

**Інформація про автора**

**ПОТАПОВА Надія Анатоліївна** – кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри комп'ютерних наук та економічної кібернетики, Вінницький національний аграрний університет (21008, м. Вінниця, вул. Сонячна, 3, e-mail nauka.service@gmail.com)

**POTAPOVA Nadiya** – candidate of economic sciences, associate professor, associate professor of computer science and economic cybernetics department, Vinnytsia National Agrarian University (21008, Vinnytsia Sonyachna St, 3, e-mail potapova.nadin@gmail.com)

**ПОТАПОВА Надежда Анатольевна** – кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры компьютерных наук и экономической кибернетики, Винницкий национальный аграрный университет (21008, г. Винница, ул. Солнечная, 3, e-mail potapova.nadin@gmail.com)



УДК: 338.18.78

**ЛОГІСТИЧНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ  
ЕКОНОМІКИ ЗА УМОВ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ ©**

**Л.М. КИШ,**  
*кандидат економічних наук, доцент,  
доцент кафедри моделювання  
та інформаційних технологій  
в економіці  
Вінницький національний  
аграрний університет  
(м. Вінниця)*

*Досліджено роль логістичного забезпечення у розвитку економіки країни. Обґрунтовано, що управління логістичними потоками передбачає компонент управління ланцюгами поставок, який використовується для задоволення потреб клієнтів шляхом планування, контролю та впровадження ефективного переміщення та зберігання відповідної інформації, товарів і послуг від місця походження до місця призначення. Виокремлено основні тенденції розвитку логістики в умовах глобалізації. Проаналізовано сучасний стан та динаміку обсягів перевезених вантажів в Україні за видами транспорту. Досліджено вплив експлуатаційної довжини шляхів сполучення загального користування на ефективність функціонування товарообігу у країні. Встановлено, що в сучасних умовах розвиток логістики характеризується декількома тенденціями, які мають суттєвий вплив на розвиток економіки: мінімізацією витрат, пов'язаних з транспортуванням, зберіганням, перепаковуванням; зростанням попиту на якісні логістичні послуги; зменшенням витрат виробників за рахунок оптимізації логістичних ланцюгів.*

**Ключові слова:** логістика, економічний розвиток, глобалізація, інфраструктура, перевезення, транспорт, ефективність.

**Табл.: 5. Рис.: 1. Літ.: 15.**

**LOGISTIC PROVISION OF ECONOMIC DEVELOPMENT IN THE CONDITIONS OF  
GLOBALIZATION**

**KYSH Lydmila,**  
*Candidate of Economic Sciences,  
Associate Professor of the Department of design and  
Information technolog is in an economy,  
Vinnytsia National Agrarian University  
(Vinnytsia)*

*The role of logistic support in the development of the country's economy is explored. It is substantiated that logistics management involves a component of supply chain management that is used to meet the needs of customers through planning, controlling and implementing the efficient movement and*

*storage of relevant information, goods and services from the place of origin to the destination. The main tendencies of logistics development in the conditions of globalization are singled out. The current state and dynamics of volumes of transported cargoes in Ukraine by types of transport are analyzed. The influence of operating length of public transport connections on the efficiency of functioning of commodity circulation in the country is investigated. It has been established that in modern conditions, the development of logistics is characterized by several trends that have a significant impact on the development of the economy: minimizing the costs associated with transportation, storage, repackaging; increasing demand for quality logistics services; reduction of producer costs due to optimization of logistic chains.*

**Key words:** logistics, economic development, globalization, infrastructure, transportation, transport, efficiency.

**Tabl.: 5. Fig.: 1. Ref.: 15.**

## ЛОГИСТИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ РАЗВИТИЯ ЭКОНОМИКИ В УСЛОВИЯХ

**Л.М.КИШ,**  
кандидат экономических наук, доцент  
доцент кафедры моделирования и  
информационных технологий в экономике,  
Винницкий национальный аграрный университет  
(г. Винница)

*Исследовано значение логистического обеспечения в развитии экономики страны. Обосновано, что управление логистическими потоками предусматривает компонент управления последовательностью поставок, который используется для удовлетворения потребностей клиентов путем планирования, контроля и введения эффективного перемещения и хранения соответствующей информации, товаров и услуг от места производства до места назначения. Отделены основные тенденции развития логистики в условиях глобализации. Проанализированы современное состояние и динамика объёмов транспортированного груза в Украине по видам транспорта. Исследовано влияние эксплуатированной длины путей сообщения общего использования на эффективность функционирования товарооборота в стране. Установлено, что в современных условиях развитие логистики характеризуется несколькими тенденциями, которые имеют существенные влияние на развитие экономики: минимизация затрат, связанных с транспортировкой, хранением, переупаковыванием; возрастанием спроса на качественные логистические услуги; уменьшением затрат производителей за счет оптимизации логистических цепей.*

