

Основі ризики наведені в таблиці могли траплятися майже в кожного перевізника, транспортної компанії тощо. Задля своєї безпеки підприємства стараються мінімізувати ці чинники. Мінімізація ризиків спонукає до ретельнішої перевірки перевізника, перевіряється його репутація, наявність ліцензії. Правильність оформлення документації при залученні досвідченого фахівця тощо. Також використовується страхування вантажів, вибір оптимального маршруту, системи GPS.

Безумовно, такий розрахунок проводиться в межах, які диктує ринок. Дрібні перевізники визнають виключно цінову конкуренцію і відповідно, демпінгують, не піклуючись ні про свій заробіток, ні про перспективи ринку. Крупні підприємства враховують як необхідність забезпечення потреби замовника послуги, так і свої внутрішні витрати на виконання рейсу. Повністю уникнути ризиків при міжнародних перевезеннях неможливо. Однак за допомогою грамотного планування та вжитих відповідних заходів, можна значно знизити їх вплив.

Перелік використаної літератури

1. Т. Г. Гапчак, Ризики в логістичних процесах. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://repository.vsau.org/getfile.php/4188.pdf> .
2. Міжнародні вантажні перевезення. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://trans-atlas.com.ua/> .

УДК 338

ЕКОНОМІЧНІ АСПЕКТИ ФОРМУВАННЯ СИСТЕМИ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ СПОЖИВАЧІВ ПІДПРИЄМСТВА

Криворучко О.М., д.е.н., професор, завідувач кафедри менеджменту, Харківський національний автомобільно-дорожній університет, e-mail: oksana_kryvoruchko@i.ua,
Кривенко Л.Ф., аспірант, Харківський національний автомобільно-дорожній університет, e-mail: leonk77@meta.ua

У сучасних умовах глобалізації та динамічних змін на ринку логістичних послуг підприємства стикаються з високою конкуренцією, що змушує їх постійно вдосконалювати свої транспортно-логістичні системи для збереження конкурентних переваг. Споживачі все частіше очікують швидку, економічно вигідну та високоякісну доставку, що вимагає від підприємств ефективного управління логістичними витратами та оптимізації процесів доставки. У той же час, підприємства повинні балансувати між високим рівнем обслуговування та економічною ефективністю. Це вимагає точного планування, зниження витрат на транспортування і складування та оптимізації процесів, що веде до більшої задоволеності клієнтів і, відповідно, до збільшення продажів. В зв'язку з цим, економічні аспекти формування системи транспортно-логістичного обслуговування споживачів підприємства, що полягають в розробленні методів досягнення оптимального балансу між витратами та якістю послуг, підвищення ефективності бізнес-процесів, є актуальним завданням.

Питання формування систем транспортно-логістичного обслуговування досліджують зарубіжні та вітчизняні вчені [1-4]. В цих дослідженнях багато уваги приділено визначенню транспортно-логістичної системи, формуванню ефективної транспортно-логістичної інфраструктури підприємства, впровадженню сучасних технологій управління виробничими, транспортними, інформаційними та фінансовими потоками. Наприклад, в роботі [4] запропоновано та продемонстровано застосування системи підтримки прийняття рішень для вибору постачальника послуг FVL (логістика готових транспортних засобів) на основі моделі прийняття рішень, яка включає як кількісні,

так і якісні критерії. Аналіз існуючих досліджень показав, що економічним аспектам формування саме системи транспортно-логістичного обслуговування не приділено належної уваги.

Система транспортно-логістичного обслуговування споживачів є комплексом взаємопов'язаних процесів, що забезпечують ефективне транспортування, зберігання, обробку та доставку товарів від виробника або постачальника до кінцевого споживача.

Формування системи транспортно-логістичного обслуговування передбачає створення інтегрованої інфраструктури та налаштування процесів, спрямованих на економічно ефективно переміщення товарів та надання логістичних послуг від виробника до кінцевого споживача. Метою цієї системи є забезпечення надійності, економічної вигоди, високої швидкості та якості логістичних послуг, що відповідають вимогам ринку та клієнтів. До основних етапів формування системи транспортно-логістичного обслуговування з урахуванням економічних аспектів пропонується включити:

1. Аналіз ринку та потреб клієнтів, тобто дослідити потреби цільових клієнтів та специфіку ринку логістичних послуг, визначити ключові економічні фактори, що впливають на вибір логістичних рішень.

