

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ**  
**НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ХАРЧОВИХ ТЕХНОЛОГІЙ**  
**Навчально-науковий інститут економіки і управління**

**Кафедра міжнародної економіки**

УДК 330.322:338.48

«До захисту в ЕК»

«До захисту допущено»

Директор інституту

Завідувач кафедри

\_\_\_\_\_ Олег ШЕРЕМЕТ

\_\_\_\_\_ Світлана ГУТКЕВИЧ

«\_\_\_» \_\_\_\_\_ 2022 р.

«\_\_\_» \_\_\_\_\_ 2022 р.

**КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА НА ЗДОБУТТЯ ОСВІТНЬОГО**  
**СТУПЕНЯ БАКАЛАВРА**

за освітньо-професійною програмою «Міжнародна економіка»

зі спеціальності 292 «Міжнародні економічні відносини»

на тему: «Міжнародний досвід розвитку логістичних систем»

Виконав

здобувач 4 курсу, групи МЕ 4-6

Шевченко Олена Андріївна

Керівник к.е.н., доц. \_\_\_\_\_

Артамонова Галина Володимирівна

Рецензент \_\_\_\_\_

Я як здобувач(ка) Національного університету харчових технологій розумію і підтримую політику університету з академічної доброчесності. Я не надавав(-ла) і не одержував(-ла) недозволеної допомоги під час підготовки цієї роботи. Використання ідей, результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело

Здобувач \_\_\_\_\_

Київ – 2022 р

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ  
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ХАРЧОВИХ ТЕХНОЛОГІЙ  
ІНІ Економіки і управління

Кафедра міжнародної економіки

Освітній ступінь - бакалавр

Спеціальність 292 «Міжнародні економічні відносини»

Освітньо-професійна програма «Міжнародна економіка»

**ЗАТВЕРДЖУЮ**

**Завідувач кафедри** \_\_\_\_\_

«\_\_» \_\_\_\_\_ 20\_\_ року

**З А В Д А Н Н Я**  
**НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ ЗДОБУВАЧА**

Шевченко Олени Андріївни  
(прізвище, ім'я, по батькові)

1. Тема роботи:

«Міжнародний досвід розвитку логістичних систем»

Керівник роботи:

Артамонова Галина Володимирівна, кандидат економічних наук, доцент  
(прізвище, ім'я, по батькові, науковий ступінь, вчене звання)

Затверджені теми наказом по інституту від 31.01.2022 року №80-кв

2. Строк подання студентом роботи 10.06.2022

3. Інформаційна база: Законодавчі та нормативно-правові акти України;  
підручники і навчальні посібники, монографії та наукові статті; статистична

інформація Державного комітету статистики України; інформаційні ресурси мережі Інтернет.

4. Зміст основних положень роботи:

В розділі 1 розкрито теоретичні основи функціонування міжнародних логістичних систем

В розділі 2 розкрито проблеми та перспективи розвитку логістичних систем

5. Дата видачі завдання 01.09.2021

6. Календарний план виконання дипломної роботи

**КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН ВИКОНАННЯ РОБОТИ**

Назва етапів кваліфікаційної роботи	Строк виконання етапів роботи	Примітка
Підготовка I-го розділу	24.02.2022	
Підготовка II-го розділу	18.04.2022	
Завершення написання роботи	27-29.04.2022	
Передзахист кваліфікаційних робіт	16-17.05.2022	
Здача готової роботи	10.06.2022	

**Здобувач** \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ /  
(підпис) (прізвище та ініціали)

**Керівник** \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ /  
(підпис) (прізвище та ініціали)

## РЕФЕРАТ

### до кваліфікаційної роботи бакалавра на тему: «Міжнародний досвід розвитку логістичних систем»

Кваліфікаційна робота складається зі вступу, двох розділів, висновків, списку використаних джерел. Робота містить 47 сторінки, 1 таблицю, 6 рисунків, кількість використаних джерел - 38.

**Ключові слова:** логістика, функції логістичної системи, міжнародна логістика, бар'єри міжнародної логістики, глобальна логістика, логістичний ланцюг, канал, суб'єкти міжнародного каналу, міжнародний досвід, напрями підвищення ефективності та якості транспортних послуг.

**Мета і завдання роботи.** Метою кваліфікаційної роботи- визначити функціонування і розвиток міжнародних логістичних систем

#### **Основні завдання кваліфікаційної роботи:**

- визначена сутність та значення міжнародної логістичної системи;
- надано характерні риси сучасних міжнародних логістичних систем;
- визначені логістичні ланцюги та канали на міжнародних ринках;
- систематизовано стан міжнародних ринків транспортно-логістичних послуг;
- обґрунтовано напрями підвищення якості міжнародних логістичних систем;
- проведена прогнозна оцінка перспективи розвитку міжнародних логістичних систем;
- проаналізовано використання міжнародного досвіду розвитку логістичних систем в Україні

**Предмет роботи** - Міжнародний досвід розвитку логістичних систем

**Об'єкт роботи** - міжнародні логістичні системи.

**Методи аналізу:** монографічний, статистичний: табличний, графічний, рядів динаміки; порівняльний аналіз та метод абстрактно-логічний.

**Наукові результати.** Основні положення та результати викладено в наукових виданнях та доповідалися на науково-практичних конференціях та семінарах: «Проблеми формування продовольчих систем» (04.12.2021, НУХТ).

## ЗМІСТ

ВСТУП.....	3
РОЗДІЛ 1 ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ФУНКЦІОНУВАННЯ МІЖНАРОДНИХ ЛОГІСТИЧНИХ СИСТЕМ	
1.1 Сутність та значення міжнародної логістичної системи.....	5
1.2 Характерні риси сучасних міжнародних логістичних систем.....	11
1.3 Логістичні ланцюги та канали на міжнародних ринках транспортних перевезень.....	16
1.4 Стан міжнародних ринків транспортно-логістичних послуг.....	19
Висновки до розділу 1	
РОЗДІЛ 2 ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ЛОГІСТИЧНИХ СИСТЕМ	
2.1 Напрями підвищення якості міжнародних логістичних систем.....	26
2.2 Перспективи розвитку міжнародних логістичних систем у світі.....	29
2.3 Використання міжнародного досвіду розвитку логістичних систем в Україні.....	32
Висновки до розділу 2	
ВИСНОВКИ	
ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	
ДОДАТКИ	

## ВСТУП

Актуальність теми. Активний розвиток логістики як науки, та як практичного напрямку діяльності, обумовлений низкою факторів, серед яких слід виокремити кардинальні зміни пріоритетності ринкових суб'єктів, в частині посилення ролі та значення потреб та вимог покупця у визначенні направленості розвитку діяльності продавця товарів та послуг; зростання залежності ефективності діяльності від виду та способу організації партнерської взаємодії та розвиток міжнародних логістичних систем. Таким новим підходом, який базується на принципі інтегрованості всіх процесів, які формують рух матеріального потоку від постачальника ресурсів до споживача товару, є логістичний підхід.

Мета кваліфікаційної роботи- визначити функціонування і розвиток міжнародних логістичних систем

Завдання кваліфікаційної роботи:

- визначена сутність та значення міжнародної логістичної системи;
- надано характерні риси сучасних міжнародних логістичних систем;
- визначені логістичні ланцюги та канали на міжнародних ринках;
- систематизовано стан міжнародних ринків транспортно-логістичних послуг;
- обґрунтовано напрями підвищення якості міжнародних логістичних систем;
- проведена прогностна оцінка перспективи розвитку міжнародних логістичних систем;
- проаналізовано використання міжнародного досвіду розвитку логістичних систем в Україні

Об'єкт кваліфікаційної роботи- міжнародні логістичні системи.

Предмет кваліфікаційної роботи- Міжнародний досвід розвитку логістичних систем

Методи аналізу: монографічний, статистичний: табличний, графічний, рядів динаміки; порівняльний аналіз та метод абстрактно-логічний.

Інформаційна база: нормативно-законодавча база, підручники, навчальні посібники, монографії, наукові статі зарубіжних та українських науковців, дані Держстату України, інтернет ресурси.

Обсяг і структура кваліфікаційної роботи: робота виконана на 47 сторінок, використано 1 таблиця, 6 рисунків, використано 38 літературних джерела, 1 додаток; складається з вступу, двох частин, висновків до кожного розділу, і загальних висновків, додатків та списку літератури.

## РОЗДІЛ 1

### ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ФУНКЦІОНУВАННЯ МІЖНАРОДНИХ ЛОГІСТИЧНИХ СИСТЕМ

#### 1.1 Сутність та значення міжнародної логістичної системи

Існує багато точок зору щодо визначення поняття «логістика». Логістична діяльність має багато напрямів тому фокусування уваги на одному із них суттєво змінює сутність самого визначення.

