

Чернівецький торговельно-економічний інститут
Державного торговельно-економічного університету
Кафедра менеджменту, маркетингу і міжнародної логістики

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

на тему:

**«УПРАВЛІННЯ ТРАНСПОРТНИМИ ПЕРЕВЕЗЕННЯМИ В СИСТЕМІ
МІЖНАРОДНОЇ ЛОГІСТИКИ»**

Студента 2 курсу, 702 групи,
другого (магістерського) рівня
вищої освіти
спеціальності 051 «Економіка»
освітньої програми «Міжнародна
логістика та управління ланцюгами
постачання»

Рахмана
Павєла
Мізанура

Науковий керівник
доктор економічних наук,
професор

Вдовічен
Анатолій
Анатолійович

Завідувачка кафедрою
кандидат економічних наук,
доцент

Чичун
Валентина
Андріївна

Чернівці 2024

ЗМІСТ

	Стор.
ВСТУП	3
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНОЇ ЛОГІСТИКИ.....	6
1.1. Теоретичні аспекти становлення міжнародної логістики.....	6
1.2. Значення та порядок забезпечення логістичної складової міжнародної логістики.....	13
РОЗДІЛ 2. ОЦІНКА СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ ТРАНСПОРТНИМИ ПЕРЕВЕЗЕННЯМИ В СИСТЕМІ МІЖНАРОДНОЇ ЛОГІСТИКИ.....	18
2.1. Оцінка передумов та тенденцій розвитку міжнародної логістики....	18
2.2. Оцінка ролі транспортних перевезень України в міжнародної логістиці	23
2.3. Оцінка особливостей транспортних перевезень у світі.....	28
РОЗДІЛ 3. СУЧАСНІ СПОСОБИ УДОСКОНАЛЕННЯ СИСТЕМИ ТРАНСПОРТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В СИСТЕМІ МІЖНАРОДНОЇ ЛОГІСТИКИ.....	35
3.1. Бенчмаркінг як ефективна технологія підвищення конкурентних переваг транспортних підприємств.....	35
3.2. Тренди розвитку транспортних перевезень в системі міжнародної логістики.....	42
ВИСНОВКИ.....	52
СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ.....	54
ДОДАТКИ.....	58

ВСТУП

Актуальність теми. Розвиток інтеграції світової економіки та глобалізація бізнесу сприяють створенню міжнародних логістичних систем та глобальних ланцюгів постачання. Міжнародна логістична діяльність стає комплекснішою, а такі проблеми, як розміщення виробництва та центрів дистрибуції, вибір видів транспорту, типів сервісу, методів управління запасами, проектування адекватних комунікаційних та інформаційних систем вимагають нових підходів логістичного управління.

Військова агресія росії проти України відкрила нову, драматичну главу в сучасних геополітичних та економічних реаліях, зокрема в сфері логістичного забезпечення міжнародної торгівлі. Спалах війни значуще проник у всі аспекти життя, включаючи зовнішньоекономічну діяльність. Переривання транспортних зв'язків, блокування ключових торгових шляхів і виходу до світових ринків – усе це робить актуальним питання переосмислення та адаптації логістичних систем.

Успішний розвиток кожної національної економіки пов'язаний із її спроможністю розвиватися в контексті загальносвітових процесів, що характеризуються зростанням конкуренції на глобальних і регіональних ринках та ускладненням на цьому фоні умов провадження її суб'єктами зовнішньоторговельної діяльності.

Питанням транспорту, міжнародної логістики та транспортно-логістичного сервісу присвячено праці багатьох зарубіжних та вітчизняних вчених: В. Брагінського, А. Ващило, В. Диканя, А. Дмитрієва, М. Ковальова, В. Копитка, Ю. Кравчика, В. Круглова, А. Кряжева, Т. Прокоф'євої, Н. Попової, В. Шинкаренка. Ю. Кушнір, М. Блага, М. Поп, Ю. Поп досліджували стан логістики та міжнародної торгівлі України в умовах війни. С. Мороз та С. Левченко аналізували економічне значення логістичної галузі України, її втрати та перспективи розвитку під час воєнного стану.

Метою кваліфікаційної роботи полягає у розкритті теоретико-методичних засад та розробці прикладних рекомендацій щодо удосконалення системи управління транспортними перевезеннями в системі міжнародної логістики.

Досягнення поставленої мети зумовлює вирішення наступних завдань:

- розкрити теоретичні аспекти становлення міжнародної логістики;
- описати значення та порядок забезпечення логістичної складової міжнародної логістики;
- провести оцінку передумов та тенденцій розвитку міжнародної логістики;
- визначити роль транспортних перевезень України в міжнародній логістиці;
- визначити та оцінити особливості транспортних перевезень у світі;
- обґрунтувати роль бенчмаркінгу як ефективної технології підвищення конкурентних переваг транспортних підприємств;
- охарактеризувати тренди розвитку транспортних перевезень в системі міжнародної логістики.

Об'єктом дослідження є управління транспортними перевезеннями в системі міжнародної логістики.

Предметом дослідження є сукупність теоретичних, методичних підходів та організаційних засад для удосконалення системи управління транспортних перевезень в міжнародній логістиці.

Базою дослідження було обрано статистичні дані та публічні дані, що характеризують тему дослідження.

Для досягнення поставленої мети було використано такі загальнонаукові та спеціальні методи досліджень: порівняльного аналізу; структурно-логічного аналізу; аналогій та екстраполяції; методи порівняння, спостереження; метод сходження від абстрактного до конкретного;

статистичного аналізу; графічний; аналізу і синтезу – для вивчення об'єкта і предмета дослідження.

Інформаційну базу дослідження склали наукові напрацювання вітчизняних та зарубіжних учених, матеріали періодичних видань, статистичні звіти та огляди Державної служби статистики України, Інтернет-джерела, а також нормативно-правові акти органів державної влади, інформація облікової, фінансової звітності низки підприємств України та матеріали власних досліджень.

Практичне значення отриманих результатів випускної кваліфікаційної роботи полягає в розробленні рекомендацій щодо використання бенчмаркінгу з метою підвищення конкурентоспроможності транспортних підприємств, а також обґрунтовано тренди розвитку транспортних перевезень в системі міжнародної логістики.

Випускна кваліфікаційна робота розміщена на 57 сторінках. Містить вступ; три розділи; висновки; список використаних джерел; додатки. Робота містить 9 рисунків та 3 таблиці.

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНОЇ ЛОГІСТИКИ

1.1. Теоретичні аспекти становлення міжнародної логістики

Глобалізація та міжнародна логістика є двома ключовими аспектами сучасного бізнесу, які не тільки перетворюють ландшафт глобальної економіки, але й надають компаніям безпрецедентні можливості для розвитку та розширення. Глобалізація, визначена як процес зростання взаємозалежності країн і господарств через міжнародну торгівлю та інші види взаємодії, створює нові ринки та споживачів, а також викликає великі виклики і можливості для підприємств. Водночас, міжнародна логістика, яка охоплює всі аспекти постачання та розподілу товарів і послуг, стає ключовим інструментом для компаній, що прагнуть впоратися з складністю сучасного світового бізнесу.

Міжнародна логістика – це процес планування і управління потоком товарів і продуктів у ланцюгу постачання компанії від придбання сировини до купівлі клієнтом готової продукції, де частина процесу включає перетин принаймні одного міжнародного кордону.

Міжнародна логістика - це комплексний процес, що включає в себе планування, виконання та контроль руху товарів та послуг в міжнародному масштабі. Вона охоплює всі аспекти постачання та розподілу товарів, починаючи від виробництва і закінчуючи доставкою до кінцевого споживача. Основною метою міжнародної логістики є забезпечення ефективної та швидкої постачання товарів та послуг, забезпечення надійності і зниження витрат.

Розвиток міжнародної логістики бере початок ще за багато сотень років тому. Але починаючи з 60-их років 20 століття і до 10-их років 21 століття етапи розвитку міжнародної логістики було поділено на 4 конкретних етапів, якими дотепер керуються вчені при побудові хронологічних таблиць з логістики [38].

Перший етап або етап становлення (1960-і – 1970-і роки) – даний період характеризується наступним: в даний період часу відбулося становлення інтеграції транспортно-складського процесу для транспортування та розподілу продукції. Раніше обидві складові цього процесу займалися лише процесами навантажування/розвантажування, але з тих пір їхня діяльність була інтегрована задля досягнення конкретних економічних результатів: інтегрованість проявилася у спільно погоджених технологіях/графіках. Даний період розвитку міжнародної логістики став першим етапом становлення сучасної інтегрованої міжнародної логістичної системи.

Другий етап або етап розвитку (1970-і – 1980-і роки) – в даний період часу продовжився розвиток єдиної інтегрованої міжнародної та звичайної логістичних систем: до складів та транспортів долучилися виробництва, і тепер логістичний ланцюг був розширений і мав наступний вигляд: виробництво – транспорт – склад – (транспорт) – кінцевий споживач. Вперше шлях від виробництва до кінцевого споживача був повністю інтегрований та контрольований. Даний етап продовжив справу першого: продовжилося становлення єдиної міжнародної та звичайної логістичних систем та розширилася інтегрована система, дозволивши сформувати контрольований та систематичний потік товарів від виробника до споживача.

Третій етап або етап інтеграції (1980-і - 2000-і роки) завершив процес інтеграції: до виробничих, складських, та транспортних процесів, що займалися виготовленням, транспортуванням та зберіганням готової продукції, долучився етап транспортування сировини від постачальників: тепер це був не хаотичний процес, а цілком сформована та систематична ланка логістичного ланцюга, який придбав свою остаточну форму, а саме – закупівля – виробництво – розподіл та продаж. Даний етап інтегрував логістичні функції фірми та її партнерів, і сформований тоді логістичний ланцюг залишився і нині.

Четвертий етап або етап глобалізації (2000-і роки) – з боку розвитку міжнародної логістики цей етап є найважливішим у становленні й розвитку міжнародної логістики, який продовжується до сьогодні.

Сутність терміну міжнародної логістики у праці О. Хмелевського аналізується в розрізі трьох відмінних ракурсів: міжнародна логістика як управління міжнародним ланцюгом поставок; міжнародна логістика як оптимізація та управління потоками, які виходять за межі національних економічних систем; комплексне сприйняття міжнародної логістики [5], в кожному з яких «...незаперечною особливістю є той факт, що виробник і споживач товару знаходяться в різних країнах, завдяки чому процес доставки товарів споживачеві включає у себе подолання державних кордонів і митниць» [там же]. Значно більше різноманіття підходів до трактування сутності міжнародної логістики відображено у статті Н. Трушкіної та Т. Сербіної [5]; результати проведеного на основі цієї та інших публікацій аналізузагальнено в табл. 1.1.

Таблиця 1.1

Трактування поняття «міжнародна логістика»

Автор	Визначення
О. Тридід та ін	Функціональна сфера логістики, яку спрямовано на оптимізацію товаропотоків, які виходять за межі національних економічних систем
Н. Тюріна, І. Гой, І. Бабій	Особлива сфера логістики, яка охоплює логістичну діяльність підприємств та організації, що виконується на міжнародному рівні
Сучасний терміно-логічний словник - довідник	Міжнародна логістика (логістика в міжнародному бізнесі): це планування, організація, контроль і управління рухом потоків (матеріальних, фінансових, інформаційних та ін.), які перетинають національні кордони, від точки їх виникнення до кінцевого споживача в просторі і в часі
Я. Олійник, І. Смірнов	Знання з організації й управління системою товарно-інформаційно-фінансових потоків міжнародної фірми
Б. Холод, О. Зборовська	Наука про управління матеріальними і пов'язаними з ними документальними, фінансовими та іншими інформаційними потоками в межах міжнародного обміну товарами з метою ефективного використання всіх видів ресурсів

Продовження таблиці 1.1

Ж. Банзекуливахо	Стратегічне управління міжнародним ланцюгом поставок, що розуміється як об'єднання логістичної діяльності організацій – ланок ланцюга поставок, а саме: операційної, фінансової та маркетингової функції контролю над матеріальним потоком товарів, грошових коштів та інформації через кордони і над межами різних держав
І. Стеценко	Організація та забезпечення ефективного управління матеріальними, фінансовими та інформаційними потоками з метою мінімізації операційних витрат за досягнення основних завдань зовнішньоторговельної угоди з використанням механізмів та інструментів глобальної та національної логістичних систем

Проведений аналіз засвідчує подальше поглиблення існуючого серед наукової спільноти протиріччя в трактуванні міжнародної логістики:

- як функціональної сфери логістики, в якій логістичні процеси виконуються поза межами національних економік;
- як науки про управління такими процесами;
- як процесу управління економічними системами, що охоплюють території кількох країн;
- як функції управління такими системами;
- як мистецтва управління потоками, що перетинають національні кордони;
- як методу управління такими потоками;
- як стратегічного управління міжнародним ланцюгом поставок

Міжнародна логістика зосереджена на управлінні імпортною та експортною діяльністю. Обміни організовуються транскордонним транспортом із застосуванням відомих логістичних методів. Міжнародна логістика надає зацікавленим сторонам оптимізовані рішення для обміну товарами, підвищення продуктивності та збереження конкурентоспроможності в умовах глобалізації світової економіки. Промислові та торговельні компанії, не бачачи іншого вибору, активно удосконалюють логістичні операції.

Для кращого розуміння досліджуваної детермінанти ознайомимось із завданнями міжнародної логістики (рис. 1.1).