**Ключові слова:** логістика, економічний розвиток, глобалізація, інфраструктура, перевезення, транспорт, ефективність.

**Табл.: 5. Рис.: 1. Лит.: 15.**

**Формулювання цілей статті:** дослідити роль логістичного забезпечення у розвитку економіки за умов глобалізації.

**Виклад основного матеріалу.** В умовах сучасної ринкової економіки роль логістики постійно зростає. Від ефективного планування та координації логістичних ланцюгів поставки залежить швидкість товаропотоків та обсяг залучених коштів. Логістичне забезпечення передбачає комплекс з управління ланцюгами поставок, який використовується для задоволення потреб клієнтів шляхом планування, контролю та впровадження ефективного переміщення та зберігання відповідної інформації, товарів і послуг від місця виробництва до місця споживання. Управління логістикою допомагає компаніям зменшити витрати та підвищити рівень обслуговування клієнтів. Як правило, великі роздрібні торговці або виробники володіють основними частинами своєї логістичної мережі. Більшість компаній, однак, передають цю функцію посередникам.

Основними функціями логістики є транспортування та складування. Управління транспортом зосереджується на плануванні, оптимізації та виконанні використання транспортних засобів для переміщення товарів між складськими приміщеннями, торговими об'єктами та клієнтами. Перевезення є мультимодальним і може включати океан, повітря, залізницю та дороги, залежно від географії розміщення.

За сучасних умов управління транспортом є складним процесом, який передбачає планування та оптимізацію маршрутів і вантажів, управління замовленнями, перевірку та оплату. Це також може поширюватися на контроль руху транспортних засобів за межами виробничих підприємств,

складів і розподільних об'єктів. Управління транспортним засобом є важливим аспектом, оскільки ціна, доступність і потужність транспортних перевізників можуть змінюватися в широких межах визначаючи собівартість продукції, відповідно ефективність її виробництва та реалізації. Логістичні компанії зазвичай використовують програмне забезпечення щоб розрахувати собівартість послуг та оптимізувати витрати.

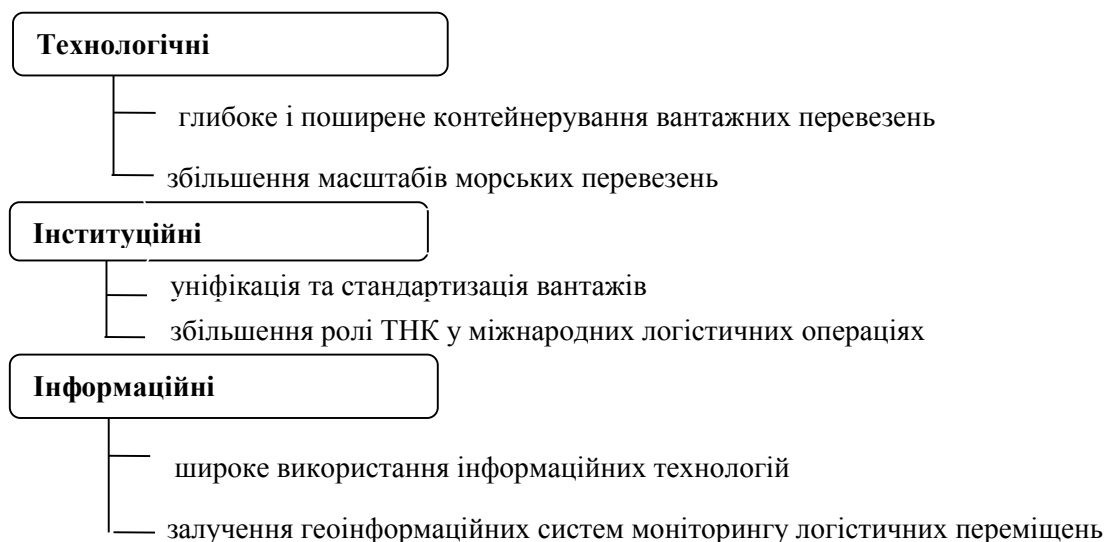
Важливою складовою логістичного забезпечення є складське управління, яке включає такі функції, як управління запасами і виконання замовлень, управління складською інфраструктурою і процесами. Більшість компаній використовують програмне забезпечення для управління складом, потоком і зберіганням товарів, відстеженням запасів. Виробники програмного забезпечення пропонують модулі управління, а також більш спеціалізовані компоненти для управління запасами.