Багато українських та зарубіжних вчених займалися тлумаченням поняття «логістика» а саме: Амітан В., Банько В., Барді Є., Буш Д., Герелиця Р., Клімова І., Клосс Д., Коніщева Н., Коліс Д., Ленглі С., Паласюк Б, Тіндаль Г. Ці поняття подано у табл. 1.1

Таблиця 1.1

#### Трактування поняття “логістики”

Визначення	Автор
Наука про планування, організацію, управління, контроль і регулювання переміщення матеріальних та інформаційних потоків у просторі і в часі від їхнього первинного джерела до кінцевого споживача	Амітан В. (Логістизація процесів в організаційно–економічних системах / В.Н. Амітан, Р.Р. Ларіна, В.Л. Пілюшенко. 2013. 73 с.) [1]
Наука про планування, контроль і управління транспортуванням, складуванням та іншими матеріальними і нематеріальними операціями, здійснюваними у процесі	Банько В. (Логістика: навчальний посібник (2е вид., перероб.) / В.Г. Банько. К.: КНТ, 2007. 332 с.) [2]

<p>доведення сировини і матеріалів до виробничого підприємства, внутрішньозаводської переробки Сировини, матеріалів і доведення готової продукції.</p>	
<p>Новий науковий напрямок, учення про планування, управління і спостереження (відстеження) під час переміщення матеріальних та інформаційних потоків у виробничих і енергетичних системах</p>	<p>Герелиця Р. (Особливості транспортної логістики підприємств АПК / Р.О. Герелиця // Формування стратегії розвитку регіонального АПК: матеріали 4-ої міжфакультетської наук. –практ. конф. молодих вчених, 30 травня 2008р. Житомир, 2008. С. 187–189.) [3]</p>
<p>Процес планування, реалізації і управління ефективним, економічним рухом і збереженням сировинних матеріалів, незакінченого виробництва, готової продукції, пов'язаної з цим інформації з пункту виникнення у пункт споживання з метою забезпечення відповідності вимогам споживача</p>	<p>Клімова І. (Проблеми та передумови використання логістики в Україні / І.Г. Клімова // Держава та регіони. 2016. № 3. С. 143–147) [4]</p>
<p>Наука про оптимальне управління матеріальними, інформаційними та фінансовими потоками в економічних адаптивних системах з синергічними зв'язками</p>	<p>Коніщева Н. (управління логістичною діяльністю промислових підприємств / Н.Й. Коніщева, Н.В. Трушкі на. 2015. № 1 (27). С.114–124) [5]</p>

<p>Інтегральний інструмент менеджменту, що сприяє досягненню стратегічних, тактичних або оперативних цілей організації бізнесу за рахунок ефективного з погляду зниження загальних витрат і задоволення вимог кінцевих споживачів щодо якості продуктів і послуг управління матеріальними і (або) сервісними потоками а також супутніми їм потоками інформації і фінансових коштів</p>	<p>Паласюк Б. (Логістичне управління підприємством: сутність і основні принципи / Б. Паласюк // Галицький економічний вісник. 2012. № 3(36). С. 166– 170.) [6]</p>
<p>Логістика - міждисциплінарний науковий напрямок, безпосередньо пов'язаний з пошуком нових можливостей підвищення ефективності матеріальних потоків.</p>	<p>Сковронек Чеслав. Логістика на підприємстві: навч-метод посібник/ Чеслав Сковронек, Здзислав Саріуш-Вольский; пер. с польск. [7]</p>

Джерело: [1], [2], [3], [4], [5], [6], [7]

На нашу думку, логістика- це наука про організацію пересування товарів від постачальника до споживача.

Логістика - управління матеріальними, інформаційними та людськими потоками з ціллю їх оптимізації. Логістика - вибір найбільш ефективного варіанту доставки необхідної якості, кількості товару в потрібне місце в зазначений час і з мінімальними втратами [8].

Логістика - це узгодження інтересів учасників процесу переміщення товару, і є формою оптимізації ринкових відносин, тобто покращеного управління

потокм матеріалів і пов'язаної з ними інформації та капіталу на шляху від свого первинного джерела сировини до кінцевого споживача [9].

Завдання логістики поділяють на три групи: глобальні, загальні та локальні (рис. 1.1).

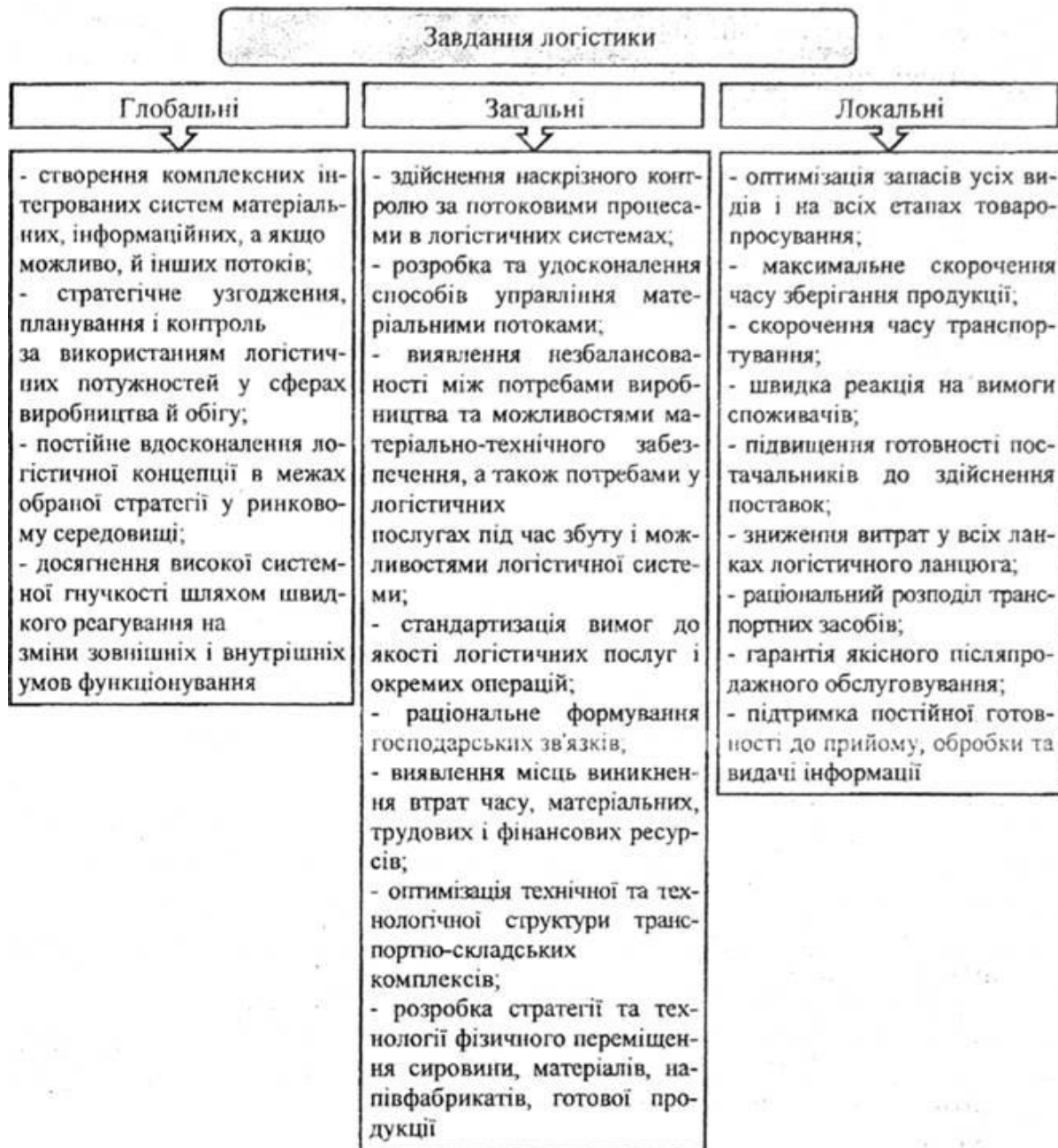


Рис. 1.1 Завдання логістики

Джерело: розроблено на основі даних [10]

Щоб будь-який ланцюг поставок був ефективним, необхідно, щоб були визначені цілі та функції. Ці цілі включають:

- надходження всіх замовлень вчасно до місця споживання;
- зміни запасів матеріалів у відповідь на інформацію про можливість швидкого придбання;
- зменшення оптимального розміру партії постачання та обробки до одиниці;
- Знижені транспортні та логістичні витрати.

Функції логістики включають:

- закупівля (постачання),
- транспортування,
- збереження, управління запасами,
- виробництво,
- розподіл та збут готової продукції.

Кожна з цих функціональних областей логістики породжує логістичні функції - закупівлю (постачання) матеріалів, сировини, напівфабрикатів; транспортування матеріалів, сировини, готової продукції до місця споживання; розподіл і продаж готової продукції споживачам [11].

Функція представлена сукупністю дій, їх можна формалізувати як логістичний процес, що має свою мету і завдання.

1) Функція закупівлі (постачання) матеріалів і сировини, основна мета - зробити виробника повністю задоволеним матеріальними ресурсами. Для досягнення цієї мети основними завданнями є: з'ясувати, чи потрібні матеріальні ресурси для виробництва продукції; налагодити обґрунтовану систему отримання матеріальних ресурсів підприємства; аналіз ринку постачальників; закупівлі; контроль закупівель; дотримання планів закупівель.

2) Функція транспортування, основне призначення якого – транспортування сировини та готової продукції до місця споживання. Для цього необхідно виконати наступні завдання: види транспортних засобів, які перевозять вантажі; забезпечити технічну та технічну узгодженість учасників транспортного процесу; зібрати та підготувати інформацію для забезпечення узгодженості транспортно-складського процесу; зібрати та підготувати

інформацію для забезпечення спільного планування виробничих, транспортних і складських процесів, планування, проектування та організації транспортних систем, коридорів і ланцюгів, раціоналізації транспортних тарифів [11].

3) Функція складування і збереження матеріальних ресурсів має на меті забезпечення ефективного функціонування складського господарства. Мета досягається шляхом вирішення наступного комплексу завдань: формування складської мережі; визначення необхідної кількості складів; вибір типу складу; вибір системи зберігання; вибір технології зберігання продукції; управління складськими операціями.

4) Функція управління запасами: матеріали, сировина, готова продукція, метою є зниження витрат на економію матеріальних ресурсів шляхом ефективного управління. Основні завдання: визначити обґрунтовані запаси матеріальних ресурсів та оптимізувати їх закупівлю; контролювати рівень запасів кожної ланки логістичного ланцюга та вчасно поповнювати їх; підбирати стратегії та системи управління запасами відповідно до ринкових умов [11].

5) Логістико-виробнича функція. Її мета — забезпечити матеріально-технічне забезпечення управління виробництвом. Основні завдання: Організація логістичного потоку в рамках внутрішньологістичної системи Організація внутрішніх перевезень Організація управління запасами незавершеного виробництва; фізичний розподіл матеріальних ресурсів у межах внутрішньовиробничої логістичної системи; стратегічне та оперативне планування матеріальних ресурсів [11].

6) Функція розподілу і збуту. Її мета: управління логістичним процесом готової продукції від виробників до кінцевих споживачів. Основні завдання:

1. організація: прийом та обробка замовлень, організація відвантажень продукції, контроль та організація поставок продукції, організація післяпродажного обслуговування;

2. вибір: упаковка замовленого товару, «формат» замовлення;

3. визначення: обсяг і напрямок руху логістики, оптимальне розташування та кількість логістичних приміщень (складів) на логістичному майданчику. [11].

