МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

ОДЕСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ТЕХНОЛОГІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

НАВЧАЛЬНО–НАУКОВИЙ ІНСТИТУТ ПРИКЛАДНОЇ ЕКОНОМІКИ ТА МЕНЕДЖМЕНТУ ІМ. Г.Е. ВЕЙНШТЕЙНА

МАТЕРІАЛИ

XI МІЖНАРОДНОЇ НАУКОВО-ПРАКТИЧНОЇ КОНФЕРЕНЦІЇ

17 – 18 ЖОВТНЯ 2023 р.

«ЕКОНОМІЧНІ ТА СОЦІАЛЬНІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ УКРАЇНИ НА ПОЧАТКУ XXI СТОЛІТТЯ»

м. Одеса

НТБ ОНТУ

УДК 330.34:005.35(477"20")

Економічні та соціальні аспекти розвитку України на початку ХХІ століття. Матеріали XI Міжнародної науково-практичної конференції 17-18 жовтня 2023 року. Одеса: Одеський національний технологічний університет, 2023. – 663 с.

У матеріалах конференції знайшли відображення економічні та соціальні аспекти розвитку України на початку ХХІ століття. Були запропоновані шляхи вирішення найактуальніших та нагальних проблем багатьох сфер сучасного бізнесу та новітні управлінські технології в сучасних турбулентних умовах існування підприємств. В доповідях особлива увага приділялась прикладному характеру досліджень та їх впливу на поліпшення економічної ситуації в країні.

Науковий редактор Козак К.Б. - д-р екон. наук, професор, директор ННІПЕіМ ім. Г. Е. Вейнштейна ОНТУ

Редакційна колегія:

Агеева І.М. – к.е.н., доц., Басюркіна Н.Й. – д.е.н., проф., Баранюк Х.О. – к.е.н., доц., Лагодієнко В.В. – д.е.н., проф., Немченко В.В. – д.е.н., проф., Павлов О.І. – д.е.н., проф., Седікова І.О. – д.е.н., проф., Ніколюк О.В. – д.е.н., проф., Козак К.Б. – д.е.н., проф., Соловей А.О. – к.і.н., доц., Згадова Н.С. – к.е.н., доц., Маркова Т.Д. – к.е.н., доц., Волкова А.Ю. – ас., Мільчева В.В. - PhD, доц., Новикова В.С.

Матеріали додаються за оригіналами рукопису

Редакційна колегія не несе відповідальності за зміст та сутність наданих матеріалів

НТБ ОНТУ

ДОСЛІДЖЕННЯ ЛОГІСТИЧНИХ ЛАНЦЮГІВ ПРИ ВИКОНАННІ МІЖНАРОДНИХ АВТОМОБІЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ

Загора Р.В., аспірант
Одеський національний технологічний університет, м. Одеса

Вступ. Для підвищення ефективності міжнародних автомобільних перевезень вантажів важливим є дослідження логістичних ланцюгів. Аналіз їх видів, структури, особливостей та вимог клієнтів дозволить проектувати логістичні ланцюги.

