логістичних компаній, що діють на світових ринках, переважає комбінована стратегія зростання, коли компанія розвивається як за рахунок внутрішніх джерел, так і за рахунок придбання інших подібних підприємств. Що ж до внутрішнього розвитку, то компанії прагнуть розширювати свої ринки збуту, пропозицію послуг,

клієнтську базу з допомогою, передусім, технологічних удосконалень та інноваційної перебудови. У логістичній промисловості країн Європи можна помітити наявність високого рівня активності зі злиття та поглинання, а також формування ділових альянсів, створення спільних підприємств та інших форм кооперації.

2.3. Значення логістики в умовах глобалізації міжнародного товаропросування

На сучасному етапі економічного розвитку провідну роль у конкурентній боротьбі за ринок грає той підприємець, який розуміє суть логістичного підходу, бізнесмен, який володіє компетенціями в галузі логістики і володіє її навичками та методами. Суб'єктами світової економіки є ТНК (транснаціональні корпорації), які, своєю чергою, використовують у своєму бізнесі глобальні логістичні ланцюги та канали. Зрештою, перспективи їх розвитку пов'язані зі зниженими тарифами логістичних посередників в інших країнах, з можливим посиленням віддачі на вкладений капітал, а також із найкращими фінансовими умовами. Водночас створенню логістичних каналів сприяють великі міжнародні страхові компанії, транспортно-експедиторські фірми, які користуються глобальними телекомунікаційними мережами.

Однією з найважливіших причин зміни та розвитку логістики є зростаючий попит на вантажні перевезення під час розвитку світової торгівлі. Лібералізація торгівлі сприяла зняттю обмежень на транскордонні поставки та зменшенню «цінового бар'єру» для можливості імпорту товарів, у зв'язку з цим спостерігається збільшення транспортування товарів між державами.

У 1970-80-ті роки ХХ століття, були здійснені заходи щодо регулювання міжнародного руху товарів для того, щоб спростити і мінімізувати (усунути) фактори, які ускладнюють проходження товаропотоків:

– великі відстані передачі та перевезень,

- різноманітність у національних стандартах на продукцію,
- наявність іноземних квот та обмежень на вивезення товару,
- збільшений розмір документації з міждержавних операцій з товарами та фінансовими розрахунками за ними,
- високі вимоги до упаковки вантажів,
- різноманітність у технічних параметрах транспортних засобів та шляхів сполучення [1].

Як показала практика, ці заходи стосувалися митних бар'єрів, контролю та технологічних процедур на прикордонних переходах, впровадження у практику нових технологій перевезень (наприклад, інтермодальних). В результаті відбулося скорочення часу проведення вантажів у дорозі, також відбулося збільшення відсотка точності їх доставки та збереження, було здійснено зменшення запасів матеріальних цінностей на прикордонних терміналах.

Поруч із цим відбувалося створення міждержавних розподільних центрів, схеми розміщення складів було змінено, відбувалася концентрація перевантажувально-складських пунктів за умов інтеграції економік країн Західної Європи та створення єдиного ринку. Тара, рухомий склад та технічні параметри шляхів сполучення були схильні до уніфікації, що дозволяло використовувати автоматичні системи зчитування та адресації вантажів. Багато норм і стандартів відтепер стали затверджуватись не кожною країною окремо, а одним єдиним ринком ЄС. Це допомогло інноваціям стимулювати народне господарство та зробити чималу економію. Відбувалося збільшення кількості матеріальних потоків у міждержавних повідомленнях. Це породило потребу утилізації надто сильної деталізації норм і правил, які були утворені на двосторонній основі. Сталося становлення процесу координації інвестицій у виникненні міждержавної логістичної інфраструктури.

Країни, добре розвинені у промисловій сфері, мали до логістичних проблем непідробний інтерес, викликаний економічними причинами. Обсяги виробництва стрімко зростали, а світогосподарські та внутрішньонаціональні

зв'язки розширювалися. Це спричинило те, що витрати сфери обігу збільшилися. Як наслідок, підприємці акцентували свою увагу на пошуку нових форм оптимізації ринкової діяльності, а також зменшення витрат. Таким чином, епоха глобалізації характеризується тим, що увага підприємців стала приділятися товароруху та витратам.

Від підприємств-виробників товари доводяться до іноземних споживачів шляхом оптової та роздрібною торгівлі. Цей процес називається міжнародним товарорухом. До нього входить переміщення товарів у місця споживання, операції з їх зберігання, сортування та підготовку до продажу. Існує кілька факторів, що впливають на організацію товароруху: торгіві, виробничі, соціальні, транспортні [2].

Для того щоб у ланцюгах поставок організація бізнес-процесів була раціональною, необхідно не тільки враховувати всі фактори руху товару, але і дотримуватися основних принципів:

- раціональний вибір та ефективне використання транспорту;
- використання найкоротших шляхів перевезення товарів;
- періодичне вдосконалення технологій руху товару;
- широке користування обладнанням та засобами механізації складських робіт;
- використання централізованої доставки товарів.

Дотримання вище перерахованих принципів при створенні технологічного ланцюга допомагає у забезпеченні високого рівня ефективності процесу руху товару в цілому.

Дані аналітичних компаній AMR, Research, Forrester, Research, Inc показують, що при правильному вибудовуванні ланцюгів поставок фірми можуть досягти наступних результатів:

- скорочення часу виходу на ринок;
- зменшення вартості замовлення;
- скорочення складських запасів;
- зменшення витрат на закупівлі;

- зростання прибутку;
- зменшення виробничих витрат [1].

Для того, щоб досягти всіх тих ефектів, які представлені вище, необхідно дотримуватися інтеграції та координації бізнес-процесів. Саме тоді в ланцюзі створення вартості підтримуватиметься необхідний баланс між існуючими потребами та поставками. В умовах глобалізації світової економіки існує безліч факторів, що впливають на рух товару, на витрати підприємств-виробників та відповідно на логістику.

Підсумовуючи можна сказати, що роль логістики досить велика у розвитку міжнародної торгівлі. Логістика – це сукупність способів, методів і підходів, які впливають на управління бізнес-процесами, що утворюються в результаті міжнародного руху товару. Виходячи з цього визначення, метою логістики в даному випадку є досягнення максимального зниження витрат, що виникають у ході пересування товару від виробника до кінцевого споживача.

До витрат, що виникають під час реалізації товару, належать такі: транспортно-експедиторські витрати; перебування товару у дорозі; формування та утримання запасів у торгово-закупівельних організацій; страхування вантажів; навантаження та розвантаження; транспортування продукції споживачеві; адміністративні витрати; додаткові витрати.

Такі витрати називаються логістичними витратами, які фактично можна об'єднати в три групи:

- витрати на безпосереднє утримання матеріальних запасів підприємства;
- витрати на фізичне просування товарів за логістичним ланцюжком (складські, транспортні витрати);
- операційні витрати, пов'язані із супроводом замовлень (ті операції, які виконують співробітники, забезпечуючи просування товару від виробника до споживача) [20].

Таким чином, міжнародний товарорух в умовах глобалізації світової економіки, являє собою систему, яка об'єднує всіх, хто бере участь у

переміщенні готової продукції від виробника до споживача, а також усі процеси, що виникають у ході цього переміщення.

Система руху товару включає в себе такі параметри:

- матеріально-технічна база лізингових компаній;
- матеріально-технічна база фірм;
- складське господарство фірм, їх філій;
- технічні засоби інформаційно-управлінських систем;
- технічні засоби, види транспорту;
- облаштування транспортно-експедиторських компаній.

Крім усього іншого, дана система включає ще й ті відносини, які можуть виникнути в процесі забезпечення господарських зв'язків. До них можна віднести соціальні, технологічні, правові, організаційні та інші відносини. На даний момент часу, важливу роль у міжнародному товароруху відіграють посередники. Вони взаємодіють один з одним і, як наслідок, утворюється ланцюг постачання. У ході цього підприємці використовують логістику, за допомогою якої вони отримують можливість керувати такими ланцюгами постачання.

Логістика, як наука, має дуже важливе завдання - вона з максимальною ефективністю поєднує в єдине ціле операції, які відбуваються окремо між усіма учасниками руху товару. У світовій практиці управління ланцюгами поставок найбільшого успіху досягли компанії, представлені в табл. 2.5.