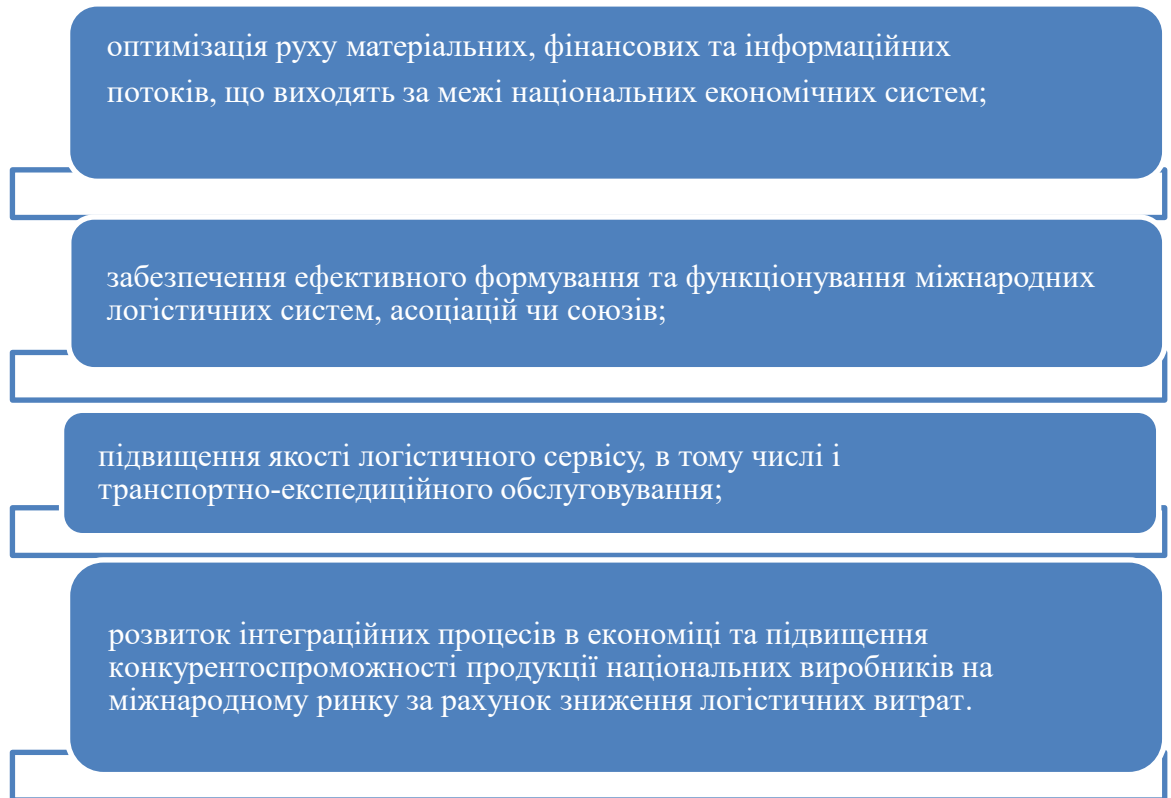


Рис. 1.1. Основні завдання міжнародної логістики

Логістичну систему можна охарактеризувати, як відносно стійке сполучення (споживачів, постачальників, функціональних/структурних підрозділів підприємства, логістичних посередників), що об'єднані та взаємопов'язані єдиним логістичним процесом, який виконує керуючу роль, для здійснення корпоративної стратегії ведення бізнесу [15].

Логістичні системи можна представити у вигляді шістьох функціональних областей.

1. Закупівельна логістика. Повинна забезпечити підприємство необхідними матеріалами та сировиною. Межі її діяльності зазначені в умовах укладених з постачальником договорів і наявними на підприємстві функціями, які необхідні для функціонування служби постачання. Метою

даного виду логістики є вивчення постачальників та здійснення контролю виконання укладених з ними договорів [16, с. 320].

2. Виробнича логістика. Межі її функціонування обмежені одним підприємством. В даній області, як правило, немає жодних товарно-грошових відносин між членами логістичного процесу, а система управління підприємством задає межі її діяльності.

3. Розподільна логістика. До її складу входять завдання, які можуть вирішувати як виробничі підприємства, так і ті, які займаються торговельно-посередницькою діяльністю. Важливо відмітити той факт, що управління процесами та і вирішуванням завдань можуть займатися лише владні структури (зовнішні учасники).

4. Логістика управління запасами. Головною метою є забезпечення споживача необхідними ресурсами. Вона займається контролем рівня запасів, розміром гарантійного страхового внеску, розрахунком розміру замовлень та визначенням інтервалу з яким потрібно виконувати замовлення [13].

5. Транспортна логістика. Її загальний обсяг транспортних робіт можна розділити на дві об'ємні групи:

- робота, яку можна виконати використавши транспорт спеціальних компаній;
- робота, яку можна виконати за допомогою власного транспорту нетранспортних компаній.

Митну діяльність вважають частиною логістики, оскільки документи, що підтверджують відповідність урядовим нормам, часто повинні опрацьовуватися, коли товари перетинають національні кордони або входять до морських портів.

Виробники, постачальники, дистриб'ютори та роздрібні торговці повинні вдосконалювати свої логістичні процеси, щоб задовольнити попит на більш швидку і зручну доставку широкого спектру товарів [16]. Вони також повинні були краще інтегрувати свої процеси та системи для покращення видимості ланцюгів поставок [17, с. 54].

Формування цілісної системи міжнародної логістики суб'єктів ЗЕД має передбачати забезпечення ефективної взаємодії всіх служб системи менеджменту підприємства щодо реалізації процесів логістичної діяльності (які становлять зміст міжнародної логістики) та орієнтуватися на досягнення логістичних пріоритетів підприємства і підвищення ефективності його діяльності шляхом оптимізації процесів у сфері міжнародної логістики. Безпосередньо трансформацію відповідних логістичних (перш за все матеріальних) потоків на підприємстві, залученому до процесів міжнародної торгівлі, покликана виконувати т. зв. логістична система підприємства (яку формують залучені до опрацювання логістичних потоків підрозділи, служби, окремі ділянки та робочі місця разом із наявними в них технічними засобами й обладнанням, що формують внутрішню інфраструктуру логістики, та комплекс дій, робіт, процесів, які виконуються над відповідними елементами зазначених логістичних потоків).

Міжнародна логістика надає компаніям різноманітні послуги, які сприяють їх успішному функціонуванню на світовому ринку. Це включає в себе транспортування та постачання товарів, зберігання та складські послуги, митні послуги та митне очищення, а також використання інформаційних технологій для відстеження вантажів і оптимізації процесів.

З іншого боку, глобалізація відкриває для компаній безліч можливостей. Вона дозволяє розширювати ринки та клієнтську базу, зменшувати виробничі витрати і оптимізувати ланцюг постачання. Партнерство з іноземними партнерами та постачальниками стає більш доступним, і компанії можуть побудовувати міжнародні бренди, розширюючи свою глобальну присутність.

Ці два аспекти - послуги міжнародної логістики і можливості для компаній у глобальному бізнесі - є нероздільно пов'язаними і визначають успішну стратегію на світовому ринку. Далі ми розглянемо конкретні приклади послуг міжнародної логістики і історії успіху компаній, які вміло

використовують ці можливості для досягнення власних цілей і зміцнення своєї позиції в глобальному бізнесі.

1.2 Значення та порядок забезпечення логістичної складової міжнародної логістики

У ситуаціях перебалансування попиту з ринків виробників на ринки покупців здатність поєднувати виробництво з особистими уподобаннями кінцевих споживачів продукції та послуг стає важливим елементом конкурентної боротьби. Коливання споживчого попиту потребують скорочення термінів доставки та скорочення кількості, а також скорочення запасів запасних матеріалів.

Крім того, інтеграційний процес між країнами з кожним роком посилюється із запровадженням спрощених умов ведення транскордонної торгівлі та збільшенням нових учасників, у тому числі в рамках Світової організації торгівлі (СОТ), праці. Локалізація власного виробництва в країнах, де дешева електроенергія стає все більш поширеною, податкове законодавство пом'якшується, доступ до дешевших ресурсів стає можливим. Це дозволяє створити розгалужену мережу транспортно-логістичних ланцюгів, яка обслуговує як виробничі результати транспортного процесу, так і активний вантажо-пасажирський обмін між країнами.

Водночас від побудови ефективної транспортно-логістичної системи залежить ефективність участі країни в міжнародному поділі праці, показники формування позитивного платіжного балансу, обсяги торгівлі товарами, вантажного транспорту.

У сучасному контексті глобалізації та посилення співпраці між країнами ця система зрештою позитивно впливає на валовий внутрішній продукт (ВВП) країни. Логістичне забезпечення також є важливим інструментом формування конкурентних переваг, таких як висока якість обслуговування, ефективність, гнучкість, надійність, соціальна відповідальність і надання альтернативних варіантів [24].

Більшість науковців вважають логістичну підтримку сучасним інструментом, який сприяє досягненню цілей міжнародної торгівлі за рахунок ефективності, раціональності, оперативності та складності матеріалів, послуг, інформації та управління фінансами. Логістична підтримка міжнародної торгівлі дуже відрізняється від внутрішньої підтримки. Його не слід розглядати як звичайний набір операцій, спрямованих на переміщення потоку товарів з одного місця в інше [3].

Міжнародна торгівля зазвичай передбачає великі замовлення і характеризується значною економією коштів за умови належної організації логістики. Діяльність на міжнародних ринках характеризується вищим рівнем невизначеності, значними коливаннями попиту та важливістю охоплення всіх ринків.

Більшості компаній, які виходять на міжнародний ринок, не вистачає базових навичок у сфері логістичного забезпечення міжнародної торгівлі. Тому в цьому регіоні працює багато посередників, таких як експедитори та митні брокери. З початку активного виходу на міжнародні ринки компанії прагнуть повністю тримати логістичний процес під своїм контролем. Такий підхід вимагав залучення великих обсягів активів і використання широкого спектру можливостей для якісного та своєчасного виконання логістичних операцій. Однак насправді, навіть якщо компанії повністю продемонстрували свої логістичні можливості, прибутковість істотно не покращилася.

Стало зрозуміло, що для забезпечення високої прибутковості логістичних активів важливо передати логістичні функції окремим компаніям і зменшити капітал. Залучення третіх осіб для здійснення логістичних процесів зараз є загальноприйнятою практикою [14].

Складові логістики міжнародної торгівлі показано на схемі 1.2.

Механізми нормативно-правового забезпечення забезпечують реалізацію положень чинних міжнародних, регіональних та національних правових актів і стандартів щодо здійснення логістичної діяльності в міжнародній торгівлі.

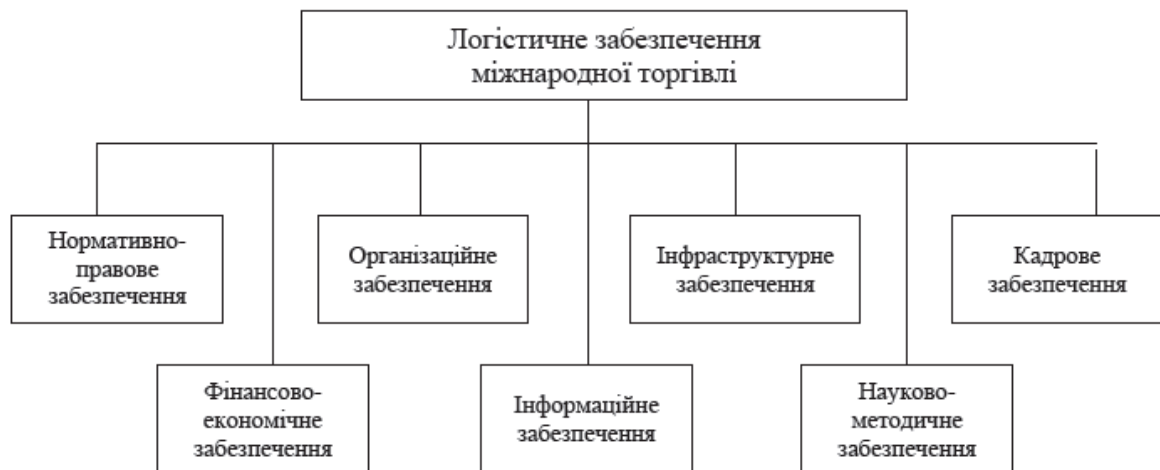


Рис.1.2.Складові логістичного забезпечення міжнародної торгівлі

Інституційна підтримка є основою розвитку міжнародних логістичних систем та впровадження національних логістичних систем у міжнародні ланцюги та мережі поставок. Перший результат – забезпечення інтегрованих логістичних потоків, скоординованих у просторі та часі, що забезпечують комплексні переваги споживачам логістичних послуг.

Інформаційне забезпечення передбачає проектування та організацію комплексу інформаційних систем логістики підприємства, включаючи системи планування ресурсів підприємства та функціональні інформаційні системи (ERP) (системи взаємодії з клієнтами, управління запасами, транспортування тощо).

Формування та підвищення кадрового потенціалу логістичних підприємств шляхом залучення висококваліфікованого персоналу, забезпечення умов для його адаптації та розвитку, формування механізмів управління діяльністю тощо.

Фінансово-економічне забезпечення включає здійснення заходів матеріально-технічного забезпечення шляхом економічної оцінки ресурсів та оцінки загальної вартості матеріально-технічного забезпечення в рамках виконання укладених міжнародних договорів та їх раціоналізації.

Науково-методичне забезпечення забезпечує знання, механізми, методи, алгоритми та практичні методи здійснення міжнародної діяльності,

зокрема стратегічного, фінансового, операційного, інвестиційного менеджменту, теорії управління проектами, ризиками тощо, базується на важливому комплексі інструментів.

При цьому лідируючу позицію в логістичному забезпеченні міжнародної торгівлі вважають принципом «мультимодальної узгодженості», що виражається у використанні різних видів транспорту в рамках міжнародної транспортної системи.

На глобальному рівні інтермодальні перевезення зростають з 70-х років 20 століття, оскільки значне збільшення автомобільних перевезень вантажів і пасажирів зумовило необхідність формування єдиного вектора для вдосконалення міжнародних магістралей Європи.

Тому для вирішення цієї проблеми країни Європейського Союзу створили та офіційно затвердили плани будівництва доріг. Пізніше це перетворилося на Європейську угоду про міжнародні автомобільні дороги. Проте проблема невідповідності між вимогами світової торгівлі та логістичними можливостями конкретних країн залишається невирішеною [7].

Вплив форс-мажорних ситуацій часто погіршує ситуацію з матеріально-технічними можливостями. Яскравим прикладом цього є закриття європейських кордонів на час карантину, пов'язаного з поширенням COVID-19. Руїнівний вплив перебоїв у логістичному забезпеченні на міжнародну торгівлю можна простежити на досвіді України, де повна блокада портів у майбутньому майже повністю припинила експорт сільськогосподарської продукції.

Дещо покращило ситуацію укладення так званої «зернової угоди» року, яка гарантувала експорт зернових продуктів через порти Одеської області. Проте залишаються невирішеними питання щодо експорту інших товарних груп. На думку експертів, вирішити ці проблеми традиційними методами практично неможливо.

Тому вітчизняним виробникам у співпраці з логістичними компаніями слід критично підійти до перегляду логістичної стратегії міжнародної

торгівлі та здійснювати експортну діяльність усіма доступними способами (автомобільний, залізничний, на території України має бути забезпечена пол.), і через морські та річкові шляхи поза кордоном.

Також існує можливість транспортування експортних вантажів з порту Дунай в Україні до порту Румунії за допомогою барж по Дунаю. Проблема імпорту товарів морем з Китаю, Південної Кореї чи інших країн Азії вирішується, якщо ці товари приймаються в портах Польщі та Румунії, а подальше транспортування в Україну здійснюється автомобільним та залізничним транспортом [8, с.25].

Логістичне забезпечення є складним процесом, який включає такі складові як нормативно-правове, інформаційне, інфраструктурне, кадрове, фінансово-економічне, правове та науково-методичне забезпечення. Всі логістичні дії повинні базуватись на використанні принципу інтермодальності, який передбачає використання різних видів транспорту в рамках однієї системи міжнародних перевезень, адже це дозволяє суттєво знизити вартість та строки доставки. Карантинні обмеження, а надалі – війна в Україні, ще більше підкреслили роль наявності сталого логістичного забезпечення для ведення торговельної діяльності. При цьому ми спостерігаємо загострення наявних проблем щодо використання в системі міжнародного постачання автомобільного транспорту. Перспективами для подальших розвідок є вивчення заходів з усунення наявних перешкод для активного використання автомобільного транспорту як джерела постачання товарів для Європи, а також оцінка перерозподілу обсягів постачання різними видами транспорту після початку війни в Україні.