Функції логістичної системи поділяються на:

- 1) Координаційна, яка передбачає узгодження діяльності різних ланок виробничого і збутового процесів;
- 2) Регулювальна, включаючи управління запасами, складським процесом, виробництвом і управлінням операцією;
- 3) Контролююча, щодо збору, обробки, дослідження та оцінки інформації щодо відповідності вимогам планів, програм, контрактів, угод з постачальниками, матеріальних ресурсів та потреб кінцевого споживача;
- 4) Плануюча, яка має на меті сформулювати відповідні плани внутрішньої та зовнішньої логістичної обробки підприємства, визначити кількість і напрям логістики, прогнозувати потребу в матеріальних ресурсах;
- 5) Обслуговуюча, яка передбачає визначення номенклатури послуг, їх обсягів, оцінку якості наданих послуг.

Більш детально зображено у Додатку А.

## **1.2 Характерні риси сучасних міжнародних логістичних систем**

Логістична система має всі властивості економічної системи, а саме:

- складність (велика кількість елементів, складні взаємодії між ними, функціональна складність, невизначеність);
- Ієрархія (нижчі рівні підпорядковані елементам вищого рівня);
- Цілісність (здатність виконувати задану цільову функцію, що досягається лише всією системою);

- Структурність (наявність певної організаційної структури системи), плинність; - унікальність, невизначеність поведінки за певних умов;

- Адаптивність (здатність змінювати структуру і вибирати поведінку відповідно до нових цілей і під впливом зовнішніх обставин).

Будь-який успішний бізнес розглядатиме вихід на зовнішні ринки як стратегічну перспективу, особливо в епоху глобалізації світової економіки. Лише шляхом формування ефективної логістичної системи ми можемо отримати конкурентну перевагу міжнародної діяльності. У цьому контексті все більш популярним стає термін «міжнародна логістика».

Міжнародна логістика - це вид логістики, яка охоплює логістичну діяльність компаній і організацій, що здійснюється на міжнародному рівні.

Використання логістики на національному рівні обмежене державними кордонами, які не перетинають ланцюг поставок. Логістична система тут функціонує відповідно до національного законодавства, тому різниця між внутрішньою логістикою та міжнародною логістикою полягає в іншій організації ланцюга поставок (логістичної системи). Враховуючи основні характерні риси міжнародної логістики, її можна визначити як науку про управління потоками (матеріалами, фінансами, інформацією, послугами тощо) через національні кордони. Термін «глобальна логістика» вживається разом із терміном «міжнародна логістика». Однак міжнародна логістика — поняття ширше. Достатньою умовою міжнародної логістики є ланцюг поставок (логістичний потік), що перетинає національні кордони.

Завдання міжнародної логістики:

- Оптимізація матеріальних, фінансових та інформаційних потоків за межами національної економічної системи;

-Забезпечення ефективного формування та функціонування міжнародних логістичних систем, асоціацій чи профспілок;

-Підвищення якості логістичних послуг, у тому числі транспортно-експедиторських послуг;

-Розвиток процесу економічної інтеграції;

-Підвищення конкурентоспроможності вітчизняних виробників на міжнародному ринку за рахунок зниження логістичних витрат [12].

Певні бар'єри можуть перешкодити виконанню завдань міжнародної логістики. На рис. 1.2 показано чотири групи бар'єрів для розвитку міжнародної логістики. Ринкові бар'єри відображають конкуренцію на ринках дешевої сировини, енергії, робочої сили та товарів. Ці бар'єри встановлюються та підтримуються великими корпораціями через ціноутворення, інформаційні бар'єри тощо.



Рис. 1.2 Бар'єри в розвитку міжнародної логістики

Джерело: [13]

Фінансові бар'єри пов'язані з національним оподаткуванням, митною та торговельною політикою, обмеженнями на імпорту капіталу, банківськими процентними ставками тощо. Поруч із ними є перешкоди для поширення конкуруючих товарів в інших країнах, найважливішими з яких є транспорт, митна та торгівля.

Нетарифні бар'єри – це деякі правила, які зменшують обіг імпорту, наприклад посилення контролю за якістю продукції, покращення якості тари та упаковки, а також вимога до відвантаження продукції лише до портів або залізничних станцій, визначених країною.

Global Logistics орієнтується на створення стійких макрологістичних систем на міжнародному рівні, забезпечуючи високий рівень глобального логістичного управління.

Завданням глобальної логістики є:

-оптимізувати функціональний цикл глобальної логістики (зменшити тривалість за рахунок прискорення міжнародних перевезень, скорочення кількості проміжних структур);

-розвивати міжнародну логістичну інфраструктуру;

-розвиток інформаційного забезпечення глобальних логістичних процесів;

- створення глобальних логістичних союзів.

- розвиток інформаційного забезпечення глобальних логістичних процесів;

- створення глобальних логістичних союзів [14].

Основними учасниками (елементами) міжнародного логістичного ланцюга поставок є: експортери, експортери товарів (послуг), митні брокери, імпортери товарів (послуг), кінцеві споживачі, експедитори, склади, дистриб'ютори, митниця, банки, страхові компанії, тощо Також експортером і постачальником

експортера, а також імпортером і кінцевим споживачем може бути одна особа. Експортери отримують товари від постачальників (постачальників) і постачають їх імпортерам. Це може залучати різних посередників. Імпортер отримує товар (послуги) та оплачує експортеру згідно з умовами міжнародного договору. Залежно від контракту, як імпортер, так і експортер можуть бути зобов'язані організувати страхування та транспортування товару. Між імпортером і кінцевим споживачем може бути кілька посередників. Вибір конкретного варіанту міжнародного логістичного ланцюга здійснюється менеджером з логістики.

Зовнішньоторговельний ланцюг поставок можна представити таким чином (рис. 1.3).

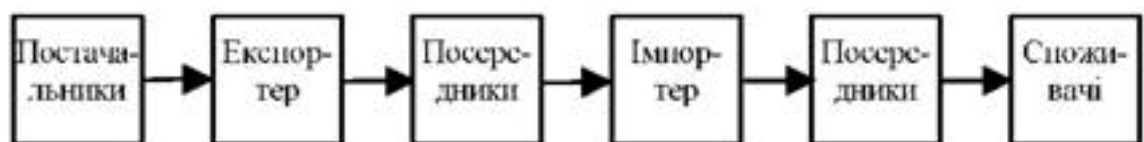


Рис. 1.3 Зовнішньоторговельний ланцюг поставок

Джерело: [15]

Загальна структура повного міжнародного ланцюга поставок на зовнішньому ринку наведена на (рис 1.4)

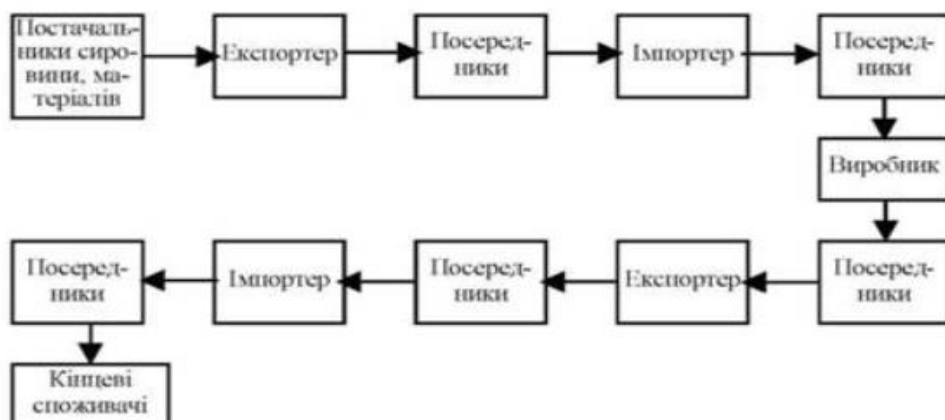


Рис. 1.4 Повний міжнародний ланцюг поставок

Джерело: [15]

Головною відмінністю міжнародної логістики від національної (внутрішньої) є той факт, що процес поставки містить у собі подолання державних кордонів та митниць. Існують відмінності між екстремальними регіонами, кліматом, інфраструктурою, щільністю населення, економічним розвитком, політичними системами, культурами.

Для логістичних систем одним з основних факторів, справедливих щодо подібних організаційних та управлінських концепцій, є здатність реагувати на зміни на ринку та інших обставин. Можна внести зміни, щоб змінити ціни на ці інші товари та послуги, змінити стан технологій, змінити тарифи на перевезення, введення або виведення з ладу тих чи інших транспортних каналів, зміни в процентних ставках по кредитуванню.

З цією метою Deacon Logistics System I побудує систему з поворотним моментом. Характер виконуваних логістичних операцій змінюється по ходу функціонування системи під впливом змінюються зовнішніх умов.

### **1.3 Логістичні ланцюги та канали на міжнародних ринках транспортних перевезень**

Логістичні ланки формують логістичний ланцюг. Поняття логістичний ланцюг у зарубіжних виданнях ототожнено з “дистрибутивний канал”, тобто з фізичним розподілом продукції без урахування вартісних характеристик процесу. Розглянемо поняття “логістичний ланцюг” та “дистрибутивний канал”.

Логістичний ланцюг — це лінійно впорядкована сукупність учасників логістичного процесу, які здійснюють логістичні операції для перенесення зовнішнього матеріального потоку від однієї логістичної системи до іншої логістичної системи (B2B) або кінцевого споживача (B2C). Приклад каналу логістичного ланцюга (рис 1.5) [16].