Таблиця 2.5

Рейтинг компаній лідерів SupplyChainManagement [4]

| | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|---|---------|-------|---------|--------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 1 | Apple | Apple | Apple | Apple |
| 2 | Nokia | Dell | P&G | Dell |
| 3 | Dell | P&G | Cisco | P&G |
| 4 | P&G | IBM | Walmart | RIM |
| 5 | IBM | Cisco | Dell | Amazon |
| 6 | Walmart | Nokia | Pepsico | Cisco |

| | | | | |
|----|----------------|-------------|------------|------------|
| 7 | Toyota | Walmart | Samsung | Walmart |
| 8 | Cisco | Samsung | IBM | McDonald's |
| 9 | Samsung | Pepsico | RIM | Pepsico |
| 10 | Anhauser Busch | Toyota | Amazon | Samsung |
| 11 | Pepsico | RIM | McDonald's | Coca-Cola |
| 12 | Tesco | J&J | Microsoft | Microsoft |
| 13 | Coca-Cola | Coca-Cola | Coca-Cola | Amazon |
| 14 | Best Buy | Nike | J&J | IBM |
| 15 | Nike | Tesco | HP | Untlever |
| 16 | Sony Eriksson | Walt Disney | Nike | Intel |

Продовження табл. 2.5

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|----|-------------------|-------------------|------------|------------|
| 17 | Walt Disney | HP | Fraft Food | HP |
| 18 | HP | Texas Instruments | Intel | Nestle |
| 19 | J&J | Amazon | Nokia | Inditex |
| 20 | McDonald's | McDonald's | Tesco | Nike |
| 21 | Texas Instruments | Best Buy | Untlever | J&J |
| 22 | Microsoft | Untlever | Inditex | Star backs |
| 23 | Amazon | Publix | Star backs | Tesco |
| 24 | Ahold | Sony Eriksson | Best Buy | 3M |
| 25 | Publix | Intel | 3M | Fraft Food |

Отже, в умовах глобалізації, виробники акцентують увагу на концентрації в одному місці максимальної продуктивності та товарних запасів шляхом зміни системи поставок. Тим часом на ринку відбувається переорганізація ланцюгів постачання. Фірми реорганізують свої ланцюги, систематично збільшуючи географічний масштаб постачання. За таких умов міжнародний транспорт акцентує свою увагу на меншій кількості вузлових портів та аеропортів. Мета цієї дії – економічна вигода від кількості

транспортування шляхом надання знижок у деяких точках навантаження. У ході оптимального використання різного виду транспорту управління складом та транспортом покращується.

Висновки до розділу 2

У другому розділі кваліфікаційної роботи проаналізовано стратегічні напрями розвитку логістики в умовах глобальної економіки.

В умовах глобалізації та невизначеності бізнес-середовища конкуренція на ринку стає дедалі інтенсивнішою та динамічнішою. Щоб вижити та процвітати в таких умовах, багато фірм звернули свою увагу на логістику, щоб зробити свої бізнес-процеси більш ефективними та економічними. Логістика важлива не тільки на рівні фірми, але і для конкурентоспроможності галузі.

Внутрішня та глобальна логістика вимагає ефективного проектування мережі для своєчасного надання продуктів та послуг споживачам. Для цього стратегічний розвиток інфраструктури визначає довгострокові плани вдосконалення спроможної інтермодальної транспортної мережі, включаючи інтеграцію між морським, наземним та повітряним транспортом для загального економічного зростання та розвитку суспільства.

Підвищення ефективності та якості роботи міжнародних логістичних систем багато в чому визначається запровадженням у логістику досягнень науково-технічного прогресу.

Інновації у сфері логістичних процесів є наступні: інформаційні технології, комп'ютеризація, роботизація, штрих-кодування, електронна система комерції.

Логістика, як наука, має дуже важливе завдання - вона з максимальною ефективністю поєднує в єдине ціле операції, які відбуваються окремо між усіма учасниками руху товару.

В умовах глобалізації, виробники акцентують увагу на концентрації в одному місці максимальної продуктивності та товарних запасів шляхом зміни системи поставок. Тим часом на ринку відбувається переорганізація ланцюгів постачання. Фірми реорганізують свої ланцюги, систематично збільшуючи географічний масштаб постачання.

РОЗДІЛ 3

ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНОЇ ЛОГІСТИКИ

3.1. Вплив глобалізації на розвиток міжнародної логістики

В історії людства в післявоєнний період був період бурхливого розвитку, і важливим фактором цього періоду була здатність насамперед ефективно, швидко і безперебійно здійснювати перевезення, що згодом отримало назву логістики, покликання якої в цьому вузькому сенсі – доставка необхідних товарів у місце призначення узгоджені терміни, у належному стані та за прийнятною ціною. Така оманливо проста на перший погляд характеристика приховує складну реальність сучасного інтегрованого логістичного управління матеріальними, інформаційними та фінансовими потоками.

У 1990-ті роки концепція логістики, ключовим становищем якої є необхідність інтеграції, була визнана більшістю учасників ланцюгів постачання, виробництва та розподілу, внаслідок чого з'явилися фундаментальні зміни в організації та управлінні ринковими процесами у всій світовій економіці. Компанії стали здійснювати свою діяльність не лише на регіональному чи національному рівнях, а й на глобальному. Почалася

глобалізація світової економіки [3].

Глобальна логістика стала найважливішим стратегічним інструментом у забезпеченні конкурентних переваг на світовому ринку збуту продукції, успіх якої досягається за рахунок швидкої адаптації товаровиробників, в умовах ринкового середовища, що постійно змінюється, і попиту на продукцію. Головною вимогою у розвитку глобальної логістики стало максимальне скорочення всіх тимчасових стадій життєвого (логістичного) циклу продукції, а саме: термінів проведення науково-дослідних та дослідно-конструкторських робіт, часу постачання сировини та матеріалів, тривалості виробничого циклу, термінів обробки замовлень, доставки та реалізації продукції.

Глобалізація світової економіки посилила потребу в залученні «третьох учасників» – митних та експедиційних агентств, банків, що пред'явило нові вимоги до менеджерів логістики, які повинні знати та вміти:

- законодавчу основу, податкову систему, особливості урядового регулювання економіки різних країн;
- виконувати вимоги до упаковки, маркування з урахуванням мовних відмінностей;
- вміти оперативно опрацювати та підготувати складну документацію;
- вміти усувати митні бар'єри.

У зв'язку з цим в індустріально розвинених країнах були створені національні та міжнародні спеціалізовані товариства та асоціації логістики, які мають свої дослідницькі центри, консультативні відділи, банки інформації, навчальні центри.

З'явилася технологія електронної пошти, набув розвитку електронний бізнес, широкого поширення набули електронні закупівлі. Електронна торгівля почала відбуватися як між різними фірмами (B2B), наприклад, постачальником і виробником, так і між електронними фірмами та кінцевими споживачами (B2C). Для підтримки електронного обміну даними були розроблені технології кодування товару у вигляді штрихового коду або магнітної смужки, а також електронний переказ коштів [3].

Глобалізація світової економіки та розширення міжнародного співробітництва, розвиток транспортних сполучень, системи інформаційного та комунікаційного забезпечення сприяли формуванню великих транснаціональних корпорацій, де найважливішим фактором економічного зростання стає інтеграція, що здійснюється як на галузевому та регіональному, так і на міжгалузевому, та міжнародному рівні [2].

Вважаємо важливим і необхідним відзначити нову роль транспорту та всієї інфраструктури в економіці XXI ст., коли розвиток транспорту стає найважливішою ланкою управління економікою, потужним каталізатором соціально-економічного зростання держави.

Сучасний етап розвитку логістики визначають два основні чинники: глобалізація світової економіки та глобальна науково-технічна революція, які породжують нові потреби клієнтів у логістичних послугах та різноманітні форми їх задоволення, які ставлять перед логістикою завдання, без вирішення яких дуже важко залишитись на плаву [3].

Глобалізація бізнесу виявляється у наступному:

- фізичні відстані стали менш значущими, завдяки чому підприємства стали працювати на єдиному, що охоплює весь світ, ринку;
- стало відбуватися скорочення торгових бар'єрів між країнами та зростання міжнародної торгівлі та конкуренції, що стало ускладнювати завдання логістики;
- розміщення підприємств відбувається не за національним принципом, а в країнах і регіонах з низькими витратами на виробництво.

В даний час в галузі науки і техніки відбувається глобальна революція, де технологічні зміни відбуваються повсюдно, а не з'являються десь в одному місці, а потім поступово поширюються – як це відбувалося раніше, в сільськогосподарській та промисловій революціях. Описані нами у таблиці чинники з урахуванням вивчення багатьох авторів, визначили такі основні тенденції сучасної логістики і завдання логістики майбутнього (табл. 3.1).

Як бачимо з представленої таблиці, логістика фігурує, у неявному

вигляді, майже по кожному зазначеному пункті. Сьогодні в галузі економії ресурсів логістика має досить широкі можливості, реалізувати які покликані саме «нові та вдосконалені структури» – служби та відділи логістики. Вважаємо також важливим привести ще один фактор розвитку логістики, до якого відноситься зростання обсягів виробництва і пов'язане з цим збільшення витрат сфери обігу, використовуючи матеріали економічної та соціальної Ради ООН, опубліковані Комітетом з внутрішнього транспорту Європейської економічної комісії ООН, а також результати досліджень відомих американських (А. Кірні та Дональда Уотерса) [4].