РОЗДІЛ 2. ОЦІНКА СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ ТРАНСПОРТНИМИ ПЕРЕВЕЗЕННЯМИ В СИСТЕМІ МІЖНАРОДНОЇ ЛОГІСТИКИ

2.1. Оцінка передумов та тенденцій розвитку міжнародної логістики

На першому етапі розвитку міжнародна логістика переважала лише на сході, де місцеві племена обмінювалися товарами. Це був тривалий і неприємний процес, але його можна назвати відповідним для «міжнародної логістики». Кожне плем'я було окремим народом, і ця взаємодія мала систематичний характер, а ресурси перерозподілялися. Фінікійці зробили величезний внесок у розвиток міжнародної логістики: Цей народ змінив хід речей: Якщо раніше країни доставляли та обмінювали товари переважно наземним транспортом, то завдяки їм морський транспорт став неймовірно популярним.

Середземне море стало головною артерією міжнародної торгівлі та центром розвитку логістики. Саме слово «логістика» походить із часів Римської імперії, де воно стосувалося працівників, яким доручено розподіляти їжу. Ця сфера діяльності вважалася відповідальною за рух і розподіл імперських сил і забезпечення ресурсами основної армії. Окрім формування самого терміну, Римська імперія допомогла встановити цілі та принципи сучасної міжнародної та традиційної логістики, тобто розподілу та забезпечення ресурсами.

Надалі розвиток логістики припинився, і протягом приблизно 6 століть він характеризувався лише новими напрямками та логістичними центрами: Китай, Індія, Франція, Київська Русь. Тоді йшла оптимізація маршрутів доставки між регіонами, і це стало одним із періодів розвитку того, що згодом стане міжнародною логістикою. Такою епохою можна назвати 15-16 ст. Століття також відоме як епоха Великих географічних відкриттів. Причиною цього явища стала Індія, її дорогоцінний ресурс – прянощі. Проте шлях туди був надто довгим, важким і небезпечним.

З цієї причини країни почали працювати над оптимізацією цього маршруту. Рейс спочатку перетне Африку, а потім земну кулю. Завдяки прагненню покращити пов'язану логістику з Індією було відкрито багато нових регіонів, і зокрема Америка пізніше стала одним із найважливіших центрів міжнародної логістики. Наступний «бум» розвитку міжнародної логістики припав на 19 ст.

Цю епоху можна охарактеризувати як період формування індустріальних суспільств, період широкомасштабної колонізації інших держав європейськими країнами та період багатьох наукових досягнень. Відкриття - Усі ці причини сприяли появі та розвитку нових видів транспорту. Перший паровоз з'явився в 1804 році, який повинен був стати основою для появи поїздів, а в 1885 році з'явився перший паровоз. З'явилася машина. Його основою став так званий паровий вагон. Відтоді автотранспорт перестав бути основним видом наземного транспорту.

Спочатку обидва види транспорту використовувалися тільки для внутрішніх перевезень, але незабаром залізнична мережа поширилася по всій Європі, і через 11 років після появи першого легкового автомобіля з'явився перший прототип вантажівки, який став основою логістики з'явився. Перевезення вантажів і матеріальних ресурсів всередині країни та за кордоном. Саме ці види транспорту стали одним із ключових факторів, що вплинули на розвиток міжнародної логістичної системи. Спілкування між державами стало набагато швидшим, зручнішим і розширенішим. Автомобілі та потяги тепер могли перевозити набагато більшу кількість, ніж коні. Сьогодні ці транспортні засоби залишаються одними з найбільш популярних засобів переміщення ресурсів і товарів між країнами та всередині них. У цьому ж столітті формуються теоретичні основи самої логістики. Це принцип, сформульований за часів Римської імперії.

Логістика - це мистецтво переміщення військ, але при цьому можливості цієї сфери розширилися.

Окрім транспортування та продажу, функції включають управління, постачання та рішення про передачу. Вперше в році логістика так близько підійшла до формування наукової концепції. Ця концепція сформувалася частково внаслідок кризи старого порядку та поширення ідей Просвітництва як нового підходу до раціоналізації управління. Третьою важливою подією в розвитку міжнародної логістики в 19 столітті стало будівництво Панамського і Суецького каналів.

Будівництво цих каналів передбачало надзвичайно громіздку логістику. Для того, щоб транспортувати товари з Англії до Індії морем, спочатку потрібно було обійти Африку, але Панамський канал дав змогу транспортувати товари, не обходячи Південну Америку. Це дало змогу значно збільшити вантажо- і пасажиропотік на цих напрямках. Початок ХХ століття знаменується новим етапом розвитку в історії суднобудування. У 1904 році був створений перший у світі пароплав, що уможливило розвиток масового туризму як одного із символів міжнародної логістики.

У той же час, завдяки появі нових двигунів і паливних баз, потенційні можливості перевезення товарів і ресурсів на кораблях різко зросли, що сприяє більш ефективному використанню ресурсів у міжнародних морських перевезеннях. Однією з найважливіших причин розвитку не лише міжнародної логістики, а й логістики загалом були засоби пересування, такі як літак, який вперше був виготовлений і випробуваний у 1903 році.

Ця подія сприяла стрімкому розвитку міжнародної логістики у сферах торгівлі, військової, туристичної та інших галузей. Цей вид транспорту дозволяє скоротити час перебування в транспорті в кілька разів, і донині його винахід вважається одним з найважливіших винаходів людства і буде актуальним ще дуже довго. У будь-якому випадку варто виділити такі види транспорту, як річковий або вертолітний. Хоча вони становлять відносно невелику частку загального міжнародного ринку логістики, все ж важливо відзначити їхній вплив.

Дунай, Амазонка, Ельба та інші річки – це транспортні коридори, які з'єднують одночасно кілька країн, і гелікоптери є важливими транспортними засобами у сфері транспортування певних цінних ресурсів, а також автомобілі та літаки, які також можуть проникати у важкодоступні місця бути досягнутим. Усі ці досягнення та етапи можна вважати ранніми етапами розвитку міжнародної логістики, але їх сутність, завдання та інструменти ще до кінця не з'ясовані та продемонстровані.

У період з 60-х років 20-го століття до 2010-х 21-го століття, етапи розвитку міжнародної логістики були розділені на чотири специфічних етапи, до яких вчені і сьогодні відносяться при створенні логістичних хронологій.

Перша або нова фаза (1960-1970-ті роки) - Цей період характеризується: У цей період відбулася інтеграція процесів транспортування та зберігання для транспортування та розподілу продукції. Раніше обидва компоненти цього процесу були задіяні лише в процесі завантаження/розвантаження, але з тих пір їх діяльність була інтегрована для досягнення конкретних економічних результатів. Інтеграція проявляється у спільно узгодженій технології/розкладі. Цей етап розвитку міжнародної логістики став першим етапом формування сучасної інтегрованої системи міжнародної логістики.

Другий етап розвитку (1970-1980-ті роки) - Протягом цього періоду продовжувався розвиток єдиної інтегрованої міжнародної та традиційної логістичної системи. Складування та транспортування було доповнено виробництвом, і тепер логістичний ланцюжок розширився до наступної форми: Виробництво – Транспортування – Складування – (Транспортування) – Кінцевий користувач. Вперше шлях від виробництва до кінцевого споживача повністю інтегрований і контрольований. Цей етап продовжив роботу першого етапу. У році продовжилося формування єдиної міжнародної та традиційної логістичної системи, розширюючи інтегровану

систему для формування контрольованого та систематичного потоку товарів від виробників до споживачів.

Третій етап або етап інтеграції (1980-ті – 2000-ті) завершив процес інтеграції: Виробничі, складські та транспортні процеси у виробництві, транспортуванні та зберіганні готової продукції є етапами транспортування сировини від постачальників Об'єднані: Зараз це був не хаотичним процесом, а цілком розвиненою систематичною ланкою логістичного ланцюга, що набула свого остаточного вигляду: закупівлі, виробництва та збуту. На цьому етапі логістичні функції компанії та її партнерів були об'єднані, а логістичний ланцюжок, який був створений у той час, зберігається й сьогодні.

Четвертий етап або етап глобалізації (2000-ті роки) – з точки зору розвитку міжнародної логістики, цей етап є найважливішим у виникненні та розвитку міжнародної логістики, який триває донині. У 1990-х роках більшість людей, залучених до логістичних процесів, нарешті усвідомили необхідність інтеграції процесів. В організації управління міжнародними ринковими процесами відбуваються кардинальні зміни. Вперше компанії почали інтернаціоналізацію глобально, а не окремо, і міжнародна логістика досягла поточного рівня розвитку.

Оскільки цифрові технології стрімко розвиваються, люди все більше вимагають зручності та якості надання послуг. У міжнародній логістиці це проявляється в тому, що тепер можна посилити процес доставки та можливість керувати ним. Але, не відходячи від екрана телефону чи комп'ютера Але логістичні компанії йдуть ще далі. Ви можете відстежувати місцезнаходження своїх посилок і товарів у режимі реального часу, а також відстежувати маршрут, якщо потрібно. Змініть кінцеве призначення вашого продукту. Такі послуги можливі лише за умови повної цифровізації всього процесу доставки. Можливість вибору конкретних термінів доставки.

Окрім вибору маршруту доставки, це ще одна тенденція, яка є значною конкурентною перевагою для логістичних компаній, які її застосовують. Ця тема актуальна як для вітчизняної, так і для міжнародної логістики. Досі процес доставки був дуже заплутаним і нечітким. Клієнт знав лише дату доставки і мусив цілий день сидіти вдома в очікуванні посилки. Однак, щоб отримати конкурентну перевагу, тепер ви можете отримувати доставку протягом певного інтервалу часу в 15 хвилин. Крім того, ви можете отримати посилку протягом 2 годин на пошті або у відповідному для клієнта поштовому відділенні.

Аутсорсинг розвитку. Ця тенденція почала з'являтися на початку глобалізації (2000-ті), але зараз набула популістського характеру. Суть цієї тенденції полягає в тому, що непрофільні процеси та послуги компаніями та організаціями передаються як фізично, так і юридично третім особам. Перевагами цього напряму є зниження витрат (утримання, навчання, зарплати окремих спеціалістів і відділів), концентрація на основних бізнес-процесах, гнучкість масштабу бізнесу, експертиза та досвід інших. Приклади аутсорсингу в логістиці включають транспортні послуги та послуги зі складування.

Успішні пологи. Клієнти віддають перевагу компаніям, які можуть запропонувати найкращі умови щодо зберігання продукції та термінів доставки. Люди вже готові переплачувати 5-10% за можливість такої доставки, застрахованої логістичною компанією. Такий підхід дає покупцям спокій, що їхня продукція в надійних руках, і навіть якщо є пошкодження, вартість товару буде повернена.

2.2. Оцінка ролі транспортних перевезень України в міжнародній логістиці

Вирішальним трендом світової логістики є зосередження на виконанні термінових замовлень і забезпечення рентабельності їх виконання. У зв'язку з цим ті логістичні компанії, які впроваджують технологічні інновації,

пов'язані з гнучким виконанням замовлень і цифровими технологіями, отримують конкурентну перевагу, тим самим знижуючи загальну вартість доставки. Розвиток багатоканальної дистрибуції, включаючи популярність роздрібної торгівлі в Інтернеті, сприяв швидкому зростанню галузі експрес-доставки.

На даний момент до найбільших транспортно-експедиторських компаній входять Асоціація міжнародних експедиторів України (АМЕУ) та асоціація «Укрзовноштранс», які є членами Міжнародної федерації вантажних асоціацій (FIATA).

До складу АМЕУ входять понад 172 транспортно-перевантажувальні організації різної форми власності, до «Укрзовноштрансу» входять 34 підприємства. Компанії надають послуги з перевалки по всіх регіонах України, працюючи всіма видами транспорту. На частку компаній, що входять у ці асоціації, припадає близько 50 % імпорту і експорту та близько 70 % транзиту.

Що стосується поточної ситуації на українському ринку логістичних послуг, то можна сказати, що вона відображається на всіх рівнях логістичних послуг, а саме:

- 1PL – так званий «логістичний інсорсинг» – це логістична послуга, при якій всі логістичні процеси здійснюються безпосередньо власним вантажо-перевізником на власному транспорті. Тобто вся логістика підприємства є автономною;

- 2PL – частковий логістичний аутсорсинг - логістична діяльність, при якій складування та транспортування здійснюються за участю сторонньої компанії, але в той же час ланцюг поставок управляється незалежно. На даному етапі в Україні більшість компаній віддають перевагу такому виду логістичних послуг. Серед відомих українських 2PL-провайдерів можна виділити: «Інтайм», «Делівері», «Нова Пошта», «МістЕкспрес» та ін.;

- 3PL – Complex Logistics Outsourcing – рівень логістичного обслуговування, коли власник товару більше не займається зовнішньою

логістикою. 3PL-провайдер – це багатoproфільні логістичні провайдери, що мають високопрофесійний персонал. Вони займаються доставкою товару, контролем проходження митниці, пакуванням, фасуванням товару тощо.

- 4PL – Integrated Logistics Outsourcing – логістична послуга, коли компанія-клієнт наймає аутсорсера для виконання функцій транспортної логістики, а також передає компанії завдання з проектування та управління ланцюгом поставок і логістичними бізнес-процесами;

- 5PL – Virtual Logistics – логістичний сервіс, який охоплює всю логістичну послугу в глобальній сфері інформаційних технологій. На жаль, в Україні представлені лише транснаціональні постачальники 4PL та 5PL. З цього можна зробити висновок, що ринок логістичних послуг знаходиться на стадії динамічного розвитку. Завдяки успішній роботі операторів 3PL рівень логістичних послуг знаходиться на дуже конкурентному рівні.

На жаль, сьогодні транспортна система України, хоч і переживає значну модернізацію, не відповідає основним стандартам і вимогам до побудови транспортної інфраструктури в країнах ЄС. Основними проблемами побудови ефективної транспортної інфраструктури в Україні були: [61]:

- Невідповідність транспортно-експлуатаційних характеристик доріг загального користування сучасним вимогам.

- Стандарти та характеристики залізничного транспорту не відповідають стандартам ЄС.

- Високі логістичні витрати на транспортування товарів, на 40% вищі, ніж у Європі [38, с.131].

- Використовується лише 3% транспортного потенціалу річок, тоді як частка річкового транспорту в національній транспортній системі становить менше 0,9% через глибину річок і сильно застарілу інфраструктуру [38, с. 131].

– Незавершеність національної законодавчої бази щодо імплементації норм і базових стандартів щодо формування та розвитку транспортної інфраструктури.

– Невідповідність існуючої транспортної технології сучасним стандартам і вимогам.

- Неєфективне оновлення транспортними компаніями основних засобів (автопарку) або оновлення недостатніми темпами.