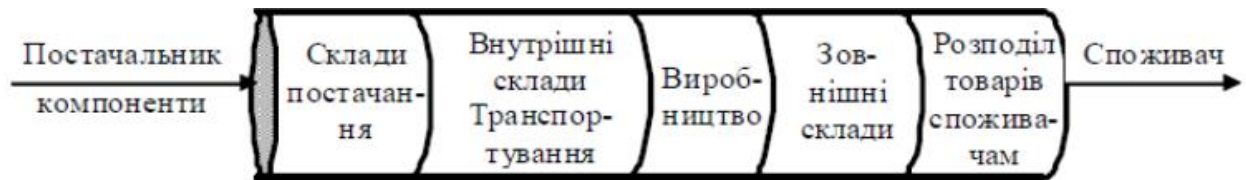


Рис 1.5 Приклад каналу логістичного ланцюга

Джерело: [17]

Поняття “логістичний ланцюг” має два великих напрямів спрямованості продукції: B2B — “бізнес для бізнесу”(споживач продукції інші підприємства) і B2C — “бізнес для споживача”(спрямоване на споживача).

Дистрибутивний канал- структура внутрішньофірмових організаційних одиниць або тих, що не належать до неї, —агентів, оптових підприємств через яких продукція (товар або послуга) надходить до споживача [16].

Канал — ширше поняття, ніж ланцюг, його можуть утворювати кілька ланцюгів, адже робота зі збуту продукції може проводитися з декількома роздрібними мережами одночасно, що буде утворювати відповідні ланцюги [16].

Розглядаючи поняття «логістичний ланцюг» і «канал», можна визначити структуру міжнародних каналів збуту. Основним етапом формування міжнародного каналу є аналіз деталей умов міжнародної дистрибуції, включаючи характеристики споживачів, деталі продукту, попит, характеристики ринкової конкуренції та канали розподілу, стимулюючі закони та правила та інші елементи.

Суб'єкти міжнародного каналу поділяються на: пряму дистрибуцію (з'єднання з іноземними компаніями) і непряму дистрибуцію (за участю вітчизняних посередників). Прямі стрибунки виступають у ролі: експортних брокерів, посередників із закупівель, торгових представників. Функції непрямих дистриб'юторів: компанія-експортер, офіс збуту виробника, комісіонер [18].

Побудова міжнародного каналу дистрибуції передбачає використання різних планів взаємовідносин між його учасниками, які формуються в ході інтернаціоналізації ринкового середовища. Рішення щодо структури каналів передбачають, серед іншого, визначення та спрощення кількості та типу гравців (постачальників, партнерів, посередників), способу охоплення ринку (інтенсивний, вибірковий чи ексклюзивний), довжини (багаторівневості) і ширини (діапазону функцій у каналі), доступу та можливостей контролю, інтеграційну взаємодоповнюваність і взаємозаміну [19].

Принципи, яких необхідно дотримуватися серед учасників логістичного ланцюга: дотримання пріоритетності господарської діяльності, розумне задоволення економічних інтересів суб'єктів господарювання, визначення структури та напрямку торговельних потоків, мінливість взаємовідносин, пропорційність. Ігнорування цих принципів знизить ефективність постачання, як наслідок, не задовольняються економічні інтереси учасників міжнародного розподілу. Основна увага зміщується на аналіз споживачів, уподобань, уподобань, що в свою чергу дозволяє сформуванню цільові сегменти, які фактично є пріоритетними для виробничо-комерційної діяльності. Щоб краще зрозуміти, як ця структура працює, ми представили її на (рис 1.6).

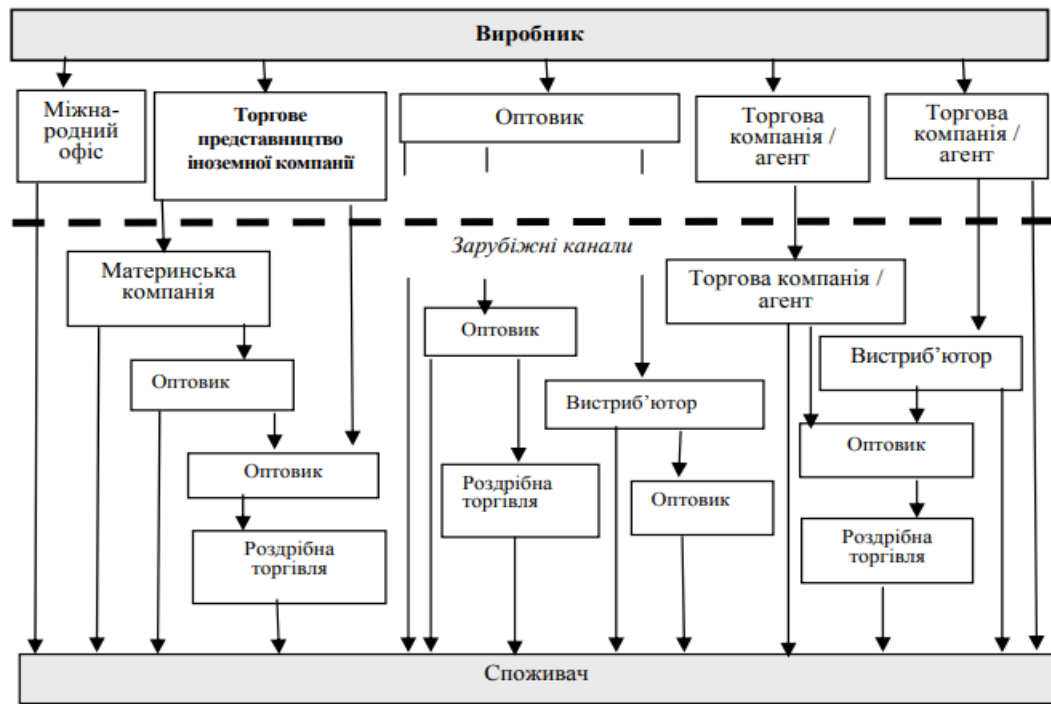


Рисунок 1.6 Структура міжнародних каналів розподілу

Джерело: [20]

#### 1.4 Стан міжнародних ринків транспортно-логістичних послуг

Транспортно-логістичні послуги сприяють міжнародній торгівлі та відіграють важливу роль у зростанні та розвитку місцевої економіки. Якість та ефективність логістичних послуг важливі для міжнародної торгівлі, оскільки слабка логістична інфраструктура та оперативні процеси можуть стати серйозними перешкодами для глобальної торговельної інтеграції. Логістичні послуги забезпечують зв'язки промисловості в місцевій економіці. Це також пов'язує внутрішню економіку з міжнародною економікою. Ефективні транспортно-логістичні системи зміцнюють зв'язки між різними взаємозалежними виробничими секторами вітчизняної економіки (сільське господарство, виробництво, агропродовольство, туризм тощо), оскільки одним із мотивів виробників є безпечне транспортування своїх товарів до споживачів у економічно ефективний спосіб і мінімальна затримка в часі [21].

Транспортна логістика — це процес управління потоком вантажів (пасажиропотоком) і супутніми потоками (інформація, фінанси, послуги, матеріали тощо). Логістична функція не починається на станції відправлення і не закінчується на станції призначення. Вони починаються з визначення пропозицій, необхідних для розвитку цих обсягів перевезень і продовжуються на всіх етапах обслуговування вантажів [22].

Виділяють такі транспортні послуги: громадський транспорт (магістральний), який включає залізничний транспорт, водний транспорт (морський і річковий), автомобільний, повітряний і трубопровідний транспорт і забезпечує потреби всіх галузей економіки та населення у перевезеннях вантажів і пасажирів; внутрішньовиробничий транспорт, відноситься до виробничих підприємств як до однієї з частин підприємства.

Транспортно-логістичні послуги (які розуміються як послуги авіа та морських перевезень і логістичні характеристики) є широкими та різноманітними. Він включає повний спектр транспортної інфраструктури (автомагістралі, термінали, холодильні склади та довжини зльоту) та послуг морських портів, наземних транспортних систем, а також повітряного транспорту, внутрішніх коридорів (автомобільних, залізничних, морських) та їх відношення до цих видів транспорту. Якщо транспортно-логістичний сектор є неефективним або навіть нефункціональним, виробникам важко експортувати за конкурентними цінами або імпортувати за конкурентними цінами. Високі ціни, поганий сервіс, відсутність довіри до транспорту та логістики можуть призвести до ефективної ізоляції країни від світових ринків [23].

Транспорт відіграє ключову роль у зв'язуванні відмінних від імпорту та експорту ринків і перпендикулярно розбитих робіт організації виробництва, які широко поширені у всьому світі. Майже половина всієї світової торгівлі відбувається між пунктами, віддаленими понад 3000 км. Через таку географію, переважно міжнародні вантажні переміщення використовуються деякими режимами, в той час як неможливо мати фізичну силу в вантажопотоках. В

результаті необхідно створити транспортні ланцюги для обслуговування цих потоків, які підтримують важливість інтермодальних видів транспортування та терміналів у стратегічних місцях, таким чином транспорт значною мірою підтримує міжнародні економічні асоціації та відіграє основну роль у створенні світової мережі обміну товарами та в переміщення капітальних товарів між країнами, що знаходяться в середині кількох видів транспорту, двоє особливо стурбовані міжнародною торгівлею:

1. Порти та морське судноплавство. Важливість морського транспорту в світовій торгівлі товарами унікальна, в основному в умовах ваги, оскільки на нього обробляється близько 90% світової торгівлі.

2. Аеропорти та повітряний транспорт. Хоча за тоннажністю авіаперевезення перевозять незначну кількість вантажів (0,2% від загального тоннажу) порівняно з морськими [24].

Залізничні та автомобільні види транспорту мають бути більш тривіальними частинами міжнародних перевезень, оскільки вони є перш за все видами національних або регіональних транспортних послуг.

Транспортно-логістичний сектор є невід'ємною частиною сприяння міжнародній торгівлі, оскільки дає можливість компаніям ефективно виконувати імпорт, експорт та пов'язані з ними операції з товарами та послугами. Постійне зростання світової торгівлі та прагнення багатьох країн прискорити свою інтеграцію у світову торговельну систему залежать не лише від збереження відкритої глобальної економічної системи, а й від збільшення кількості й ефективності допоміжних структур, таких як логістичні служби. Погані логістичні послуги, такі як: обмежена координація між країнами щодо прикордонних процедур; неефективні процеси очищення портів; фрагментована та низькоякісна транспортна інфраструктура; дорогі та нечасті перевезення (для далеких і непрямих маршрутів доставки), відстеження та затримки у відстеженні вантажу затримки термінального навантаження, розвантаження та митного оформлення товарів, недостатнє холодне зберігання в портах, а також

неможливість продемонструвати якість продукції може спричинити значні перешкоди міжнародній торгівлі.