На даний час митне оформлення товарів та їх переміщення через кордон вважається частиною логістики, оскільки документи, які показують відповідність державним нормативним документам, часто повинні оброблятися там, де товари перетинають національні кордони. При цьому, постачальникам, виробникам, дистриб'юторам і роздрібним торговцям доводилося вдосконалювати свої логістичні процеси, щоб задовольнити попит на більш швидке і зручне розмитнення та постачання широкого асортименту товарів. Вони також повинні краще інтегрувати свої процеси та системи для поліпшення відомостей про ланцюги постачання.

Процес управління логістикою починається з накопичення сировини до кінцевого етапу доставки товарів. Дотримуючись потреб клієнтів та галузевих стандартів, управління логістикою полегшує стратегію процесу планування. Управління логістикою передбачає численні елементи, включаючи:

- вибір відповідних постачальників з можливістю надання транспортних засобів;
- вибір ефективних шляхів транспортування;
- виявлення найбільш доцільного методу доставки;
- використання програмного забезпечення та інформаційних ресурсів для ефективного обробки відповідних логістичних процесів.

Суттєвий вплив на розвиток логістики мають сучасні глобальні тенденції, які можна поділити на технологічні, інституційні та інформаційні (рис. 1).



**Рис. 1. Тенденції розвитку логістики в умовах глобалізації**

*Джерело: власні дослідження*

Таким чином, обсяг попиту на логістичні послуги та вимоги до їх якості визначаються географічним розташуванням виробничої бази держави, її структурою, спеціалізацією, міжнародною співпрацею, напрямками економічних відносин, їх інтенсивністю, макроекономічними показниками діяльності. У сучасних умовах господарювання попит світової економіки на поліпшення транспортних процесів і подальший розвиток високотехнологічних, високоінтегрованих схем перевезення вантажів з гарантованою безпекою і дотриманням суворої ритмічної пропозиції продовжує впливати на розвиток логістики у всіх країнах світу.

Довгострокові тенденції в глобальному транспорті все ще спрямовані на розширення глобальної мережі транспортних комунікацій, збільшення їх навантаження, поліпшення синхронної роботи різних видів транспорту. Сьогодні перевезення вантажів і пасажирів не розглядається як механічний процес, відокремлений від людини. У всіх країнах програми розвитку транспортного комплексу пов'язані з активізацією всіх сфер економічного життя держави.

Таким чином, обсяг попиту на логістичні послуги та вимоги до їх якості визначаються географічним розташуванням виробничої бази держави, її структурою, спеціалізацією, міжнародною співпрацею, напрямками економічних відносин, їх інтенсивністю, макроекономічними показниками діяльності. За сучасних умов господарювання попит світової економіки на поліпшення транспортних процесів і подальший розвиток високотехнологічних, високоінтегрованих схем перевезення вантажів з гарантованою безпекою і дотриманням суворого ритмічної пропозиції продовжує впливати на розвиток логістики у всіх країнах світу.

Довгострокові тенденції в глобальному транспорті все ще спрямовані на розширення глобальної мережі транспортних комунікацій, збільшення їх навантаження, поліпшення синхронної роботи різних видів транспорту. Сьогодні перевезення вантажів і пасажирів не розглядається як механічний процес, відокремлений від людини. У всіх країнах програми розвитку транспортного комплексу пов'язані з активізацією всіх сфер економічного життя держави.

Характерною тенденцією у сфері логістичного забезпечення є технологічна зміна – це глибоке і поширене контейнерування вантажних перевезень і використання нових технологій, насамперед інформації та комунікацій. В останні десятиліття логістичне забезпечення значно змінилося за рахунок технологічних інновацій та контейнеризації. Цей процес вимагає від портів, залізничних станцій та аеропортів належної інфраструктури, відповідних технологій, що безпосередньо породжує попит на логістичні послуги та сприяє зростанню міжнародної торгівлі.

З іншого боку, впровадження новітніх технологій, таких як електронний обмін даними, постійно підвищує ефективність та швидкість торгівельних операцій.

Україна, враховуючи географічне розташування, є учасником світової логістичної системи, приймає активну участь у транспортуванні та транзиті вантажів. Вантажооборот та обсяги перевезень вантажів у січні-листопаді 2018 року представлено у табл. 1.

Таблиця 1

**Вантажооборот та обсяги перевезень вантажів в Україні  
у січні-листопаді 2018 року\***

	Вантажооборот		Обсяг перевезених вантажів	
	млн.ткм	у % до січня-листопада 2017р.	млн.т	у % до січня-листопада 2017р.
Транспорт	303747,7	97,0	571,0	98,5
залізничний	170445,9	97,5	295,7	95,4
автомобільний	38782,9	103,8	171,4	106,9
водний	3155,1	79,2	5,3	97,9
трубопровідний	91056,8	94,2	98,5	94,8
авіаційний	307,0	124,8	0,1	120,1

\*Дані наведено без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини тимчасово окупованих територій у Донецькій та Луганській областях.

