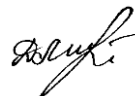


Міністерство освіти та науки України  
Рівненський державний гуманітарний університет  
Психолого-природничий факультет  
Кафедра екології, географії та туризму

«До захисту допущено»

Завідувач кафедри



(підпис)

Д.В. Лико  
(ініціали, прізвище)

“ \_\_\_\_\_ ” червня 2022 року

**Пояснювальна записка**  
до кваліфікаційної роботи бакалавра

зі спеціальності 014 «Середня освіта (Географія)»  
(код і назва)

на тему: «Територіальні особливості ринку логістичних послуг в Україні»

Виконав (-ла): студент (-ка) IV курсу, групи Г-41  
(шифр групи)

Басюк Ірина Олегівна  
(прізвище, ім'я, по батькові) \_\_\_\_\_ (підпис)

Керівник кандидат сільськогосподарських наук, професор кафедри екології, географії та туризму РДГУ Портухай О.І.  
(посада, науковий ступінь, вчене звання, прізвище та ініціали) \_\_\_\_\_ (підпис)

Рецензент кандидат сільськогосподарських наук, професор кафедри екології, географії та туризму РДГУ Лико Сергій Михайлович  
(посада, науковий ступінь, вчене звання, прізвище та ініціали) \_\_\_\_\_ (підпис)

Засвідчую, що кваліфікаційна робота містить результати власних досліджень. Використання ідей, результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело

Студент \_\_\_\_\_  
(підпис)

**Оцінка за результатами захисту:**

Національна шкала \_\_\_\_\_

Кількість балів: \_\_\_\_\_

Оцінка: ЄКТС \_\_\_\_\_

Рівне – 2022 року

## ЗМІСТ

ВСТУП .....	3
РОЗДІЛ 1. РОЗВИТОК ЛОГІСТИЧНИХ ПОСЛУГ В УКРАЇНІ (ОГЛЯД ЛІТЕРАТУРИ) .....	7
1.1. Вивчення проблеми логістичних послуг .....	7
1.2. Особливості ринку логістичних послуг на територіальному рівні... 14	14
РОЗДІЛ 2. ХАРАКТЕРИСТИКА ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ.....	20
2.1. Характеристика транспортної мережі України.....	20
2.2. Основні компанії, які надають логістичні послуги в Україні .....	27
2.3. Методика дослідження .....	30
РОЗДІЛ 3. ТЕРИТОРІАЛЬНІ ОСОБЛИВОСТІ РИНКУ ЛОГІСТИЧНИХ ПОСЛУГ.....	35
3.1. Оцінка ринку логістичних послуг України .....	35
3.2. Формування транспортно-логістичної системи.....	42
3.3. Проблеми ринку логістичних послуг та шляхи їх вирішення.....	45
РОЗДІЛ 4. ВИКОРИСТАННЯ МАТЕРІАЛІВ КВАЛІФІКАЦІЙНОЇ РОБОТИ НА УРОКАХ ГЕОГРАФІЇ У ШКОЛІ .....	50
4.1. Аналіз навчальних програм шкільного курсу географії .....	50
4.2. Дидактичні принципи удосконалення змісту й методики викладання географії .....	52
4.3. Методика організації вивчення територіальних особливостей ринку логістичних послуг на уроках географії в школі .....	55
ВИСНОВКИ.....	60
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	63
ДОДАТКИ.....	<b>Ошибка! Закладка не определена.</b>

## ВСТУП

**Актуальність дослідження.** Стан економіки країни безпосередньо залежить від розвитку транспортних галузей, при цьому особливого значення набуває розвиток сучасних логістичних технологій і транспортно-логістичних систем, що дозволяють значно знизити транспортні та логістичні витрати транспортних компаній. В Україні основою для створення мережі транспортно-логістичних систем є існуюча мережа логістичних установ і їх інфраструктури, в тому числі транспортна і термінально-складська. Сьогодні виникає необхідність у науковому опрацюванні методів підвищення ефективності функціонування транспортних компаній з впровадженням сучасних логістичних технологій і створення методологічних основ економічної ефективності інноваційної організації управління транспортно-логістичними системами на територіальному рівні. В останні роки активно відбувалося будівництво логістичних та розподільних центрів, складських приміщень, термінальних комплексів, проте великі інфраструктурні проекти не збалансовані належним чином.

Так як економічні взаємовідносини України та країн Європейського союзу постійно поглиблюються, то зростає потреба у вдосконаленні систем управління економічними процесами, підвищенні рівня відповідності вітчизняної продукції євростандартам, особливостей планування, руху матеріальних потоків та організації виробництва. Тому виникає потреба вивчати та застосовувати на практиці різні методи логістики, які виступають дієвими складовими процесу управління діяльністю підприємств. Особливу увагу варто приділити дослідженням територіальних особливостей ринку логістичних послуг.

В науковій літературі існують різні визначення поняття «логістика», ключовими аспектами яких є те, що сферою застосування логістики є транспортування, складування та управління запасами. Визначення поняття

логістики надавалися здебільшого зарубіжними вченими, такими як М. Крістофер, Д. Боверсокс, Д. Клос, С. Бенсассі, Л. Маркуз-Рамос, І. Мартінез-Зарзосо, К. Суарез-Баргует, Н. Ель-Беріши, І. Рюгге, Б. Шольц-Рейтер [13, 43, 44, 45, 47, 49]. Також надано визначення даного поняття Радою з питань логістичного управління та Європейським комітетом стандартизації [46, 48].

Різні підходи до визначення логістичних послуг застосовані у працях таких вчених: А. Родніков, А. Семененко, В. Сергєєв, М. Чернишов, В. Сергєєв, А. Харрісон, О.Д. Проценко. Форма технічного аналізу змісту категорії «логістичні послуги» пропонована Семененко А.І. та Сергєєвим В.І.. В даній категорії видно чітку спрямованість на соціальний аспект управління та наявність фактору невизначеності в ньому. В даному визначенні також відсутня мета функціонування логістичних послуг [36, 27].

Загальні питання формування та функціонування вітчизняної транспортно-логістичної системи вивчені такими науковцями як: В. Дикань, О. Зборовська, М. Корінь, Є. Крикавський, О. Лактіонова. Проблематика створення транспортно-логістичної системи в умовах європейської інтеграції розглянуто вченими: І. Зайцева, О. Яцюта, О. Ткач, І. Садловська, М. Устенко та ін. Проте залишаються недостатньо вивченими питання розвитку транспортно-логістичних систем на регіональному рівні [24, 26, 27, 39, 42].

Недосконала система менеджменту, а також невеликий досвід у побудові відповідних вітчизняних логістичних структур, у порівнянні з міжнародною практикою, говорить про актуальність досліджень у цьому напрямку, що матимуть і важливе значення у розвитку економіки.

**Об'єкт дослідження:** процес формування ринку логістичних послуг в Україні.

**Предметом дослідження** виступає транспортна мережа України, українські та закордонні компанії, що надають логістичні послуги.

**Мета дослідження** – теоретично обґрунтувати та висвітлити територіальні особливості ринку логістичних послуг в Україні.

Реалізація мети передбачає виконання наступних **завдань:**

- проаналізувати стан вивчення проблеми логістичних послуг та визначити особливості цього ринку на територіальному рівні;
- охарактеризувати транспортну мережу України та виокремити основні компанії, які надають логістичні послуги;
- надати обґрунтовану оцінку ринку логістичних послуг України;
- розглянути процес формування транспортно-логістичної системи;
- дослідити проблеми ринку логістичних послуг та запропонувати шляхи їх вирішення;
- проаналізувати теми шкільних курсів географії, де вивчається логістика та обґрунтувати доцільність використанням методу кейсів на уроках географії в школі.

**Методи дослідження.** Для вирішення поставлених завдань використовувалися наступні методи наукових досліджень: порівняльний аналіз – при дослідженні стану ринку логістичних послуг України; системний, структурний та логічний аналіз – в ході аналізу сутності, місця і ролі логістичних послуг. В дипломній роботі за допомогою методу порівняння вивчено характеристики логістичних послуг, а також їх функції та завдання, досліджено різні види транспорту та їх вантажооборот, діяльність основних українських та зарубіжних компаній на ринку логістичних послуг нашої держави. Проведена класифікація логістичних послуг, логістичних систем, провайдерів логістичних послуг за різними ознаками. Проаналізовано стан ринку логістичних послуг України за допомогою індексу ефективності логістики (LPI – Logistic Performance Index), який визначає легкість здійснення поставок товарів і стан торгової логістики на національному та міжнародному рівнях. Розроблено урок на тему «Територіальні особливості ринку логістичних послуг в Україні» з використанням методу кейсів.

**Наукова новизна** отриманих результатів полягає у тому, що розроблено урок по логістиці з використанням методу кейсів для вивчення на уроках географії в школі; узагальнено та вдосконалено характеристики

впливу чинників на розвиток логістичного ринку України; запропоновано шляхи вирішення проблем ринку логістичних послуг.

**Практичне значення.** Теоретичні аспекти, а також висновки і рекомендації можуть бути використані для подальших досліджень ринку логістичних послуг. Розроблений урок на тему «Територіальні особливості ринку логістичних послуг в Україні» з використанням методу кейсів може стати прикладним інструментом на уроках географії в школі.

**Структура роботи.** Дипломна робота містить вступ, чотири розділи, висновки, список використаних джерел. У вступі визначена актуальність теми дослідження, об'єкт, предмет, мета, завдання та методи дослідження, його наукова новизна та практичне значення. В першому розділі розкрито теоретичні аспекти розвитку логістичних послуг, проведено огляд літератури по темі дослідження. Другий розділ надає характеристику транспортно-логістичної системи нашої держави. У третьому розділі роботи розглянуто територіальні особливості ринку логістичних послуг в Україні. В четвертому розділі представлено можливості використання матеріалів кваліфікаційної роботи на уроках географії у школі. У висновку наведені найважливіші наукові та практичні результати, одержані в роботі.

## РОЗДІЛ 1. РОЗВИТОК ЛОГІСТИЧНИХ ПОСЛУГ В УКРАЇНІ (ОГЛЯД ЛІТЕРАТУРИ)

### 1.1. Вивчення проблеми логістичних послуг

Нині на розвиток логістики впливає ряд факторів, до яких можна віднести роль вимог та потреб покупця у визначенні напрямку розвитку послуг та товарів продавця; створення різнопрофільної діяльності та розвитку складних форм господарювання.

Витоки логістики як сфери діяльності лежать у давній Греції, в якій логістикою називалася прикладна математика. На території Римської імперії логістика була діяльністю для забезпечення військових потреб житлом та провіантом. Женевський філософський конгрес, який відбувся у 1904 році, прийняв рішення називати логістикою розділ математики – математичну логіку [24].