Таблиця 3.1

Чинники розвитку логістики

| № /п | Фактор | Ознаки | Висновок |
|------|------------------------------------|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| 1 | Міжнародне зростання промисловості | Цей фактор спонукає практично всі великі компанії до участі в бізнесі за межами своєї країни. | Організації тепер перебувають у постійному пошуку кращих варіантів доставки, зберігання, розподілу і збуту своєї продукції, й у цьому їм допомагає логістика. |

| | | | |
|---|--|--|---|
| 2 | розвиток конкуренції та зростання міжнародної торгівлі | Конкуренція дала поштовх підприємцям приділяти все більше уваги не самому товару, а якості його поставки, стратегії розвитку логістики на своєму підприємстві. Збільшення роботи у сфері розподілу товарів не вимагало таких великих додаткових капіталовкладень, як, наприклад, освоєння випуску нового товару, а кошти, вкладені у сферу розподілу, стали впливати на становище постачальника на ринку набагато сильніше, ніж ті ж кошти, вкладені у сферу виробництва. Факт зростання міжнародної торгівлі був зафіксований Програмою дій «Порядок денний на XXI століття (AGENDA 21)», схваленою Конвенцією ООН з навколишнього середовища та розвитку в Ріо-де-Жанейро (Саміт «Планета Земля», 1992 р.). У цьому документі зазначено, що «за останні роки світова торгівля продовжувала зростати інтенсивніше, ніж світове виробництво. Відкрита, справедлива, надійна, недискримінаційна багатостороння система торгівлі, що узгоджується з цілями постійного розвитку, веде до оптимального розподілу глобального виробництва відповідно до конкурентоспроможності і є вигідною для всіх торгових партнерів». | У цих умовах висока конкурентоспроможність залежала не від величини капітальних вкладень, а від уміння правильно організувати логістичний процес і проводити постійний розвиток логістики. Зазначена вигода сьогодні багато в чому посилюється завдяки логістиці, що інтегрує діяльність міжнародних фірм і компаній для досягнення найвищих результатів. |
| 3 | розвиток системи ринкових відносин і підвищення вимог до якості процесів розподілу продукції | Підвищення вимог до якості процесів реалізації готової продукції, викликане жорсткою конкуренцією, зумовило такі ж вимоги з боку виробників до постачальників сировини, матеріалів, комплектуючих, напівфабрикатів. У результаті утворилася складна система зв'язків між різними суб'єктами ринку, яка зажадала удосконалення існуючих моделей організації постачання та збуту, кінцевою метою став розвиток логістики. | Завдяки цьому почали активно розроблятися методи і моделі оптимального розміщення складів, визначення оптимальних партій поставок, оптимальних схем маршрутів перевезень, загалом відбувався всебічний розвиток логістики. |

Продовження табл. 3.1

| 1 | 2 | 3 | 4 |
|---|-------------------------------------|--|---|
| 4 | енергетична криза 70-х років XX ст. | Підвищення вартості енергоносіїв змусило підприємців шукати нові методи підвищення економічності перевезень. Традиційний підхід полягав у раціональній організації транспорту, але цього було недостатньо в умовах енергетичної кризи. | Для більшої ефективності вирішення цього завдання можна було досягти за рахунок узгодження дій усіх учасників логістичного процесу. |

| | | | |
|---|--|---|--|
| 5 | науково-технічний прогрес у створенні гнучких автоматизованих виробництв | аміна традиційних конвеєрів автоматизованими виробничими лініями призвела до створення гнучких виробничих структур, які зробили рентабельним виробництво продукції дрібними партіями. Робота за принципом «малих партій» спричинила відповідні зміни в системі забезпечення виробництва та збуту готової продукції. У зв'язку з цим відпала необхідність мати великі складські ємності на підприємствах, виникла потреба в постачанні вантажів невеликими партіями, але в більш жорсткі терміни. | се це привертає увагу до методів вирішення проблеми ефективної організації логістичного процесу. |
| 6 | науково-технічний прогрес у галузі засобів зв'язку та інформатики | До найважливіших досягнень НТП у галузі засобів зв'язку та інформатики, що дозволили реалізувати ідеї логістичного управління на практиці, належать: 1. комп'ютеризація управління логістичними процесами, а саме: - створення та масове використання ЕОМ; - створення прикладних програмних систем, що автоматизують процеси планування, прогнозування, прийняття рішень, ведення баз даних, вирішення оптимізаційних завдань; 2. розвиток засобів передачі: - розробка стандартів передачі інформації; - створення засобів передачі інформації (EDI - електронний обмін даними, комп'ютерні мережі), у тому числі і швидкодійних (супутникові телекомунікаційні системи). | се це призвело до покращення логістичної системи |
| 7 | розробка теорії систем і теорії компромісів | теорія систем дозволила з наукової точки зору розглядати проблему товароруку як комплексну, а різні підприємства, що беруть участь у товароруху, представляти у вигляді єдиної системи. Це призвело до розуміння необхідності обліку та узгодження особливостей, інтересів, внутрішніх та зовнішніх взаємозв'язків усіх учасників, які займаються у тому числі і розвитком логістики. | теорія компромісів дозволила вибирати рішення, що скорочують загальні витрати або підвищують сумарний прибуток, незважаючи на шкоду діяльності окремих підрозділів фірми або окремих підприємств-учасників загального логістичного процесу в розрізі розвитку логістики. |

Продовження табл. 3.1

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 |
|---|---|---|---|

| | | | |
|---|---|---|---|
| 8 | ніфікація правил і норм зовнішньоекономічної діяльності, стандартизація параметрів технічних засобів у різних країнах | жито заходів щодо уніфікації правил зовнішньоекономічної діяльності, зі спрощення проходження митних бар'єрів, контролю та технологічних процедур на прикордонних переходах, сенс всього звичайно був не тільки в розвитку логістики, але розвитку логістики також віддавалася значна роль. Створювалися міжнародні розподільні центри, відбувалася концентрація перевантажувально-складських пунктів в умовах інтеграції економік країн Західної Європи, були уніфіковані тара, рухомий склад і технічні параметри шляхів сполучення, впроваджувалися нові технології перевезень (наприклад, інтермодальні), стали використовуватися автоматичні системи зчитування та адресування вантажів. | се це значно вплинуло на розвиток логістики як в окремому регіоні, так і на розвиток логістики в усьому світі. |
| 9 | ростаюча економічна потужність регіонів. | цей процес надає більші можливості переміщення матеріалів по мірі зростання споживання продуктів. | більш сильна економіка має і ефективнішу логістику завдяки досконалішій інфраструктурі. Це було зазначено ще в 1776 р. Адамом Смітом: «Дороги, канали і судноплавні річки - це найсильніші фактори, що сприяють поліпшенням». |

Отримання товарів та послуг пов'язано з величезними матеріальними витратами. Так, у промисловості вони в середньому становлять до 50% всіх витрат, а в деяких галузях питома вага матеріальних витрат збільшується до 80-90%. Недоліки, пов'язані зі зберіганням сировини, матеріалів, напівфабрикатів, готової продукції на складах становлять у середньому 10-15 % країн Західної Європи. А, наприклад, в Україні, згідно з результатами розрахунку фахівців, у більшості галузей економіки в середині 90-х років. ХХ ст. питомі витрати на виробництво продуктів і послуг були вищими, ніж у Японії, в 2,8 рази, ніж у США – у 2,7 і чим у Німеччині – у 2,3 рази. Однією з основних причин такого перевищення стало ігнорування принципів логістики [4].

У країнах близько 93 % часу руху товару від джерела сировини до кінцевого споживача витрачається на його проходження різними каналами постачання, збуту і, переважно, зберігання, тобто логістичні операції. Скорочення цієї складової дозволяє прискорити оборотність капіталу,

відповідно збільшити прибуток, що отримується в одиницю часу, знизити собівартість продукції. А власне виробництво товарів, як свідчить статистика, займає лише 2% від сумарного часу циклу процесу виробничо-комерційної діяльності. На зовнішнє транспортування йде до 5% сумарних витрат часу. У цих країнах частка виробництва валового внутрішнього продукту галузями, що здійснюють товарорух, становить близько 20 %. При цьому в структурі витрат цих галузей на витрати забезпечення запасами сировини, напівфабрикатів і готової продукції припадає приблизно 44%, на складування та експедирування – 16%, магістральні та технологічні перевезення вантажів – відповідно, 23 та 9%. 8%, що залишилися, припадають на витрати щодо забезпечення збуту готової продукції [4].

Операції з переміщення товарів у рамках світового ринку є дорожчими та складнішими, ніж на національних ринках. Витрати на світових ринках становлять 25-35 % вартості продажу експортно-імпоротної продукції, проти 8-10 % вартості товарів, призначених для споживання на внутрішньому ринку. Проведені у Великій Британії дослідження виробничого циклу матеріального потоку, включаючи його доставку кінцевому споживачеві, показали, що у вартості продукту, що потрапив до споживача, понад 70% становлять витрати, пов'язані зі зберіганням, транспортуванням, упаковкою та іншими операціями, що забезпечують просування матеріального потоку.

Дуже висока частка витрат на логістику в кінцевій ціні товару показує, які резерви покращення економічних показників суб'єктів господарювання містить оптимізація управління матеріальними потоками шляхом удосконалення конкретних логістичних операцій. Цей інструментарій є дуже ефективним у конкурентній боротьбі за стійкі позиції на ринку.

Наприкінці варто відзначити, що глобалізація економіки неможлива без логістики, що добре функціонує. У зв'язку з розвитком міжнародної торгівлі з'явилося поняття «міжнародної логістики», під якою можна розуміти сукупність інтегрованих логістичних операцій, що виконуються в міжнародному масштабі. Логістика стає міжнародною в тих умовах, коли

ланцюг поставок перетинає національні кордони. Багато фахівців вважають за краще використовувати тут термін глобальна логістика – стратегія і тактика створення, як правило, стійких макрологістичних систем, що пов'язують бізнес-структури різних країн світу на основі поділу праці, партнерства і кооперування у формі договорів, угод, загальних планів, що підтримуються на міждержавному рівні.