2. Проектування економічно ефективних логістичних процесів. На основі аналізу проектується логістичні процеси, орієнтовані на оптимізацію витрат, зменшення часу виконання операцій та забезпечення безперервності обслуговування. Це включає вибір оптимальних маршрутів, видів транспорту, методів обробки вантажів і умов зберігання, що забезпечують найкращий баланс між вартістю та ефективністю.

3. Розбудова інфраструктури та оптимізація витрат на транспортні засоби. Вибір типів транспортних засобів та створення відповідної інфраструктури враховує економічні аспекти: вартість придбання і обслуговування техніки, розміщення складів для скорочення транспортних витрат, вибір логістичних партнерів та об'єднання ресурсів для зниження загальних витрат на обслуговування.

4. Створення інформаційної системи управління для зниження витрат. Інформаційна підтримка дозволяє оптимізувати витрати на адміністрування, забезпечити оперативний обмін даними між учасниками ланцюга поставок, мінімізувати затримки та витрати на обробку даних. Впровадження автоматизованих систем (TMS, WMS) дозволяє точно контролювати переміщення товарів, планувати оптимальні маршрути та керувати запасами, знижуючи витрати та підвищуючи прибутковість.

5. Впровадження стандартів обслуговування та оптимізація витрат на якість. Розробляються стандарти якості обслуговування, зокрема терміни доставки та умови зберігання, що дозволяють уникнути надлишкових витрат. Оптимізація витрат включає скорочення часу на виконання операцій, мінімізацію збитків і витрат на виправлення помилок, підтримання належного рівня обслуговування без зайвих витрат.

6. Економічне планування перевезень та управління запасами. Розроблення стратегій управління запасами та економічне планування перевезень дозволяє знизити витрати на утримання товарів на складах, оптимізувати графіки поставок і зменшити залежність від сезонних коливань попиту. Це забезпечує більш раціональне використання ресурсів і зменшує обсяг оборотного капіталу, що є в обігу.

7. Контроль витрат та оцінка економічної ефективності. Постійний моніторинг показників ефективності та контроль витрат дозволяє оцінити економічні результати системи транспортно-логістичного обслуговування. Регулярний аналіз економічних показників, таких як собівартість доставки, частка логістичних витрат у загальних витратах, рентабельність і показники продуктивності, дозволяє своєчасно виявляти недоліки та оптимізувати процеси.

8. Адаптація до змін у ринковому середовищі. Система транспортно-логістичного обслуговування повинна бути гнучкою, щоб адаптуватися до економічних змін, коливань попиту та цін на паливо, трудові ресурси та інші фактори. Постійне

вдосконалення процесів дозволяє знижувати витрати, застосовувати інноваційні рішення для підвищення ефективності та досягати економічної стійкості.

При формуванні системи транспортно-логістичного обслуговування важливим завданням є вибір варіанту організації системи логістичного сервісу: власними силами, аутсорсинг логістичних послуг, комбінований підхід тощо.

Характеристика основних варіантів організації системи ТЛО представлена у вигляді морфологічної матриці (табл.1).

Для прийняття рішення щодо найкращого варіанта організації логістичного обслуговування пропонується використовуватися метод оцінки за зваженими критеріями. Кожному критерію (вартість, якість, контроль, гнучкість,) присвоюється відповідна вага залежно від стратегічних пріоритетів підприємства (i). Кожна характеристика (R_{ij}) покритерно (j=1, m - кількість критеріїв оцінювання) встановлюється в пріоритетах для відповідного підприємства, в балах: 1 бал - низький пріоритет, 2 бали - середній пріоритет, 3 бали - високий пріоритет. За одержаними оцінками можливо розрахувати узагальнений показник оцінювання варіантів організації ТЛО (S_j):

$$S_j = \sum_{i=1}^m R_{ij} \cdot \delta_j$$

Після цього здійснюється аналіз можливих варіантів, щоб обрати той, що найкраще відповідає пріоритетам за всіма критеріями. Вибір альтернативи залежить від того, який баланс вартості, якості, контролю і гнучкості є найкращим для стратегічних цілей підприємства.