Проведений аналіз вантажообороту та обсягів перевезень вантажів дозволяє констатувати, що Україна інтегрується до глобального середовища. До числа основних факторів швидкого впровадження логістики в світову економіку потрібно віднести:

- динамічний розвиток інформаційних технологій;
- глобалізація ринків;
- структурні зміни в організації бізнесу;
- філософія якості управління [12, 13].

Відповідно, при формуванні інфраструктури логістичної мережі слід розглянути різні варіанти географічного розташування об'єктів. При цьому, географічні ринки дуже відрізняються один від одного, що обумовлює необхідність використання різних видів транспорту.

В Україні є унікальна можливість використовувати усі види транспорту для логістичного забезпечення, а саме: залізничний, автомобільний, водний, трубопровідний та авіаційний. Обсяги перевезених вантажів за видами транспорту за січень-грудень 2018 року представлено у табл. 2.

Таблиця 2

**Обсяги перевезених вантажів в Україні за видами транспорту\***

		Січень	Січень-березень	Січень-червень	Січень-вересень	Січень-грудень
Транспорт	млн.т	49,1	150,0	303,5	463,0	624,6
	у % до 2017 р.	94,1	97,3	98,3	99,0	98,1
залізничний	млн.т	26,7	79,1	158,7	240,1	322,3
	у % до 2017 р.	94,1	95,6	95,5	95,7	94,9
автомобільний	млн.т	12,4	39,6	87,4	138,1	187,2
	у % до 2017 р.	110,8	103,1	105,9	107,7	106,1
водний	млн.т	0,3	0,7	2,1	4,2	5,6
	у % до 2017 р.	171,7	92,6	93,3	98,1	94,9
трубопровідний	млн.т	9,7	30,6	55,3	80,5	109,4
	у % до 2017 р.	78,1	94,7	96,0	95,6	95,3
авіаційний	млн.т	0,01	0,02	0,04	0,1	0,1
	у % до 2017 р.	125,1	114,8	122,8	122,2	119,6

\*Дані наведено без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини тимчасово окупованих територій у Донецькій та Луганській областях.

Обсяги перевезених вантажів залежать від правильності планування товаропотоків та своєчасності виконання усіх етапів транспортування. В управлінні логістикою помилкові рішення створюють проблемні ситуації, спричиняють ланцюгову реакцію. Наприклад, поставки, які затримуються, призводять до незадоволення покупця. Ще одним потенційним питанням є пошкодження товару через недбале перевезення. Не досконале планування логістики поступово збільшує витрати, і проблеми можуть виникати внаслідок впровадження неефективного логістичного програмного забезпечення.

Більшість з цих проблем виникає через неправильне рішення, пов'язане з аутсорсингом, наприклад, вибір неправильного постачальника або виконання завдань доставки без достатніх ресурсів. Щоб вирішити ці питання, організації повинні впроваджувати кращі методи управління логістикою. Компанії повинні зосередитися на співпраці, а не на конкуренції. Ефективна співпраця між постачальниками послуг, покупцями та постачальниками сприяє зменшенню витрат. Ефективний і безпечний постачальник послуг транспорту також є життєво важливим для успіху бізнесу.

При аналізі різних видів транспорту слід відмітити, що провідні позиції у перевезенні вантажів в Україні належать залізничному транспорту. Перевезення вантажів залізничним транспортом за видами вантажів у січні 2019 році представлено у табл. 3. Вагомі позиції у вантажах, які перевозяться залізницею належать: кам'яному вугіллю, коксу, нафті і нафтопродуктам, рудам, чорним металам, брухту чорних металів, лісовим вантажам, хімічним і мінеральним добривам, зерні і продуктам перемелу, цементу, будівельним матеріалам [4].

Таблиця 3

**Перевезення вантажів залізничним транспортом за видами вантажів у січні 2019 році\***

	Виконано, млн. т	У % до січня 2018р.
1	2	3
Перевезено вантажів	24,6	92,1
з них відправлено	20,4	95,2
у т.ч. за номенклатурою вантажів		
кам'яного вугілля	3,5	100,9
коксу	0,4	83,0
нафти і нафтопродуктів	0,3	134,5

1	2	3
руди залізної і марганцевої	5,8	99,8
чорних металів	1,7	89,6
брухту чорних металів	0,1	44,6
лісових вантажів	0,1	43,5
хімічних і мінеральних добрив	0,3	102,4
зерна і продуктів перемелу	3,6	122,3
цементу	0,2	82,9
будівельних матеріалів	1,3	56,9
інших вантажів	3,1	92,2

*\*Дані наведено без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини тимчасово окупованих територій у Донецькій та Луганській областях. За оперативними даними АТ "Укрзалізниця".*

Враховуючи що Україна має вихід до моря, значні обсяги міжнародних перевезень здійснюються морським транспортом. Одним із проявів глобалізації є те, що морська світова торгівля, незважаючи на кризові спади, поступово відновлюється і поступово зростає.