Експортно-імпортні операції у глобальних логістичних системах, як правило, пов'язані з більшим, ніж у звичайному логістичному менеджменті, обсягом інформації, більш складним документообігом і вимагають державного регулювання.

Міжнародна логістика може зіткнутися з низкою проблем (бар'єрів). Багато які з них обумовлені відмінностями в умовах, що існують з різних сторін міжнародних кордонів. Деякі з цих труднощів можуть бути подолані простими адміністративними погодженнями, інші вирішені в результаті реалізації таких великих ініціатив, як створення митних спілок.

3.2. Головні бар'єри у розвитку логістики на території України

Географічне розташування України може стати потужним каталізатором як для розвитку країни, так і для занепаду. Історично склалося так, що Україна знаходилась на перехресті світових торгових шляхів з Європи в Азію. Вона має важливе значення для Європейського Союзу як одна з ключових країн для перевезення вантажів до ЄС та назад, тим більше, що Європейський Парламент затвердив нову концепцію розвитку транспортної інфраструктури та перетворив національні транспортні системи європейських країн. За оцінками експертів, у найближчі роки врожайність зерна в Україні збільшиться до 100 мільйонів тон на рік та експорт до 70 мільйонів. Це сприятиме збільшенню попиту фермерів на перевезення зернових вантажів до морських портів [18].

Головними сегментами інфраструктурної галузі України є:

- транспортна інфраструктура: порти, інфраструктура водних шляхів, аеропорти, дороги, залізничні, поштові та судноплавні служби;
- будівництво: житлова та нежитлова будівля.

Умови євроінтеграції, до яких прагне Україна, вимагають вдосконалення та зростання уваги у сфері логістики вантажних перевезень. Якість та ефективність вантажного транспорту залежить від оптимізації координації процесу роботи різних видів транспорту, розподілу обсягів перевезень, проектування.

Слід відмітити, що сьогодні одним з найважливіших питань для України є створення інфраструктури, яка відповідно до міжнародних стандартів відповідає економічним принципам і формує різні сфери діяльності, може достатньо задовольнити ринковий попит на основі надійності, якості, своєчасності та мінімальних витрат. Одним з найважливіших значень для ефективного функціонування економіки є надзвичайно високий рівень логістичної інфраструктури, яка забезпечила б досить низьку вартість перевезення на ринки інших регіонів та країн. Обов'язкова умова доступу до якісних та передових економічних послуг та процесів - це високорозвинена транспортна інфраструктура. Шосе та залізниці, аеропорти та порти високої якості, тобто ефективні види транспорту, є гарантією для підприємців систематичного та абсолютно своєчасного надання своїх послуг та продуктів на ринок. Високорозвинена телекомунікаційна мережа забезпечує швидкий і безперебійний інформаційний потік, дозволяє учасникам ринку приймати оптимальні рішення щодо покращення загальних економічних показників.

Однак, за показниками транспортної інфраструктури, Україна значно поступається високорозвиненим лідерам, як показує детальний аналіз індексу LPI (індекс ефективності логістики). Але варто зазначити, що опитування логістичних операторів показали, що Україна не має проблем із пошуком логістів з високою кваліфікацією, тоді як у Німеччині близько 34-37% мають

труднощі з пошуком кандидатів на керівні посади і майже 41% шукають кваліфікованих менеджерів в галузі логістики. У порівнянні з Німеччиною, Україна, звичайно, відстає у розвитку логістичної інфраструктури, а також демонструє негативну динаміку, якщо її порівнювати навіть із країнами, доходи яких нижчі за середні [19].

Постійне та ефективне функціонування транспортної інфраструктури надзвичайно важливе для країни. Україна має вихід до Чорного та Азовського морів, що підвищує значення та роль транспортної інфраструктури, з'єднуючи країну із середземноморськими країнами. Територія України включає найважливіші транспортні шляхи, що зв'язують Західну Європу з країнами Азії та Кавказу. Зв'язок відповідних суб'єктів господарювання транспортною мережею є важливим для їх економічного співробітництва. Розвиток держави безпосередньо залежить від того, наскільки ефективно вона здійснює управління в різних сферах. Перш за все, це стосується транспортної інфраструктури. Сьогодні світові тенденції вимагають постійного вдосконалення управління транспортною інфраструктурою, зокрема, залучення інвестицій.

Рівень розвитку транспортної інфраструктури є одним із найважливіших факторів соціально-економічного розвитку держав-членів Європейського Союзу та України. Переходячи до макроекономічного контексту, частка транспортної інфраструктури в загальному обсязі валового внутрішнього продукту України – 7% (рис 3.1).

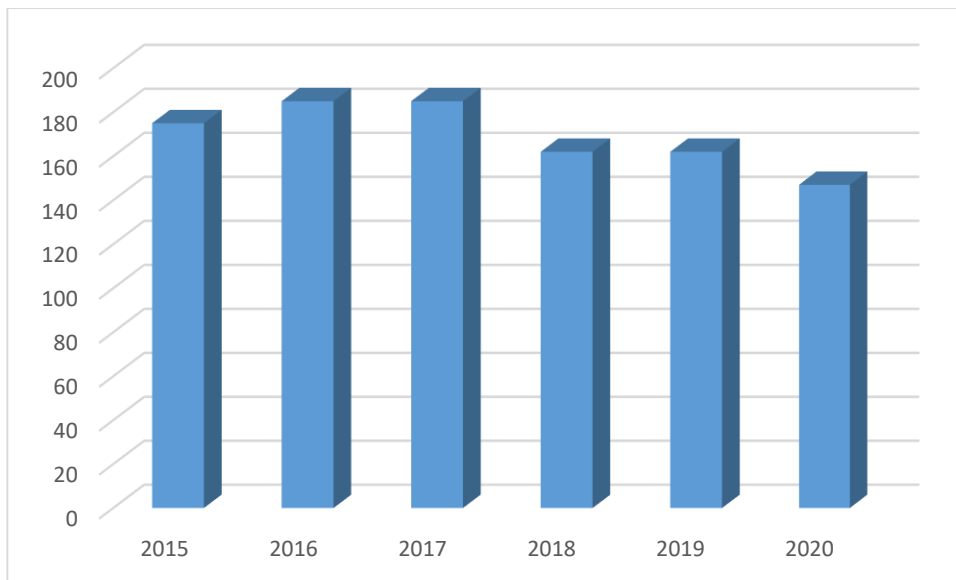


Рис. 3.1. Динаміка обсягів перевезень вантажів у тонах в Україні у 2015-2020 рр [20]

В той же час, в сучасних умовах управління, негативна динаміка перевезень та її частка у валовому внутрішньому продукті України визначаються здебільшого впливом економічних кризових процесів та негативним станом розвитку транспортної інфраструктури країни. Транспорт – це сукупність допоміжних засобів, з'єднань, засобів управління, зв'язку та різних технічних пристроїв, механізмів і конструкцій, що забезпечують їх роботу. З'єднання – дороги, залізниці, водні шляхи, повітряні шляхи, монорельсові та канатні дороги, спеціально пристосовані та обладнані для руху транспорту.

Слід відмітити, що транспортна система України складається з різних видів транспорту, кожен з них має свою специфіку. Для забезпечення функціонування економіки країни всі види транспорту повинні бути взаємопов'язані та працювати гармонійно. Загальна транспортна мережа України включає 21,0 тис. кілометрів залізниць, 159,4 тис. км автомобільних доріг із твердим покриттям, 1,6 тис. кілометрів діючих річкових судноплавних шляхів із виходом до Азову та Чорного моря [32]. Основними критеріями

оцінки ефективності транспорту є: обсяг вантажних перевезень, вантажообіг, співвідношення видів транспорту у вантажних перевезеннях, обсяг пасажирських перевезень. Транспортна система України представлена майже всіма видами поверхневого, водного, повітряного та трубопровідного транспорту; однак у розвитку він суттєво відставав від європейської системи. Враховуючи кількість населення та історичні аспекти розвитку, найбільш цікавим для України є позитивний досвід Польщі в модернізації транспортної інфраструктури з точки зору наближення до ЄС.

Виділемо головні проблеми вітчизняної логістики. Серед основних проблем української логістики – відсутність інфраструктури та труднощі в оформленні документів, зокрема на таможні. Також, бар'єрами розвитку діяльності залізничного транспорту в Україні є критичний рівень фінансового становища і практично зношена матеріально-технічна база (близько 90%). Велика частина залізниць України побудована за технічними вимогами 60-х років минулого століття, і його нормативний ресурс в основному практично вичерпаний. Обсяги вантажоперевезень цим видом транспорту продовжують падати. В 2016 році рівень зниження обсягів перевезень був менше на 3,18% в порівнянні з аналогічним показником 2015 року. Це говорить про можливий початок позитивної тенденції в сфері вантажних залізничних перевезень. Обсяг ринку вантажних перевезень за станом на 2020 рік склав 344,1 млн тонн, що на 1,69% менше аналогічного показника 2019 року [22]. На сьогоднішній день Українська залізниця (Укрзалізниця) є найважливішим фактором експорту зерна. Ефективність роботи безпосередньо впливає на експортний потенціал країни. В якості основних проблем при транспортуванні зернових вантажів залізничним транспортом є:

- непередбачуване подорожчання залізничних перевезень вантажів;
- закриття залізничних станцій для вантажних операцій;
- непрозорість системи розподілу вагонів загального парку вагонів Укрзалізниці;

– низька пропускна здатність вокзалів.