Розглянемо деякі характеристики регіонального та національного ринку логістики:

У розвинених країнах наявність потужних центрів логістичного обслуговування, в тому числі добре організованих транспортних систем, сучасних складських і комунікаційних технологій, професійно підготовлених працівників, значно спрощує роботу менеджерів з логістики при виході компаній на ринок.

У Канаді та США розвинена логістична інфраструктура. Північна Америка пропонує широкий спектр постачальників послуг з доставки для всіх способів доставки, сучасні склади та додаткові послуги. Почавши використовувати ІТ для підтримки логістики кілька десятиліть тому, африканський континент досі залишається найбільшим користувачем у світі. Укладення Північноамериканської угоди про вільну торгівлю (NAFTA) між Канадою, США та Мексикою позитивно вплинуло на логістичну діяльність [25].

Морський транспорт відіграє провідну роль у міжнародних постачачах південноамериканських країн. З розширенням експорту США в регіоні з'явилося більше судноплавних компаній, які з'єднувалися з Латинською Америкою. Однак логістичній діяльності в регіоні перешкоджають такі фактори, як протекціоністські імпорتنі тарифи, високі тарифи на перевезення внутрішніх вантажів і слабка конкуренція.

Швидкий розвиток азіатського регіону сприяв розвитку міжнародної логістики. Якщо 20 років тому на ринку логістичних послуг в Азіатсько-Тихоокеанському регіоні домінували промислово розвинені країни, такі як Японія, Австралія, Південна Корея, Тайвань і Сінгапур, то зараз перше місце займають Китай та Індія. До цієї групи можна також додати кілька

швидкозростаючих експортно-орієнтованих економік - Малайзію, Філіппіни, Таїланд та Індонезію, які досягли значних успіхів з Японією, Південною Кореєю та Китаєм завдяки своїй дешевій і відносно кваліфікованій робочій силі. торгівлі. Азіатсько-Тихоокеанський регіон має досить розвинену логістичну інфраструктуру. Ринки логістики в Японії, Південній Кореї, Австралії та інших розвинених азіатських країнах є сучасними та пропонують послуги, подібні до тих, які компанії можуть прийняти в Північній Америці та Західній Європі. Великі відстані між країнами є рушійною силою розвитку повітряних, морських та змішаних вантажних перевезень. Потік торгівлі між портами регіону сприяв швидкому зростанню лінійного судноплавства [25].

На логістичний ринок європейських країн істотно вплинуло створення Європейського Союзу. Зміни відбулися в таких сферах: збільшення кількості стратегічних альянсів, використання аутсорсингу та посередників, розвиток загальноєвропейської транспортної мережі та використання меншої кількості розподільних центрів для обслуговування більших ринкових територій. Із розширенням Європейського Союзу зросла частка міжнародних перевезень. Лідерами на європейському ринку логістики є Німеччина, Нідерланди, Великобританія та Франція. В деяких країнах Східної Європи перевезення вантажів утруднюються через недосконалі процедури митного очищення та погану логістичну інфраструктуру.

## **Висновки до розділу 1**

Логістика- це наука про організацію пересування товарів від постачальника до споживача. Для будь-якого ланцюга поставок необхідно щоб були визначені цілі та функції. Ці цілі включають: надходження всіх замовлень вчасно до місця споживання; зміни запасів матеріалів у відповідь на інформацію про можливість швидкого придбання; зменшення оптимального розміру партії постачання та обробки до одиниці. Функції включають: закупівля (постачання),

транспортування, збереження, управління запасами, виробництво, розподіл та збут готової продукції.

Логістична система має всі властивості економічної системи, а саме: складність; цілісність; структурність; плинність; унікальність та адаптивність. Будь-який успішний бізнес розглядатиме вихід на зовнішні ринки як стратегічну перспективу, особливо в епоху глобалізації світової економіки. Лише шляхом формування ефективної логістичної системи ми можемо отримати конкурентну перевагу міжнародної діяльності. Міжнародна логістика — це вид логістики, яка охоплює логістичну діяльність компаній і організацій, що здійснюється на міжнародному рівні. Виникають деякі бар'єри у розвитку міжнародної логістики, а саме: ринкові, фінансові, нетарифні та бар'єри в дистрибуції.

Логістичний ланцюг — це лінійно впорядкована сукупність учасників логістичного процесу, які здійснюють логістичні операції для перенесення зовнішнього матеріального потоку від однієї логістичної системи до іншої логістичної системи (B2B) або кінцевого споживача (B2C). Канал — ширше поняття, ніж ланцюг, його можуть утворювати кілька ланцюгів, адже робота зі збуту продукції може проводитися з декількома роздрібними мережами одночасно, що буде утворювати відповідні ланцюги. Розглядаючи поняття «логістичний ланцюг» і «канал», можна визначити структуру міжнародних каналів збуту. Основним етапом формування міжнародного каналу є детальний аналіз умов міжнародної дистрибуції, включаючи характеристики споживачів, деталі товару, попит, характеристики конкуренції та канали збуту, правила стимулювання та інші елементи.

Транспортна логістика — це процес управління потоком вантажів (пасажиропотоком) і супутніми потоками (інформація, фінанси, послуги, матеріали тощо). Виділяють такі транспортні послуги: громадський транспорт (магістральний), який включає залізничний транспорт, водний транспорт (морський і річковий), автомобільний, повітряний і трубопровідний транспорт. Транспортно-логістичні послуги сприяють міжнародній торгівлі та відіграють

важливу роль у зростанні та розвитку місцевої економіки. Логістичний ринок європейських країн характеризується наступними зрушеннями: збільшення кількості стратегічних альянсів, використання аутсорсингу та посередників, розвиток загальноєвропейської транспортної мережі та використання меншої кількості розподільних центрів для обслуговування більших ринкових територій.

## РОЗДІЛ 2

### ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ЛОГІСТИЧНИХ СИСТЕМ

#### 2.1 Напрями підвищення якості міжнародних логістичних систем

У міжнародних економічних відносинах транспорт забезпечує переміщення транспортних об'єктів між двома і більше країнами.

Одним з основних напрямків підвищення ефективності та якості транспортних послуг у міжнародних перевезеннях є перехід на логістичні технології організації логістичного управління під час доставки вантажів споживачам.

Процес доставки товарів у міжнародній торгівлі включає: транспортування від пункту внутрішнього виробництва до прикордонного пункту (порту) країни-експортера; міжнародний транзит або морське перевезення з країни-експортера до прикордонного пункту (порту) країни-імпортера. (якщо немає спільного сухопутного кордону); транспортування від прикордонного пункту країни-імпортера до пункту споживання вітчизняного товару [26].

Перший напрямок підвищення якості є інтеграція внутрішніх та міжнародних логістичних процесів. Раніше, провідні постачальники рішень ERP намагалися включити мультимодальні, багатоетапні подорожі та подорожі з кількома операторами в робочий процес, який будь-яка зацікавлена сторона могла б ефективно відстежувати. Внутрішні та міжнародні логістичні робочі процеси розглядалися як окремі, дискретні наскрізні відправлення, незалежно від їх статусу. Це призвело до більшої плутанини, ніж необхідно, коли вантаж, про який йде мова, є тим самим, що просто продовжує свій шлях до міжнародного пункту призначення.

Тепер на ринок виходять ERP-рішення, які здатні легко інтегрувати внутрішні та міжнародні сегменти подорожей. Інформація в режимі реального часу з RFID-міток і розумних піддонів надходить у централізовану аналітичну систему, яка миттєво робить дані доступними, незалежно від того, де на планеті знаходиться відправлення, а не де знаходиться зацікавлена сторона, яка отримує доступ до цих даних. Метою є централізоване управління транспортною мережею, і це покоління рішень ERP дає шанс на реальний прогрес у цьому напрямку.

Другий напрямок підвищення якості є автоматизація логістичних процесів. Автоматизація бізнес-процесів (BPA) вже деякий час впливає на те, як підприємства всіх розмірів і секторів здійснюють свої внутрішні процеси. Існують програмні рішення, які можуть допомогти будь-якому бек-офісу скоротити витрати та прискорити процеси для вражаючої рентабельності інвестицій. Нова технологія, яка забезпечила BPA, розширює свій охоплення та готова впоратися з глобальними логістичними процесами. З появою роботизованої автоматизації процесів (RPA) і випуском повноцінних систем ERP, які мають більш глобальну спрямованість, ці труднощі зникають.

RPA — це рішення, яке складається з програмних «ботів», яких можна навчити виконувати будь-який набір введів, які може зробити людина, за допомогою тих самих інтерфейсів користувача. Це означає, що незалежно від того, наскільки застарілі системи партнера, інтеграцію ERP з інструментом управління запасами можна автоматизувати. Додамо до цього факту, що на ринок виходять ERP, які передбачають міжнародний ланцюг поставок, а не колишнє стандартне припущення, що компанії працюватимуть лише локально, і можна помітити, як ці технології можуть допомогти зменшити витрати, пов'язані з відстеженням і керуванням відправленнями. через кордони.

Третій напрямок- наскрізна видимість. Однією з цілей автоматизації процесів є зібрати дані з цих різних систем в єдине джерело істини. Це єдине

сховище даних, де будь-яка зацікавлена сторона може знайти будь-яку інформацію, яка може знадобитися — про відправлення, процес або навіть партнера в ланцюжку поставок. Завдяки стратегічному використанню промислового Інтернету речей (IIoT), цю інформацію можна передавати в це сховище даних майже в режимі реального часу. Датчики у виробничих приміщеннях, RFID-трекери на палетах і передова аналітика, що аналізує вхідний потік даних, — це реальні можливості, які можуть допомогти перенести логістичну мережу в 21-е століття.