Якщо проаналізувати темпи зростання в минулому, вони продемонструють протягом останніх 30 років стабільне зростання на 4% на рік. Прогнози СОТ вказують, що в наступні роки ця цифра буде ще більшою, що, відповідно, вплине на обсяг міжнародних перевезень [12]. Зі свого боку, глобалізація і створення великих транснаціональних корпорацій змінили внутрішню структуру портів і стимулювали порти до впровадження передових інформаційно-комунікаційних технологій, щоб мати можливість відстежувати і регулювати процеси переміщення вантажів. В цілому – це головна тенденція сучасної світової спільноти.

Важливим наразі є дослідження динаміки перевезень вантажів та виявлення основних чинників, які впливають на коливання товарних потоків. Обсяг перевезених вантажів за видами транспорту у динаміці представлено у табл. 4. Суттєвий вплив на товаропотік мали події на сході України. Наразі статистична обробка даних щодо товаропотоків здійснюється без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини тимчасово окупованих територій у Донецькій та Луганській областях.

Таблиця 4

**Обсяг перевезених вантажів за видами транспорту, (тис. т)**

	Залізничний <sup>1</sup>	Морський	Автомобільний <sup>2</sup>	Авіаційний <sup>3</sup>	Трубопровідний
1	2	3	4	5	6
1980	981079,0	47061,0	4391508,0	268,0	207359,4
1990	974253,0	53253,3	4896319,1	167,3	295887,4
2000	295921,0	6316,3	938916,1	23,2	218164,9
2001	313089,0	8231,6	977268,8	26,9	216441,1
2002	330188,3	8785,7	947263,8	90,3	201274,6
2003	363364,7	8851,4	973283,0	148,4	216699,9
2004	388295,0	8793,6	1027396,3	101,0	220927,0
2005	378911,7	8575,2	1120715,3	126,3	212556,8
2006	398148,3	8664,9	1167199,7	98,9	203693,7
2007	415910,7	9123,9	1255225,3	104,0	195990,7
2008	399679,7	8228,2	1266598,1	102,1	186797,0
2009	322221,8	4652,0	1068857,9	85,1	154594,6
2010	357969,1	4067,8	1168218,8	87,9	153436,6
2011	388715,6	4145,6	1252390,3	92,1	154971,2
2012	378102,3	3457,5	1259697,7	122,6	128439,8
2013	377318,3	3428,1	1260767,5	99,2	125941,1
2014 <sup>4</sup>	325171,0	2805,3	1131312,7	78,6	99679,5
2015 <sup>4</sup>	294301,2	3291,6	1020604,0	69,1	97231,5

1	2	3	4	5	6
2016 <sup>4</sup>	292104,7	3032,5	1085663,4	74,3	106729,2
2017 <sup>4</sup>	277288,9	2253,1	1121673,6	82,8	114810,4

<sup>1</sup> За даними ПАТ “Укрзалізниця”.

<sup>2</sup> З урахуванням обсягів перевезень вантажів для обслуговування потреб власного виробництва, з 2002 р. – з урахуванням перевезень вантажів, виконаних фізичними особами-підприємцями.

<sup>3</sup> З 2003 р. – за даними Державної авіаційної служби України.

<sup>4</sup> Без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м.Севастополя та частини тимчасово окупованих територій у Донецькій та Луганській областях.

Аналізуючи сучасний стан логістики необхідно відмітити розвиток системи доставки вантажів “від дверей до дверей”, яка змінює функцію переміщення пасажирів і вантажів з одного виду транспорту на інший. Тому наразі важливо сприяти інтеграції морських портів, аеропортів та залізниць у логістичний ланцюжок з експедиторами і транспортними компаніями. При цьому, розгляд пропускної спроможності транспортної системи необхідно розглядати в першу чергу як основну підвищення якості життя людей, і лише потім, як засіб підвищення ефективності економіки.

Суттєвий вплив на обсяг перевезених вантажів за видами транспорту має експлуатаційна довжина шляхів сполучення та відповідна якість покриття на даних шляхах. Експлуатаційна довжина шляхів сполучення загального користування представлено у табл. 5.