Наукова література надає велику кількість визначень поняття логістики. Основою визначень є сфера застосування логістики, тобто: транспортування – переміщення товарних та матеріальних цінностей між ланцюгами поставок, складування – розміщення на складських об'єктах для зберігання, перевірки, пакування, маркування матеріальних запасів перед їх подальшим розповсюдженням, управління запасами – діяльність з моніторингу і визначення кількості запасів, що зберігаються на складах, а також особливостей та умов їх зберігання (табл. 1.1).

Кінець 70-х років минулого століття став початком використання логістики в економіці. Причиною послужили зміни в орієнтації ринку з продавців на покупців, що в свою чергу поставило важливі критерії відбору – якість і ціна на товар, терміни його доставки.

На основі досліджень сформовані широкий та вузький підходи до визначення поняття логістики. Вузький підхід в основу логістики покладає транспортування і складування. Сама логістика вважається управлінням

всіма операціями, які супроводжують процес доставки товару на шляху від постачальників до споживачів. Застосовуючи широкий підхід, логістику розглядають як комплекс операцій від постачальника сировини до покупця готового товару, до якого входять аналіз ринку постачальників сировини, аналіз ринку споживачів, координація інтересів постачальників та споживачів, транспортування, зберігання, виробництво, розподіл та ін. [29].

Таблиця 1.1.

## Визначення поняття «логістика»[13, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49]

Автор	Характеристика категорії
Рада з питань логістичного управління (Council of Logistics Management)	«Логістика – це процес планування, реалізації та контролю за ефективним, економічно-обґрунтованим потоком сировини, виробничих запасів, готової продукції та відповідної інформації від місця походження до місця споживання, а також при необхідності її зберіганням з метою задоволення потреб клієнтів.»
EN 14943:2005 European Committee for Standardisation	«Логістика розглядається як процес планування, виконання та контролю за переміщенням та розміщенням людей та / або товарів, а також допоміжних заходів, пов'язаних з таким переміщенням та розміщенням, у системі, яка організована для досягнення конкретних цілей.»
ISO 17546:2016	«Логістика означає не лише фізичний розподіл чи транспортування вантажів, але й описання запобіжних заходів щодо особливостей використання, обслуговування, обробки, тестування, пакування, транспортування та зберігання (стан та умови конфігурації обладнання та навколишнього середовища) на кожному етапі життєвого циклу.»
Д. Новіков	Логістика – це «комплекс інфраструктурних послуг»
М. Крістофер (M. Christopher)	Логістика – процес стратегічного управління зберіганням і рухом матеріалів, деталей і готової продукції
Д. Боверсокс (D. Bowersox) Д. Клос (D. Closs)	Логістика об'єднує закупівлю, розповсюдження, управління запасами, виробництвом, пакування та обслуговування споживачів
С. Бенсассі (S. Bensassi), Л. Маркуз-Рамос (L. Márquez-Ramos), І. Мартінез-Зарзосо (I. Martínez-Zarzoso), К. Суарез-Баргует (C. Suárez-Burguet)	Логістика є основою галузі національного економічного розвитку та ключовим фактором, що впливає на конкурентоспроможність міжнародної торгівлі
Н. Ель-Беріши (N. ElBerishy), І. Рюгге (I. Rügge), Б. Шольц-Рейтер (B. Scholz-Reiter)	Логістика – це дуже складна сфера економічної діяльності, основними функціями якої є транспортування, зберігання, обробка матеріалів, упаковка та обробка інформації всіх логістичних операцій.

Логістика виконує певні функції і завдання (табл. 1. 2.).



Таблиця 1.2.

## Функції і завдання логістики [29]

Функції логістики	Завдання логістики
Управління логістичними системами	Полягають у створенні ефективної інфраструктури логістичних систем, координації елементів логістичних систем, плануванні та організації руху матеріальних і інформаційних потоків логістичних систем, організації системи для контролю руху матеріальних та інформаційних потоків, аналізі ефективності функціонування логістичних систем, розвитку логістичної технології.
Управління матеріальними та інформаційними потоками при постачанні матеріальних ресурсів	Полягають у визначенні потреб в матеріально-технічних ресурсах, оптимального розміру поставок, забезпеченні відповідностей між потребами і поставкою, управлінні матеріальними запасами, забезпеченні доставок матеріалів необхідної якості при мінімальній ціні, документальному оформленні закупівель і постачання, організації процесу приймання товарних та матеріальних цінностей за критеріями кількості та якості.
Управління матеріальними та інформаційними потоками при транспортуванні	Полягають у виборі типів транспортного засобу, визначенні раціонального маршруту доставки, організації технологічних процесів транспортування вантажів, документальному оформленні транспортування вантажів.
Управління матеріальними та інформаційними потоками виробничого процесу	Полягають у адаптації виробництва до потреб і вимог ринку, стратегічному та оперативному плануванні поставки матеріальних ресурсів в межах внутрішньовиробничої логістичної системи, організації внутрішньовиробничих складських господарств, організації робіт внутрішньовиробничого технологічного транспорту, управлінні запасами матеріальних ресурсів всіх рівнів внутрішньовиробничих складських систем і технологічного процесу виробництва, інформаційному забезпеченні процесу управління внутрішньовиробничим матеріальним потоком.
Управління матеріальними та інформаційними потоками при складуванні	Полягають у формуванні складських мереж, ефективному функціонуванні складських господарств, організації технологічних процесів на складах, документальному оформленні складування вантажу.
Управління матеріальними та інформаційними потоками при розподілі готової продукції	Полягають у організації отримання та обробки замовлень, мереж розподільчих складів, виборі видів упаковок, ухваленні рішень про комплектування партії, організації відвантажень продукції, організації доставок та контролю транспортування, організації післяреалізаційного обслуговування.

Логістична діяльність за своєю природою передбачає потік різних логістичних послуг, які надаються при постачанні товарів самим постачальником чи експедиторською компанією. При цьому логістичний

сервіс є невід'ємною частиною процесу розподілу, об'єктами якого виступають споживачі споживачі матеріального потоку.

Нижче наведені основні наукові підходи до тлумачення змісту поняття «логістичні послуги» (табл. 1.3.).

Таблиця 1.3.

## Наукові підходи до визначення поняття логістичних послуг [36, 27]

№	Дослідник	Визначення поняття
1.	А. Родніков	Логістичні послуги виступають адаптивною системою зі зворотним зв'язком, що виконує певні логістичні функції та складається із декількох підсистем, має розвинені зв'язки із елементами зовнішнього середовища.
2.	А. Семенов, В. Сергеев	Логістичні послуги – великі та складні стохастичні системи, які знаходять свій прояв у інтегральній взаємодії комплексних факторів причинних відносин, тобто у наявності багатьох елементів – ланок логістичної системи (логістичних посередників).
3.	М. Чернишов	Логістичні послуги є системною організацією потоків ресурсів і послуг інфраструктурного комплексу муніципалітету, що забезпечують найповніше задоволення потреб населення міст в інфраструктурному обслуговуванні з найменшими витратами.
4.	В. Сергеев	Логістичні послуги – це системи, які діляться на дві великі групи – макро- та мікрологістичні системи.
5.	А. Харрісон	Логістичні послуги - це завдання управління двома основними потоками: матеріальним й інформаційним.
6.	О.Д. Проценко	Логістичні послуги вимагають нового мислення у сфері використання ресурсів. Класичний підхід - оптимізація на окремих ділянках, новий - системна оптимізація всіх процесів, пов'язаних з організацією виробництва, для досягнення поставлених цілей.

Логістичні послуги мають притаманні їм характеристики. До них відносяться [27]: складність специфікації та оцінки послуг, невіддільність від джерела, коливання якості логістичних послуг в залежності від досконалості логістичної системи та ряду інших факторів, адресність послуг, тобто вони надаються замовнику безпосередньо, унікальність кожної отриманої послуги для замовника, відсутність можливості накопичувати послуги, велика еластичність попиту на ринку збуту логістичних послуг, оперативність реалізації послуг, яка збільшує їх економічний ефект.

Логістичні послуги класифікуються за різними ознаками. Класифікацію логістичних послуг можна провести наступним чином [33, 36]:

1. За часом надання послуг:

– логістичні послуги передпродажного характеру, до яких відносяться роботи та операції для формування попиту. Можуть включати консультації та демонстрації;

– логістичні послуги процесу реалізації. Надаються у процесі реалізації товарів. До них відносяться: наявність запасів товарів на складах, підбір та комплектація партії постачання, пакування, маркування, формування вантажних одиниць, надання інформації про рух вантажу, робота для забезпечення надійних постачань;

– логістичні послуги післяпродажного характеру, які включають забезпечення зворотних потоків, забезпечення обміну продукції та ін.

2. За змістом логістичних послуг:

– послуги жорсткого сервісу, спрямовані на забезпечення працездатності, безвідмовності та дотримання погоджених параметрів експлуатації товарів;

– послуги м'якого сервісу для більш ефективної експлуатації товарів та розширення сфер їх використання;

3. За відношенням до споживачів:

– послуги прямого сервісу, які спрямовуються безпосередньо на споживачів;

– послуги непрямого сервісу, що не мають прямого відношення до споживачів.

Одним з головних понять в логістиці виступає логістична система – складна та структурована економічна система, до складу якої входять взаємопов'язані елементи єдиного процесу управління сервісними, матеріальними і супутніми потоками.

В найбільш узагальненому вигляді усі логістичні системи поділяються на дві великі групи – макро- та мікрологістичні системи. Існують інші класифікації логістичних систем за різноманітними ознаками [26]:

1. Відповідно до адміністративно-територіального поділу країни: районні, міжрайонні, міські, регіональні, обласні та міжрегіональні логістичні системи.

2. Згідно з об'єктно-функціональною ознакою: логістичні системи групи підприємств, відомчі логістичні системи, галузеві логістичні системи, міжгалузеві та міжвідомчі логістичні системи, торгові логістичні системи, військові логістичні системи, інституційні логістичні системи, транспортні логістичні системи і т.д.

3. За відношенням до виробничого процесу: внутрішні (внутрішньовиробничі), зовнішні та інтегровані логістичні системи.

Використання логістичного підходу до обслуговування надає можливості розширення меж процесу надання послуг та задоволення постійно зростаючих потреб споживачів оптимальним з огляду на витрати шляхом. Тому логістичне обслуговування спрямоване на супроводження матеріального потоку на всіх рівнях логістичного ланцюга – від закупівлі сировини для виробництва продукції до моменту її утилізації [21].