На базовому рівні справжня видимість глобальної логістичної мережі означає, що будь-яка конкретна зацікавлена сторона має надати відповідь де знаходиться відправлення у будь-який момент часу, для будь-якого продукту чи відправлення. І відповіді на ці запитання лежать у даних, які надходять у цих пристроях IIoT та іншими технологіями. Коли ключова зацікавлена сторона може відкрити єдину інформаційну панель і знайти це відправлення на вантажівці.

Четвертий напрямок - безпека ланцюга постачання та відповідність міжнародним нормам. Оскільки ланцюжок поставок стає все більш міжнародним, загрози цілісності матеріалів і продуктів, що поставляються, також збільшуються. Це підкреслює важливу роль правил і норм безпеки, які повинні відігравати у забезпеченні безпеки продукції та робочої сили. У багатьох юрисдикціях, якщо перевізники не дотримуються вимог, вони підлягають суворим покаранням, які можуть включати затримки в порту або навіть конфіскацію контейнера.

Рішення для відстеження, такі як RFID-чіпи, беруть на себе провідну роль у створенні логістичних перевізників для кращого контролю за їхніми міжнародними відправленнями. Ці пристрої дозволяють центральному офісу з першого погляду побачити статус кожного відправлення в їхній мережі. Таким

чином, якщо виникне проблема з дотриманням вимог, домашній офіс може бути попереджений і може контролювати розгляд справи.

П'ятий напрямок якості- інтеграція платформи планування та виконання. Здійснюються на абсолютно різних платформах без рівня інтеграції чи зв'язку між ними. Можливість створити єдине джерело істини для всієї транспортної логістичної інформації для наскрізного ланцюга поставок – ще не реалізований але є великий прогрес.

Нове покоління ERP-рішень, згаданих вище, є важливою частиною механізму, яка збирається разом для підтримки ідеалізованої інтеграції. Планувальники можуть вводити свої логістичні вимоги, і відразу ж після цього команда виконавців по всьому світу може побачити ці вимоги та почати працювати, щоб втілити їх у реальність.

Перспективними напрямками розвитку вітчизняної транспортної логістики є: прискорений розвиток транспортної інфраструктури; створення національної мережі міжнародних транспортних коридорів відповідно до міжнародних стандартів; інтеграція в транспортні системи Європи та Азії, Балтійського та Чорноморського регіонів.

## **2.2 Перспективи розвитку міжнародних логістичних систем у світі**

Розвиток логістичних систем і їх інтеграція в міжнародні логістичні канали є формою конкурентоспроможності держави, тому що вони є функцією впливу і дозволяють диверсифікувати національну економіку, підготувати ґрунт для економічного зростання та зменшити бідність. Після того, як держава має можливість бути перехідною країною з усіма позитивними наслідками.

Розвиток територій є характерними для зміни політики, нестабільної економіки, розширення основної інфраструктури та обмеженого використання управлінських технологій, низьких стандартів, які включають сферу охорони навколишнього середовища. Управління цих територій визначають шляхи

досягнення успіху або через локалізацію, або через інтегровану глобалізацію. Тому що час, вони повинні вирішити, як будувати досліджувані ланки: залишити унікальний ринок або інтегрувати в глобальні операції та масштаби.

Одним із перспективних напрямків Четвертої технологічної революції є цифрова трансформація процесів транспорту та логістики, впровадження автоматичних систем (роботизація), зміна бізнес процесів за рахунок використання великих масивів даних.

Цифровий порядок денний активно обговорюється останні роки усім видах транспорту. На морському транспорті та у сфері цивільної авіації. Процес застосування цифрової документації здійснюється інтенсивніше. Наприклад, стандарт e-freight Міжнародної асоціації повітряного транспорту (IATA) щодо електронної вантажної авіанакладної вже активно використовується провідними авіаперевізниками. У сфері автомобільних та залізничних перевезень запровадження цифрових транспортно-супровідних документів поки що ще початкової стадії, проте інтерес міжнародних організацій до створення повністю електронного документообігу у сфері міжнародних перевезень та транзиту з кожним роком посилюється.

У 2015 році з ініціативи Міжнародного союзу автомобільного транспорту (IRU) спільно з Глобальним договором ООН (UN Global Compact) створено Глобальне партнерство зі сталого транспорту (GPST). Цілями Партнерства є сприяння розвитку транспортного бізнесу та підвищення його ролі у формуванні багатосторонньої транспортної політики у межах ООН. Зацікавленість у приєднанні до Партнерства висловили вже понад 50 світових компаній лідерів, таких як Maersk та Volvo, Michelin та Fesco та ін. Саме у форматі Глобального партнерства будуватиметься модель взаємодії всіх видів транспорту, у тому числі за напрямками гармонізації правових режимів та сприяння реалізації цифрової повістки на транспорті.

Завершено Другу фазу Пілотного проекту e-TIR між Іраном та Туреччиною. З урахуванням отриманих результатів прийнято рішення про розширення Пілотний проект на Чорноморський регіон. Між митними органами

Туреччини та України було досягнуто домовленості щодо використання системи e-TIR між країнами, в т.ч. в інтермодальному повідомленні між портами двох країн. Найбільший ефект під час використання електронної процедури МДП може бути досягнуто на окремих коридорах.

З урахуванням зростаючих вантажопотоків між країнами Європи та Чорноморським регіоном, державами Близького Сходу, Центральною Азією. Наступним виходом до Китаю, розглядається можливість застосування електронної процедури МДП при перевезеннях вантажів на далекі відстані.

З урахуванням цього, Пілотний проект e-TIR повною мірою співвідноситься з цілями та завданнями Ініціативи створення Економічного пояси Шовкового шляху. Серед переваг нового Проекту, який буде реалізовано на базі вже використовуються електронних інструментів IRU, можуть бути названі можливість отримання книжки МДП електронною поштою та необхідної кількості (без створення запасів бланків), скорочення витрат транспортних компаній та асоціацій перевізників, використання необхідної кількості аркушів книжки МДП. Важливо, що за цього забезпечується високий рівень безпеки – такий самий, як і при використанні паперових книжок МДП.

Перспективним напрямом впровадження цифрових технологій є перехід до використання електронної накладної CMR. В даний час 11 країн Європи вже приєдналися до Додаткового протоколу Конвенції CMR щодо електронної накладної. Успішно здійснено перші перевезення вантажів із використанням e-CMR між Іспанією та Францією. Заплановано початок таких перевезень у Нідерландах.

Багато країн ЄС уже підтвердили свій намір найближчим часом приєднатись до Додаткового протоколу. Серед очевидних переваг e-CMR слід зазначити точність відомостей, що передаються, їх прозорість, доступ до інформації в режимі реального часу, а також спрощення документообігу, зниження тимчасових та вартісних витрат на адміністрування, зведення до мінімуму можливих хибних дій. На просторі Євразії IRU вже звернувся до

урядів країн пропозицією про приєднання до Додаткового протоколу до Конвенції CMR, що стосується електронної накладної [27].

Аналіз дозволяє зробити висновок, що інтеграція логістичних систем країн, що розвиваються, сучасні міжнародні логістичні канали надають можливість в наступних сферах національної економіки переваги транзитної країни; трансформація в сучасних логістичних системах шляхом удосконалення відповідного інституційного, організаційного, фінансового, персонального забезпечення логістики.

### **2.3 Використання міжнародного досвіду розвитку логістичних систем в Україні**

Транспортна галузь України є вагомим і важливим сегментом для економіки країни, адже ефективна та злагоджена робота всієї транспортної системи є рушійною силою загального розвитку країни. Проте існуюча конкуренція на ринку транспортних послуг вимагає все нових і нових підходів до розвитку транспортних відносин, створення нових технологій та підвищення якості послуг [28].

Відсутність централізованого управління не дозволяє комплексно розвивати всі види транспорту, а також складське, термінальне та інші види господарства [29].

В умовах європейської інтеграції найефективніший напрямок розвитку транспортної галузі України може бути реалізований через формування транспортно-логістичної системи країни, яка забезпечує взаємодію всіх учасників процесу розподілу транспорту в організаційно-економічній, економічній, інформаційно-економічній, технічній, технологічній та інформаційній аспекти під час руху вантажопотоків, а також зайняти конкурентні позиції на міжнародних ринках транспортно-логістичних послуг.

Ринок транспортно-логістичних послуг активно розвивається. Формування транспортно-логістичних систем сприяє об'єднанню функціональних і забезпечувальних підсистем, інтеграції постачання, виробництва і збуту, прискоренню руху матеріальних потоків, зниженню логістичних витрат. Тому розвиток транспортно-логістичного бізнесу в Україні є одним із найважливіших завдань сучасності.

Для транспортної системи будь-якої держави активна участь у глобалізації ринку транспортних послуг означає:

- лібералізація всіх сфер транспортної діяльності;
- уніфікація та універсалізація транспортних засобів, технологій, технічних вимог, активний розвиток та модернізація транспортної інфраструктури;
- зростання прозорості ринку транспортних послуг, інформаційної відкритості, підпорядкування діяльності транспортних компаній вимогам законодавства та міжнародних договорів [30].

Ринок термінової доставки (just-in-time delivery) який характерний для Північноамериканського континенту може стати перспективним сегментом ринку транспортно-логістичних послуг для України. Прискорення розвитку транспортно-логістичних систем можна досягти шляхом: оновлення матеріально-технічної транспортної бази; посилення інформатизації; якісне вдосконалення транспортної, митної та логістичної інфраструктури України; розширення внутрішнього ринку транспортно-логістичних послуг; підвищення ефективності транспортних перевезень; удосконалення митно-тарифної та інвестиційної політики; злагоджена взаємодія всіх учасників ланцюгів поставок; спільна розробка та реалізація міждержавних програм розвитку транспортно-логістичних систем [31].