Таблиця 5

**Експлуатаційна довжина шляхів сполучення загального користування, км**

	Експлуатаційна довжина залізничних колій загального користування <sup>1</sup>	Експлуатаційна довжина річкових судноплавних шляхів загального користування <sup>2</sup>	Довжина автомобільних доріг загального користування <sup>3</sup>	Експлуатаційна довжина метрополітенівських колій загального користування (у двоколіїному обчисленні)
1980	22553,0	4910,0	163243,0	43,5
1990	22798,5	4005,0	167804,0	62,4
2000	22300,7	2413,5	169490,9	91,7
2001	22217,7	2280,5	169629,9	91,7
2002	22078,0	2282,0	169678,5	91,7
2003	22051,0	2241,0	169738,9	95,0
2004	21990,2	2253,2	169447,1	99,1
2005	21980,4	2191,2	169322,8	101,5
2006	21870,4	2151,7	169104,2	101,5
2007	21852,2	2175,7	169421,6	101,5
2008	21654,7	2165,8	169501,6	102,6
2009	21657,5	2150,2	169494,9	102,6
2010	21684,2	2184,7	169496,2	108,4
2011	21644,4	2144,7	169636,8	109,9
2012	21619,4	2125,7	169693,9	110,8
2013	21604,9	2120,7	169648,5	112,3
2014 <sup>5</sup>	20948,1	1613,1	163027,6	112,3
2015 <sup>5</sup>	20954,2	1562,6	163024,2	112,3
2016 <sup>5</sup>	20951,8	1569,4	163033,0	113,4
2017 <sup>5</sup>	19769,9	2129,4	163118,9	113,4

<sup>1</sup> За даними ПАТ “Укрзалізниця”. З 2017 року - без урахування частини тимчасово окупованих територій у Донецькій та Луганській областях.

<sup>2</sup> За 2011-2016 роки - за даними ДП “Укрводшлях” та ДУ “Держгідрографія”, з 2017 року - за даними ДУ “Держгідрографія”.

<sup>3</sup> За даними Державного агентства автомобільних доріг України (Укравтодор).

<sup>4</sup> З 2014 року - без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м.Севастополя та частини тимчасово окупованих територій у Донецькій та Луганській областях.

<sup>5</sup> Без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м.Севастополя.

Станом на 2017 рік експлуатаційна довжина залізничних колій загального користування становила 19769,9 км. Експлуатаційна довжина річкових судноплавних шляхів загального користування становила 2129,4 км. Довжина автомобільних доріг загального користування – 163118,9 км. Експлуатаційна довжина метрополітенівських колій загального користування (у двоколіїному обчисленні) – 113,4 км.

**Висновки.** Сучасний стан розвитку логістики характеризується декількома тенденціями: комп'ютеризацією логістичних операцій, розширенням контейнерних перевезень, мінімізацією витрат, пов'язаних з транспортуванням, зберіганням, перепакуванням, митним оформленням; зростанням попиту на якісні логістичні послуги; зменшенням витрат виробників за рахунок оптимізації логістичних ланцюгів. Ці тенденції мають суттєвий вплив на розвиток економіки кожної країни. Україна має вигідне географічне розміщення та досить розгалужену залізничну, автомобільну, водну, трубопровідну та авіаційну транспортну сітку. У 2017 році залізничним транспортом перевезено 277288,9 тис. т вантажів, морським – 2253,1 тис. т, автомобільним – 1121673,6 тис. т, авіаційним – 82,8 тис. т, трубопровідним – 114810,4 тис. т. Розвиток логістичних ланцюгів стримується наявним інфраструктурним забезпеченням та якістю дорожнього покриття.

Негативними факторами, що впливають на розвиток ринку логістичних послуг в Україні, є незадоволеність попитом споживачів на складське господарство та недостатньо розвинена транспортна інфраструктура, відсутність кваліфікованих кадрів у логістиці. Трансформація логістичної інфраструктури повинна базуватися на системному підході, що дає змогу обґрунтувати стратегію її розвитку і деталізації в перспективних і поточних планах. Основним результатом оптимізації логістичної інфраструктури має бути мінімізація витрат на утримання матеріально-матеріальних потоків.

Перспективним напрямом подальших досліджень є вивчення напрямів оптимізації логістичних витрат при організації міжнародних перевезень.