Логістика як відносно новий напрям розвитку системи управління підприємством має багато дієвих методів для досягнення цілей. Надзвичайну важливість мають логістичні канали та вміння правильно ними управляти. Процес управління логістичним каналом розглядається з різних позицій [8]:

1) з точки зору виробника «згори до низу» при «огляді» ринку через канал;

2) з точки зору роздрібного торговця або іншого кінцевого продавця «знизу до гори», тобто на виробника та шлях товару від нього.

Більш звичним є розгляд каналу розподілу з позиції виробника у рамках логістичного шляху продукції.

Управління логістичним каналом, що розглядається з точки зору виробника, має головні спрямування [14]: формувати стратегію каналів розподілу, розробляти структуру каналу, обирати учасників, мотивувати учасників, координувати структуру каналу розподілу за допомогою маркетингових інструментів, оцінювати роботу учасників.

Метою логістики є задоволення сформованого маркетингом попиту з мінімальними витратами. Наступним важливим поняттям логістики виступає канал розподілу – сукупність господарюючих суб'єктів, через які проходить товар від місця його виготовлення до місця його споживання. Рівнем розподілу логістичних потоків є кожен посередник, який виступає учасником логістичної системи та виконавцем розподільчих функцій з метою трансформації матеріальних потоків в процес їх переміщення до кінцевого пункту призначення. Довжина каналу визначається кількістю проміжних рівнів між виробником і споживачем.

Таким чином, завдяки проведенню критичного аналізу наукових підходів виявлено неоднозначність розуміння логістичних систем, яка може бути пояснена неоднозначністю розуміння логістики. Сформовані широкий та вузький підходи до визначення поняття логістики. Вузький підхід в основу логістики покладає транспортування і складування. Сама логістика вважається управлінням всіма операціями, які супроводжують процес доставки товару на шляху від постачальників до споживачів. Застосовуючи широкий підхід, логістику розглядають як комплекс операцій від постачальника сировини до покупця готового товару, до якого входять аналіз ринку постачальників сировини, аналіз ринку споживачів, координація інтересів постачальників та споживачів, транспортування, зберігання, виробництво, розподіл та ін. Основними поняттями логістики виступають логістична система, канал розподілу, логістичні послуги.

## **1.2. Особливості ринку логістичних послуг на територіальному рівні**

В сучасному світі надзвичайно динамічним науково-практичним напрямом логістики виступає логістика послуг, проте недостатньо розвиненим. Разом з тим на сферу послуг у розвинених країнах припадає від 60 до 80 % зайнятого населення та значна частка ВВП. Сфера послуг включає: транспорт, зв'язок, торгівля, матеріально-технічне забезпечення, побутові та комунальні послуги, фінанси, наука, освіта, охорона здоров'я, культура і мистецтво, фізкультура і спорт, туризм та ін. [15].

Ринок послуг відрізняється від ринку товарів. В свою чергу логістика має свої специфічні особливості, є складним та різноманітним процесом.

Логістичний канал виступає частково впорядкованою сукупністю посередників, з допомогою яких відбувається доведення матеріального потоку від виробника до споживачів. Для представлення шляху переміщення матеріального потоку використовується поняття логістичного ланцюга. Логістичний ланцюг (або ланцюг поставок) являє собою лінійно впорядковану множину учасників (виробники, посередники, склади тощо) логістичного процесу, що проводять різноманітні логістичні операції для доведення зовнішнього матеріального потоку від однієї системи до іншої (при виробництві) або до кінцевих споживачів [28].

Регіональні аспекти є важливими для логістики та мають різні рівні: окрема держава чи окремі її території, декілька межуючих країн зі спільними кордонами, що виступають макрологістичними регіональними структурами. Прикладами таких систем є Країни Бенілюксу, Південно-Східної Азії, ЄС, США та Канади.

Територіальна дислокація підприємницької логістики обумовлює її регіональні форми організації і перспективні масштаби розвитку в межах як національної, так і світової економік. Розвиток регіональної логістики відповідає тенденції регіоналізації, яка обумовлюється дією факторів регіональної інтеграції.

Розглядаючи поняття регіональної логістики, мається на увазі логістика міждержавного рівня окремого географічного регіону або логістика рівня адміністративно-територіального поділу конкретної країни. Українськими дослідниками стверджується положення про те, що сформована регіональна логістика надасть можливість управління потоками суб'єктів логістичної діяльності на регіональному рівні та регіональних логістичних систем. Дане твердження підкреслює важливість та актуальність регіональної логістики.

Регіональні логістичні системи – багатокомпонентні відкриті економічні системи, до складу яких входять підсистеми, що взаємодіють поміж собою, а також із зовнішнім середовищем, забезпечуючи функціональні господарські зв'язки між галузями та підприємствами регіону у відповідному регіональному логістичному ланцюзі, формування якого покликане досягнути соціально-економічних цілей розвитку регіону, опираючись на оптимізацію економічних потоків [30, с. 7].

Регіональний логістичний ланцюг виступає у вигляді множини ділянок регіональної логістичної системи, через яку проходить товарний, фінансовий, інформаційний та інші потоки від постачальників до споживачів. Вивчаючи динаміку та залежність потоків один від одного в економічних умовах конкретного регіону, з'являється можливість оптимальної організації та реалізації головного ланцюга системи «ресурси-виробництво-споживання» в регіоні. До регіональної логістичної системи відносяться дії, що є необхідними з точки зору постачальників, виробників, споживачів, а також інших учасників логістичного процесу, проведення яких забезпечує налагодження ефективних відносин між учасниками та ефективність функціонування економіки певного регіону [22].

Регіон - певна територія, яку відрізняє від інших ряд ознак та яка має певну цілісність. Характеристика регіону як частини національної держави і національної економіки проводиться з позиції оцінки:

- комплексності соціального, економічного, екологічного розвитку;

- комплексності розвитку галузей матеріального виробництва;
- стану розвитку соціальної і виробничої інфраструктури, а також систем поселень;
- здатності відтворення умов гармонійного розвитку жителів регіону;
- здатності виробництва такого обсягу товарів, щоб задовольнити потреби інших регіонів.

Розподіл території на регіони прийнято називати районуванням. Районування проводиться відповідно до цільових пріоритетів розвитку, тобто завжди є цільовим або проблемно-орієнтованим. Для прикладу, пов'язується з регулюванням економічної структури, сприяє вирішенню необхідних соціальних завдань, враховуючи природні, економічні, національні особливості.

В логістичній діяльності існують показники: прямі або непрямі, абсолютні або відносні. Непрямими показниками в логістичній діяльності є такі, що пов'язуються з фінансовими показниками (період окупності, рентабельність). Ці показники легко визначити, вони мають переконливий вигляд, дають можливість зіставляти отримані результати та бачити загальний стан логістичної мережі. Разом з тим їхніми недоліками виступають: відображення результатів минулих періодів, повільна реакція на зміни, залежність від багатьох бухгалтерських технік, не врахування різноманітних важливих аспектів логістичної діяльності та способів для їх усунення.

Для визначення та аналізу різних ситуацій у торговельних мережах, їх причин, підстав для прийняття управлінських рішень значною мірою підходять прямі показники логістичної діяльності. Такими показниками є: відстань перевезення вантажів, швидкість оборотності запасів, кількість порушень умов постачання, кількість невиконаних замовлень та ін.

Абсолютними показниками в логістичній діяльності виступають одиничні показники (обсяг збуту) і сумарні показники (показники балансу).

Відносні показники в логістичній діяльності поділяють на:



а) питомі показники, які визначають відношенням значення параметра до загальної кількості об'єктів;

б) взаємопов'язані показники, визначені шляхом співвідношення різних величин поміж собою;

в) індекси, що визначаються співвідношенням одна до одної однорідних величин, при чому базова величина стоїть у знаменнику [16].

Надійність поставки враховує ступінь готовності до поставки, рівень гнучкості поставки, вміння забезпечення зберігання продукції при її навантаженні і транспортуванні. Базовими показниками для оцінювання надійності поставки є: кількість непроведених поставок, кількість поставок з будь-якими відхиленнями, тривалість доставлення готової продукції, термін часу між поставками, точність виконання транспортної операції по строках, ризики в інтервалах поставок, кількість пошкодження продукції при транспортуванні, ймовірність недопоставок [25].

Методика, яка використовується при оцінюванні логістичного ланцюга торговельної мережі, виглядає наступним чином [16]:

- 1) проведення аналізу логістичної стратегії торговельної мережі;
- 2) проведення оцінки ефективності логістичних витрат;
- 3) проведення оцінки показників ефективності управління логістичним ланцюгом торговельної мережі;
- 4) проведення загальної оцінки тенденцій в ефективності управління логістичним ланцюгом торговельної мережі;
- 5) проведення оцінки оптимального розміру замовлення;
- б) розроблення заходів для оптимізації та покращення ефективності управління логістичним ланцюгом торговельної мережі.

Реалізуючи свою діяльність, торговельній мережі потрібно проводити оцінку логістичних ланцюгів з використанням різноманітних методів з метою планування, контролю та оцінювання всього процесу постачання.

В логістиці існує також поняття аутсорсингу, під яким розуміють цілеспрямоване виокремлення бізнес-процесів з метою проведення всіх чи окремих функцій по розподілу продукту підприємства, також транспортування, зберігання, управління запасами, обслуговування клієнтів підприємства та побудову системи логістичної інформації і передача їх реалізації на основі договорів іншим підприємствам чи організаціям, які мають спеціалізацію та досвід в галузі логістики, володіють відповідними знаннями та технічними засобами. Використовуючи логістичний аутсорсинг, підприємства мають можливість [10]:

- фокусування уваги на своєму основному виді діяльності;
- оптимізації штатного розпису;
- зменшення потреб у капіталовкладеннях;
- доступу до ресурсів і технологій поза межами підприємства;
- отримання високоякісних сервісних послуг;
- виконання спеціалізованих функцій при відсутності власних спеціалістів чи ресурсів на підприємстві;
- скорочення сукупних витрат;
- гнучкого реагування на зміни на ринку;
- також в якості результату – отримання конкурентних переваг на ринку.

Виділяють чотири основних групи провайдерів логістичних послуг за показниками ступеня інтегрованості з бізнесом замовників, кількості виконаних логістичних функцій, рівня доступу до регіональних та міжнародних ринків збуту:

- 1) 2PL-провайдер – це вузькоспеціалізований логістичний посередник, який пропонує аутсорсинг окремих задач;
- 2) 3PL-провайдер (Third Party Logistics Provider) – посередник, який пропонує комплекс логістичних сервісів, беручи під власний контроль декілька чи всі логістичні функції;

3) 4PL-провайдер (Fourth Party Logistics Provider) – це логістичний інтегратор повного циклу, що використовує системний підхід до управління усіма логістичними бізнес-процесами клієнта та координує дії замовника і його ключових контрагентів у ланцюзі поставок;

4) 5PL-провайдер – рівень логістики електронної комерції – здійснює управління усіма елементами ланцюга поставок, використовуючи електронні засоби інформації [10, с. 5].