Наступною перспективою може стати залізничні контейнерні перевезення які характерні для ринку США та Німеччини. Вони є одним з найпопулярніших видів транспорту у світі. У розвинених країнах контейнерні

перевезення вважаються основним видом транспорту. У США, наприклад, вони перевершують звичайні залізниці, такі як вугілля. Висока частка перевезень в контейнерах в країнах ЄС, частка яких становить 45%. Причин успіху контейнерних перевезень: зручність доставки додому, краще зберігання вантажів, можливість комбінувати різні види транспорту: сухопутний, річковий і морський. Асортимент товарів продовжує розширюватися: в контейнерах перевозяться майже всі види вантажів – навіть вугілля, зерно, руда, рідкі хімічні речовини перевозяться в танк-контейнерах, а продукти – в рефрижераторах. В Україні, як і в усьому світі, перевезення контейнерів з року в рік збільшуються. Однак, на відміну від розвинених країн світу, їх частка в загальному залізничному потоці залишається вкрай низькою. За різними оцінками, вона складає всього від 0,5 до 2,3% [32]. Основні вантажні контейнери на українських залізницях - феросплави - експортуються з Нікополя в порти Чорного моря. На другому місці за обсягами в контейнерних перевезеннях - зерно. Однією з основних причин низького контейнерного перевезення є відсутність перевантажувальних можливостей. Адже їх головна особливість – це перша миля та «остання миля», які доставляють безпосередньо клієнту, завжди на транспортному засобі. Тому перевантаження вимагає розгалужених мереж, спеціально обладнаних терміналами. Небагато об'єктів в Україні можуть технічно занурювати або розвантажувати контейнери (з автомобіля на причеп і навпаки). В результаті їх перевозять по всьому маршруту – сотні тисяч кілометрів – переважно автомобілями, що негативно позначається на дорожньому стані. Також важливим фактором є термін доставки, який не повинен перевищувати однієї доби по Україні. Для такої швидкості також необхідні ресурси [33].

Одним з основних напрямків світової транспортної політики останніх років стала організація функціонування та розвиток міжнародних транспортних коридорів та їх участь у міжнародних транспортних мережах. Це пов'язано з такими факторами, як глобалізація, нова технологічна революція та процес глобалізації [34].

Міжнародний транспортний коридор являє собою комплекс наземних та водних транспортних магістралей з відповідною інфраструктурою в певному напрямку, включаючи допоміжні споруди, під'їзні шляхи, прикордонні переходи, пункти обслуговування, вантажні та пасажирські термінали, обладнання для контролю дорожнього руху, організаційно-технологічні заходи, закони та нормативні акти для забезпечення того, щоб рівень перевезення вантажів і пасажирів відповідав вимогам Європейського Співтовариства [34].

Транзитний потенціал України буде ефективно використано через розвиток національної мережі міжнародних транспортних коридорів, що є прогресом України в інтеграції до європейської транспортної системи та важливою передумовою для залучення більшого обсягу перевезень через Україну. Створення в Україні міжнародних транспортних коридорів не лише сприятиме досягненню стратегічних цілей інтеграції до Європейського співтовариства, а й сприяє вирішенню таких завдань:

- залучити більше інвестицій у розвиток транспортної системи;
- прискорити темпи відновлення від падіння вітчизняних виробників
- покращення транзитних перевезень валютних надходжень
- зростання експортної продукції.

Інтеграція України в міжнародне співтовариство через міжнародні транспортні коридори створює основу для динамічного економічного розвитку нашої країни та її регіону, створює умови для підвищення якості та ефективності зовнішньоекономічних зв'язків країни, нарощує транзитні можливості, покращує соціально-економічне становище України.

Зазначені заходи сприятимуть прискоренню доставки вантажів, підвищенню конкурентоспроможності маршрутів транзитних перевезень, покращенню інвестиційного клімату, а також розширенню діяльності компаній, що надають комплексні логістичні послуги.

Інтеграція транспортного комплексу України в європейську та світову транспортні системи шляхом розвитку міжнародних транспортних коридорів може не лише забезпечити додаткові надходження до бюджету, а й стимулювати інвестиційну активність, залучити іноземний капітал, покращити транспортні технології, транспортну інфраструктуру та регіональний економічний розвиток.

Однією з основних у розвитку логістичної інфраструктури у світі стала тенденція появи розвитку великих транспортно-логістичних центрів, у країнах Західної Європи на напрямках значних матеріальних потоків, включаючи міжнародні, в зростаючих масштабах створюються логістичні центри і реалізуються тристороння схема доставки: виробник- логістичний центр-споживач.

Наступною перспективою в області логістики може стати система SAP. У першу чергу впровадження електронних систем відбувається на великих сировинних підприємствах, тому ще впровадження і наступне використання подібних систем обходиться в сумму від сотен тисяч до десятків мільйонів долларів. У той же час підприємства малого і середнього бізнесу, використовуючи ті або інші кошти інформаційної логістики, як правило, замикається на самих себе. Логістичні мережі, що виходять за рамки підприємства, рідкість. В основному це стосується лише зв'язків безпосередньо з найближчою клієнтурою.

## **Висновки до розділу 2**

Основні напрями підвищення якості міжнародних логістичних систем: інтеграція внутрішніх та міжнародних логістичних процесів; автоматизація логістичних процесів; наскрізна видимість; безпека ланцюга постачання та відповідність міжнародним нормам; інтеграція платформи планування та виконання.

Сучасні міжнародні логістичні канали надають можливість в наступних сферах національної економіки переваги транзитної країни; трансформація в сучасних логістичних системах шляхом удосконалення відповідного інституційного, організаційного, фінансового, персонального забезпечення логістики.

Визначено, що транспортна галузь України є вагомим і важливим сегментом для економіки країни, адже ефективна та злагоджена робота всієї транспортної системи є рушійною силою загального розвитку країни.

Перспективними сегментами ринку транспортно-логістичних послуг для України може стати: доставка just in time, залізничні контейнерні перевезення, система шляхом розвитку міжнародних транспортних коридорів, транспортно-логістичні центри в Західній Європі та система SAP.

## ВИСНОВКИ

Логістична система — це цілеспрямована інтеграція логістичних елементів у конкретну економічну систему для оптимізації процесу логістичної конверсії.

Завдання логістики поділяють на три групи: глобальні, загальні та локальні.

Функції логістики включають:

- закупівля (постачання),
- транспортування,
- збереження, управління запасами,
- виробництво,
- розподіл та збут готової продукції.

Будь-який успішний бізнес розглядатиме вихід на зовнішні ринки як стратегічну перспективу, особливо в епоху глобалізації світової економіки. Лише шляхом формування ефективної логістичної системи ми можемо отримати конкурентну перевагу міжнародної діяльності та дізнались, що певні бар'єри можуть перешкодити виконанню завдань міжнародної логістики.

Логістичний ланцюг і логістичний канал визначає структуру міжнародних каналів збуту. Основним етапом формування міжнародного каналу є аналіз деталей умов міжнародної дистрибуції, включаючи характеристики споживачів, деталі продукту, попит, характеристики ринкової конкуренції та канали розподілу, стимулюючі закони та правила та інші елементи. Суб'єкти міжнародного каналу поділяються на: пряму дистрибуцію (з'єднання з іноземними компаніями) і непрямую дистрибуцію (за участю вітчизняних посередників). Прямі стрибунки виступають у ролі: експортних брокерів, посередників із закупівель, торгових представників. Функції непрямих дистриб'юторів: компанія-експортер, офіс збуту виробника, комісіонер.

Логістичний ринок європейських країн характеризується наступними зрушеннями: збільшення кількості стратегічних альянсів, використання аутсорсингу та посередників, розвиток загальноєвропейської транспортної

мережі та використання меншої кількості розподільних центрів для обслуговування більших ринкових територій.

Основними напрямками підвищення якості міжнародних логістичних систем є інтеграція внутрішніх та міжнародних логістичних процесів; автоматизація логістичних процесів; наскрізна видимість; безпека ланцюга постачання та відповідність міжнародним нормам; інтеграція платформи планування та виконання.

Перспективними напрямками розвитку вітчизняної транспортної логістики є: прискорення розвитку транспортної інфраструктури, створення мережі національних та міжнародних транспортних коридорів відповідно до міжнародних стандартів, інтеграція в транспортні системи Європи та Азії, Балтійського та Чорноморського регіонів.

Транспортна галузь України є вагомим і важливим сегментом для економіки країни, адже ефективна та злагоджена робота всієї транспортної системи є рушійною силою загального розвитку країни. Проте існуюча конкуренція на ринку транспортних послуг вимагає все нових і нових підходів до розвитку транспортних відносин, створення нових технологій та підвищення якості послуг.

Перспективними сегментами ринку транспортно-логістичних послуг для України може стати: доставка just in time, залізничні контейнерні перевезення, система шляхом розвитку міжнародних транспортних коридорів, транспортно-логістичні центри в Західній Європі та система SAP.

## ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Амітан В.Н. Логістизація процесів в організаційно–економічних системах / В.Н. Амітан, Р.Р. Ларіна, В.Л. Пілюшенко. 2013. 73 с.
2. Банько В.Г. Логістика: навчальний посібник (2е вид., перероб.) / В.Г. Банько. К.: КНТ, 2007. 332 с.
3. Герелиця Р.О. Особливості транспортної логістики підприємств АПК / Р.О. Герелиця // Формування стратегії розвитку регіонального АПК: матеріали 4–ої міжфакультетської наук.–практ. конф. молодих вчених, 30 травня 2008р. Житомир, 2008. С. 187–189.
4. Клімова І.Г. Проблеми та передумови використання логістики в Україні / І.Г. Клімова // Держава та регіони. 2016. № 3. С. 143–147.
5. Коніщева Н.Й. Управління логістичною діяльністю промислових підприємств / Н.Й. Коніщева, Н.В. Трушкі на. 2015. № 1 (27). С.114–124.
6. Паласюк Б. Логістичне управління підприємством: сутність і основні принципи / Б. Паласюк // Галицький економічний вісник. 2012. № 3(36). С. 166–170.
7. Сковронек Чеслав. Логістика на підприємстві: навч-метод посібник/ Чеслав Сковронек, Здзислав Саріуш-Вольский; пер. с польск.
8. Логістика: навч.посіб. / Безугла Л.С., Юрченко Н.І., Ільченко Т.В., Пальчик І.М., Воловик Д.В. – Дніпро: Пороги, 2021. - 252 с.
9. [Електронний ресурс]- <https://osvita.ua/vnz/reports/management/14618/>
10. [Електронний ресурс] - [https://pidru4niki.com/72618/logistika/predmet\\_obyekt\\_zavdannya\\_funktsiyi\\_logistiki](https://pidru4niki.com/72618/logistika/predmet_obyekt_zavdannya_funktsiyi_logistiki).