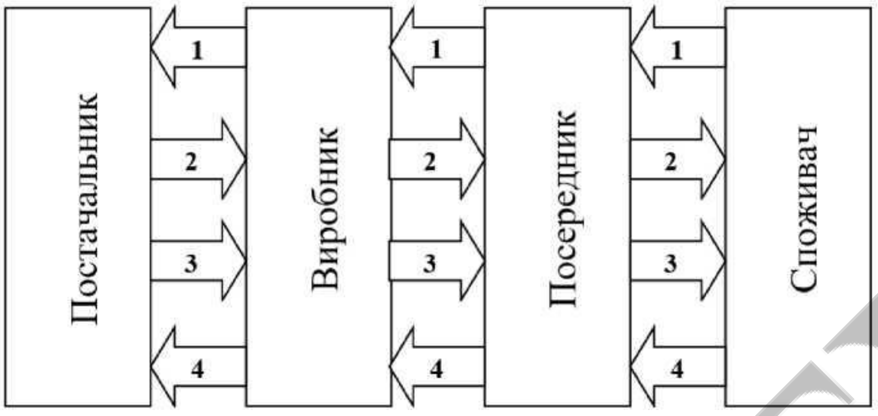
Результати. Логістичний ланцюг (logistical chain) — це лінійно впорядкована кількість фізичних та/чи юридичних осіб (виробників, перевізників, посередників, складів тощо), які виконують логістичні операції з доведення зовнішнього матеріального потоку від однієї логістичної системи до іншої чи до кінцевого споживача. У загальному випадку логістичний ланцюг об'єднує виробника та споживача, хоч часто має складну структуру. У логістичних ланцюгах виділяють такі основні компоненти: зовнішню (власне виробництво) і внутрішню (внутрішньовиробничу) логістику; збут продукції та сервісне обслуговування споживачів чи замовників. Ефективність логістичних зв'язків набагато залежить від таких чинників, як інфраструктура підприємства, управління персоналом та його кваліфікація, розвиток технології виробництва, раціональна організація матеріальних, енергетичних та інформаційних потоків.

На рисунку 1 подана принципова схема логістичних ланцюгів, що трансформуються у різні форми залежно від схем організації вантажопотоків, кількості посередників.

У логістичному ланцюзі виділяють такі головні ланки як: закупівля та поставка матеріалів і сировини; зберігання продукції та сировини; виробництво товарів; розподіл; транспортування вантажів; споживання готової продукції [1].

Кожна ланка логістичного ланцюга поєднує власні елементи, які в своїй сукупності утворюють матеріальну основу логістики. До них належать: транспортні засоби та їх облаштування; складське господарство; засоби зв'язку й управління.

НТБ ОНТУ



1 - зворотний інформаційний потік; 2 - матеріальний потік; 3 - супроводжувальний інформаційний потік, що включає перевізні документи; 4 - підтвердження надходження вантажів
Рис. 1. Принципова схема логістичних ланцюгів

Організаційна структура ланцюга постачання може бути різноманітною і залежить від вартості продукту, його габаритних та вагових параметрів, терміну зберігання, доступності, розміру підприємства, територіальних масштабів його діяльності, потрібного терміну доставки та наявної інфраструктури тощо. Масові вантажі (навальні, сипкі, наливні) мають велику вагу та обсяг поставок за відносно низької вартості. Для доставки таких вантажів застосовується короткий ланцюг поставок з мінімальною кількістю посередників, а постачальники розміщуються якомога ближче до кінцевого споживача. Партіонні вантажі мають вищу вартість і виготовляються на спеціалізованих підприємствах, тому в них ланцюг постачань довший [2].

При МАППВ логістичний ланцюг стає ще довшим тому, що збільшується кількість учасників таких як митниці відправлення, митниці призначення, прикордонні переходи та інші учасники зовнішньо-економічної діяльності. Доцільно враховувати вказані фактори та показники логістичних ланцюгів при проектуванні структури ланцюгів постачань.

Отже, міжнародний автомобільний логістичний ланцюг (МАЛЛ) - це інтегрована, лінійно впорядкована кількість фізичних та/чи юридичних осіб (виробників, перевізників, посередників, терміналів, митних органів тощо), які виконують логістичні операції з доведення зовнішнього матеріального потоку від однієї логістичної системи, що знаходиться в країні відправлення до іншої чи до кінцевого споживача, що знаходиться в країні призначення.

Література

1. Воркут Т.А. Вибір методів організації міжнародних автомобільних перевезень партіонних вантажів у логістичних ланцюгах.