#### Список використаної літератури

1. Бойко С.С. Логістична діяльність на підприємствах. *Інформаційні технології: наука, техніка, технологія, освіта, здоров'я*. 2017. Ч. IV. URL: [http://www.kpi.kharkov.ua/archive/MicroCAD/2017/S23/tez\\_mic\\_17\\_IV\\_p179-p179.pdf](http://www.kpi.kharkov.ua/archive/MicroCAD/2017/S23/tez_mic_17_IV_p179-p179.pdf). (дата звернення: 12.10.2019).
2. Гриценко С.І. Розвиток аграрної логістики в контексті угоди про асоціацію з ЄС. *Вісник Тернопільського національного економічного університету*. 2014. Вип. 4. С. 56–64.
3. Гуторов О.І., Прозорова Н.В. Формування ефективного механізму функціонування логістичних систем сільськогосподарських підприємств. *Економіка АПК*. 2013. № 8. С. 33–38.
4. Державна служба статистики України. Експрес-випуск. URL : <http://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 12.10.2019).
5. Дорошенко Г.Д. Інформаційно-аналітична система для керування процесом логістичної діяльності підприємства. URL: <http://base.uipv.org/searchINV/search.php?action=viewdetails&IdClaim> (дата звернення: 12.10.2019).
6. Луценко І. Логістика та її роль в умовах реформування економіки України. *Економіст*. 2000. № 12. С. 62–63.
7. Мовчан М. Оптимизация логистических процессов в торговой сети. Дистрибуция и логистика. 2016. URL: <http://logist.fm/publications/optimizaciyalogisticheskikh-processov-v-torgovoy-seti>. (дата обращения: 12.10.2019).
8. Окландер М.А. Логістична система підприємства. Одеса: Астропринт, 2004. 312 с.
9. Свиридко С. В. Логістика: сучасні тенденції розвитку. *Проблеми розвитку внешнеэкономических связей и привлечения иностранных инвестиций: региональный аспект*. 2009. № 1. Ч. 1. С. 452–456.
10. Солodka О.В. Логістична складова конкурентоспроможності промислового підприємства. 2009. URL: <http://ena.lp.edu.ua/bitstream/ntb/2503/1/57.pdf>. (дата звернення: 12.10.2019).
11. Шевців Л.Ю. Логістичні витрати підприємства: формування та оцінювання. Львів: Видавництво Львівської політехніки, 2011. 244 с.
12. Эффективность логистики по методологии Всемирного банка. URL: <http://www.baif.by/stati/effektivnostlogistiki-po-metodologii-vsemirnogo-banka/> (дата обращения: 12.10.2019).
13. Connecting to Compete 2016: Trade Logistics in the Global Economy. URL: [https://wb-lpi-media.s3.amazonaws.com/LPI\\_Report\\_2016.pdf](https://wb-lpi-media.s3.amazonaws.com/LPI_Report_2016.pdf) 9. (Last accessed: 17.03.2019).
14. Dankevych V., Dankevych Y., Pyvovar P. Clustering of the international agricultural trade between Ukraine and the EU. *Management Theory and Studies for Rural Business and Infrastructure Development*. 2018. Vol. 40. No. 3. P. 307–319.
15. Ukraine Country Commercial Guide. URL : <https://www.export.gov/article?id=Ukraine-Agricultural-Machinery> (Last accessed: 17.03.2019)