Головною перешкодою для розвитку водних перевезень є відсутність єдиної стратегії розвитку транспортної інфраструктури країни. Річковий транспорт, як і раніше неконкурентоспроможний автомобільному і залізничному через відсутність необхідних днопоглиблювальних робіт. Глибина Дніпра повинна скласти 3,65 м, але фактично на сьогоднішній день вона складає 2,9 м, а іноді в напрямку Білорусі досягає 0,6 м. Для країни вкрай важливо реалізувати днопоглиблювальні роботи, для безпечного руху транспорту [33]. Потенціал перевезення зернових вантажів по річці перевищує 15 млн тон, тобто при загальному експорті в 60 млн тон Україна може перевозити 25% обсягів річковими суднами. Але на сьогоднішній день річковим транспортом відвантажуються лише 5% обсягів. За останні 4 роки середня вартість доставки українського зерна в порти знизилася з 60 доларів за тону до 30. У той час як США середні витрати становлять близько 20 доларів за тону [12].

Головна мережа автомобільних доріг України з'єднує всі великі міста України і забезпечує транскордонні маршрути з сусідніми країнами. Загальна протяжність автомобільних доріг міжнародного значення на території України перевищує 8 600 кілометрів. Однак вкрай поганий стан українських доріг – одна з причин, по якій їх називають найсмертоноснішими в Європі. За оцінкою українського уряду, стан доріг та мостів у країні не дозволяє швидко та безпечно перевозити пасажирів та вантаж, а також розвивати транзитний рух. Українська дорожня інфраструктура повністю занедбана – за підрахунками уряду, 97 відсотків доріг потребують загальної реконструкції або поточного ремонту, близько 9600 мостів не відповідають сучасним технічним вимогам, з них 1923 мости потребують негайного ремонту.

Слід підкреслити, що неоднорідність є, мабуть, найважливішим викликом для міжнародної логістичної діяльності. Кожна країна та регіон мають свої специфічні елементи, що призводять до великого різноманіття

вітчизняних логістичних систем, які в сукупності повинні бути організовані у глобальну мережу.

Таким чином, узгодження глобальної логістичної стратегії компанії з неоднорідностями навколишнього середовища включає універсальний погляд на умови логістики у країнах. Крім того, слід мати на увазі дві обтяжуючі обставини: по-перше, більшість країн відрізняються одна від одної. По-друге, глобальна логістика дуже змінна і аж ніяк не статична. Проблеми, що стосуються окремих країн у глобальній логістиці, включають різні аспекти. Деякі з них, як правило, відрізняються від країни до країни; інші матимуть велику схожість між країнами та регіонами [39].

Відзначемо, що сучасна світова логістична галузь в першому кварталі 2020 року показала досить низький відсоток зростання обсягу торгівлі через тривалу пандемію COVID-19. Після понесених збитків провідні виробники і постачальники споживчих і промислових товарів зробили рішучі дії по перебудові ланцюжка поставок. Довгий час морські маршрути використовувалися як більш дешевий альтернативний вид транспорту за рахунок своєчасної доставки. Однак відчули вплив вірусу, оскільки більшість постачальників припинили свою діяльність. Прагнучи задовольнити необхідний попит, багато логістичних компаній в результаті перевантажують водіїв. Крім того, споживачі також стикаються із затримками через збільшення кількості перевірок стану здоров'я на державному кордоні. Це пов'язано з правилами карантину і соціального дистанціювання, встановленими урядом для стримування поширення вірусу. Виробники, що займаються поставками сировини з країн, що вважаються гарячими зонами вірусу, були змушені припинити виробництво. В результаті більшість логістичних компаній закрили сполучення з відповідними країнами, а також свої кордони для торгівлі.

Говорячи про ринки, що розвиваються, відмітимо. Інфраструктура є типовою проблемою для всіх ринків, що розвиваються. Зрозуміло, що

недоліки в інфраструктурі особливо проблематичні для подальшого розвитку та зростання економіки в цілому. З точки зору компанії, розуміння цих недоліків є дуже важливим з міркувань витрат – за підрахунками, у країнах, що розвиваються, частка логістики у загальних витратах приблизно вдвічі більша порівняно з розвиненими країнами. Але в місцевій конкуренції це має незначне корпоративне значення, оскільки інфраструктура однаково хороша чи погана для всіх гравців на ринку [57].

Можна констатувати, що в умовах обмеженого попиту і пропозиції більшість компаній змушені скорочувати більшість своїх співробітників для покриття своїх експлуатаційних витрат. Міжкультурні проблеми та рівень їх сприйняття чітко пов'язані з культурною дистанцією між рідною країною та новим цільовим ринком. Оскільки логістики вважаються найважливішим корпоративним зв'язком між ними, міжкультурне управління явно набуває значення для їх повсякденного бізнесу [67]. Наявність та кваліфікація людських ресурсів явно різняться в різних країнах. Хоча таких некваліфікованих робітників, як водії вантажних автомобілів та складський персонал, можна знайти по всій земній кулі, освічених працівників, що володіють технічними та управлінськими знаннями логістики, у багатьох країнах не вистачає. Особливо це стосується ринків, що розвиваються, де компанії будь-якої галузі стикаються з нестачею належного підготовленого персоналу, як через погану місцеву освіту, так і через дефіцит пропозиції робітників на фазах швидкого зростання [55]. Іншим важливим питанням, що стосується персоналу, є готовність емігрантів бути призначеними на керівні посади на конкретному ринку, оскільки привабливість різних країн для висококласних менеджерів досить сильно варіюється.

Послуги, які передаються підрядниками, забезпечуються за контрактом. Якщо доставка товару затримується, 4PL повинен сплатити замовнику відповідну суму, передбачену договором. Для забезпечення конкурентоспроможності логістичної мережі подальшим розвитком є

запобігання порушенням контракту. У наш час ефективна логістика, така як Green Logistics, стає все більш важливою. Це призводить до зростання ризику неправильного завантаження (наприклад, сканований неправильний штрих-код). Більше того, 4PL має менший вплив на ІТ залучених LSP і повинен покладатися на інформацію, зібрану LSP. Цією інформацією можна маніпулювати, а затримка до тих пір, поки дані не будуть на рівні 4PL, занадто висока. Для вирішення цієї проблеми слід змінити структуру моніторингу товарів [66].

Але одним з найбільших викликів логістики 2021 року є вартість палива. Вищі ціни на паливо суттєво впливають на розмір заробітної плати та транспортування вантажовідправників. Співпраця з партнером 3PL допомагає впоратися з цими змінами, оскільки вони мають гнучкість та досвід для забезпечення знижених тарифів на перевезення.

Отже, можна сказати, що економічна діяльність суспільства ведеться і розвивається в логістичній системі. Отже, це природно стало важливою частиною та ключовою основою, якій люди приділяють дедалі більше уваги та серйозно вивчають. Тільки серйозні дослідження логістики, системи її функціонування та всіх різних аспектів можуть точно допомогти компаніям усвідомити власну позицію в конкурентній боротьбі підприємств. Зі світовою інтеграцією та розвитком нової економіки середовище існування та розвитку підприємств ускладнюється. Для того, щоб довести свою перевагу, будь-яке підприємство повинно постійно застосовувати нові ідеї та технології в галузі логістики [25].

Дискусія з приводу сучасної логістики може здійснюватися відповідно до впливу різних факторів, зв'язків між логістикою та іншими видами діяльності у структурі компанії, такими як маркетинг, фінанси та управління. Так, логістика – це:

- концепція планування, управління, організації та контролю фізичного потоку товарів;

– потік товарів та інформації утворює систему, яка може поширюватися на різні групи, модулі, відділи тощо;

– ідея логістики закладена у взаємозалежні, фіксовані зв'язки функціональних, структурних та інституційних аспектів фізичного потоку товарів;

– інтеграція логістичних компонентів (транспорт, зберігання, постачання, упаковка, обслуговування клієнтів тощо) відповідає створенню інтегрованих організаційних систем, а також інформаційних та координаційних систем, які забезпечують та стимулюють досягнення цілі компанії;

– логістика – це інструмент для відкриття нового потенціалу і здатності створювати прибуток, що забезпечує довгострокову ефективність та успіх компанії;

– концепція логістики закладена в ринкові реалії, її вимоги та можливості розвитку;

– логістика – це стратегічний інструмент маркетингу, який підтримує складові ринкової стратегії компанії та визначає її ефективність;

– інтегровані логістичні структури динамічні, і вони збільшують здатність адаптувати компанію до мінливої ринкової ситуації;

– логістика орієнтована на синергетичний підхід, який означає, що сума роботи, виконаної окремими компонентами системи, менша, ніж робота цієї системи як однієї [46].