Таким чином, розвиток регіональної логістики відповідає тенденції регіоналізації, яка обумовлюється дією факторів регіональної інтеграції. Територіальна дислокація підприємницької логістики обумовлює її регіональні форми організації і перспективні масштаби розвитку в межах як національної, так і світової економік. Особливості ринку логістичних послуг обумовлені умовами та чинниками розвитку відповідного регіону.

### **Висновки до розділу 1:**

1. Розглянуто стан вивчення проблеми логістичних послуг, різні підходи до визначення понять логістики, логістичної системи, логістичних послуг, проведено їх класифікацію. Вивчені функції та завдання логістики, характеристики логістичних послуг. Розглянуто поняття логістичного каналу та управління ним.

2. Логістичний підхід до обслуговування дозволяє розширити межі процесу надання послуг та уможлиблює задоволення зростаючих потреб споживачів оптимальним з точки зору витрат чином.

3. При аналізі наукових підходів виявлено неоднозначність розуміння логістичних систем.

4. Досліджено особливості ринку логістичних послуг на територіальному рівні.

## РОЗДІЛ 2. ХАРАКТЕРИСТИКА ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ

### 2.1. Характеристика транспортної мережі України

Транспорт – дуже важлива галузь матеріального виробництва, що займається забезпеченням виробничих та невиробничих потреб господарства і населення в кожному виді перевезень, обміну між певними територіями.

Транспорт в Україні сприяє забезпеченню не лише внутрішніх потреб у перевезенні пасажирів і вантажів, а й транзитних, зважаючи на вигідність геополітичного та економіко-географічного положень. При цьому транзитні перевезення виступають важливим джерелом для поповнення валютного запасу нашої держави [11].

Українська транспортна мережа є досить розгалуженою із тісним взаємозв'язком та взаємодоповненням залізничного, автомобільного, морського, річкового, озерного, повітряного та трубопровідного транспорту.

Завданнями єдиної транспортної системи країни є: відповідність вимогам суспільного виробництва і національної безпеки, наявність розгалуженої інфраструктури для представлення цілого комплексу транспортних послуг, включаючи складування та технологічну підготовку вантажу до транспортування, забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків України [6].

Транспортна мережа – це територіальне поєднання видів транспорту, які при взаємодії забезпечують найбільш повне задоволення потреб виробництва та населення стосовно здійснення перевезень [32].

Залізничний транспорт виступає виробничо-технологічним комплексом підприємств, що призначений забезпечувати потреби суспільного виробництва та населення країни у перевезеннях внутрішніми та міжнародними сполученнями та надавати інші транспортні послуги всім

споживачам, не обмежуючи їх відповідно до ознак форм власності чи виду діяльності тощо [4].

АТ «Укрзалізниця» є юридичною особою, що утворене відповідно до Закону України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування», постанови Кабінету Міністрів України від 25 червня 2014 року № 200 «Про утворення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця». До складу Товариства входять 6 регіональних філій та 33 філії, які в тій чи іншій мірі експлуатують природні ресурси та відповідно спричиняють вплив на довкілля [5, 7].

За інформацією АТ «Укрзалізниця» експлуатаційна залізнична мережа України є однією з найбільших у Європі та досягає близько 19820,2 км (у тому числі тимчасово окуповані території, мережа яких на сьогодні не експлуатується), при цьому розгорнута довжина головних колій АТ «Укрзалізниця» складає 27070,4 км., а загальна експлуатаційна довжина електрифікованих колій – 9333,5 км, зокрема змінного струму 27,5 кВ – 5390,1 км.

В Україні функціонують великі залізничні вузли – поселення, де сходяться чи перетинаються залізничні колії зі значним обсягом перевезень і транспортного обслуговування. Найбільшими залізничними вузлами є Харків, Лозова, Дніпро, Запоріжжя, Ясинувата, Дебальцеве, Волноваха, Бахмач, Київ, Коростень, Жмеринка, Одеса, Ковель, Львів [19].

Інвентарний парк моторвагонного рухомого складу нараховує 1 294 секції (281 склад) електропоїздів, середній вік 38,5 років (з них 638 секцій (146 складів) постійного струму, середній вік 40,2 роки, та 656 секцій (135 складів) змінного струму, середній вік 36,8 років). Інвентарний парк дизель-поїздів 120 складів, середній вік 35,1 років; та 5 рейкових автобусів, середній вік 11,4 років. Інвентарний парк вантажних вагонів нараховує 5064 од., з них: критих – 67 од., платформ – 890 од., піввагонів – 2566 од., цистерн – 720 од., рефрижераторних – 43 од., інших – 778 од. Середній вік вантажних вагонів

всіх типів – понад 30 років. Інвентарний парк тягово-рухомого складу нараховує 3577,5 од., в тому числі електровозів – 1595,5 од., тепловозів – 1982 од. Знос тягового рухомого складу складає 93,5 %, середній вік 39 років [31].

Вантажі та пасажирів перевозить водний транспорт – морський і річковий. Водний транспорт займає близько 9% у загальному вантажообороті України.

Торговельне мореплавство – діяльність, яка пов'язана з використанням суден у перевезенні вантажів, пасажирів, багажу і пошти, рибогосподарській діяльності, розвідці та видобуванні корисних копалин, пошуці і рятуванні людей, виконанні буксирних, криголамних та аварійно-рятувальних операцій, навігаційно-гідрографічних робіт, прокладанні кабелю, інших цілях [1].

Морський транспорт України забезпечує 8% вантажообороту країни. В Україні створено три територіальні органи управління морським транспортом – пароплавства: Азовське, Чорноморське і Українсько-Дунайське. В їх системі знаходиться 13 морських портів, найбільшими з яких є Одеса, Іллічівськ, Южний, Херсон, Миколаїв, Ізмаїл, Маріуполь, Керч, Білгород-Дністровський. На Одеську область припадає майже 80% переробки всіх вантажів морського транспорту України.

Сукупна потужність вантажообробки морських портів нашої держави складає більше 230 млн. тонн на рік.

Річковий транспорт в Україні є важливим видом водного транспорту. Завдяки спорудженню на Дніпрі каскадів водосховищ річкове судноплавство можливо проводити по всій довжині. Найбільші судноплавні притоки Дніпра – Прип'ять та Десна. Для річкового плавання використовуються також Дунай, Південний Буг, Сіверський Донець і деякі інші річки.

Річковий транспорт вважається найдешевшим. Ним вигідно перевозити великогабаритні вантажі (цемент, ліс, будівельні матеріали). Такі матеріали становлять 52% усіх перевезених вантажів. Серед них найбільш масовими є

будівельний пісок та кам'яні матеріали, що транспортуються по Дніпру в південному напрямку. Наступними за обсягами перевезень річковим транспортом є руди, кам'яне вугілля та кокс, метали та металобрухт, зерно. Найбільші річкові порти України – Київ, Миколаїв, Херсон, Дніпро і Запоріжжя.

Мережа внутрішніх судноплавних водних шляхів України складає 2714,5 км. Державною службою морського та річкового транспорту України судовій книзі України та судовому реєстрі України зареєстровано 4548 маломірних суден. Загальна кількість суден під прапором України та діючими документами Регистру України, за винятком малих суден (судна з довжиною корпусу до 24 м, і не призначені для: розміщення більше 12 пасажирів, перевезень небезпечних вантажів, використання як пасажирських, криголамне, буксирне, плавкранами, суднами технічного флоту), налічує 1 451 од (середній вік - 35,41 років), з них 529 державних (Середній вік - 36,79 років) та 922 приватних (Середній вік - 34,61).

При перевезеннях на коротких відстанях та безпосередньо до споживачів виявляється важливість автомобільного транспорту, хоча вартість перевезення вантажів автомобільним транспортом вища, ніж залізничним. В Україні наявні сприятливі умови для його розвитку, побудована розгалужена мережа автомобільних шляхів.

Автомобільний транспорт – це галузь транспорту, що працює для задоволення потреб виробництва і населення в перевезенні пасажирів та вантажів з використанням автомобільних транспортних засобів [3].

Автомобільний шлях являє собою належно обладнану для руху автомобільних транспортних засобів дорогу, яку за ознаками господарської важливості, провізної спроможності і технічного забезпечення відносять до категорій загальнодержавного, обласного чи місцевого значення. Великими автошляховими вузлами є Київ, Полтава, Харків, Донецьк, Дніпро, Запоріжжя, Львів, Одеса, Кропивницький [40].

Типи автомобільних доріг та їх протяжність в нашій країні наведено в табл. 2.1.

Таблиця 2.1.

## Характеристика автомобільних доріг України [31]

Типи автомобільних доріг <u>державного</u> значення (станом на 01.01.2021)	Всього доріг, км
Всього по Україні	46 654,1
із них:	
міжнародні	9 329,5
національні	7 165,7
регіональні	8 671,1
територіальні	21 487,8

Як показано в таблиці 2.1., загальна протяжність автомобільних доріг в Україні складає 46654,1 км. Найбільшу частку складають територіальні – 21487,8 км. Протяжність доріг міжнародного значення складає 9329,5 км, національних – 7165,7 км, регіональних – 8671,1 км.

Повітряний транспорт є одним з наймолодших видів транспортного сполучення, перевагою якого виступає швидкість. Найбільшими центрами повітряного транспорту є Київ, Одеса, Донецьк, Харків, Львів. Україна зв'язана повітряними лініями з багатьма країнами.

Цивільна авіація задовольняє потреби держави і громадян у повітряних перевезеннях і авіаційних роботах та виконанні польотів у приватних цілях і поділяється на комерційну авіацію та авіацію загального призначення [2].

Ефективний вид транспорту – трубопровідний, яким здійснюється безперебійна передача рідких, газоподібних та твердих речовин по спеціальних трубах під тиском. З допомогою трубопровідного транспорту в нашій державі передають хімічні продукти, газ, рідке паливо. Даний вид транспорту ділиться на магістральний (передавання від місця видобутку до місця споживання або переробки) та промисловий (передавання в межах промислового підприємства чи населеного пункту).



Розподіл вантажних перевезень за видами транспорту наведено в табл.

2.2.

Таблиця 2.2.