11. [Електронний ресурс]  
[https://pidru4niki.com/72725/logistika/osnovni\\_funktsiyi\\_logistiki](https://pidru4niki.com/72725/logistika/osnovni_funktsiyi_logistiki).
12. [https://pidru4niki.com/12210605/ekonomika/mizhnarodna\\_logistika](https://pidru4niki.com/12210605/ekonomika/mizhnarodna_logistika).
13. Джонсон Д.С., Вуд Д.Ф., Вордлоу Д.Л., Мерфі П.Р. мл. Сучасна логістика: Пров. з англ. - 7-е вид. - М.: Вільямс, 2002. - 624 с.
14. Логістика: Підручник/За ред. Б.А. Анікіна. - 3-тє вид., 2002. - 367 с.
- 15.[Електроннийресурс][https://pidru4niki.com/68046/logistika/mizhnarodna\\_logistika](https://pidru4niki.com/68046/logistika/mizhnarodna_logistika).
16. [Електронний ресурс]  
[https://pidru4niki.com/71574/logistika/logistichni\\_lantsyugi\\_kanali\\_rozpodil](https://pidru4niki.com/71574/logistika/logistichni_lantsyugi_kanali_rozpodil).
17. [Електронний ресурс]- <http://www.dstu.dp.ua/Portal/Data/7/33/7-33-kl93.pdf>.
18. Економіка логістичних систем: моногр. / М. Васелевський, І. Білик, Є. Крикавський та ін. – Львів: Вид-во Національного університету «Львівська політехніка».
19. Холленсен С. Глобальний маркетинг/Пер. з англ. Є. Носової, К. Юрашкевича. – Мн.: Нове знання, 2004. – 832 с.
20. Економіка логістичних систем: моногр. / М. Васелевський, І. Білик, Є. Крикавський та ін. – Львів: Вид-во Національного університету «Львівська політехніка», 2008. – 596 с.
21. Транспортно-логістична діяльність- автор: ГВ Верещагіна · 2019.
22. Організація та логістика перевезень: підручник / М.С. Ізтелеуова, І.В. Грицук, П.М. Арімбекова, Л.А. Тарандушка. – Херсон: ОЛДІ-ПЛЮС, 2021 - 264 с.

23. Козеренко І.А. Дослідження та аналіз ринку транспортно-логістичних послуг.

24. Світові тенденції розвитку морських портів [Електронний ресурс] / С. Г. Нікулін, Н. В. Рощіна // Економіка: реалії часу. Науковий журнал. – 2015. – №4 (20). – С. 148-154. – Режим доступу до журн.: <http://economics.opu.ua/files/archive/2015/n4.html>.

25. [https://pidru4niki.com/68048/logistika/struktura\\_stan\\_svitovogo\\_rinku\\_logistichnih\\_poslug](https://pidru4niki.com/68048/logistika/struktura_stan_svitovogo_rinku_logistichnih_poslug).

26. Паласюк Б. Логістичне управління підприємством: сутність і основні принципи / Б. Паласюк // Галицький економічний вісник. 2012. № 3(36). С. 166–170.

27. Логістична концепція міжнародної доставки вантажів [Електронний ресурс] / Режим доступу: [http://lubbook.org/book\\_607\\_glava\\_10\\_Tema\\_10\\_Logistichnakonsep.html](http://lubbook.org/book_607_glava_10_Tema_10_Logistichnakonsep.html).

28. Корнійко Я.Р. Сучасний розвиток транспортної системи України [Електронний ресурс] / Я.Р. Корнійко // Наукові журнали Національного Авіаційного Університету. Режим доступу: .

29. Крикавський Є. В. / Логістика // Вид-во Держ. Ун-ту «Львівська політехніка». Львів: 2016. – 368 с.

30. Вісник економіки транспорту і промисловості № 49, 2015.

31. Устенко М.О., Івашкевич В.С. Перспективи розвитку транспортно-логістичних систем України. Вісник економіки транспорту і промисловості. 2017. № 59. С. 84–90.

32. [Електронний ресурс]- <https://railexpoua.com/novyny/pro-rynok-terminalnykh-posluh-na-zaliznytsi-ukrainy>.

33. Огороков, А.М. Аналіз перспектив розвитку контейнерних перевезень в Україні / А.М. Огороков // Транспортні системи та технології перевезень. – Дніпро: ДНУЗТ. – 2015. – Вип. 10. – С. 98-105.

34. Мережа міжнародних транспортних коридорів на території України. URL: <http://www.mintrans.gov.ua/en/transport/print/42.html> (дата звернення: 03.08.2020).

35. Лук'янова О. М., Кривцун Д.Ю. Світовий досвід та перспективи розвитку транспортно-логістичної системи України. Економіка і суспільство. 2018. Вип. 18. С. 166-172.

36. Волошенюк Т. О. Розвиток логістичних концепцій та їх застосування в АПК / Т. О. Волошенюк, Л. М. Наумова // Маркетинг та логістика в системі менеджменту: тези доповідей ІХ Міжнародної науково-практичної конференції / Національний університет "Львівська політехніка", Інститут регіональних досліджень НАН України. - Львів, 2021 р.

37. Крикавський Є.В. Логістичні системи: навч. посіб. / Є.В. Крикавський, Н.В. Чернописька. – Львів: Видавництво нац. ун-ту «Львівська політехніка», 2019. – 264с.

38. Методичні рекомендації до виконання випускної кваліфікаційної роботи на здобуття освітнього ступеня «бакалавр» спеціальності 292 «Міжнародні економічні відносини» освітньо-професійної програми «Міжнародна економіка» денної форми навчання [Електронний ресурс] / уклад. Гуткевич С.О., Каїра Л.Г. – К.: НУХТ, 2021. – 41 с.

## ДОДАТКИ

## Додаток А

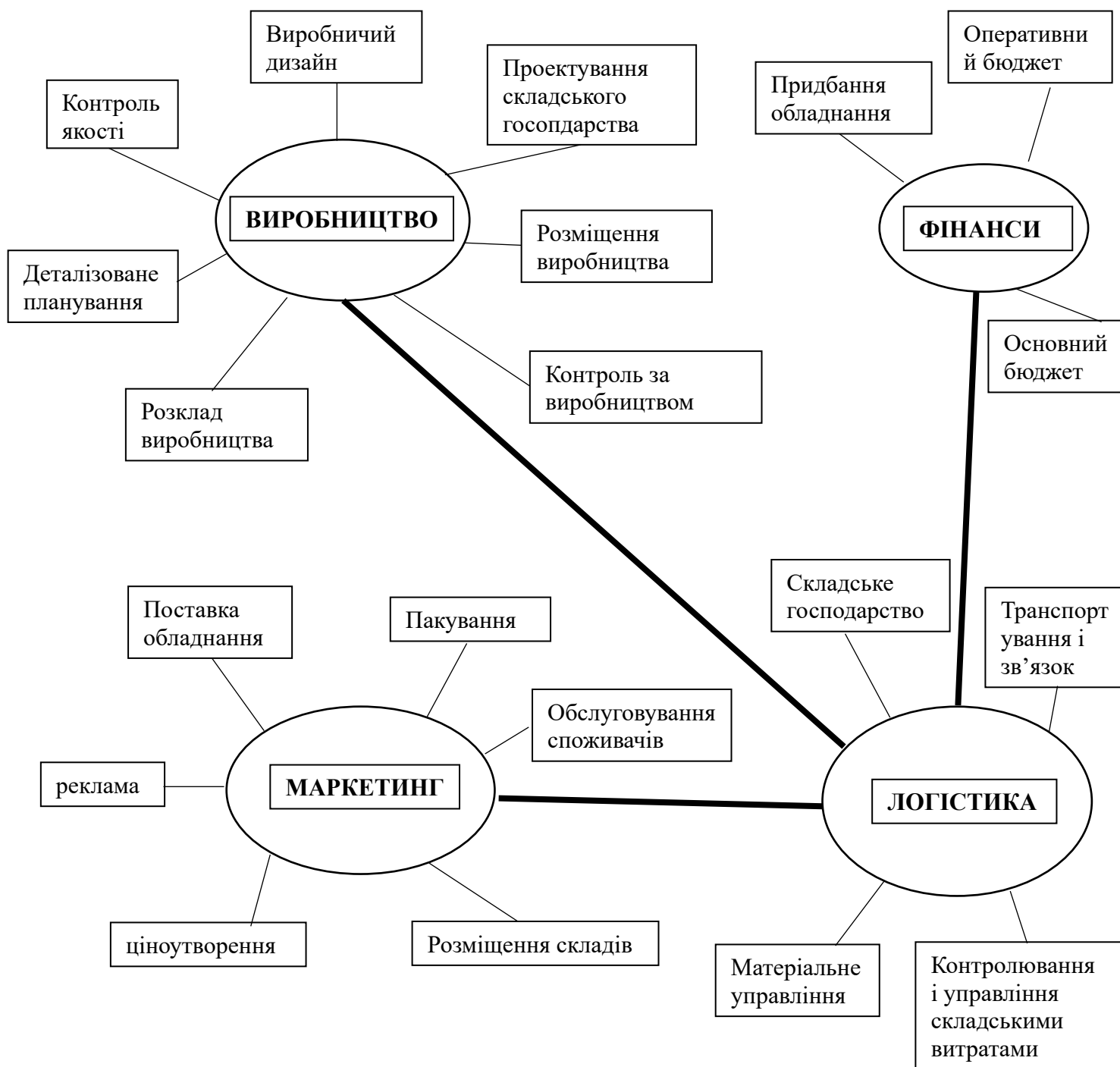


Рис. А.1 Функції логістичної системи