В сучасних умовах компанії частіше концентруються на управлінні різними процесами в масштабі всієї організації та зв'язках між організаціями, а не на певних функціях. Такий інтегрований процес є логістичним ланцюгом, де досягнення цілей здійснюється шляхом гармонізації та синхронізації певних дій. Показники логістики відіграють ключову роль в успіху компанії, і її ефективність може залежати від ряду факторів, таких як складське господарство, ланцюг поставок, робоча сила, відвантаження та управління інформацією.

Слід зазначити, що управління логістикою є важливим аспектом діяльності для багатьох підприємств і впливає на багато речей, від внутрішньої практики до відносин із клієнтами. Деякі стверджують, що управління логістикою є найважливішим елементом бізнесу, оскільки воно забезпечує виконання обіцянок перед замовником [36]. Задоволення клієнтів - кінцева мета будь-якого логістичного ланцюга, оскільки це впливає на те, як розглядають вашу компанію. Час, який проходить від розміщення замовлення до доставки, є одним із найважливіших аспектів взаємодії з клієнтами та головним вирішальним фактором. Часи, коли управління запасами та всі інші процеси у відділі логістики потрібно було робити вручну, давно минули. Неможливість модернізувати ці процедури не лише призводить до того, що бізнес виглядає застарілим для зовнішнього світу: це також уповільнює всі доставки [35].

Таким чином, одним з найважливіших уроків, який повинен засвоїти кожен власник роздрібного бізнесу, є те, як оцінити товарно-матеріальні цінності та зберігати в гідному фінансовому стані. Це особливо складно для малого бізнесу, оскільки брак місця для зберігання часто заважає тримати великі обсяги товарів поруч і готовими до відвантаження в будь-який час [44]. Навіть якщо бізнес не може дозволити собі одночасно зберігати тисячі предметів, ніщо не заважає навчати персонал, як найкраще використовувати простір. Одним з факторів, на які часто акцентують увагу підприємства при виборі партнерів з доставки, є ціна, і це не повинно дивувати. Тема планування тісно пов'язана з прогнозуванням. Прогностика має великий вплив на багато областей діяльності організації і може бути розділена відповідно до розглянутого періоду часу на:

- довгострокове прогнозування – зазвичай на період 2 - 5 років. Воно
- використовується для прийняття стратегічних рішень, таких як планування активів фірми (наприклад, будівництво нового сховища) та її

фінансів, розробка маркетингових дій (наприклад, виведення нового продукту на ринок), оцінка рівня витрат і доходу фірми;

– середньострокове прогнозування – як правило, на термін від 3 місяців до 2 років. Воно використовується для планування тактичних дій (наприклад, для визначення виробничих потужностей, людських ресурсів або бюджетного планування);

– короткострокове прогнозування – це основа оперативного планування, що визначає планування виробництва, закупівель, людських ресурсів, управління логістичними діями, контроль витрат та обслуговування клієнтів.

Висновки до розділу 3

У третьому розділі кваліфікаційної роботи нами окреслені проблеми та перспективи розвитку міжнародної логістики.

Зокрема, зазначено, глобальна логістика стала найважливішим стратегічним інструментом у забезпеченні конкурентних переваг на світовому ринку збуту продукції, успіх якої досягається за рахунок швидкої адаптації товаровиробників, в умовах ринкового середовища, що постійно змінюється, і попиту на продукцію. Головною вимогою у розвитку глобальної логістики стало максимальне скорочення всіх тимчасових стадій життєвого (логістичного) циклу продукції, а саме: термінів проведення науково-дослідних та дослідно-конструкторських робіт, часу постачання сировини та матеріалів, тривалості виробничого циклу, термінів обробки замовлень, доставки та реалізації продукції.

Глобалізація світової економіки та розширення міжнародного співробітництва, розвиток транспортних сполучень, системи інформаційного

та комунікаційного забезпечення сприяли формуванню великих транснаціональних корпорацій, де найважливішим фактором економічного зростання стає інтеграція, що здійснюється як на галузевому та регіональному, так і на міжгалузевому, та міжнародному рівні

Міжнародна логістика може зіткнутися з низкою проблем (бар'єрів). Багато які з них обумовлені відмінностями в умовах, що існують з різних сторін міжнародних кордонів. Деякі з цих труднощів можуть бути подолані простими адміністративними погодженнями, інші вирішені в результаті реалізації таких великих ініціатив, як створення митних спілок.

Сучасна логістична галузь повинна постійно розвиватися та вдосконалюватися, щоб сприяти прогресу та зростанню компанії. Постійні вдосконалення можуть принести користь постачальникам та споживачам. Бізнес завжди повинен знаходити шляхи вдосконалення, щоб зберегти свої конкурентні переваги в галузі. Один з кроків, які необхідно зробити прямо зараз, щоб вивести галузь на новий рівень, – це просування, популяризація українського продукту. Це дозволить створити позитивний імідж України для міжнародних компаній.

Умови євроінтеграції, до яких прагне Україна, вимагають вдосконалення та зростання уваги у сфері логістики вантажних перевезень. Якість та ефективність вантажного транспорту залежить від оптимізації координації процесу роботи різних видів транспорту, розподілу обсягів перевезень, проектування.

ВИСНОВКИ

За результатами проведеного нами дослідження в рамках кваліфікаційної роботи отримано наступні висновки теоретичного та практичного характеру.

Зокрема зазначено, що ефективне управління міжнародною логістичною системою може допомогти підвищити рівень обслуговування клієнтів шляхом розробки ефективної системи економічного транспортування. Логістична діяльність починається з обробки замовлень, яка може бути роботою комерційного відділу в організації. Комерційний відділ - це той департамент, який гарантує, що умови оплати та умови доставки були дотримані, а потім обробляє замовлення всередині компанії. Покращення обладнання та ресурсів означає, що підприємство може доставити більше предметів у більше місць з меншими зусиллями. Досягнення технологій дозволяє поспіхом доставляти товари в інші пункти призначення. Однак ніхто не міг уявити, що світ буде так сильно покладатися на логістичні послуги. Коли справа доходить до міжнародної логістики, необхідно враховувати безліч факторів, оскільки в кожній країні існують свої власні умови і вимоги до логістики.

Глобальна та внутрішня логістика вимагають ефективного проектування мережі для своєчасного надання продуктів та послуг споживачам. Для цього стратегічний розвиток інфраструктури визначає довгострокові плани вдосконалення спроможної інтермодальної транспортної мережі, включаючи інтеграцію між морським, наземним та повітряним транспортом для загального економічного зростання та розвитку суспільства. Країни з добре організованими логістичними системами мають чудові морські транспортні системи, дорожні системи, водні шляхи та залізничні системи.

Відмічено, що неухильне зростання світової торгівлі і в той же час міжнародна конкуренція постійно ставлять перед міжнародною логістикою

нові завдання. Ланцюги постачання - це унікальні мережі між підприємствами, які займаються виробництвом, відвантаженням, складуванням та доставкою продукції. Ці мережі дуже важливі для бізнесу, оскільки вони значною мірою впливають на продажі та прибуток.

Для того, щоб створити ефективні та екологічно безпечні глобальні логістичні мережі у 21 столітті, необхідні спільні дослідження, щоб зрозуміти сучасний стан логістичних систем у різних регіонах та між ними і визначити проблеми, характерні для кожного регіону. У цих дослідженнях прогрес логістики потрібно оцінювати не лише з точки зору промислової або національної конкурентоспроможності, а й з точки зору глобальної соціальної оптимізації з урахуванням споживачів, вантажовідправників, постачальників логістичних послуг та державних перспектив.

Автор наголошує, що управління транспортом та логістикою - це два тісно пов'язані бізнес-процеси, які мають спільну мету. Основна мета - ефективно транспортувати товарні запаси по всьому ланцюжку поставок компанії. Хоча люди використовують ці терміни як взаємозамінні, управління перевезеннями є підрозділом логістики. Активне управління ланцюгом поставок пропонує компанії величезні переваги, що заощаджують витрати та час.

Підвищення ефективності та якості роботи міжнародних логістичних систем багато в чому визначається запровадженням у логістику досягнень науково-технічного прогресу. Інновації у сфері логістичних процесів є наступні: інформаційні технології, комп'ютеризація, роботизація, штрих-кодування, електронна система комерції. До укрупнення вантажних місць відноситься контейнеризація, пакетизація. Під транспортно-логістичними центрами маються на увазі дистриб'юторські центри, бондові склади, складські комплекси, крос-докінг.

Для вирішення проблем інтеграції країни у систему функціонування міжнародних логістичних систем особливо актуальним є впровадження

електронно-обчислювальних систем. Загалом використання подібних систем у межах побудови підприємствами логістичних систем йде швидкими темпами. Практично немає жодного великого чи навіть середнього підприємства, де не вирішувалися питання комп'ютеризації бізнес-процесів, зокрема і пов'язані з рішенням логістичних завдань.

Однією з найважливіших причин зміни та розвитку логістики є зростаючий попит на вантажні перевезення під час розвитку світової торгівлі. Лібералізація торгівлі сприяла зняттю обмежень на транскордонні поставки та зменшенню «цінового бар'єру» для можливості імпорту товарів, у зв'язку з цим спостерігається збільшення транспортування товарів між державами.