*Вісник Національного транспортного університету.*2020. № 47 (2).С. 163-172. **https://doi.org/10.33744/2308-6645-2020-2-47-163-172.**

2. Лагодієнко В.В., Корнієцький О.В. Логістика по-японськи: підвищення ефективності діяльності підприємств. Культура народов Причерноморья. 2014. №275. С. 207-210.
3. Снегін О.В. Аналіз стану міжнародних автомобільних перевезень вантажів в Україні. *Вісник Національного транспортного університету.* 2016. №34 (1). С.554-560.

НТБ ОНТУ

93. *Ткачук Т.І., Работін Ю.А., Павленко Г.М.*
ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ПІСЛЯВОЄННОГО ВІДНОВЛЕННЯ ЕКОНОМІКИ.. 331

94. *Брайко М.Г., Галіченко В.М.*
СУЧАСНІ СВІТОВІ ТРЕНДИ ДИЗАЙНУ УПАКОВКИ ВИНА……………….. 334

95. *Голубьонкова О.О., Брайко М.Г., Брайко В.В.*
СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ СВІТОВОГО РИНКУ СІЛЬСЬКОГО ТУРИЗМУ…………………………………………………………………….. 339

96. *Бакай Р.В.*
ЗНАЧЕННЯ ТА ФУНКЦІЇ МАРКЕТИНГОВИХ КОМУНІКАЦІЙ У РОЗВИТКУ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ БІЗНЕСУ……………………... 344

97. *Буряченко Ю.М.*
ОРГАНІЗАЦІЯ І КОНТРОЛЬ МАРКЕТИНГУ НА РИНКУ ТЕХНІЧНИХ ПОСЛУГ……………………………………………………………………….. 347

98. *Бушко П.О.*
ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ КОНЦЕПЦІЇ ФОРМУВАННЯ БРЕНДУ СІЛЬСЬКИХ ТЕРИТОРІЙ ……………………………………………………… 351

99. *Герасимчук О.В.*
ЕКОНОМІЧНА СУТНІСТЬ РЕСУРСНОГО ПОТЕНЦІАЛУ АГРАРНОГО ПІДПРИЄМСТВА ТА ЙОГО СТРУКТУРНІ КОМПОНЕНТИ…………………. 355

100. *Гладкий І.В.*
ЕКОНОМІЧНІ ТА СОЦІАЛЬНІ ОРІЄНТИРИ ЛІСОРЕСУРСНОГО РОЗВИТКУ НА ПІДПРИЄМНИЦЬКИХ ЗАСАДАХ…………………………… 358

101. *Демченко О.В.*
РОЗВИТОК ЛЮДСЬКОГО КАПІТАЛУ СІЛЬСЬКИХ ТЕРИТОРІЙ В УМОВАХ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ……………………………………………………….. 361

102. *Загора А.В.*
ОРГАНІЗАЦІЯ ПЛАНОВОЇ РОБОТИ ЯК ЕФЕКТИВНИЙ ІНСТРУМЕНТ МЕНЕДЖМЕНТУ СУЧАСНИХ АГРАРНИХ ПІДПРИЄМСТВ……………….. 363

103. *Загора Р.В.*
ДОСЛІДЖЕННЯ ЛОГІСТИЧНИХ ЛАНЦЮГІВ ПРИ ВИКОНАННІ МІЖНАРОДНИХ АВТОМОБІЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ…………… 367

104. *Кривенок А.Л.*
УМОВИ І ФАКТОРИ ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ ХАРЧОВОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ……………………………… 370

105. *Кучугурний О.М.*
РОЗВИТОК КРЕДИТУВАННЯ В АГРАРНОМУ СЕКТОРІ В УКРАЇНІ……… 373

106. *Лагодієнко О.В.*
ESG ПРИНЦИПИ ТА МЕТОДИЧНИЙ ПІДХІД ЇХ ВИКОРИСТАННЯ ДЛЯ ПІДСУМКОВОГО РЕЙТИНГУ ПІДПРИЄМСТВ………………………………. 376

НТБ ОНТУ