### References

1. Boiko, S.S. (2017). Lohistychna diialnist na pidprijemstvakh [Logistics activity at the enterprises]. *Informatsiini tekhnologii: nauka, tekhnika, tekhnologiiia, osvita, zdorov'ia - Information technologies: science, technology, technology, education, health*, 4. Retrieved from [http://www.kpi.kharkov.ua/archive/MicroCAD/2017/S23/tez\\_mic\\_17\\_IV\\_p179-p179.pdf](http://www.kpi.kharkov.ua/archive/MicroCAD/2017/S23/tez_mic_17_IV_p179-p179.pdf). [in Ukrainian].
2. Gritsenko, S.I. (2014). Rozvytok ahrarnoi lohistyky v konteksti uhody pro asotsiatsiiu z YeS [Development of Agrarian Logistics in the Context of the Association Agreement with the EU]. *Visnyk Ternopil'skoho natsionalnoho ekonomichnoho universytetu - Bulletin of the Ternopil National Economic University*, 4, 56-64. [in Ukrainian].
3. Hutorov O.I., Prozorova N.V. (2013). Formuvannia efektyvnoho mekhanizmu funktsionuvannia lohistychnykh system silskohospodarskykh pidprijemstv [Formation of an Effective Mechanism for the Functioning of Logistic Systems of Agricultural Enterprises]. *Ekonomika APK- Economy of AIC*, 8, 33-38. [in Ukrainian].
4. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy [State Statistics Service of Ukraine. Express-release] [www.ukrstat.gov.ua](http://www.ukrstat.gov.ua) Retrieved from <http://www.ukrstat.gov.ua/> [in Ukrainian].
5. Doroshchenkov, H.D. Informatsiino-analitychna systema dlia keruvannia protsesom lohistychnoi diialnosti pidprijemstva [Information-analytical system for managing the process of enterprise logistics] [base.uipv.org/searchINV/search.php?action=viewdetails&IdClaim](http://base.uipv.org/searchINV/search.php?action=viewdetails&IdClaim) Retrieved from <http://base.uipv.org/searchINV/search.php?action=viewdetails&IdClaim> [in Ukrainian].
6. Lutsenko, I. (2000). Lohistyka ta yii rol v umovakh reformuvannia ekonomiky Ukrainy [Logistics and its role in the conditions of reforming the economy of Ukraine]. *Ekonomist- Economist*, 12, 62-63. [in Ukrainian].
7. Movchan, M. (2016). Optimizacija logisticheskikh processov v torgovoy seti [Optimization of logistic processes in the trading network] *Distribucija i logistika- Distribution and logistics*. [logist.fm/publications/optimizaciyalogisticheskikh-processov-v-torgovoy-seti](http://logist.fm/publications/optimizaciyalogisticheskikh-processov-v-torgovoy-seti) Retrieved from <http://logist.fm/publications/optimizaciyalogisticheskikh-processov-v-torgovoy-seti>. [in Russian]
8. Oklander, M.A. (2004). *Lohistychna systema pidprijemstva [Logistic System of the Enterprise]*. Odesa: Astroprint [in Ukrainian].
9. Svyrydko, S.V. (2009). Lohistyka: suchasni tendentsii rozvytku [Logistics: Contemporary Development Trends]. *Problemy razvitiia vneshnejekonomicheskikh svyazey i privlecheniia inostrannykh investicij: regional'nyj aspekt*, 1, 1, 452-456. [in Ukrainian].
10. Svyrydko, S.V. (2009). Lohistyka: suchasni tendentsii rozvytku [Logistic component of the competitiveness of the industrial enterprise] [ena.lp.edu.ua/bitstream/ntb/2503/1/57.pdf](http://ena.lp.edu.ua/bitstream/ntb/2503/1/57.pdf). Retrieved from <http://ena.lp.edu.ua/bitstream/ntb/2503/1/57.pdf>. [in Ukrainian].
11. Shevtsiv, L.Yu (2011). *Lohistychni vytraty pidprijemstva: formuvannia ta otsiniuvannia [Logistics costs of the enterprise: formation and evaluation]*. Lviv: Vydavnytstvo Lvivskoi politekhniki [in Ukrainian].
12. Jeftektivnost' logistiki po metodologii Vsemirnogo banka [Logistics Efficiency in the World Bank Methodology]. [www.baif.by/stati/effektivnostlogistiki-po-metodologii-vsemirnogo-banka/](http://www.baif.by/stati/effektivnostlogistiki-po-metodologii-vsemirnogo-banka/) Retrieved from <http://www.baif.by/stati/effektivnostlogistiki-po-metodologii-vsemirnogo-banka/> [in Russian]
13. Connecting to Compete 2016: Trade Logistics in the Global Economy. [wb-lpi-media.s3.amazonaws.com/LPI\\_Report\\_2016.pdf](https://wb-lpi-media.s3.amazonaws.com/LPI_Report_2016.pdf) 9. Retrieved from [https://wb-lpi-media.s3.amazonaws.com/LPI\\_Report\\_2016.pdf](https://wb-lpi-media.s3.amazonaws.com/LPI_Report_2016.pdf) 9.
14. Dankevych, V. Dankevych, Y., Pyvovar, P. (2018). Clustering of the international agricultural trade between Ukraine and the EU. *Management Theory and Studies for Rural Business and Infrastructure Development*, 40, 3, 307-319.
15. Ukraine Country Commercial Guide. [www.export.gov/article?id=Ukraine-Agricultural-Machinery](https://www.export.gov/article?id=Ukraine-Agricultural-Machinery) Retrieved from <https://www.export.gov/article?id=Ukraine-Agricultural-Machinery>.

### Інформація про автора

**КИШ Людмила Миколаївна** – кандидат економічних наук, доцент кафедри моделювання та інформаційних технологій в економіці, Вінницький національний аграрний університет (21008, м. Вінниця, вул. Сонячна, 3, e-mail: [ljudmilakish@rambler.ru](mailto:ljudmilakish@rambler.ru)).

**KYSH Lyudmila** - Candidate of Economic Sciences, Associate Professor of the Department of design and information technologies in an economy, Vinnytsia National Agrarian University (21008, Vinnytsia, 3, Soniachna str., e-mail: [ljudmilakish@rambler.ru](mailto:ljudmilakish@rambler.ru)).

**КИШ Людмила Николаевна** - кандидат экономических наук, доцент кафедры моделирования и информационных технологий в экономике, Винницкий национальный аграрный университет (21008, г. Винница, ул. Солнечная 3, e-mail: [ljudmilakish@rambler.ru](mailto:ljudmilakish@rambler.ru)).