Країни, добре розвинені у промисловій сфері, мали до логістичних проблем неглибокий інтерес, викликаний економічними причинами. Обсяги виробництва стрімко зростали, а світогосподарські та внутрішньонаціональні зв'язки розширювалися. Це спричинило те, що витрати сфери обігу збільшилися. Як наслідок, підприємці акцентували свою увагу на пошуку нових форм оптимізації ринкової діяльності, а також зменшення витрат. Таким чином, епоха глобалізації характеризується тим, що увага підприємців стала приділятися товароруху та витратам.

Середовище, що бере участь у міжнародній логістиці, є досить важливим. Хоча, очевидно, існує питання мови та культури, - і те, і інше не слід недооцінювати. Фізичне середовище міжнародної логістики досить різне. Рішення щодо міжнародних перевезень надзвичайно складні. Через відстань існують різні види транспорту, різні перевізники, різні транспортні документи та значно більший час транзиту. Кількість залучених посередників досить велика. Банки, страхові компанії, експедитори, не кажучи вже про уряди країни-експортера та країни-імпортера, мають різні вимоги щодо оформлення документів.

Транспорт - одна з найбільших галузей у світі. Мається на увазі переміщення продуктів та сировини з одного пункту призначення в інший.

Цей процес починається з ланцюга постачання до відвантаження готової продукції споживачеві. Транспорт є ключовим елементом логістичного ланцюга. Транспорт відіграє вирішальну роль у перетворенні ресурсів на споживчі товари. Кінцевою метою є мінімізація витрат та максимізація послуг, що становить мету ділової логістики. При ретельному плануванні транспорт може стати провідною конкурентною перевагою для фірми. Він об'єднує ті компоненти, які вважаються розділеними. Транспортні системи з'єднують компоненти ланцюга поставок і повинні бути належним чином керовані та контролюватися для успішної роботи транспорту та логістики.

Світовою логістикою важко керувати через відсутність прозорості в ланцюгу поставок. Незважаючи на те, що технологія прогресувала за останні роки, багато компаній все ще отримують дані про перевезення своїх товарів лише через кілька днів або навіть тижнів після того, як товари були доставлені в кінцевий пункт призначення. Просто консолідувати всі ці дані після цього є громіздким завданням і вирішити будь-які проблеми в ланцюзі поставок та логістичній галузі майже неможливо, оскільки важко точно визначити, де і коли щось пішло не так.

Сучасна глобальна логістика стала найважливішим стратегічним інструментом у забезпеченні конкурентних переваг на світовому ринку збуту продукції, успіх якої досягається за рахунок швидкої адаптації товаровиробників, в умовах ринкового середовища, що постійно змінюється, і попиту на продукцію. Головною вимогою у розвитку глобальної логістики стало максимальне скорочення всіх тимчасових стадій життєвого (логістичного) циклу продукції, а саме: термінів проведення науково-дослідних та дослідно-конструкторських робіт, часу постачання сировини та матеріалів, тривалості виробничого циклу, термінів обробки замовлень, доставки та реалізації продукції.

Практичне та ефективне управління логістикою вимагає закласти основу для транспортної мережі, яка відповідає потребам бізнесу, залишаючись

економічно ефективною. Це дозволяє вирішити непередбачувані проблеми та покращити обслуговування клієнтів, не вимагаючи додаткових простоїв та порушень процесу обслуговування. Глобальна пандемія стала надзвичайно складним часом для логістичного сектору.

Транспорт має велике значення для успіху всієї логістичної системи. Адже його функціонування визначає ефективність доставки продукції та сильно впливає на структуру всього логістичного процесу. Менеджери з логістики, дослідники та планувальники перевезень повинні розуміти різноманітне застосування логістики та інтегровані взаємозв'язки між логістикою та транспортом.

Ланцюги поставок є досить чутливими, оскільки залежать від того, як клієнти змінюють свої вимоги. Контроль продукції в міжнародному ланцюжку поставок має важливе значення для бізнес-планування, наприклад, кількості замовлень, які можна обробити в терміни доставки. Аспекти цього управління включають також інвентаризацію, виробництво, упаковку та обробку матеріалів, маркування, страхування, зберігання, розподіл та транспортування. Постійний моніторинг для запобігання основним проблемам є ключовим.

Автором виділені проблеми української логістики. Так, серед основних проблем української логістики - відсутність інфраструктури та труднощі в оформленні документів, зокрема на таможні. Також, бар'єрами розвитку діяльності залізничного транспорту в Україні є критичний рівень фінансового становища і практично зношена матеріально-технічна база. Але умови євроінтеграції, до яких прагне Україна, вимагають вдосконалення та зростання уваги у сфері логістики вантажних перевезень. Якість та ефективність вантажного транспорту залежить від оптимізації координації процесу роботи різних видів транспорту, розподілу обсягів перевезень, проектування.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Авраменко О.В. Напрямки розвитку логістичного менеджменту в Україні: підручник. / О.В. Авраменко – К.: КЛС, 2018. – С. 260-267.
2. Аналіз ринку логістики в Україні [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://pro-consulting.ua/ua/issledovanie-rynka/analiz-rynka-logistiki-ukrainy-2018-god>.
3. Аутсорсинг в логістиці: європейський та український досвід [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrlogist.com/article/operacionnyj-menedzhment/249>.
4. Балій М. М. Логістична глобалістика: навч. посібник / М. М. Балій – Л.: Світ, 2016. – 505 с.
5. Баранець О.О. Логістика в системі глобального розвитку: навч. посібник / О.О. Баранець, 2018. – С. 3-20.
6. Брагінський В. В. Розвиток транспортно-логістичної системи як форма реалізації транзитного потенціалу України: енциклопедія. / В. В. Брагінський // Державне управління: теорія і практика – [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://www.academy.gov.ua/ej/ej14/index.htm>.
7. Біловодська О.А., Латунова Д.А. Дослідження сутності логістичного аутсорсингу // О.А. Біловодська – К.: ЦУЛ, 2019. - 485–489 с.
8. Біловодська О. А. Логістика: підручник. / О. А. Біловодська , О. М. Олефіренко , О. О. Суярова – С.: ВКУ, 2019. – 1134 с.
9. Бондаренко С. М. Моделювання стратегії конкуренції промислового підприємства: підручник / С. М. Бондаренко – С.: Зоря, 2011. – С. 400-408
10. Бовкун О.Д. Моделювання логістичних проблем: підручник / О.Д. Бовкун – С.: ВОЛ, 2018. – С. 201-210.
11. Бугас Н.В. Концептуальні засади стратегічного управління інноваційною активністю підприємств / Н.В. Бугас – К.: Новий друк, 2016. –

С. 67-71

12. Бідняк М.Н. Виробничі системи на транспорті: теорія і практика: монографія – В.: УНІВЕРСУМ, 2016. - 176 с.

13. Волова О.В. Інноваційна діяльність підприємства як основа його стабільного та безпечного розвитку: навч. посібник / О.В. Волова – Л.: Марка, 2014. – № 11. – С. 77-82.

14. Володимирова І. Г. Глобалізація логістики: сучасний стан та перспективи розвитку: енциклопедія / І. Г. Володимирова– К.: Веселка, 2018 – С. 87-96.

15. Вохновський Н.В. Управління запасами в транспортно-логістичній структурі: довідник / Н.В. Вохновський – К.: Зірка, 2018. – 237с.

16. Волошина Н.А. Обґрунтування критерію ефективності функціонування автомобільного транспорту у логістичній системі: підручник / Н.А Волошина – Х.: ХНАДУ, 2015. – С. 60-62.

17. Власова П.О. Формування ефективної закупівельної політики підприємств роздрібною торгівлі: навчальний посібник / П.О. Власова – Х.: Вік, 2003. – 144 с.

18. Вибір виду транспортного засобу [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://readbookz.com/book/24/1144.html> .

19. Господарський кодекс України: Відомості Верховної Ради України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15>.

20. Григорак М.Ю. Інтелектуалізація ринку логістичних послуг: підручник / М.Ю. Григорак – К.: Веселка, 2019. - 513 с.

21. Діденко Є.О. Інноваційні проблеми економічної безпеки промисловості України: підручник / Є.О. Діденко – Х.: ХНУ, 2019. – С. 107-111.

22. Державний комітет статистики [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ukrstat.gov.ua>.