Вантажні перевезення за видами транспорту у 2020 році [31]

Вид транспорту	Вантажообіг		Перевезено вантажів	
	млн. ткм	у % до 2019	млн. т	у % до 2019
Весь транспорт	290342,6	85,7	600,0	88,8
Залізничний	175587,2	96,6	305,5	97,6
Автомобільний	42296,7	86,5	191,3	78,3
Водний	2866,0	84,6	5,6	91,7
Трубопровідний	69281,8	66,3	97,5	86,5
Авіаційний	310,9	105,2	0,1	93,3

Наведена таблиця показує перевезення вантажів комерційним автотранспортом та неповністю показує реальну ситуацію. Автотранспорт за тоннажем перевозить в 5–6 разів більше, ніж залізничний транспорт. Але середня відстань перевезень автотранспортом склала у 2020 році 57 км, а залізничним – 581 км. Тому за показником вантажообігу домінує залізничний транспорт.

Питома вага окремих видів транспорту у перевезенні вантажів у 2020 році наведена на рисунку 2. 1.

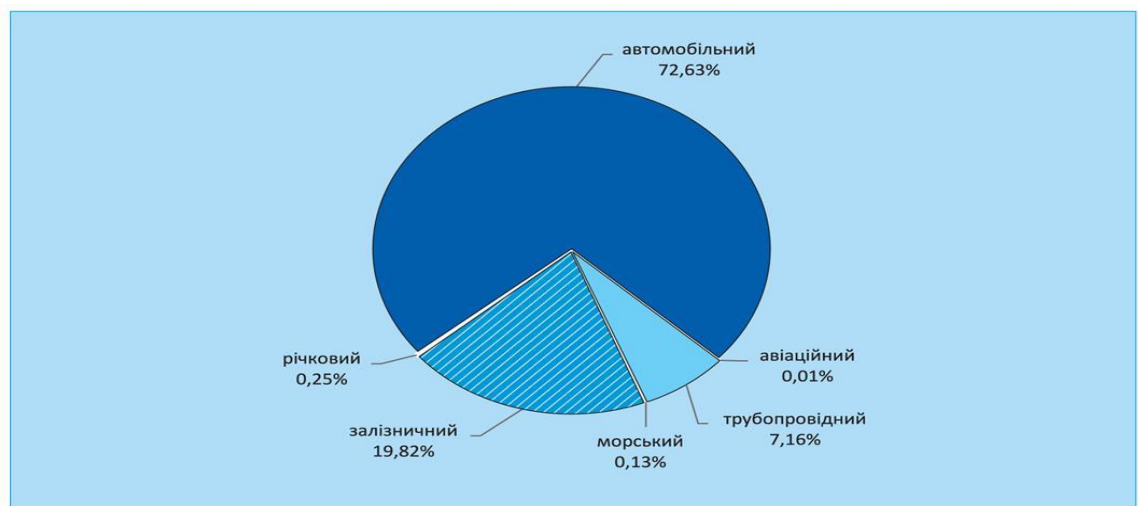


Рис. 2.1. Питома вага окремих видів транспорту у перевезенні вантажів у 2020 році

Як видно з рисунка, найбільша частка у перевезенні вантажів належить автомобільному транспорту (72,63 %), найменша авіаційному (0,01 %). Розглянемо динаміку перевезення вантажів всіма видами транспорту за період 2000-2019 рр. (рис. 2. 2).

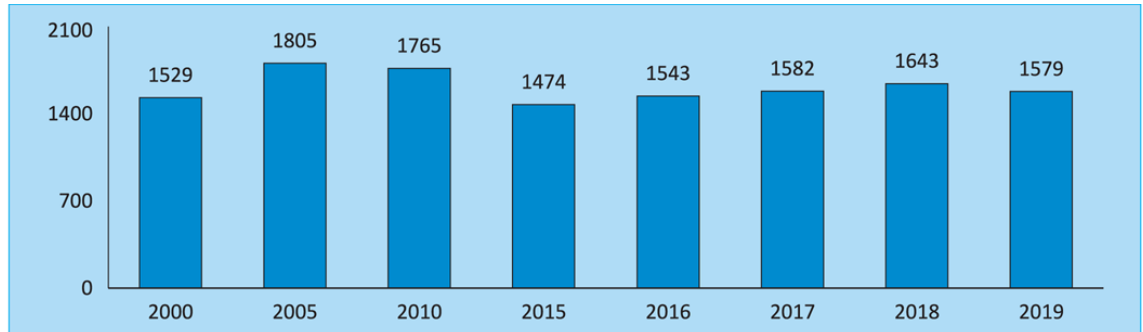


Рис. 2. 2. Динаміка перевезень вантажів всіма видами транспорту за 2000-2019 рр., млн. т

Отже, за період з 2015 по 2019 роки обсяг перевезення вантажів не змінювався у значній мірі з року в рік, залишаючись на приблизно однаковому рівні. Обсяг перевезень вантажів всіма видами транспорту збільшився з 1474 млн. т у 2014 році до 1579 млн. т у 2019 році. Обсягів перевезень вантажів 2010 року не вдалося досягти. Ситуація пояснюється окупацією частини територій України у 2014 році.

Через світову економічну кризу внаслідок пандемії COVID-19, обсяги перевезень вантажів в Україні зменшилися на 11,2%, вантажообіг на 14,3%. Найбільше зменшення вантажних перевезень відбулося на автомобільному транспорті – 21,7%, вантажообіг – 14,5%. Необхідно зауважити, що статистичний облік стосовно автомобільного вантажного транспорту ведеться за двома показниками: менша кількість характеризує перевезення на замовлення (комерційним транспортом), більша характеризує перевезення для власних потреб плюс комерційний транспорт.

Таким чином, транспортна мережа України достатньо розгалужена та представлена всіма видами транспорту. За вантажними перевезеннями перше місце посідає залізничний транспорт з показником вантажообігу 175587,2 млн. ткм та загальним обсягом перевезених вантажів 305,5 млн.

тонн. Наступним за залізничним є автомобільний транспорт з перевезенням 191,3 млн. тонн вантажів та показником вантажообігу 42296,7 млн. ткм. Водний транспорт є найбільш дешевим та екологічним для перевезення вантажів, але його частка в перевезенні вантажів на сьогоднішній день незначна. Через світову економічну кризу внаслідок пандемії COVID-19, обсяги перевезень вантажів в Україні зменшилися на 11,2%, вантажообіг на 14,3%. Найбільше зменшення вантажних перевезень відбулося на автомобільному транспорті – 21.7%, вантажообіг – 14,5%. Транспорт в Україні дозволяє забезпечення не лише внутрішніх потреб у перевезенні пасажирів і вантажів, а й транзитних, зважаючи на вигідність геополітичного та економіко-географічного положень. При цьому транзитні перевезення виступають важливим джерелом для поповнення валютного запасу нашої держави.

## 2.2. Основні компанії, які надають логістичні послуги в Україні

На ринку логістичних послуг в нашій державі представлені як українські компанії, так і закордонні, які мають свої представництва. Перелік основних компаній, які надають логістичні послуги в Україні, наведено в табл. 2.3.

Таблиця 2.3.

Перелік основних компаній, які надають логістичні послуги в Україні [9]

Компанії, спеціалізацією яких є надання логістичних послуг	
Українські компанії	Закордонні компанії з представництвами в Україні
Логістичний оператор «Українські вантажні кур'єри»	Логістична компанія «Kuehne and Nagel» (Німеччина)
Логістична компанія «Комора — С/СAB-сервіс»	Логістична компанія «Raben» (Нідерланди)
Логістична компанія «Ост-Вест Експрес»	Логістична компанія «FM Logistics» (Франція)
Логістична компанія «Укртранс»	Логістична компанія «Revival Express» (Німеччина)
Логістична компанія «Центр транспортної логістики»	Логістична компанія «Danzas» (Німеччина)
Логістична компанія «Ексім Лоджистік Україна»	Логістична компанія «Shenker Україна» (Німеччина)

«Українські вантажні кур'єри» на ринку українських логістичних послуг є найбільшим оператором (приблизно 40%). Сильні позиції у сегменті складської логістики займає представництво компанії з Німеччини «Kuehne and Nagel» (15%), у сегменті транспортної – голландська компанія «Raben» (10%). Необхідно зазначити, що у сегменті транспортної логістики значна частка належить невеликим українським регіональним компаніям. На українському ринку працюють наступні великі логістичні компанії: «FM Logistics» (французька), «Revival Express» і «Danzas» (німецькі), «Ост-Вест Експрес», «Комора – С/СAB-сервіс» і «Укртранс» (українські).

На думку українських експертів, якість послуг, які надає компанія, не залежить від її походження. В нашій країні досить мала кількість компаній та операторів, які надають логістичні послуги, порівняно із розвиненими країнами, в яких їх кількість сягає сотень компаній. Ще однією проблемою ринку логістичних послуг в Україні є концентрація компаній в столиці – Києві. Таким чином, виникає потреба раціонального географічного розташування логістичних компаній, що підвищить зручність використання їх послуг та значно збільшить ефективність впровадження логістики в діяльності українських підприємств.

Наступною проблемою виступає відсутність відповідності між запитами на складські приміщення та наявною пропозицією. Вона викликана незадовільною загальною площею якісних складських приміщень, що пропонуються українськими логістичними компаніями. Тому вважаємо доцільним прискорення будівництва складських приміщень, зокрема класів А і В, в найбільш зручних для використання місцях, а також пристосування для використання наявних, які на даний момент не є придатними. Варто зазначити, що замовники логістичних послуг, вимагають не їх дешевизни, а якості та швидкості надання.

На сьогодні в Україні здебільшого розповсюджено надання транспортно-експедиційних послуг та послуг складування. Інші логістичні

послуги поки надаються в невеликій кількості. Разом з тим, не всі українські підприємства готові до використання послуг професіоналів через їх досить високу вартість, яка складає близько 15-25% від вартості товару. Серед автотранспортних компаній конкуренція набагато вища, ніж серед компаній, які надають складські послуги, тому рівень цін в даній сфері можна вважати більш прийнятним, а послуги більш якісні.

Також проблемою є невідповідність між ціною та якістю логістичних послуг. Тому підприємствам-замовникам послуг складно знайти логістичну компанію з наявністю досвіду в тому, що для замовника є засобом для підвищення ефективності його діяльності, а для самої компанії – її спеціалізацією, основою бізнесу.

В Україні лише 20% вантажопотоку обробляється професійними логістичними компаніями. В той же час експерти підтверджують розвиток ринку логістичних послуг та пропонують його динамічне зростання. Деякі організації в Україні (гіпермаркети «Metro», «Fozzy Group», «Фуршет», «Епіцентр», «Еко», «Нова Лінія», «Будмакс» та ін.) відмовляються від будівництва розподільчих центрів, перевезення власними силами та укладають угоди із спеціалізованими логістичними компаніями (такими як «Shenker Україна» та «Raben»).