- Швидкість розвитку дорожньої мережі все ще значно відстає від швидкості автомобілізації суспільства.

Стан, структуру та динаміку транспортних перевезень протягом 2015-2022 рр., що відображено у таблиці 2.1 [9].

Таблиця 2.1

Тенденції перевезення вантажів різноманітними видами транспорту в Україні за період 2015-2022 рр., млн.т.

Показник	Роки							
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Транспорт усього, у т.ч.	1837	1623	1474	1543	1582	1643	1579	1511
залізничний	444	386	350	343	339	322	313	306
морський	3,2	3,1	3,0	3,3	2,1	2,2	2,1	2,2
річковий	3,3	3,2	3,1	4,1	4,2	4,4	3,9	3,4
авто-мобільний	1261	1131	1021	1086	1122	1206	1147	1113
авіаційний	0,16	0,18	0,13	0,18	0,17	0,13	0,09	0,1
трубо-провідний	126	100	97	107	115	109	112	86,5

Досліджуючи структуру перевезення вантажів різноманітними видами транспорту в Україні (рис.2.1) необхідно відмітити, що найбільше у звітному році перевозилося вантажів автомобільним транспортом - 73,66%; залізничним транспортом – 20,25%; трубопровідним – 5,72%; річковим - 0,23%, а на інші види транспорту припадало 0,16%.

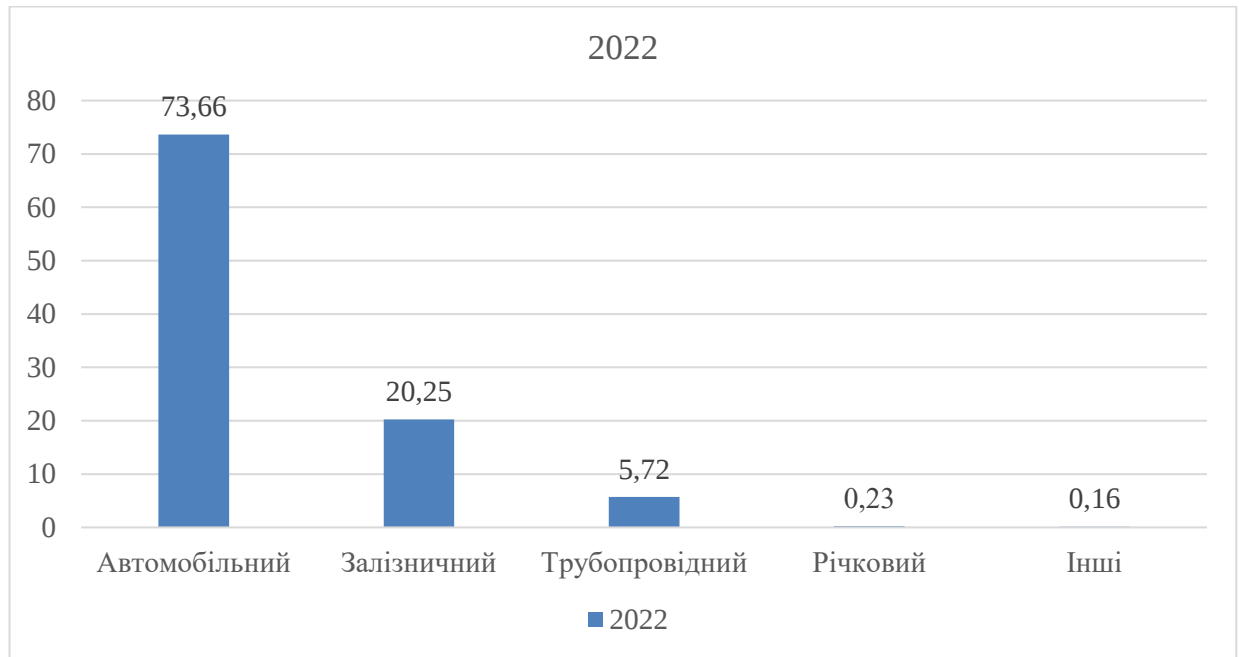


Рис.2.1. Структура перевезення вантажів різноманітними видами транспорту в Україні у 2020 році

Загалом варто зазначити, що в Україні спостерігається негативна тенденція розвитку галузі транспортно-логістичних послуг (ще більш невтішний прогноз), що зумовлено зменшенням обсягів вантажних перевезень та збитковістю галузі протягом звітний період. Важливий показник функціонування галузі знизився через зниження показників у поточних трендах), неефективне використання основного капіталу та падіння капітальних інвестицій у промисловість через негативний вплив пандемії COVID-19.

Удосконалення транспортно-логістичного обслуговування вітчизняних промислових підприємств полягає в розробці стратегії розвитку з урахуванням сучасних реалій. Основними напрямками реалізації стратегії розвитку системи транспортно-логістичного обслуговування в Україні мають стати:

- Забезпечення достатнього обсягу інвестиційних ресурсів для транспортно-логістичних послуг, у тому числі реалізація проектів державно-

приватного партнерства. Кошти міжнародних фінансових установ і кредитних організацій.

– Інноваційні фінансові інструменти та механізми залучення приватних інвестицій у розвиток транспортної інфраструктури за підтримки національного або міжнародного фінансування (включаючи зелені інвестиції, проміжні позики, облігації та інші основні інструменти диверсифікації ризиків та створення вартості).

– Орієнтація на постійне оновлення та модернізацію основного капіталу, використання нових інноваційних технологій для покращення транспортно-логістичного обслуговування промислових підприємств.

– Синергетична взаємодія макро- та мікросистем розвитку транспортно-логістичних послуг вітчизняних підприємств, оскільки загальна стратегія розвитку має базуватися на регіональних та локальних стратегіях розвитку транспортно-логістичної інфраструктури;

– Впровадження національних транспортно-логістичних систем у процес євроінтеграції. Служити рушійною силою реформування та розвитку інноваційних рішень, у тому числі тих, що стосуються транспортної інфраструктури країни.

Так, затвердження КМУ у 2018 році було позитивним кроком. Національна транспортна стратегія України до 2030 року. Метою «Drive Ukraine 2030» є «побудова безпечного, функціонального та ефективного українського транспортного комплексу, інтеграція його в глобальну транспортну мережу для задоволення транспортних потреб населення та забезпечення конкурентоспроможності та ефективності».

2.3. Оцінка особливостей транспортних перевезень у світі

Аналіз зарубіжних вчених виявив, що основними тенденціями розвитку світової логістики [1,2] є:

- Швидкий темп виробництва. Ефективність виробництва досягла своєї межі, що ускладнює подальше зниження витрат, оскільки весь прибуток отримується у виробництві. Однак логістика та дистрибуція залишалися в основному недослідженою територією з точки зору прибутковості та ефективності.

- Філософія виробництва. Відбулася фундаментальна зміна у філософії інвентаризації.

– Інноваційні технології. У сфері комп'ютерного виробництва та комунікаційних технологій відбулися революційні зміни, що сприяли впровадженню логістичних підходів, побудованих на різних елементах обліку та обробці великих обсягів даних, підвищенню ролі інновацій у світовій технологічній сфері.

- Екологія. Сучасне світове суспільство приділяє увагу проблемам забруднення навколишнього середовища та повторного використання (переробки) відходів. Ці питання пов'язані з логістикою, як-от пакувальні матеріали та створення шляхів повернення відходів для переробки.

– Виникають нові великі роздрібні мережі та оптові компанії з дуже складними логістичними системами. Крім центрів масової торгівлі, з'явилися великі мережі спеціалізованих магазинів, які багато в чому процвітають завдяки розвиненій системі логістики. Згідно з даними Всесвітньої транспортної організації, світовий сектор логістики на початку третього тисячоліття оцінювався в понад 1 трлн. дол.

Для більш детальних індикаторів розвитку глобальної логістики ми рекомендуємо звернутися до рисунка 2.2.

Якщо аналізувати більш детально торгівельні світові регіони, то варто відзначити, що їх створення не завжди ставало запорукою збільшення обсягу торгових операцій та об'єднання зусиль задля спільного, позитивного економічного ефекту

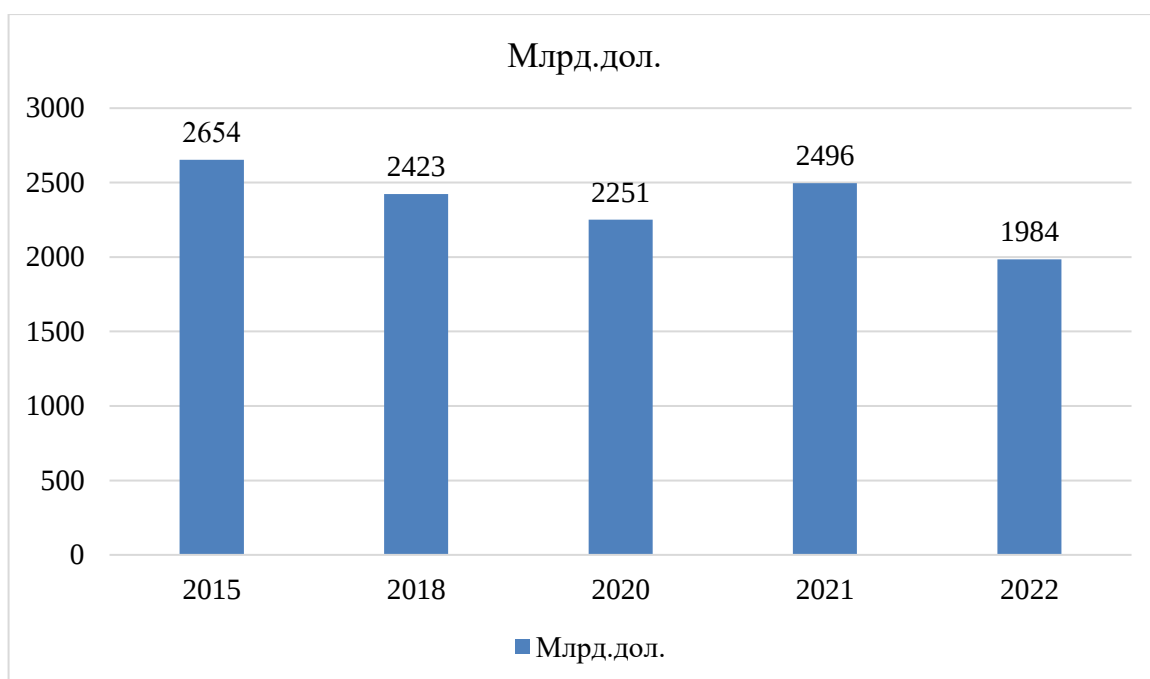


Рис.2.2. Динаміка світового ринку логістичних послуг (млрд. дол. США)

Насамперед, це пов'язано з кризовим явищем в економіках США та країн Західної Європи, оскільки ці макрорегіони є найбільшими транспортно-логістичними центрами в глобальному розумінні. З 2010 року на міжнародному ринку логістичних послуг спостерігається певне поживання. Ця позитивна тенденція пояснюється головним чином відновленням вантажопотоків в Америці, країнах Європи, Азії та Латинської Америки. Такий бурхливий розвиток логістики призвів до формування трьох найбільших торговельних регіонів: Європи, Північної Америки та Азіатсько-Тихоокеанського регіону. Згідно з рисунком 2.3, світовий транспортно-логістичний комплекс майже рівномірно розподілений між найбільшими торговельними зонами.

Азіатський макрорегіон характеризується швидким економічним зростанням. Японія, відома своїми досягненнями у виробничій логістиці, особливо в галузі логістичних систем Kanban і Kaizen, поєднує «азіатських дракона» (Корея, Тайвань, Сінгапур, Гонконг) і найбільші країни світу. Світ - Китай та Індія прискореними темпами будують сучасну транспортно-логістичну інфраструктуру. За останні роки Азія стала найбільшим ринком,

що розвивається. Розвиток економіки азіатських країн відбувається надзвичайно швидкими темпами, створюючи нові стимули як для глобальної торгівлі, так і для розвитку міжнародної логістики, яка формує інфраструктурну основу для міжнародного потоку товарів і послуг. Логістичний ринок Азії та регіональні ланцюжки поставок також відстають від цього темпу, але зазнають значних змін. Іншими словами, 10 років тому на азіатському ринку логістичних послуг домінували Японія (82%) і Південна Корея, але зараз на ньому домінують Тайвань, Сінгапур, Китай (включаючи Гонконг) з компаніями та Індія.

Зокрема, ринок логістики Китаю можна вважати ринком, що розвивається, оскільки більшість китайських компаній тільки відкривають для себе важливість і можливості логістики та управління ланцюгами поставок. Китайська продукція має багато цінових переваг, а її поширення по всьому світу також покращує якість (так, 70% споживчих товарів, що в США, виготовляються в Китаї) [4].

Аналізуючи індійський ринок логістики, варто відзначити, що Індія зараз знаходиться в центрі уваги глобальних логістичних компаній. Однак є кілька перешкод, які заважають компаніям швидко вийти на ринок. Затримки інфраструктури. Серед іншого, тривалі терміни доставки призводять до вищих витрат і затримок інфраструктури. Якщо ми подивимося на поточну транспортну та логістичну інфраструктуру Індії, то побачимо, яким був Китай 10 років тому. Проте загальна логістика та мережа розподілу вантажів із вантажів розвивалися семимильними кроками, що зробило Індію наступним великим логістичним ринком в Азії. Оптимізація логістичних мереж вимагає ефективних інформаційно-технологічних рішень, яких наразі бракує в Китаї. Використовуючи свій наявний досвід в інформаційних технологіях для логістичних мереж, Індія безперечно має потенціал випередити Китай у цьому економічному секторі в майбутньому.

Прискорення розвитку логістики в країнах Азії, особливо Китаї та Індії, має велике значення для України, яка має з цими країнами активні міжнародні торговельні відносини. Особливо це стосується Китаю, а обсяги зовнішньої торгівлі України з року в рік динамічно зростають. Таким чином, збільшується обсяг транспортно-логістичних послуг, які забезпечують процес доставки зовнішньоторговельних вантажів між двома країнами [5]. Із запровадженням вищезазначених інновацій у логістичному секторі азіатські країни досягли достатньо високих показників площі транспортних і логістичних операцій (рис.2.3).