Таким чином, запропонований підхід до формування системи транспортно-логістичного обслуговування споживачів забезпечує економічні переваги для підприємства. Вибір і впровадження оптимальних логістичних рішень сприяє скороченню витрат, підвищенню продуктивності та задоволеності споживачів, що в комплексі формує стабільну основу для подальшого розвитку підприємства.

Таблиця 1

Морфологічна матриця варіантів організації ТЛО споживачів

Варіанти ТЛО	Критерії вибору варіантів організації ТЛО			
	Вартість	Якість	Контроль	Гнучкість
Власна логістична служба	значні інвестиції у транспортні засоби та їхнє обслуговування	гнучкість у плануванні маршрутів; високий рівень сервісу	повний контроль	обмежена гнучкість для зміни обсягу транспортних послуг
Аутсорсинг логістичних послуг (3PL)	зниження витрат на власну логістику	високий рівень якості	обмежений контроль над рівнем сервісу	доступ до спеціалізованих логістичних послуг
Комбінований підхід (змішана модель)	оптимізація витрат	високий рівень якості	збільшення адміністративних зусиль для контролю якості послуг	уникнення перевантажень на складах і затримок у доставці
Мультиmodalні перевезення	оптимізація транспортних витрат	можливість зменшення	складність у координації	ефективне обслуговування національних та

Варіанти ТЛО	Критерії вибору варіантів організації ТЛО			
	Вартість	Якість	Контроль	Гнучкість
		часу доставки	різних видів транспорту	міжнародних ринків
Крос-докінг у транспортній логістиці	скорочення витрат на зберігання	мінімізація часу; підвищення швидкості	залежність від налагоджених процесів та постачальників	висока гнучкість, водночас вимагає реагування на зміни
Експрес-доставка та кур'єрський сервіс	висока вартість доставки на одиницю продукції	швидкість доставки, високий рівень сервісу	системи GPS для відстеження, мобільні додатки	обмежені можливості для великих обсягів або великих відстаней
Електронна логістика та цифрові платформи	зниження адміністративних витрат	підвищена оперативність, прозорість і відстежуваність доставки	потреба у технічних навичках, ризики збоїв технічних систем або кіберзагроз	надвисокий рівень гнучкості завдяки використанню сучасних технологій

Перелік використаної літератури

1. Боровик Т., Даниленко В. Транспортна логістика як фактор забезпечення зовнішньоекономічної діяльності вітчизняних підприємств. *Економічний простір*. № 177. 2022. С. 35-39. URL: <https://doi.org/10.32782/2224-6282/177-6>
2. Михаліцька Н. Я., Верескля М. Р. Логістичний менеджмент: навчальний посібник. Львів: Львівський державний університет внутрішніх справ, 2020. 440 с.
3. Харченко М. В. Транспортно-логістична інфраструктура та її місце в соціально-економічній системі підприємств України. *Економічний простір*. № 153, 2020. С.83-88. DOI: <https://doi.org/10.32782/2224-6282/153-15>
4. Kara K., Yalcin G., Gurol P., Simic V., Pamucar D. Enhancing decision support system for finished vehicle logistics service provider selection through a single-valued neutrosophic dombi bonferroni-based model. *Engineering Applications of Artificial Intelligence*, Vol. 138. 2024. URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0952197624015999>

УДК 656.073.2

ОСНОВНІ ПОЛОЖЕННЯ СУЧАСНОЇ КОНЦЕПЦІЇ ВЗАЄМОДІЇ ЕКСПЕДИТОРСЬКИХ КОМПАНІЙ З УЧАСНИКАМИ ТРАНСПОРТНОГО ПРОЦЕСУ

Павлова Н.Л., к.т.н, доцент, доцент кафедри експлуатації портів і технології вантажних робіт, Одеський національний морський університет, e-mail: pavlova_1983@ukr.net

З початку ХХІ століття в дослідженнях управління як загальнометодологічного вчення набула актуальності орієнтація на його розвиток з використанням ідей гнучкого перетворення (agile-transformation), включаючи методіку гнучкого управління (flexible management). У цій доповіді викладаються результати дослідження шляхів реалізації зазначеної орієнтації в застосуванні до регулювання взаємовідносин суб'єктів ринків транспортних і портових послуг, а саме – учасників доставки вантажів – підприємств, що здійснюють процеси перевезення й перевалювання вантажів (ТП), з одного боку, та