В ефективній логістичній діяльності виділяється важлива складова – аналіз ринку логістичних послуг, при проведенні якого виявляють характерні ознаки логістичного середовища і визначають конкретні цілі господарської діяльності підприємства. Ефективність управлінських дій стосовно проведення аналізу логістичного середовища значною мірою впливає на ефективність всієї логістичної діяльності кожного підприємства.

До зовнішнього логістичного середовища підприємства входять комерційні, логістичні і фінансові посередники, постачальники, споживачі, законодавство України та інших країн, демографічні, природні та географічні умови. Його дослідження є складним та трудомістким. Внутрішнє логістичне

середовище підприємства охоплює його логістичну інфраструктуру та логістичну діяльність.

Варто відмітити, що логістичне середовище підприємства піддається впливу внутрішніх та зовнішніх факторів. Щоб успішно функціонувати на ринку, підприємству потрібно бути гнучким і динамічним, адаптуватися до постійних змін внутрішнього та зовнішнього логістичного середовища. Адаптацію та стійкість забезпечує прийняття ефективних управлінських рішень.

Впроваджуючи логістику у свою діяльність, підприємство оптимізує потокові процеси та підвищує ефективність своєї господарської діяльності. Оптимізацією передбачається максимальна оперативна мобілізація резервів та організаційних факторів з метою підвищення успішності роботи підприємства, використовуючи оперативні та координаційні функції логістики.

Отже, багато підприємств у різних галузях України виявляють бажання використовувати логістичні послуги. Важливою роботою у цьому напрямку є усунення ряду негативних чинників, зокрема: незначна кількість логістичних операторів та компаній, що працюють в Україні і сконцентровані, в основному, у Київській області; висока вартість логістичних послуг та, у частих випадках, не високий рівень якості.

### **2.3. Методика дослідження**

Тема територіальних особливостей ринку логістичних послуг являється важливою, актуальною та недостатньо вивченою на сучасному етапі. Методика дослідження даної теми складалась із наступних етапів:

1. Вивчення теоретичних аспектів розвитку ринку логістичних послуг в Україні з використанням методів аналізу, класифікації, порівняння, узагальнення.

Розглянуто стан вивчення даної проблеми в літературі, в працях українських та зарубіжних науковців. Виділені підходи до визначення понять

логістика, логістичні послуги, логістичні системи. Виявлено, що сформовані два підходи до розгляду логістики. У вузькому розумінні логістика розглядається як управління всіма фізичними операціями доставки товарів від постачальника до споживача. З позицій даного підходу основними функціями логістики є складування та транспортування. У широкому розумінні логістика включає весь комплекс операцій від постачальника сировини до покупця готового товару. Виокремлені функції та завдання логістики, характеристики логістичних послуг.

Під час вивчення джерел літератури виявлено, що логістичні послуги класифікуються за різними ознаками. В роботі запропоновано узагальнену класифікацію за працями вчених Окландера М.А. та Пономарьової Ю.В. Виявлено складність та різносторонність одного з найважливіших понять логістики - логістичної системи. Дослідивши різноманітні підходи до класифікації логістичних систем, було виявлено, що найбільші суперечності щодо класифікації логістичних систем існують за ознакою їх ієрархічного рівня. В західній практиці часто використовується поняття «глобальних макрологістичних систем».

Розглянуто поняття логістичного каналу та шляхи управління ним. Виявлено важливість посередників у логістичному потоці. Логістичний сервіс нерозривно пов'язаний з процесом розподілу і представляє собою комплекс послуг, що надаються в процесі постачання товарів. Критичний аналіз наукових підходів дозволив виявити неоднозначність в розумінні логістичної системи, що пояснюється, певним чином, неоднозначністю розуміння логістики.

Досліджені особливості ринку логістичних послуг на територіальному рівні. Фактор регіоналізації відіграє особливо важливу роль у логістиці. Регіональні аспекти логістики можна розглядати як на рівні окремої країни та її окремих територій, так і на рівні декількох країн, які розміщені безпосередньо одна біля одної і мають спільні кордони в певній географічній зоні. Вітчизняні науковці в сучасних умовах стверджують, що формування

регіональної логістики дозволить управляти потоками суб'єктів логістичної діяльності на регіональному рівні та регіональних логістичних систем, тому регіональна логістика набуває все більшої актуальності. Розглянуто поняття аутсорсингу в логістиці та розподіл провайдерів логістичних послуг за ступенем інтегрованості з бізнесом замовника, кількості реалізуючих логістичних функцій, а також рівнем доступу до міжнародних і регіональних ринків збуту на чотири основні групи. Особливості ринку логістичних послуг обумовлені умовами та чинниками розвитку відповідного регіону.

2. Дослідження транспортно-логістичної системи України з використанням статистичного методу, аналізу, порівняння.

Представлена характеристика транспортної мережі нашої держави, оскільки саме транспорт може забезпечити обмін товарами між окремими територіями, тобто внутрішні і зовнішні економічні зв'язки. В Україні функціонує розгалужена мережа всіх видів транспорту: залізничний, автомобільний, морський, річковий, озерний, повітряний, трубопровідний. Усі вони тісно пов'язані між собою і взаємно доповнюють один одного. Описано кожен вид транспорту та його потужності. Використовуючи статистичні дані, показано вантажні перевезення за різними видами транспорту та питому вагу окремих видів транспорту у перевезенні вантажів, побудовано графік динаміки перевезення вантажів всіма видами транспорту.

Розглянуті основні компанії, які надають логістичні послуги в Україні. На ринку логістичних послуг в нашій державі представлені як українські компанії, так і закордонні, які мають свої представництва. В Україні в основному надаються транспортно-експедиційні послуги та послуги складування, надання інших логістичних послуг поки що не розповсюджено. Виявлено чинники, які стримують розвиток ринку логістичних послуг.

3. Дослідження територіальних особливостей ринку логістичних послуг. Використано: методи оцінки, аналізу, синтезу, порівняння, статистичний, а також індекс ефективності логістики.



Проведена оцінка ринку логістичних послуг України. Виділено три основні напрями на сучасному ринку логістичних послуг України. Проаналізовано вплив чинників на розвиток логістичного ринку, які формують поточні тенденції. Україна з огляду на особливості її геополітичного положення має високий рівень транспортного потенціалу, оскільки знаходиться на перетині головних транспортних шляхів євразійського континенту. Використовуючи дані Державної служби статистики України, представлено динаміку зовнішньої торгівлі транспортними послугами. Проведено оцінку ринку логістичних послуг України за допомогою індексу ефективності логістики (LPI – Logistic Performance Index), який визначає легкість здійснення поставок товарів і стан торгової логістики на національному та міжнародному рівнях. Даний показник оприлюднюється Світовим банком, починаючи з 2007 року, та включає різні підіндикатори. Визначено основні тенденції світової логістики, які потрібно розвивати на ринку логістичних послуг України.

Досліджено формування транспортно-логістичної системи, яка сприяє поєднанню функціональних, забезпечуючих підсистем, інтеграції постачання, виробництва і збуту, прискоренню руху матеріальних потоків, зменшенню логістичних витрат. Визначено мету, функції, завдання та принципи транспортно-логістичної системи. Функціонування транспортно-логістичної системи регіону спрямоване на формування партнерських відносин між виробниками та споживачами транспортних послуг за допомогою гнучкої системи взаємодії різних видів транспорту. Визначено напрями ефективного розвитку транспортно-логістичної системи регіонів.

Визначено проблеми ринку логістичних послуг України та запропоновано шляхи їх вирішення.

4. На основі проведеного дослідження та аналізу навчальних програм шкільного курсу географії, запропоновано використання матеріалів кваліфікаційної роботи на уроках географії в школі.

Представлена методика дослідження дозволила ґрунтовно дослідити всі аспекти обраної теми та розкрити її в повній мірі.

### **Висновки до розділу 2:**

1. Транспортна мережа – це територіальне поєднання видів транспорту, які при взаємодії забезпечують найбільш повне задоволення потреб виробництва та населення стосовно здійснення перевезень.

2. Охарактеризована транспортна мережа України, представлені характеристики та можливості кожного виду транспорту для перевезення вантажів, побудовано графік динаміки перевезень вантажів різними видами транспорту, визначено питому вагу кожного виду транспорту в системі перевезень вантажів.

3. Розглянуті основні компанії, що надають логістичні послуги в нашій державі. На ринку логістичних послуг в Україні представлені як українські компанії, так і закордонні, які мають свої представництва.

4. В Україні здебільшого розповсюджене надання транспортно-експедиційних послуг та послуг складування.

5. Виявлено чинники, які стримують розвиток ринку логістичних послуг.

6. Обґрунтована методика дослідження для вивчення теми кваліфікаційної роботи.

## РОЗДІЛ 3. ТЕРИТОРІАЛЬНІ ОСОБЛИВОСТІ РИНКУ ЛОГІСТИЧНИХ ПОСЛУГ

### 3.1. Оцінка ринку логістичних послуг України

Світові тенденції мають вплив на розвиток логістики в Україні. В свою чергу логістика сприяє підвищенню національного економічного потенціалу, розвитку взаємопов'язаних та суміжних галузей, виступає індикатором конкурентоспроможності України у світі [38].

Глобалізаційні процеси в економіці і поглиблення міжнародного співробітництва розвивають та посилюють конкуренцію підприємств логістичної сфери, а також роблять її складовою їх стратегії. Логістичні послуги реалізує бізнесовий сектор, на них впливає державний сектор та вжиті в ньому заходи. На міжнародному рівні логістичні послуги контролюють прикордонні відомства [35].

Існує тісний зв'язок між розвитком електронної торгівлі, торговельних мереж і вітчизняним ринком логістичних послуг. Фактори впливу: стрімко зростаюча кількість магазинів на території держави, неможливість самостійного управління ланцюгами постачання, наявність недостатньої кількості професійних та логістичних центрів, які мають різні температурні режими [8].

Сучасний ринок логістичних послуг в Україні представлений трьома головними напрямками: здійснення перевезень та експедирування вантажів транспортом різноманітних видів видів, складські послуги, послуги з інтеграції та керування ланцюгами поставок.

Експерти представляють наступну структуру вітчизняного ринку логістичних послуг: транспортування – 89%, зберігання – 8%, експедирування – 2%, управління ланцюгами поставок – 1%. Найчастіше на аутсорсинг підприємства передають перевезення вантажів автомобільним транспортом, що зумовлюють об'єктивні передумови його прискореного

розвитку, такі як розвинений ринок товарів та послуг, розвитком фермерської галузі, малого і середнього бізнесу, значна маневреність та гнучкість автомобільного транспорту, відсутність у багатьох населених пунктів інших видів комунікації, крім автомобільного сполучення.