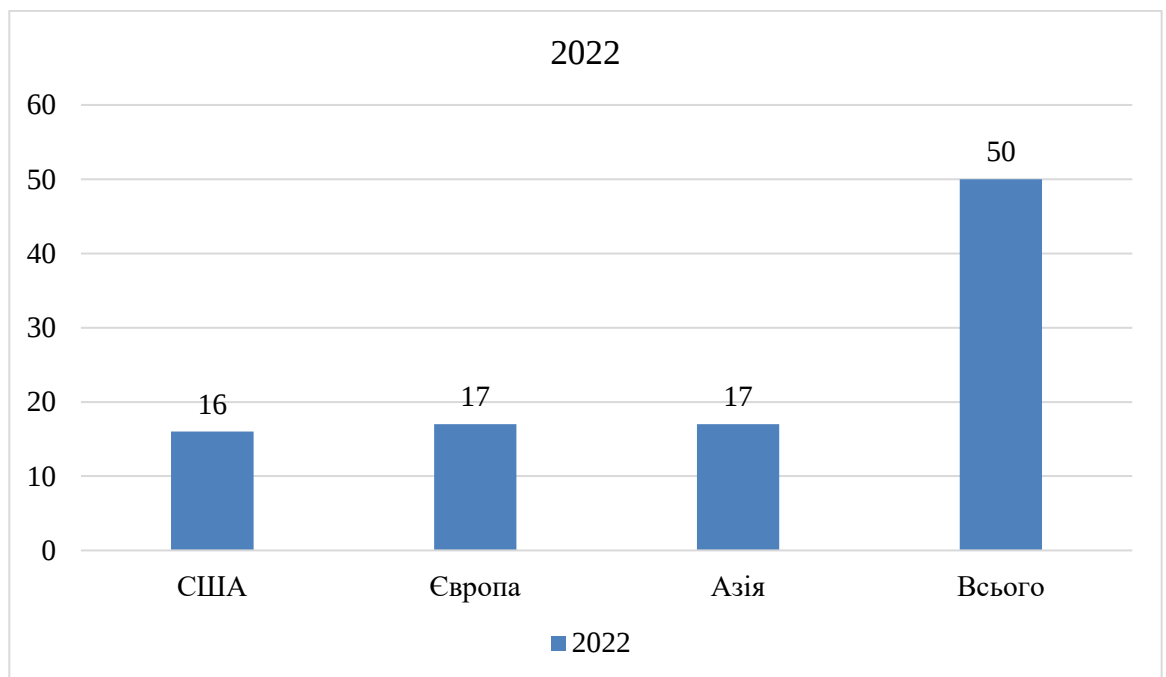


Рис.2.3. Показники світового транспортно-логістичного ринку у 2022 р.

Як свідчать дані на рисунку 2.1, 2015 рік характеризувався досить високими показниками, вантажообіг склав 26,5 тис. млрд. США, то протягом кількох років тенденція світового ринку послуг демонструвала негативну тенденцію. З 2008 по 2009 рік загальний індекс знизився через вплив світової фінансової кризи [28].

Експерти міжнародного рівня пояснюють це розробкою найбільш перспективних маршрутів: Південно-Східна Азія – Північна Америка та Південно-Східна Азія – Європа.

Серед світового імпорту та експорту всіх видів послуг частка транспортних послуг становить приблизно 24% (5,5 трильйонів доларів США). Постачальники транспортно-експедиційних послуг на світовому ринку втрачають цінність порівняно з експортерами товарів, але тільки найбільшими [4]. Найбільшим постачальником логістичних послуг є США. Вартість їхнього експорту становить близько 80-90 мільярдів доларів. Проте щорічно вони імпортують вантажні транспортні послуги на суму від 90 до 100 мільярдів доларів. Проте Сполучені Штати Америки поступово втрачають лідируючі позиції в цьому сегменті ринку. Це пов'язано з низкою економічних факторів та активним розвитком логістики в основних країнах Європи [4]. Основні імпортери та експортери транспортно-логістичних послуг наведені на рисунках 2.4 та 2.5.

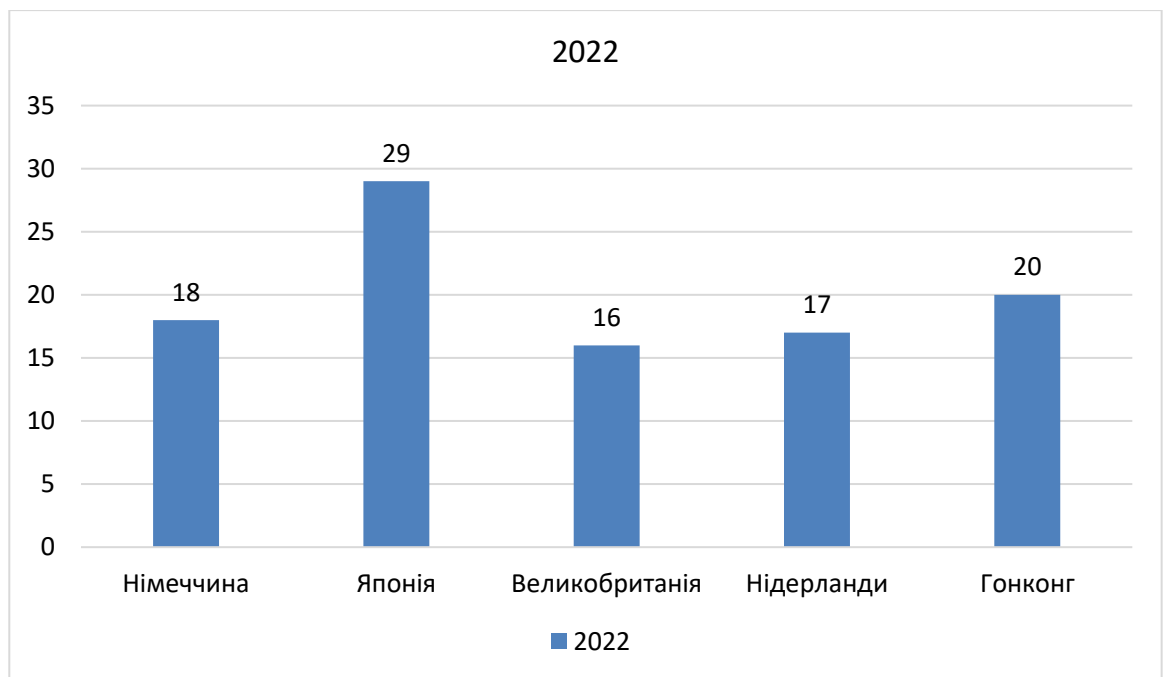


Рис.2.4. Експорт транспортно-логістичних послуг в світі, млрд. дол. США у 2022 р.

Згідно рисунку 2.4, найбільшу частку в експорті транспортно-логістичних послуг займає Японія 29% та Гонконг 20%. Провідні європейські країни також мають достатньо високі показники, зокрема Великобританія – 16%, Нідерланди – 17% [31].

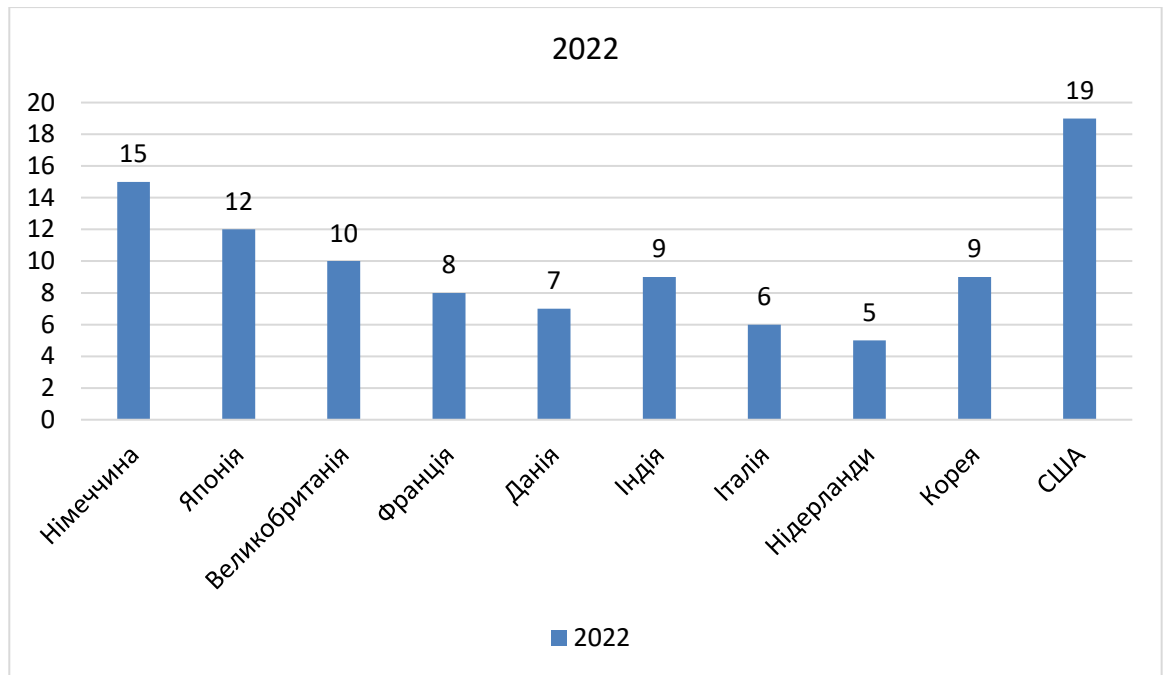


Рис.2.5. Імпорт транспортно-логістичних послуг в світі, млрд. дол. США у 2022 р.

Глобалізаційні процеси приводять до міжнародного поділу праці; міграції капіталу, людських ресурсів, технологічних процесів. Такі процеси ведуть до перетворення світу в єдину глобалізаційну систему, де міжнародні компанії розташовують свої потужності для забезпечення найбільшої ефективності та продуктивності виробництва. Логістика стала рушійною силою у зазначеній нами економічній інтеграції. Вважаємо, що проведений аналіз розвитку світової логістики спонукає до аналізу застосування інновацій в провідних країнах світу.

РОЗДІЛ 3. СУЧАСНІ СПОСОБИ УДОСКОНАЛЕННЯ СИСТЕМИ ТРАНСПОРТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В СИСТЕМІ МІЖНАРОДНОЇ ЛОГІСТИКИ

3.1. Бенчмаркінг як ефективна технологія підвищення конкуrentних переваг транспортних підприємств

У контексті ринкових відносин, які характеризуються зростаючою нестабільністю та посиленням конкуренції на ринку, продуктивність є важливим показником динамічних систем, таких як підприємства, і виникає в результаті взаємодії між бізнес-процесами. Одним із найефективніших і нещодавно визнаних інструментів для вдосконалення бізнес-процесів і, таким чином, підвищення конкурентної переваги є бенчмаркінг.

Йдеться про формування нових процесів в організації, які не відносяться до основних або допоміжних процесів, і за допомогою їх реалізації співробітники підприємства створюють більш досконалі бізнес-процеси і відповідають вимогам зовнішніх і внутрішніх споживачів для кращого задоволення ваших потреби та зробити ваші ресурси доступними.

У ринковому середовищі жорстка конкуренція є нормою, тому компанії та організації, які здійснюють однорідну діяльність і виробляють однакові товари та послуги, намагаються уникати конкурентів і постійно шукають нові шляхи досягнення результатів. Конкуренція часто виходить за межі ділової етики, «легальним» ж засобом було і залишається нарощування конкурентних переваг.

В останні роки бенчмаркінг став одним із трьох найпоширеніших методів корпоративного управління та конкурентних досліджень у великих міжнародних компаніях.

В українській практиці бенчмаркінг ще не набув необхідної довіри і все ще часто асоціюється з методами бізнес-розвідки та промислового шпигунства, що є застарілим та неправильним розумінням бенчмаркінгу. Рекомендуємо детально розібратися з поняттям бенчмаркінгу, його

основними компонентами та його роллю в підвищенні конкурентної переваги компанії.

Термін «бенчмаркінг» є англійським терміном, як і багато сучасних слів, пов'язаних з ним, мало знайомий пересічному українцю, але останнім часом він використовується і в Україні. У сучасних умовах поняття бенчмаркінгу стало більш різноманітним і змістовним. Він відображає багато аспектів діяльності компанії, спрямованої на вдосконалення її бізнесу, заснованої на творчому визнанні успішного досвіду інших компаній.

Визначення Ф.Котелра найкраще відображає сутність бенчмаркінгу. Ф.Котлер визначив розглядувану концепцію як «процес порівняння своїх продуктів і процесів з конкурентами та іншими лідерами галузі з метою пошуку способів покращення якості роботи» [6].

Бенчмаркінг часто є систематичною діяльністю, спрямованою на пошук і оцінку рішень проблем і навчання на найкращих прикладах, і не прив'язаний до розміру, галузі чи географічного розташування. Бенчмаркінг – це мистецтво виявлення або виявлення того, що інші можуть робити краще за інших, і подальшого вивчення, вдосконалення та застосування того, як працюють інші.

Сучасні керівники розглядають бенчмаркінг як систематичну діяльність, спрямовану на пошук, оцінку, адаптацію та застосування найкращих бізнес-практик, незалежно від галузі, в якій працює компанія. За кордоном цей метод є відносно новим напрямком розвитку та вдосконалення бізнесу [5, с.7-10].

Одні вчені вважають, що бенчмаркінг є продуктом послідовного розвитку концепції конкурентоспроможності, а інші вважають, що бенчмаркінг є мобільним алгоритмом для підвищення якості. Інші класифікують бенчмаркінг як незвичайну новинку, яка походить від японської ділової практики.

Проте всі більш-менш погоджуються з визначенням, що бенчмаркінг – це процес виявлення, ідентифікації та вивчення найвідоміших методів

управління та лідерства в бізнесі. Проаналізувавши різні визначення бенчмаркінгу, можна зробити висновок, що бенчмаркінг – це процес, який розвивається з часом і є частиною управлінської діяльності компанії.

У літературі часто згадується змішування понять конкурентного аналізу та бенчмаркінгу, які можна розглядати як частину конкурентного аналізу. На нашу думку, така позиція, що відображає певний етап у розвитку бенчмаркінгу, на даному етапі є надто спрощеною та звужує її повноваження. Згодом бенчмаркінг стає регулярною та різноманітною діяльністю, спрямованою на покращення різних аспектів вашого бізнесу на основі виявлення та аналізу передового досвіду конкурентів, а також компаній в інших галузях.

По-перше, у сучасному контексті креативний і креативний характер бенчмаркінгу передбачає регулярний моніторинг найкращих ідей і результатів, у тому числі в рамках транснаціональних компаній, і їх адаптацію для розвитку конкурентної переваги для вашої компанії.

Процедури бенчмаркінгу дозволяють, з одного боку, об'єктивно оцінити власні цілі, завдання та плани компанії, а з іншого – порівняти її результативність з параметрами ефективності інших компаній, щоб оцінити рівень конкурентоспроможності. [3, С.99-103].

Виявлення найкращих процесів і технологій у транснаціональних і транснаціональних корпораціях стало невідкладною справою порівняльного аналізу. Характеристики та обставини зовнішнього середовища, в якому працюють компанії, значно відрізняються від країни до країни. Одні і ті ж бізнес-процеси виконуються співробітниками з різних країн, які визначаються різними культурами, освітою, духовністю, традиціями та іншими факторами.

Еталонні показники можна використовувати різними способами. Наприклад, у галузі логістики бенчмаркінг може допомогти швидко та економічно ефективно визначити та запобігти проблемним ситуаціям у логістичних системах у середовищі покупців, обробці замовлень та

транспортуванні. Багато спеціалістів у сфері бізнесу, менеджменту та маркетингу вважають, що бенчмаркінг має стати постійним процесом у вашій компанії.