23. Ігнатенко О.С. Логістика і пасажирські перевезення: підручник / О.С. Ігнатенко - К.: Автошляховик України, 2015. – С. 7-12.
24. Козак Ю. Г. Міжнародна економіка в питаннях та відповідях: підручник / Ю. Г. Козак. – К.: ЦУЛ, 2017. – 228 с.
25. Козак Ю.Г. Міжнародна торгівля: підручник. / Ю. Г. Козак – К.: ЦУЛ, 2015. – 272 с.
26. Ковальчук В. М. Світова економіка: навч. посібник / В. М. Ковальчук – К.: ЦУЛ, 2018. – 632 с.
27. Крикавський Є.В. Нова парадигма логістики: стратегічний статус: навч. Посібник / Є.В. Крикавський – К.: Світ, 2017 – 240-247с.
28. Касич А.О. Інноваційна продукція як основа підвищення конкурентоспроможності підприємств України: науково-виробничий журнал / А.О. Касич, Назарова М.В., Климович – К.: Мрія, 2018 – 66-69 с.
29. Касич А.О. Зміст та завдання державної інноваційно-інвестиційної політики України / А.О. Касич – С.: Схід, 2015. – С. 3-29.
30. Качуровський В.Є. Сучасні тенденції розвитку європейського ринку логістичних послуг. Аутсорсінг. «4PL»[Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://socrates.vsau.org/repository/card.php?lang=en&id=4192> .
31. Логістичний ринок України: логістичні оператори нарощують свою частку в сегменті складської логістики [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://logist.fm/publications/logistichniy-rinok-ukrayini-logistichni-operatori-naroshchuyut-svoyu-dolyu-v-segmenti>.
32. Логістичні компанії [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.invest-lvivregion.com/логістичні_компанії_ua_283cms.htm
33. Pro- Consulting Аналітика ринків. Фінансовий консалтинг [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://pro-consulting.ua/> .
34. Логістичні рішення у транспортуванні [Електронний ресурс]. – Режим

доступу: http://pidruchniki.com/16790422/ekonomika/logistichni_rishennya_transportuvanni.

35. Логістична концепція міжнародної доставки вантажів [Електронний ресурс] / Режим доступу: http://lubbook.org/book_607_glava_10_Tema_10_Logistichnakonsep.html.

36. Левковець П.Р. Міжнародні перевезення і транспортне право: Навчальний посібник / П.Р. – К.: Арістоей, 2015. - 292 с.

37. Лиса С.С. Ринок логістичних послуг в Україні: динаміка, структура перспективи [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://tr.knteu.kiev.ua/files/2017/24\(tom2\)/6](http://tr.knteu.kiev.ua/files/2017/24(tom2)/6) .

38. Міжнародні перевезення [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://studme.com.ua/1356061511707/menedzhment/osobennosti_organizatsii_m_ezh_dunarodnyh_perevozok_okazaniya_transportnyh_uslug.htm.

39. Нагорний Є.В. Аналіз критеріїв ефективності функціонування логістичних систем при доставці вантажів: збірник / Є.В. Нагорний – Л.: Квест, 2010. – С. 353-357.

40. Нефедов Н.А. Визначення критерію оптимальності схем доставки товарів народного споживання: підручник/ Н.А. Нефедов– Х.: ХГАДУ, 2016. – С. 62-65.

41. Організація міжнародних перевезень [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://pidruchniki.com/1621061053892/ekonomika/organizatsiya_mizhna_ro_dnih_perevezen.

42. Оцінка ефективності процесу перевезення вантажів [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://cyberleninka.ru/article/n/otsinka-efektivnostiprotsesu-perevezennya-vantazhiv>.

43. Окландер М.А. Логістична система підприємства: монографія / М.А. Окландер – О.: Астропринт, 2014. - 258 с.

44. Огляд ринку логістики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.promdex.com/community/detail/1149.html>.
45. Поливаний А.Д. Логістична концепція транспортних підприємств: підручник / А.Д. Поливаний, 2019. – 270 с.
46. Правдин Н.В. Взаємодія різних видів транспорту : навч. посібник / Н.В. Правдин – К.: Транспорт, 2015 – 208 с.
47. Проблемы транспортной логистики: Практический опыт украинских предприятий [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.ukrlogist.com/article/transport-i-jekspedirovanie/452>.
48. Правила, принципи та функції логістики [Електронний ресурс]. - Режим доступу: http://pidruchniki.com/72723/logistika/pravila_printsipi_funktsiyi_logistiki.
49. Россолов О.В. До питання про критерій вибору раціональної схеми доставки вантажу: підручник / О.В. Россолов – К.: КДПУ, 2016 – С. 101 – 102.
50. Розвиток транспортно-логістичної системи як форма реалізації транзитного потенціалу України [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.academy.gov.ua/ej/ej14/txts/Braginskiy.pdf>.
51. Роль транспорту для міжнародної комерційної діяльності [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://uchebnik-online.com/127/975.html> .
52. Смирнов І.Г. Україна в системі транспортно-логістичної інтеграції: навч. посібник / І.Г. Смирнов – К.: Верес, 2013.– 16-31 с.
53. Смирнов І.Г. Логістика у зовнішньоекономічній діяльності. Регулювання зовнішньоекономічної діяльності: навч. посібник / І.Г. Смирнов – К.: ЦУЛ, 2014. – 65-150 с.
54. Смирнов І.Г. Транспортна логістика: навч. посібник / І.Г. Смирнов – К.: ЦУЛ, 2018. – 224 с.
55. Смирнов І.Г. Митна логістика як чинник економічної безпеки України в кризових умовах. Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право: підручник / І.Г. Смирнов – О.: ВДС 2010. – С. 21-35.

56. Смирнов І.Г. Розвиток логістики в країнах: підручник / І.Г. Смирнов – К.: Новий друк, 2013. – С. 120-147.
57. Тихонова О.Л. Логістика в наш час: сутність і класифікація: підручник / О.Л. Тихонова – К.: Новий друк, 2018. – С. 83–58.
58. Тенденції та перспективи ринку логістичних послуг України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.vuzlib.com.ua/articles/book/14582Tendencii_ta_perspektivi_ri/.html.
59. Транспортне обслуговування зовнішньоекономічної діяльності [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://divovo.in.ua/rozdil-16-transportneobslugovuvannya-zovnishneoekonomichnoyi.html>.
60. Теоретичні аспекти вдосконалення логістики транспортного забезпечення [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://repository.vsau.org/getfile/4209.pdf>.
61. Транспортне забезпечення логістики підприємства [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://stud.com.ua/1905/logistika/transportne_zabezpechennya_logistiki_pidpriyemstva.
62. Транспортування [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://studme.com.ua/1212012414282/logistika/transportirovka.htm>.
63. Умови для організація міжнародних перевезень [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://pidruchniki.com/15870627/ekonomika/umovi_dlya_organizatsiya_mizhnarodnih_perevezen.
64. Федорук Є.І. Державне регулювання логістичної сфери в агропромисловому комплексі України. Актуальні проблеми державного управління [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.kbuara.kharkov.ua/e-book/apdu/2018-1/doc/2/03.pdf>.
65. Фролова Л.В. Механізми логістичного управління торговельним підприємством: монографія / Л.В. Фролова – Д: ДонДУЕТ, 2015. - 322 с.
66. Чижонок В.Д. Проблеми логістики: підручник / В.Д. Чижонок – К.: Новий друк, 2017. – С. 324-329.

67. Analyzing Transportation and Distribution in Emergency Humanitarian Logistics. Author links open overlay. Panel M.Safeer, S.P.Anbuudayasankara, KartikBalkumara, K.Ganeshb. Show more
<https://doi.org/10.1016/j.proeng.2019.12.469>.

68. Coking G. Supply Chain Costing and Performance Management / G. Coking. – Wiley, 2020. – 272 p.

69. Connecting to Compete 2017: Trade Logistics in the Global Economy. The Logistics Performance Index and Its Indicators. URL:
<https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10946/19971/LPI2017.pdf>

70. Connecting to Compete 2018. Trade Logistics in the Global Economy. URL: <https://lpi.worldbank.org/>.

71. Connecting to Compete 2019: Trade Logistics in the Global Economy. The Logistics Performance Index and Its Indicators. URL:
<https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/109/11971/LPI20190.pdf>.

72. Connecting to Compete 2020: Trade Logistics in the Global Economy. The Logistics Performance Index and Its Indicators. URL:
<https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/29971/LPI2020.pdf>

73. DeSmart B. The Strategy-Driven Supply Chain: Integrating Strategy, Finance and Supply Chain for a Competitive Edge/ B. Desmart. – London: Kogan Page, 2021. – 315 p.

74. Jablonskis A. INSIGHTS INTO THE DEFINITION OF CUSTOMS LOGISTICS / Alvydas Jablonskis, Mara Petersone, Karlis Ketners // Intellectual Economics. – 2019. – URL: https://www.researchgate.net/publication/330842477_Insights_into_the_definition_of_customs_logistics.

75. Kern J. The Digital Transformation of Logistics: Demystifying Impacts of the Fourth Industrial Revolution (IEEE Press Series on Technology Management, Innovation, and Leadership)/ J. Kern. – Wiley, 2021. – 480 p.

76. Ozceylan E. Sustainable Production and Logistics Modeling and Analysis / E. Ozceylan. – CRC Press, 2021. – 418 p.

77. Logistics A Complete Guide - 2021 Edition / The Art of Service. – Logistics Publishing, 2021. – 313 p.

78. Official site of The World Bank, LPI Report [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://lpi.worldbank.org/>.

79. Innovation Excellence in Logistics – Value Creation by Innovation. Results of the European Logistics Association / Arthur D. Little. Brussels 2017. – 440 p.

80. Tipi N. Supply Chain Analytics and Modelling: Quantitative Tools and Applications / N. Tipi. – London: Kogan Page, 2021. – 386 p.