Розвиток ринку логістичних послуг в Україні є залежним від стану економіки. Обсяг логістичних послуг, що надаються логістичними компаніями, залежить від активності споживачів, динамічності виробництва, внутрішньої і зовнішньої торгівлі (табл. 3. 1).

Таблиця 3. 1.

Вплив чинників на розвиток ринку логістичних послуг в Україні [9]

Чинник	Поточні тенденції ринку логістичних послуг як результат впливу чинника
Розглядаючи динаміку промислового виробництва, відмічено загальне збільшення обсягу виробництва, але не для всіх груп товарів	Зростання об'ємів вантажоперевезень
Тенденція до зростання обсягів внутрішньої оптової і роздрібною торгівлі	Перерозподіл частки вантажоперевезень між видами транспорту
При аналізі стану зовнішньої торгівлі, виявлено зменшення експорту і збільшення імпорту.	Ріст популярності купівлі товару в Інтернет-магазинах
Тенденція зменшення доходів суб'єктів економічної діяльності призводить до прагнення мінімізувати витрати, в тому числі за рахунок логістичних послуг	Позитивна динаміка в секторі складських послуг На залізничному і автомобільному транспорті за обсягом перевезень лідирує важка промисловість

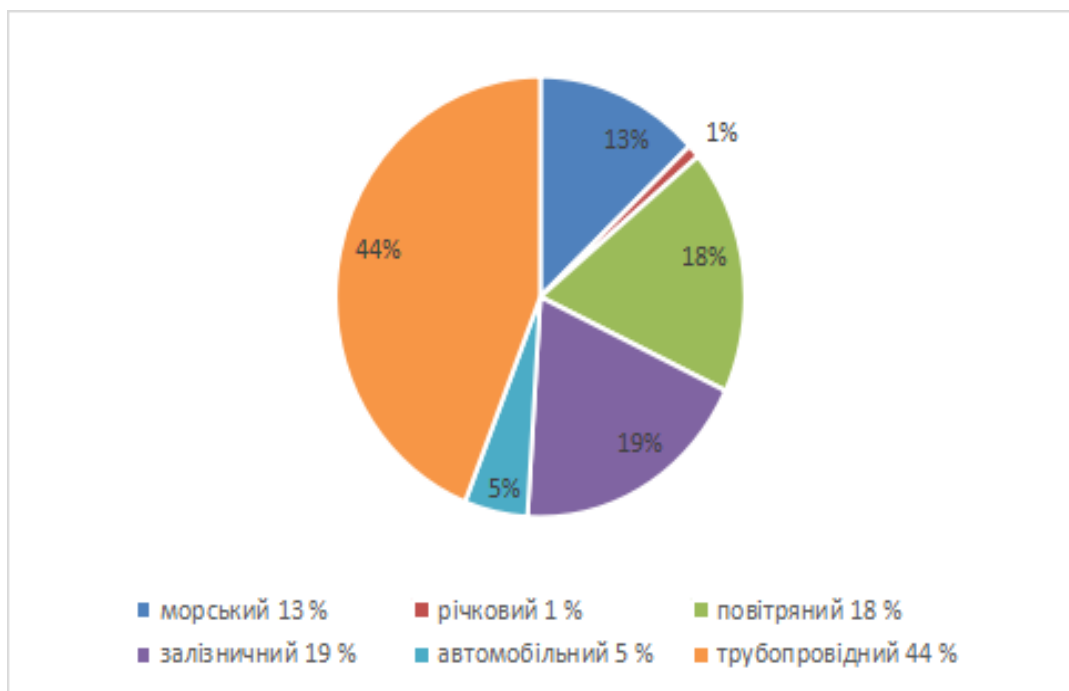
На думку Болдовської К. П., вигідне розташування України на перетині основних транспортних шляхів між Європою і Азією створює всі умови для розвитку транспортного потенціалу [12].

Дослідник Дернова І. А. при аналізі зовнішньо-торговельної відкритості української національної економіки – актуального питання при формуванні відносин партнерства і визнання світовою спільнотою, вказує на важливість інтегрованості внутрішнього ринку у світовий ринок [18, с. 411]. Вона вважає національну економіку відкритою, аргументуючи її

приналежність до економічних систем, які мають високі значення експортної (42–50%) і імпоротної (52–56%) квот, також індекс відкритості національної економіки складає 102,2–112,9% [18, с. 412].

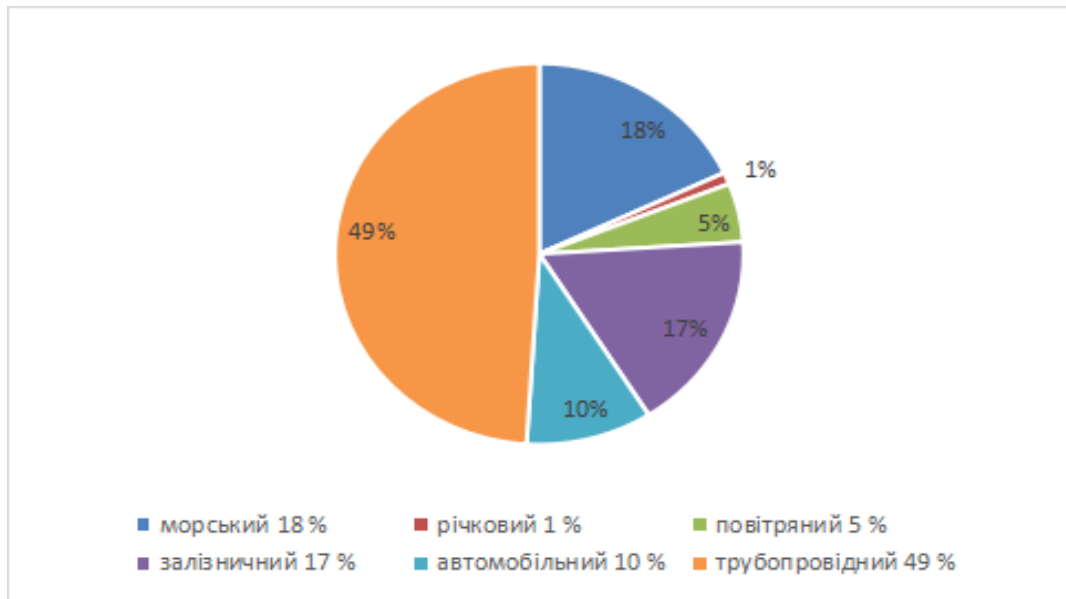
Авторами Малащук Д. В. та Гринчак Н. А. виділено найважливіші тенденції світового ринку транспортних і логістичних послуг: суттєве зростання попиту на комплексні логістичні рішення, яке, в свою чергу, прискорює процес передання складських та управлінських послуг на аутсорсинг [28].

За даними Державної служби статистики України у 2019 році експорт транспортних послуг становив 9109,9 млн. доларів. Найбільша питома вага в структурі експорту транспортних послуг належить трубопровідному транспорту – 44 %, далі залізничний транспорт – 19 %, повітряний транспорт – 18 %, морський транспорт – 13 %, автомобільний транспорт – 5 %, річковий транспорт – 1 % (рис. 3.1.).



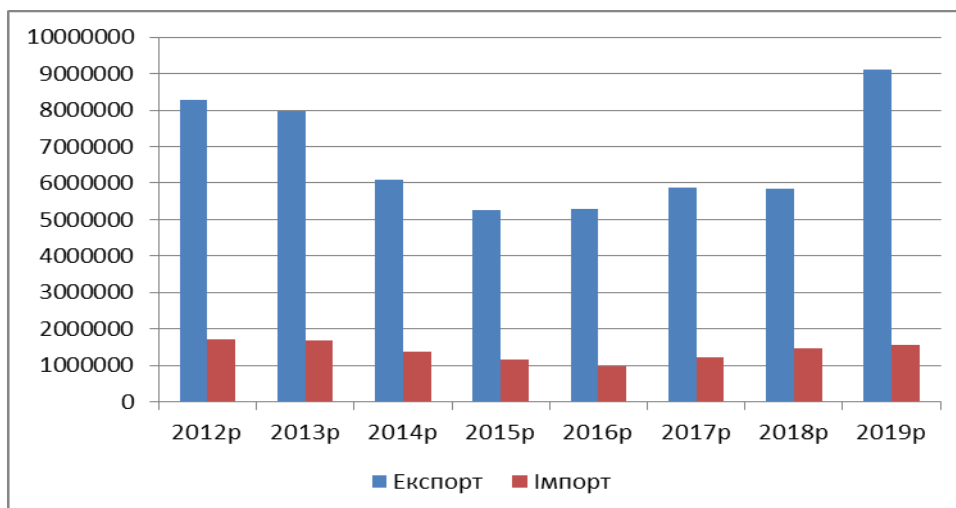
**Рис. 3.1. Експорт транспортних послуг в Україні у 2019 році, %**

Імпорт транспортних послуг за аналогічний період склав 1559,14 млн. доларів, в тому числі трубопровідний транспорт – 49 %, морський транспорт – 18 %, залізничний транспорт – 17 %, автомобільний транспорт – 10%, повітряний транспорт – 5 %, річковий транспорт – 1 % (рис. 3.2.).



**Рис. 3.2. Імпорт транспортних послуг в Україні у 2019 році, %**

Транспортно-логістична мережа України охоплює Європу, Азію, Африку, Америку, Австралію та Океанію. Аналізуючи дані 2019 року, можна простежити позитивну динаміку при експорті послуг морського (107,0%), повітряного (110,7%), автомобільного (101,6%) транспорту і скорочення експорту послуг залізничного транспорту (-22,6%). При імпорті транспортних послуг спостерігається тенденція зростання, проте за всіма показниками він все одно нижчий, ніж експорт. Динаміку зовнішньої торгівлі транспортними послугами наведено на рис. 3.3.



**Рис. 3.3. Експорт та імпорт транспортних послуг за 2012–2019 роки**

Міжнародним Банком Реконструкції та Розвитку при дослідженні логістичної діяльності в межах глобальної економіки запропоновано показник для визначення ефективності логістичної діяльності – індекс ефективності логістики (LPI – Logistic Performance Index). Даний показник оприлюднюється з 2007 року. Індекс ефективності логістики визначає легкість здійснення поставок товарів та стан торговельної логістики кожної держави як на національному, так і міжнародному рівні.