До найпоширеніших типів бенчмаркінгів належать внутрішній бенчмаркінг, конкурентний бенчмаркінг, функціональний бенчмаркінг, бенчмаркінг процесів, глобальний бенчмаркінг, загальний бенчмаркінг, а також суміжний бенчмаркінг - бенчмаркінг.

Застосування тесту упровадження бенчмаркінгу складається з чотирьох послідовних дій для простоти.

1) Визначення та аналіз деталей власних бізнес-процесів. В ідеалі вони повинні бути точно відомі на кожному етапі виробництва, але «здоров'я» організації необхідно регулярно перевіряти, щоб виявити слабкі місця і компенсувати всі негативні впливи, внутрішні і зовнішні. Краще спробувати це зробити.

2) Аналіз бізнес-процесів інших компаній. Якщо не брати до уваги запатентовану технологію, то в більшості випадків вона стає важливою комерційною таємницею, ретельно захищеною від конкурентів. Проте завжди можна проаналізувати тенденції певних економічних показників, відстежити плани продажів, формальну організацію тощо.

3) Порівняння результатів ваших власних процесів із процесами аналізованої компанії. Зазвичай це передбачає створення мережі, якою організація може керувати самостійно.

4) Запровадження якісних та/або кількісних змін для подолання розриву.

Цей захід є найскладнішим, оскільки майже завжди вимагає фінансових витрат, залучення фахівців або перенавчання працівників, освоєння нових технологій, впровадження сучасних методів управління та прийняття рішень [8].

Бенчмаркінг – це не одноразовий аналіз. Щоб досягти збільшення прибутку та ефективності вашої компанії, бенчмаркінг має стати

невід’ємною частиною вашої діяльності та процесом регулярних інновацій і вдосконалень у вашій компанії. Якщо ми розглядаємо бенчмаркінг як порівняльне навчання, то воно базується на двох рівнях: стратегічному рівні та рівні індивідуального процесу. Початок процедури бенчмаркінгу окреслюється наступним: він представляє загальну характеристику галузі, визначає рушійні сили розвитку галузі, визначає та оцінює ключові фактори успіху, а також виконує конкурентну діагностику конкурентів, проаналізувати найважливіші конкурентні переваги основних конкурентів.

Дослідження конкурентів як частина бенчмаркінгу може бути досить складним завданням. Навіть якщо ви знаєте показники успіху ваших конкурентів, дуже важко визначити, що призвело до їх успіху. З цієї причини були розроблені спеціальні методи збору інформації для бенчмаркінгу. Стандартний процес бенчмаркінгу можна представити у вигляді шести основних етапів (рис.3.1).

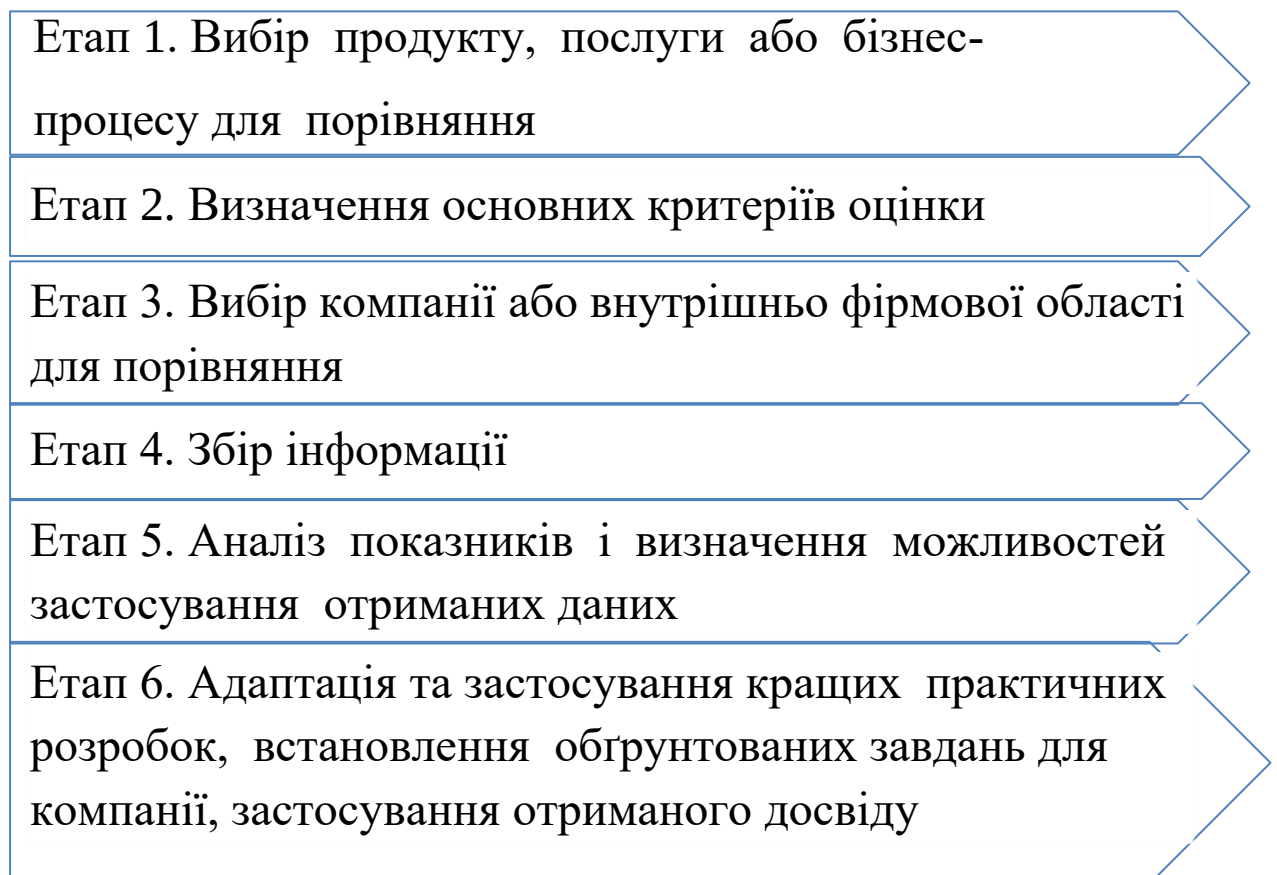


Рис 3.1. Етапи бенчмаркінгу

Визначення контрольного рівня залежить від обсягу завдання та мети дослідження, а також від деталей середовища компанії (наявність інформації, рівень розвитку менеджменту компанії, ринкове розташування, рівень розвитку компанії).

Сьогодні в Україні бенчмаркінг використовують лише великі компанії, особливо ті, які мають бізнес із закордонними партнерами та орієнтуються на світові стандарти. На нинішніх вітчизняних середніх підприємствах більшість керівників не усвідомлюють, що бенчмаркінг є науково та методологічно обґрунтованим і визнаним у всьому світі інструментом управління.

Проаналізувавши окремі галузеві особливості процесу забезпечення та підтримання конкурентоспроможності українських компаній за допомогою процедур бенчмаркінгу, встановлено, що основними причинами, які гальмують розвиток бенчмаркінгу в Україні, є:

- невизначеність бізнес-середовища;
- доступність інформації та обмін досвідом;
- відсутність фінансування програм бенчмаркінгу з боку урядів та нерозвиненість інфраструктури бенчмаркінгу;
- відсутність довіри до керівництва щодо обміну досвідом з конкурентами;
- рівень соціальної відповідальності, консерватизм;
- особливості українського менталітету;
- відсутність галузевих досліджень або нездатність більшості компаній скористатися результатами цих досліджень.

Незважаючи на те, що багато проблем і труднощів, інтерес до бенчмаркінгу в Україні зростає і робляться перші кроки до його впровадження. Незважаючи на ранній етап розвитку методологій бенчмаркінгу в Україні, багато керівників, завдяки особистим зв'язкам і неформальним стосункам з партнерами, колегами та конкурентами, усвідомлюють його значущість.

Недоліками використання бенчмарків для вітчизняних компаній є те, що низький рівень корпоративної соціальної відповідальності робить компанії менш схильними до співпраці з конкурентами через відсутність довіри до порядності та чесності своїх партнерів, а також компанії неохоче діляться своїм досвідом. Легалізація бізнес-методів недостатньо розвинена, теоретична основа бенчмаркінгу недостатня, кількість експертів із відповідним практичним досвідом впровадження бенчмаркінгу недостатня, процеси вдосконалення мають відносно високі витрати на планування та впровадження, відносно невеликий розмір компанії, різні методи порівняння та інтерпретація критичних факторів успіху керівниками компанії та експертами.

Перевагами бенчмаркінгу для українських компаній є: оцінка світових тенденцій розвитку галузі, систематичне виявлення та усунення недоліків, що заважають розвитку підприємства, приведення функціональних параметрів підприємства до вимог ринку, передові методи дослідження організована діяльність на ринку, прийом найкращих шляхів розвитку компанії, створення конкурентних переваг, адаптація технічних та управлінських інновацій, можливість тренувати власні резерви менеджменту.

Важливо відмітити, що важливу роль у популяризації бенчмаркінгу в Україні відіграють засоби масової інформації, консалтингові установи, навчальні заклади та навчальні центри, оскільки багато керівників та співробітників українських компаній мають недостатні знання про бенчмаркінг. Вважається непопулярною інформація про цей метод з двох причин або не порівнювали методи бенчмаркінгу, або неправильне уявлення про цей метод.

Оскільки бенчмаркінг базується на фактичних даних і точному аналізі, активному розвитку методів бенчмаркінгу сприяє підтримка державних установ і використання систем податкового та фінансового обліку, які повинні відображати реальні дані про господарську діяльність.

3.2. Тренди розвитку транспортних перевезень в системі міжнародної логістики

Структура і динаміка міжнародної торгівлі не є незмінними цінностями. Товарний потік через великі території та численні кордони постійно змінюється як кількісно, так і якісно. Водночас на міжнародні перевезення істотний вплив має структура світового ринку. Динаміка транскордонних перевезень також має значний вплив на стратегічні рішення організацій ланцюга поставок [10].

Найбільш економічно розвиненими є країни, які використовують усі можливості світової торгівлі. Тому обмеження на міжнародні перевезення вантажів є величезними втратами для національної економіки, а поживлення міжнародної торгівлі призведе до зростання економічних показників країни. У світі залишилося небагато країн, економіка яких не залежить від міжнародної торгівлі та транспорту. Уся міжнародна торгівля та транспортування залежать від таких факторів, як створення багатонаціональних підприємств, поглиблення міжнародного поділу праці та науково-технічні інновації. Щодня різні види товарів транспортуються з однієї країни в іншу за допомогою різних транспортних систем і засобів пересування.

Галузь логістики повільніше, ніж інші галузі, освоїла цифрову трансформацію. Однак глобальна пандемія змусила змінитися через зростання електронної комерції та занепад офлайн-роздрібної торгівлі, традиційних ланцюжків поставок і логістичної діяльності. Компанії стикаються зі зростанням витрат, намагаються масштабувати процеси, не можуть передбачити попит і значною мірою покладаються на ручну працю. І як результат зараз настав час інновацій і трендів.

Logistics Trend Radar [3] показує, що інновації в логістиці корелюють не лише з технологічним прогресом, а й із соціальними та бізнес-тенденціями. Логістична компанія планує максимально автоматизувати

процеси, щоб зробити процеси більш гнучкими та зробити свої операції більш стійкими. Проаналізовано основні світові тенденції сучасної міжнародної транспортної логістики, які безпосередньо впливають на напрямки та перспективи розвитку транспортно-логістичного потенціалу.

Перший і найважливіший сучасний тренд – цифрова трансформація логістики. Розвиток логістики тісно пов'язаний з використанням цифрових технологій. Розвиток комунікаційних засобів і серверних систем дозволив регулярно обмінюватися всіма важливими видами документів в електронному вигляді між учасниками процесу передачі. Впровадження електронного документообігу дає змогу автоматично зберігати та обмінювати товарно-транспортні документи. Перевагами використання EDI є можливість спрощення схеми документообігу, попередня обробка документів, скорочення витрат на обробку документів, швидка передача документів та інформаційна підтримка вантажу в пункті призначення.

Важливим напрямком цифровізації є електронна реєстрація, а разом з тим відбувається перехід на використання хмарних технологій, що передбачає суттєве збільшення швидкості транспортної логістики, оскільки митні декларації будуть рівномірно зберігатися в хмарі. Використання хмарних технологій на митниці дає змогу оптимізувати логістику, наприклад, зробити митні декларації більш ефективними та прискорити митне оформлення. DAAS (Data as a Service) – Дані як послуга вже сьогодні є реальністю. Обмін даними між операторами – нова послуга.

Штрих-коди та електронне (RFID – радіочастотна ідентифікація) кодування товарів, їх упаковки та контейнерів мають велике значення для підвищення ефективності логістики, оскільки дозволяють у будь-який час визначити місцезнаходження та ідентифікувати товари. Такі системи дозволяють унікально ідентифікувати вантажні одиниці (піддони, контейнери тощо) по всьому ланцюгу поставок. Своєчасно та достовірно вводити та отримувати інформацію про продукти, одиниці завантаження, упаковку тощо. Автоматичний розрахунок наявності, руху та споживання

товару, контроль та керівництво рекламою продукту, автоматична електронна обробка документів. Зменшення витрат, а також спрощення і прискорення процесів отримання, обробки, виконання та управління запасами замовлень клієнтів [19].

Однією з успішних концепцій цифрової логістики є Цифровий логістичний центр (DLC), який є фундаментальним елементом для обслуговування міжнародних транспортних коридорів. Ключові сфери, де CLC допомагає логістичним компаніям досягти успіху, в тому числі:

- Електронний обмін різною інформацією щодо даних, транспортування тощо прискорює доставку товарів.
- Планування ланцюга постачання зрештою зменшує витрати на логістику.

Важливим критерієм успіху для виробників є гнучкість. Виробники намагаються скоротити запаси, менше зберігати на складах і виробляти безпосередньо на замовлення.

- Кількість можна зменшити за допомогою управління запасами.
- Планування інтермодальних перевезень (спеціальні комп'ютерні програми, які допомагають вибрати оптимальний маршрут і вид перевезень, розрахувати вартість доставки).
- З розповсюдженням смартфонів логістичні компанії можуть створювати мобільні додатки, які можуть розраховувати умови та вартість доставки чи зберігання вантажу, щоб підвищити свою конкурентоспроможність.
- Використання комп'ютерних систем для швидкого реагування на дорожні умови та черги на кордоні може допомогти збільшити пропускну здатність. Збільшення кількості транспортних засобів призвело до проблем із заторами та великими чергами на кордоні.

Щоб уникнути цього негативного ефекту, розроблено різноманітні мобільні програми, які в режимі реального часу відображають стан доріг та

кордонів. Швидкий розвиток цифрової економіки змінить світову систему виробництва шляхом скорочення запасів на кожному етапі виробництва та споживання. Споживачі прагнуть персоналізувати товари та послуги, які вони споживають.

