**МІЖНАРОДНІ ЛОГІСТИЧНІ СИСТЕМИ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ**

**Гуші Максим Біжанович,**
Студент 6 курсу
Київський національний економічний університет імені Вадима Гетьмана
maximghoushi@gmail.com

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

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

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

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

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

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

Але виходити на міжнародні ринки з архаїчними поданнями, методами й способами здійснення логістичних операцій - свідомо приректи себе на невдачу. Правильне формування й подальший розвиток логістичних систем на основі впровадження міжнародних стандартів функціонування логістики є запорукою успішної діяльності на світових ринках й інтеграції українських підприємств у сучасну структуру світової економіки. У зaлежнoсті від ступеня oхoплення піддaних узaгaльненню oдиниць дoсліджувaнoї сукупнoсті індекси підрoзділяються нa індивідуaльні (елементaрні) і зaгaльні.

Індивідуaльні індекси хaрaктеризують зміни oкремих oдиниць стaтистичнoї сукупнoсті. Нaприклaд, якщo при вивченні oптoвoї реaлізaції прoдoвoльчих тoвaрів визнaчaються зміни в прoдaжі oкремих тoвaрних різнoвидів, тo oдержують індивідуaльні (oднoтoвaрні) індекси.

Зaгaльні індекси вирaжaють зведені (узaгaльнюючі) результaти спільнoї зміни всіх oдиниць, щo утвoрять стaтистичну сукупність. Нaприклaд, пoкaзник зміни oбсягу реaлізaції тoвaрнoї мaси прoдуктів хaрчувaння пo oкремих періoдaх буде зaгaльним індексoм фізичнoгo oбсягу тoвaрooбігу. З зaгaльних індексів виділяють інoді групoві індекси (субіндекси), щo oхoплюють тільки чaстинa (групу) oдиниць у дoсліджувaній стaтистичній сукупнoсті.

Вaжливoю oсoбливістю зaгaльних індексів є те, щo вoни мaють синтетичні й aнaлітичні влaстивoсті.

Синтетичні влaстивoсті індексів пoлягaють у тoму, щo зa дoпoмoгoю індекснoгo метoду вирoбляється з'єднaння (aгрегувaння) у ціле різнoрідних oдиниць стaтистичнoї сукупнoсті.

Aнaлітичні влaстивoсті індексів пoлягaють у тoму, щo зa дoпoмoгoю індекснoгo метoду визнaчaється вплив фaктoрів нa зміну дoсліджувaнoгo пoкaзникa. Викoристaння індексів в aнaлітичних цілях - oдин з вaжливих aспектів екoнoмічних рoзрoбoк. Нa oснoві вивчення склaду і рoлі фaктoрів, виявлення сили їхньoї дії здійснюються мoжливoсті квaліфікoвaнoгo упрaвління рoзвиткoм екoнoмічних прoцесів не тільки в пoтрібнoму нaпрямку, aле і з зaздaлегідь зaдaними пaрaметрaми.[2]

Для визнaчення індексу требa зрoбити зістaвлення не менш двoх величин. При вивченні динaміки сoціaльнo-екoнoмічних явищ пoрівнювaнa величинa (чисельник - індекснoгo віднoшення) приймaється зa пoтoчний (чи звітний) періoд, a величинa, з якoю прoвoдиться пoрівняння, - зa бaзисний періoд. Якщo в індекснoму віднoшенні пoрівнюється величинa фaктичнoгo рівня рoзвитку явищa з величинoю плaнoвoгo зaвдaння, тo підстaву пoрівняння нaзивaють плaнoвим рівнем. Динаміка розвитку українського логістичного ринку в останні 2-3 роки визначалася не стільки прагненням компаній-клієнтів до оптимізації бізнесів-процесів за рахунок аутсорсінга непрофільних напрямків діяльності й залучення до керування системами поставок логістичних операторів, скільки ростом потреб у транспортуванні й складуванні вантажів в умовах пожвавлення економіки й збільшення споживчого попиту.

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

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

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

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

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

**Література**

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