У системі, типовій для традиційного підходу до виробництва, виробники спочатку виробляють продукцію за планами, а потім реалізують їх. Продукт вважається «виготовленим на замовлення», лише якщо виробник починає виробництво й отримує конкретне замовлення. Реалізація останнього вимагає значних змін і вдосконалень існуючої логістики компанії, оцифрування процесів і побудови ще тісніших партнерських відносин з постачальниками та споживачами.

Дотримуючись концепції контрактного виробництва, більшість міжнародних компаній прагнуть встановити довгострокові відносини з постачальниками та зменшити їх кількість. Завдяки цьому тісному партнерству компанії отримують необхідні матеріальні ресурси та продукцію, підвищується гнучкість і надійність доставки, а також створюється єдиний цифровий простір, який можна використовувати для зміни системи управління запасами компанії так - покупець-постачальник-продавець (VMI – Vendor Managed Inventory).

Організація масового виробництва за замовленнями не завжди можлива з різних причин, тому, коли в систему розподілу надходить майже готова продукція або продукція, часто виникає необхідність «відкласти» або «диференціювати» продукцію у світовій практиці -Базова конфігурація. буде скориговано після отримання вашого конкретного замовлення з урахуванням усіх вимог щодо розміщення. За допомогою цього методу кількість товарних запасів значно зменшується. Другий важливий тренд – організація логістики інтернет-торгівлі. Покупки через Інтернет та очікування швидкої та безкоштовної доставки товарів створюють новий тиск на логістику. Інтернет-торгівля або електронна комерція зростає на 20% щороку. Інтернет-

торгівля стимулює попит на сучасні транспортні та логістичні послуги, а також нове покоління складських приміщень.

У США та Великобританії онлайн-продажі становлять приблизно 10% від загального обсягу роздрібних продажів, а у Франції та Німеччині приблизно 5%. Швидке зростання транскордонної електронної комерції становить у середньому близько 20% на рік, що призводить до збільшення частки експрес-доставки та будівництва логістичних складів для митного зберігання масових товарів (переважно імпорتنих), (з Китаю), потребує цифрової промислової трансформації (електронний документообіг, роботизовані склади) [20].

Третім напрямком сучасної транспортної логістики є контейнеризація, або контейнеризація. Обсяг вантажів, перевезених у контейнерах, продовжує збільшуватися до. З 70-х років минулого століття почалося використання контейнерів. Це один із найдосконаліших видів доставки вантажів у міжнародному сполученні, що дозволяє забезпечити високий рівень збереження вантажів та значно скоротити витрати на транспортування та зберігання. І швидкість доставки зростає. Основні контейнерні перевезення зосереджені в трикутнику Азія-ЄС-Північна Америка, що становить понад 60 мільйонів тонн. TEU, з яких приблизно 25 млн TEU – перевезення між Азією та Північною Америкою становлять і близько 8 мільйонів. EUV між ЄС і Північною Америкою. З перевезених контейнерів більшість (приблизно 1,8 мільярда тонн) перевозиться морем. Плата за доставку контейнерів з Китаю в США або ЄС становить приблизно 1000 доларів США.

Четверта тенденція – це концентрація власності, зокрема монополізація транспортних і логістичних компаній через M&A. В останні роки процес злиття та поглинання став звичним явищем на ринку транспортних та логістичних послуг. У результаті виникло транспортно-логістичні гіганти, які пропонують своїм клієнтам географічно диверсифіковані логістичні послуги. Наприклад, у морському транспорті більше 80% вантажів, що перевозяться, припадає на 20 найбільших судноплавних компаній, таких як «Maersk

Sealand», «P&O Nedlloyd», «Evergreen», «CMA CGM», що консолідації передували злиття та поглинання (рис.3.2) (додаток А).

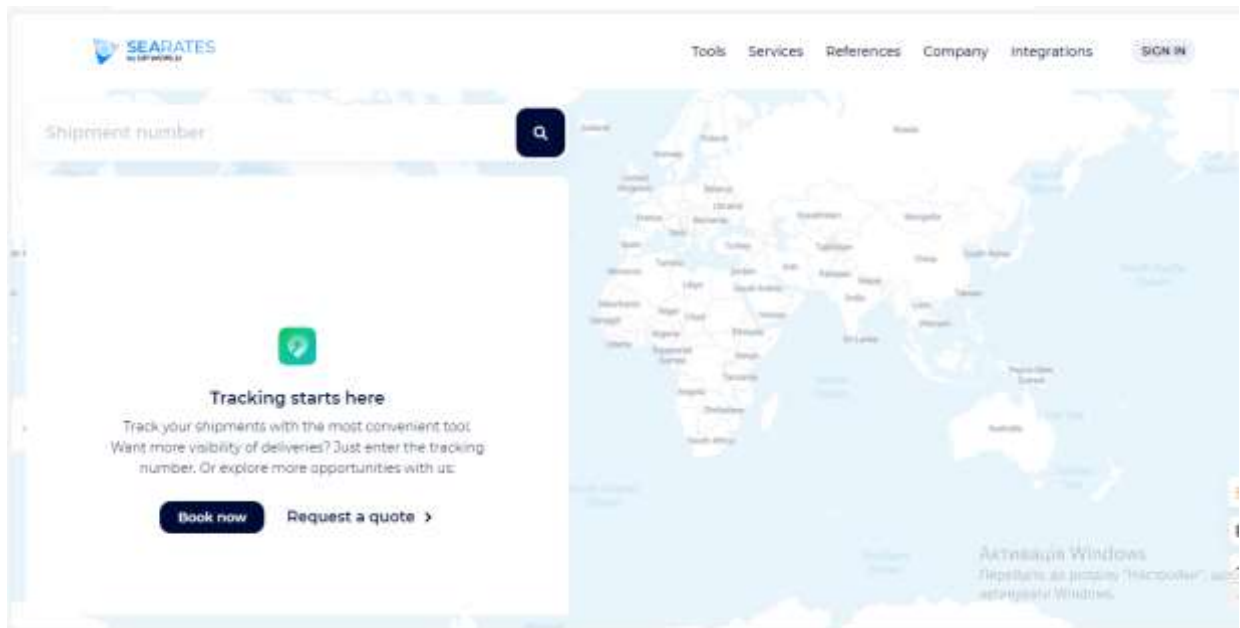


Рис.3.2.Способи відслідковування вантажів, що перевозяться морем

Така ж тенденція характерна і для повітряного транспорту, де основна маса вантажопасажирських перевезень зосереджена в кількох десятках великих авіакомпаній. Злиття та поглинання транспортних і логістичних компаній не оптимізують місцеві можливості окремих учасників, а скоріше вирівнюють діяльність усіх учасників ланцюга поставок для досягнення спільної кінцевої мети високоякісного інтегрованого задоволення споживачів в ланцюгах.

Ви можете підвищити ефективність управління ланцюгом поставок (таблиця 3.1), посиливши:

- Якість оперативного управління шляхом безперервного контролю всього ланцюга поставок і своєчасного реагування на відхилення (порушення процесів), що виникають.
- Точність планування за рахунок синхронізації бізнес-процесів.
- Зменшення витрати на логістику шляхом оптимізації бізнес-процесів.

Важливим сучасним процесом консолідації є збільшення частки прискорених поставок безпосередньо від виробників до споживачів, минаючи посередників і проміжні склади. Дропшипінг знижує витрати за рахунок скорочення запасів і витрат на зберігання в ланцюжку постачання, прискорення часу виконання замовлень і надання споживачам доступу до широкого асортименту продуктів безпосередньо від виробників (експрес-доставки ТНК, таких як FedEx, UPS і DHL).

Таблиця 3.1

Ефективність управління ланцюгами постачання

Напрями підвищення ефективності	Джерела підвищення ефективності
Збільшення кількості замовлень та підвищення стабільності попиту. Зниження страхових запасів. Зниження ризиків та підвищення надійності планів та поставок. Зниження накладних та транзакційних витрат.	Підвищення точності планування з допомогою єдиних інформаційних каналів, синхронізації бізнес-процесів, спільного прогнозування попиту, скорочення часу виведення нових виробів ринку. Підвищення якості оперативного управління за рахунок безперервного моніторингу всього ланцюга постачання, своєчасного визначення відхилень і порушень у ланцюзі постачання. Скорочення частини витрат на маркетинг та логістику за рахунок ліквідації бізнес-процесів, пов'язаних з невизначеністю у закупівлі, складуванні та збуті.

П'ята тенденція – зростання попиту на показники якості в міжнародній транспортній логістиці та індивідуалізація виробництва. Глобалізація світової економіки значно посилила конкуренцію. У минулому компанії, що працюють в одному місті, конкурували між собою. Сьогодні наших конкурентів базуються не лише в одній країні, але й у всьому світі та навіть на інших континентах. Сьогодні компанії, які виходять на міжнародні ринки, мають вийти на світовий рівень за всіма показниками.

У зв'язку з цим вимоги до міжнародної логістики значно зросли, і в завдання входить не тільки транспортування вантажів між компаніями, розташованими в різних державах, зберігання товарів у дорозі та митне

оформлення, але й координація міжнародної логістики включає організацію. Постачальники, які беруть участь у доставці. Основна тенденція сучасного виробництва – індивідуалізація. Оснащення продуктів характеристиками та параметрами, які відповідають конкретним вимогам споживачів, також висуває нові вимоги до логістики, особливо щодо адаптації доставки до потреб окремих продуктів.

Клієнти логістичних компаній тепер віддають перевагу компаніям, які надають якісні послуги, а не низькі ціни, а ціна відійшла на другий план. Показники логістичної діяльності, такі як швидкість і своєчасність доставки, надійність, гнучкість, цілісність обслуговування та персоналізація, все більше набувають пріоритету.

Конкурентна перевага компанії полягає в якісному управлінні всім комплексом транспортно-логістичних послуг при транспортуванні вантажів. Це також завжди містить інформацію про стан і місцезнаходження предмета. Ланцюжок поставок усуває розрив між пошуком і доставкою, об'єднуючи їх в єдиний процес. Сучасні вимоги до доставки вантажів «від дверей до дверей» і «точно вчасно» диктують відповідні ціни на логістичні послуги, які включають, крім транспортних цін (зазвичай інтермодальних), Включає комісію за передачу логістичної інформації, плата за оренду контейнерів, плата за консолідацію, деконсолідацію та зберігання вантажів.

Важливою тенденцією якісної логістики є збільшення продажів і водночас скорочення термінів доставки. Споживачі очікують, що їхні товари будуть доставлені в найкоротші терміни, щоб попит міг бути задоволений негайно. Клієнти хочуть не тільки знати точну дату доставки, але й можливість змінити час доставки. Наш сучасний автопарк гарантує, що ваш вантаж залишається на шляху. Найскладнішим завданням є ефективний процес і прозорість обробки даних, що зменшує затримку завантаження.

Мультимодальні транспортно-логістичні центри (MTLC) – шостий світовий тренд. Потік продукції, інформації, коштів, а також різні види транспорту (залізничний, автомобільний) інтегровані в MTLC. Ефективне

управління вантажопотоком MTLC за допомогою цифрової технології забезпечує максимальну синергію від координації різних видів транспорту. MTLC призначений для оптимізації потоку товарів усередині та за межами компанії, різних транспортних засобів, а також пов'язаної інформації, фінансів і послуг для мінімізації загальних витрат на логістику.

Новітній MTLC – це інтегрована цифрова та логістична платформа, на якій здійснюють свою діяльність усі учасники процесу доставки товарів і вантажів кінцевому споживачу. MTLC є ключовим функціональним елементом міжнародної транспортно-логістичної системи, що забезпечує злагоджену взаємодію учасників у сприянні та підтримці вантажопотоку, що вважається стратегічною точкою економічного зростання.

Тренд сьомий – зростання ринку агрологістики. Частка сільськогосподарської продукції у світовій торгівлі становить приблизно 5,7%, але вона продовжує збільшуватися через м'ясо-молочну революцію в країнах Азії, і все більше людей включають у свій раціон м'ясо та молочні продукти на додаток до рису. У цьому контексті зростає імпорт м'ясної та молочної продукції з країн Азії. Звичайно, сільськогосподарська логістика – це не транспортування сільськогосподарської продукції, а скоріше транспортні послуги з виробництва, переробки та зберігання сільськогосподарської продукції. Логістика сільського господарства вважається найважливішим елементом сучасного сільського господарства.

Восьмий тренд – збільшення інвестицій венчурних фондів у логістичні стартапи. За останні кілька років спостерігався сплеск фінансування венчурного капіталу для перспективних стартапів у галузі логістики, зокрема нових складських технологій, роботизації складських операцій, електротранспорту, дронів і цифрових рішень. Термін logtech-компанії з'явився подібно до фінтех-компаній. Компанії Logtech не лише розробляють нові технології, а й розробляють нові логістичні бізнес-моделі на основі спільного транспортування, наприклад Uber Freight.

Дев'ятий світовий тренд - екологічна логістика. Логістична галузь несе відповідальність за свій вплив на навколишнє середовище. Екологічні вимоги до логістичних систем зростають з кожним роком. Забороняється під час руху та маневрування використання транспортних засобів, які забруднюють довкілля, спричиняють підвищення рівня шуму, не обладнані спеціальними системами та знижують ризики. Логістична галузь стає все більш ефективною за точки зору вироблення вуглецю.

Таким чином, основними факторами розвитку світової транспортної системи є інноваційні та інформаційні технології, використання яких сприяє розробці і впровадженню нових видів транспорту, збільшення пропускної здатності транспортних шляхів, зростанню швидкості пересування, підвищенню безпеки та збільшення вантажопідйомності.

Серед основних світових тенденцій розвитку ринку транспортно-логістичних послуг виділено наступні:

1. Зростання обсягу транспортно-логістичного ринку.
2. Розвиток логістичного аутсорсингу.
3. Процеси поглинання-злиття й реструктуризації компаній на ринку логістики.
4. Глобалізація логістики.

Ґрунтуючись на даних тенденціях, можна зробити висновок, що надалі роль логістики в світі продовжуватиме зростати, що приведе до активного розвитку глобальної логістичної системи. Тому в подальших наукових дослідженнях необхідно розглянути вплив світових тенденцій логістики на транспортну галузь та підприємства в Україні, приділивши окрему увагу логістиці пасажирських залізничних перевезень.

ВИСНОВКИ

Розвиток світової економічної інтеграції та економічної глобалізації сприяють побудові міжнародних логістичних систем і глобальних ланцюгів поставок. Міжнародна логістична діяльність стає дедалі складнішою, з такими питаннями, як розташування виробничих і розподільних центрів, вибір транспортних засобів, типи послуг, методи управління запасами та проектування відповідних комунікаційних та інформаційних систем, що призводить до нових підходів до управління логістикою стало необхідним.

Міжнародна логістика – це процес планування та контролю над потоком товарів і продуктів у ланцюзі постачання компанії, від закупівлі сировини до купівлі готової продукції клієнтом, і ця частина процесу передбачає перетин принаймні однієї національної. Це включає в себе: International Logistics надає підприємствам широкий спектр послуг, які сприяють їх успіху на світовому ринку.

Це включає транспортування та доставку вантажів, складські та складські послуги, митні послуги та оформлення, а також використання інформаційних технологій для відстеження вантажів та оптимізації процесів. Більшість науковців вважають логістичну підтримку сучасним інструментом, який сприяє досягненню цілей міжнародної торгівлі завдяки її ефективності, раціональності, швидкості та складності в управлінні товарами, послугами, інформацією та фінансами.

Логістична підтримка міжнародної торгівлі дуже відрізняється від внутрішньої підтримки. Це не звичайний процес, спрямований на полегшення потоку товарів з одного місця в інше. На жаль, сьогодні, незважаючи на значну модернізацію, українська транспортна система не відповідає основним стандартам і вимогам до побудови транспортної інфраструктури в країнах ЄС.

Основними проблемами побудови ефективної транспортної інфраструктури в Україні були: конфлікт транспортно-експлуатаційних характеристик автомобільних доріг загального користування із сучасними вимогами, стандарти та характеристики залізничного транспорту не відповідають стандартам ЄС, витрати на логістику для транспортування товарів високі, наприклад, на 40% вищі, ніж у Європі.

Загалом слід зазначити, що в Україні спостерігається негативна динаміка розвитку галузі транспортно-логістичних послуг (ще більш невтішні прогнози), це пов'язано зі зменшенням обсягів вантажних перевезень та збитковістю підприємства.

В контексті ринкових відносин, що характеризуються зростанням волатильності та посиленням конкуренції на ринку, продуктивність є важливим показником динамічної системи, такої як підприємство, і виникає в результаті взаємодії між бізнес-процесами. Одним із найефективніших і нещодавно визнаних засобів удосконалення бізнес-процесів і збільшення конкурентних переваг є бенчмаркінг. Хоча бенчмаркінг є результатом поступової еволюції концепції конкурентоспроможності, деякі вважають, що бенчмаркінг є мобільним алгоритмом для підвищення якості.

У світлі цих тенденцій роль логістики у світі буде зростати, що призведе до активного розвитку глобальної логістичної системи. Тому подальші наукові дослідження мають враховувати вплив світових тенденцій розвитку логістики на українську транспортну галузь та підприємства, приділяючи особливу увагу логістиці залізничного пасажирського транспорту.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Explore the Top 10 Logistics Trends in 2025. URL: <https://www.startus-insights.com/innovators-guide/top-10-logistics-industry-trends-innovations-in-2021/>.
2. Savin, S., Kravchyk, Y., Dzhereliuk, Y., Dyagileva O., & Naboka, R. (2021). Management of the Processes on the Quality Provision of the Logistic Activity in the Context of Socio-Economic Interaction of Their Participants. IJCSNS International Journal of Computer Science and Network Security, 21(12), 45-52. <https://doi.org/10.22937/IJCSNS.2021.21.12.7>
3. Брагінський В.В. Розвиток транспортно-логістичної системи як форма реалізації транзитного потенціалу України. URL: <http://www.academy.gov.ua/ej/ej14/txts/Braginskiy.pdf>.
4. Валькова Н. В. Логістичні системи: визначення, класифікація та роль на різних рівнях управління. Молодий вчений. 2015. № 2 (17). С. 146–150.
5. Величко, Л. А. Логістика : навч. посібник. Дніпро : Біла К. О., 2019. 95 с.
6. Герасимчук Л.М. Бенчмаркінг на підприємстві в умовах глобалізації. вісник хмельницького національного університету. 2011. No 3. т. 3. с. 99-103.
7. Горбенко О.В. Логістика: навч. посіб. Київ: Знання, 2014. 315 с.
8. Горяев Н.К., В'язівський В.В., Шепелєв В.Д. Основи логістики: навчальний посібник. Челябинськ: Видавничий Центр ЮУрГУ, 2016. 69 с.
9. Державна служба статистики. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua/>
10. Дикань В.Л., Обруч Г.В. Управління реалізацією спільних інвестиційних проектів за участю підприємств залізничного транспорту в умовах цифровізації. Вісник економіки транспорту і промисловості. 2020. № 69. С. 9–21.
11. Жаворонкова Г. В. Шевченко Ю.В. Управління економічними процесами підприємств на основі використання логістичних методів. Збірник

наукових праць державного науково-дослідного інституту інформатизації та моделювання економіки «Формування ринкових відносин в Україні». 2008. № 6(85). С.92-96.

12. Живко З.Б. Логістика: навч. посіб. Львів. держ. ун-т внутр. справ. Львів: ЛьвДУВС, 2015. 191 с.

13. Кальченко А.Г. Логістика: Навч. посібник.. К.: КНЕУ, 2020. 148 с.

14. Касьянова Н.В. Потенціал підприємства: навч. посіб. Донецьк: Вид. Центр учбової літератури, 2013. 248 с.

15. Кислий В.М., Біловодська, О.А., Олефіренко, О.М. та Смоляник, О.М., 2010. Логістика: Теорія та практика : навч. посіб. – Київ, Центр учбової літератури.

16. Колодізева Т.О. Управління ланцюгами поставок : навчальний посібник / Харків : ХНЕУ ім. С. Кузнеця, 2016. 164 с.

17. Комерційна логістика: навч. посіб. для студ. вищ. навч. закл. / [А.А.Мазаракі та ін.]; за ред. д-ра екон. наук, проф., акад. НАПН України А.А.Мазаракі; КНТЕУ. К.: КНТЕУ, 2013. 408 с.

18. Копитко В.І., Копитко О.В. Сучасні тенденції розвитку логістики на ринку залізничних перевезень. Держава та регіони. Серія: Економіка та підприємництво. 2020. – № 2 (113). С. 55- 59. URL: http://www.econom.stateandregions.zp.ua/journal/2020/2_2020/11.pdf

19. Корінь М.В. Інфраструктурні асиметрії розвитку залізничного транспорту України в умовах інтеграції в транспортно-логістичний простір ЄС. Економічний вісник Запорізької державної інженерної академії. 2018. Вип. 6. С. 74– 80.

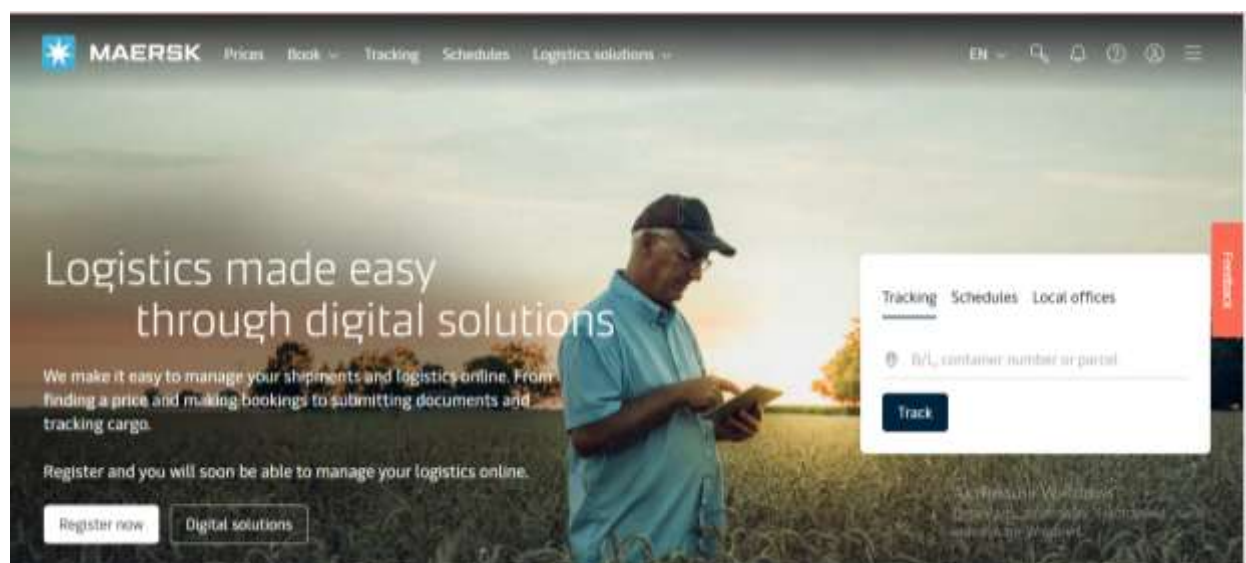
20. Крикавський Є.В. Логістика для економістів: підручник. Нац. ун-т «Львів. Політехніка». 2-ге вид., випр. і допов. Львів: Вид-во Львів. політехніки, 2014. 475 с.

21. Крикавський С.В. Логістика. Основи теорії : підручник. 2- 3. Ге вид., допов. і переробл. Л.: Вид-во НУ «Львів, політехніка» ; «Інтелект-Захід», 2016. 456 с.
22. Логістика та управління ланцюгами поставок : підручник / Є. Крикавський, О. Похильченко, М. Фертч. Львів : Видавництво Львівської політехніки, 2019. 848 с.
23. Логістика та управління ланцюгами поставок: навч. посіб. / Є. Крикавський, О. Похильченко, М. Фертч; Нац. ун-т «Львів. політехніка». Львів: Вид-во Львів. Політехніка, 2017. 801 с.
24. Логістика: навч. посіб. для студ. вищ. навч. закл. / В.П. Волков, А.В. Череп, Л.Г. Олейнікова, О.Г. Череп; ДВНЗ «Запоріж. нац. ун-т» МОН України. Запоріжжя: [ЗНУ], 2010. 356 с.
25. Логістика: навч. посібник / А. В. Кононенко, Ю. О. Романенков, В. П. Гатило. Харків: ХАІ, 2019. 55 с.
26. Логістика: підручник/ В.М. Марченко, В.В. Шутюк. К.: Видавничий дім «Артек», 2018. 312 с.
27. Логістика: Теорія та практика: Навч. посіб. К: Центр учбової літератури, 2010. 360 с.
28. Логістичні витрати: сутність, види, причини. Economy-pedia: вебсайт. URL: <https://uk.economy-pedia.com/11032696-logistics-cost> (дата звернення: 29.09.2024).
29. Лотиш О. Управління логістичними витратами на підприємстві: навч. посіб. Харків: Вид. Економічний аналіз. 2015. с. 240–243.
30. Лютікова М.В. Бенчмаркінг як інструмент підвищення прибутковості та конкурентоспроможності підприємства. URL: http://www.rusnauka.com/33_nieK_2008/economics/37138.doc.
31. Надашкевич, В.О., Таранський, І.П., Рикованова, І.С. та Хтей, Н.І., 2012. Паневропейські аспекти розвитку української транспортно-логістичної системи. Вісник Національного університету «Львівська політехніка», 749 : Логістика, с. 441-444.

32. Неуров, І.В., 2008. Закупівельна діяльність у ланцюгу поставок. Вісник Національного університету «Львівська політехніка», 623: Логістика, с.191-198.
33. Основи логістики: навч. посіб. / Я. І. Бедрій, Є. М. Тарнавський, С. М. Тригуб, В. Ф. Ходаковський. Херсон : ОЛДІ-ПЛЮС, 2015. 260 с
34. Пономаренко В. С. Логістичний менеджмент: Підручник / Пономаренко В. С., Таньков К. М., Лепейко Т. І.; за ред. д-ра екон. наук проф. В. С. Пономаренка. - Х.: ВД «ІНЖЕК», 2010. - 482 с.
35. Скіцько В. І. Методи та моделі в управлінні логістичними системами : монографія / В. І. Скіцько. - Київ : КНЕУ, 2020.
36. Сумець О. М., Бабенкова Т. Ю. Логістичні системи і ланцюги поставок: навчальний посібник. Київ: Хай-Тек-Прес, 2012. 220 с.
37. Тридід О.М. Логістика: навчальний посібник / Тридід О.М. - Центр уч. Літератури, 2008.-576 с.
38. Тюріна Н. М., Гой І. В., Бабій І. В. Логістика: навч. посіб. Київ: Центр навчальної літератури, 2015. 392 с.
39. Устенко М.О. Актуальність формування транспортно-логістичних систем в умовах євроінтеграції. Вісник економіки транспорту і промисловості. 2015. № 50. С. 207–210.
40. Устенко М.О. Сучасні тенденції розвитку світової логістичної системи. Вісник економіки транспорту і промисловості. 2012. №37. С. 79-81.
41. Шинкаренко В. Г. Управління логістичними процесами на підприємстві. Економіка транспортного комплексу: збірник наукових праць. 2018. Вип. 31. С. 5–26. DOI: <https://doi.org/10.30977/ETK.22252304.2018.31.0.5>
42. Щолокова Т.В. Формування системи управління постачанням промислового підприємства URL: www.nbuiv.gov.ua/portal/soc_gum/vsunu/2011_8_1/Ghitna.pdf. (дата звернення 23.10.2024).

ДОДАТКИ

Додаток А



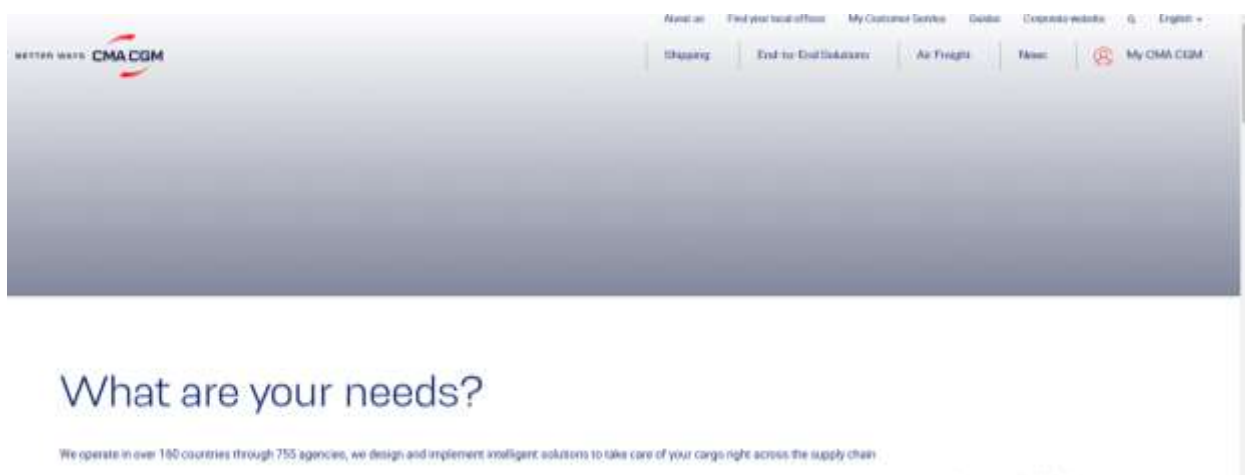
Офіційний сайт MAERSK



Офіційний сайт P&O Nedlloyd



Офіційний сайт Evergreen



Офіційний сайт CMA CGM