З допомогою індексу вимірюють наскільки ефективна робота ланцюгів поставок у міжнародній торгівлі. LPI оцінюють кожні два роки для 160 країн світу. Підіндикаторами при оцінюванні є наступні:

- 1) ефективність роботи органів митниці;
- 2) якість інфраструктури;
- 3) простота організації міжнародних поставок товарів;
- 4) компетенція в логістичній діяльності;
- 5) можливість відстежувати товари вздовж всього ланцюжка поставок;
- 6) дотримання термінів поставок товарів [25].

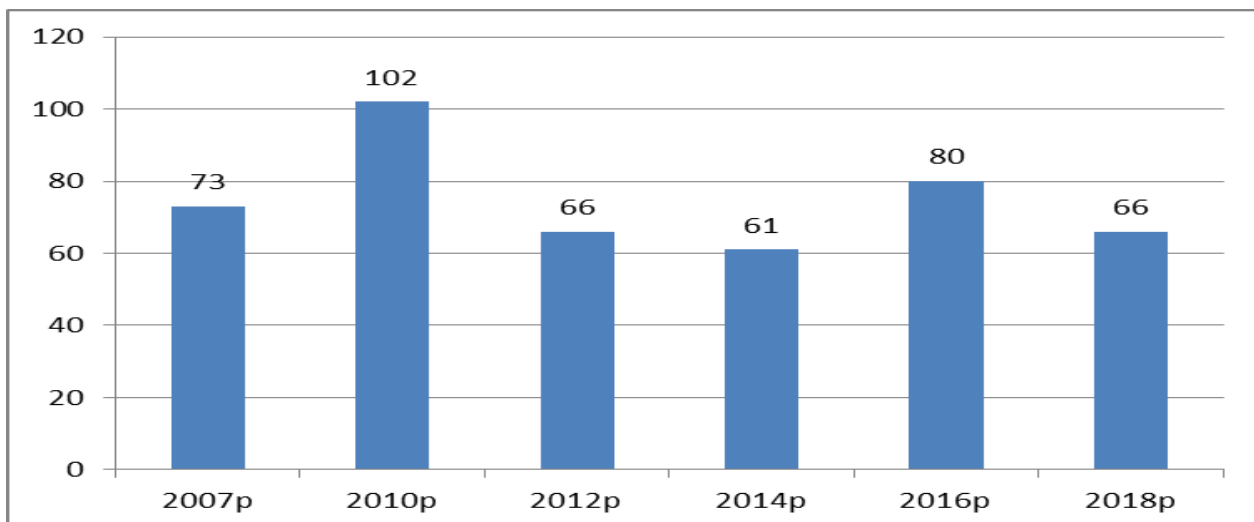
Проаналізуємо позицію України згідно з Індексом ефективності логістики (рис. 3.4) та вплив підіндексів на її формування (табл. 3. 3.).

Таблиця 3. 3.

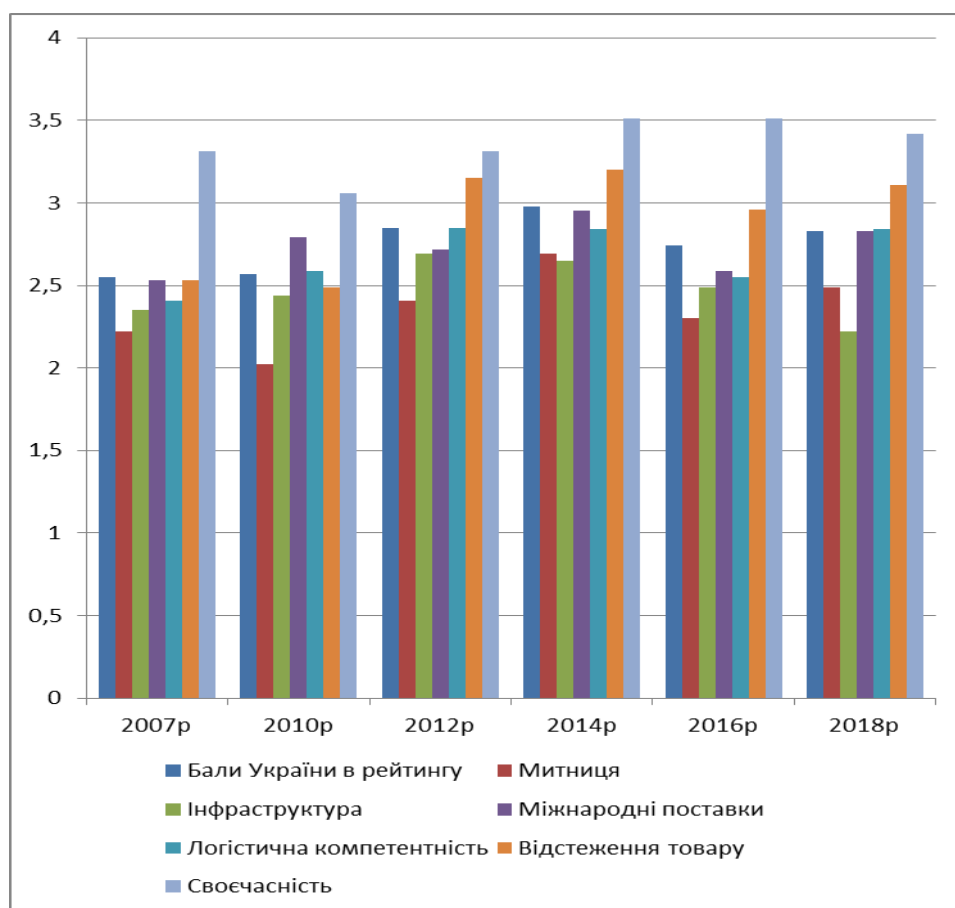
Позиція України в рейтингу Індeksu ефективності логістики за 2007–2018 роки [50]

Індекс ефективності логістики	2007	2010	2012	2014	2016	2018
Місце України в рейтингу	73	102	66	61	80	66
Бали України в рейтингу	2,55	2,57	2,85	2,98	2,74	2,83
Митниця	2,22	2,02	2,41	2,69	2,30	2,49
Інфраструктура	2,35	2,44	2,69	2,65	2,49	2,22
Міжнародні поставки	2,53	2,79	2,72	2,95	2,59	2,83
Логістична компетентність	2,41	2,59	2,85	2,84	2,55	2,84
Відстеження товару	2,53	2,49	3,15	3,20	2,96	3,11
Своєчасність	3,31	3,06	3,31	3,51	3,51	3,42

Варто зазначити, що найефективніша логістика в Німеччині. Саме дана країна останніми роками очолює рейтинг з показником LPI 4.19.



**Рис. 3.4. Позиція України згідно з Індексом ефективності логістики**



**Рис. 3.5. Бали України в рейтингу згідно з Індексом ефективності логістики за 2007–2018 роки**



Розглядаючи рейтинг ефективності логістики за період з 2007 по 2018 рік, видно, що позиція України за показником Індексу ефективності логістики коливається (рис. 3.5.). Коливання позиції пояснюються наступними чинниками: зміна методики оцінювання LPI 2010 року, політична та економічна ситуацією в країні у 2013–2014 рр., політична нестабільність (політичні ризики мають оцінки 7–8 балів з 10-ти максимальних). У 2018 році вітчизняна логістика становила 2,83 бала і піднялася на 14 позицій (66 місце проти 80 у 2016 році та 61 у 2014 році). Впродовж останніх двох років аналізованого періоду покращені чотири підіндикатори з шести, в той час як ситуація із якістю інфраструктури (-0,27 бали, 119 місце) і своєчасністю доставок вантажів (-0,09 бали, 56 місце) трохи погіршилася. Рівень індексу LPI України відносить її до групи країн, які мають обмежений рівень розвитку логістичного середовища та значною мірою відстають від провідних країн.

За результатами проведеного аналізу за показником Індексу ефективності логістики зроблено висновок: незважаючи на невисокі позиції України у рейтингу та відставання від багатьох європейських країн, окремі показники мають тенденцію до зростання. Разом з тим на сьогоднішній день індекс LPI – єдиний узагальнюючий показник для проведення оцінки ефективності логістики країн світу, але в нього є певні суттєві недоліки і суб'єктивні фактори, які потрібно детально вивчати, щоб встановити об'єктивні судження [25, с. 36].

Впродовж наступних років український ринок логістичних послуг має стабілізуватися та показати стійкі темпи зростання на рівні 6–9%. Сприятливим для цього є вигідне геополітичне розміщення держави з можливістю здійснювати заробіток на транзитах вантажів між Європою та Азією та в зворотній напрямок та зростанням експорту. Українські підприємства починають активне освоєння нових ринків та підштовхують ринок логістичних послуг до росту та вдосконалення. Отже, очікується зростання ринку контрактної логістики [15].

Дослідники Горошко К.О. та Аляб'єва О.М. визначили основні тенденції в світовій логістиці: стрімкий розвиток логістичного аутсорсингу, зростання впливу міжнародних логістичних компаній на ринок транспортних послуг, оптимальний час доставок вантажів та мінімальні витрати за рахунок скорочення логістичних ланцюгів, інновації технологічного процесу вантажоперевезень [14, с. 74]. Слідування перерахованим тенденціям сприятиме розвитку ринку логістичних послуг в Україні.

Таким чином, ринок логістичних послуг в Україні певною мірою відстає від трендів, які сформовані на світовому ринку. Вдосконалення потребують: правові аспекти регулювання діяльності органів митниці, процедура спрощеного проходження контролю на митниці, інфраструктура міжнародного транспортного сполучення, стан транспортного комплексу та ін. Будуючи логістичні системи національного рівня, варто активно запроваджувати міжнародний досвід та приймати комплексні логістичні рішення.

### **3. 2. Формування транспортно-логістичної системи**

Ефективним напрямом розвитку транспортної галузі України і окремих регіонів є побудова транспортно-логістичної системи, яка є складовою економічної системи країни та частиною міжнародних транспортно-логістичних систем, а також сприяє підвищенню конкурентоспроможності на міжнародному ринку логістичних послуг [26, с. 52].

При формуванні транспортно-логістичних систем регіонів забезпечується поєднання функціональних та забезпечуючих підсистем, інтеграція постачання, виробництва та збуту, прискорений рух матеріальних потоків, зменшення витрат на логістику. Передовий досвід західноєвропейських та північноамериканських країн свідчить про те, що налагодження транспортно-логістична системи надає можливість зменшення

загальних витрат на 12-35 %, транспортних витрат на 7-20 %, витрат на навантажувальні та розвантажувальні роботи, а також на збереження матеріальних потоків – на 15-30 % [42, с. 90]. Ефективна взаємодія між усіма елементами транспортно-логістичної системи дозволяє зменшити логістичні втрати та підвищити якість транспортного обслуговування.

Функціями транспортно-логістичних систем є:

- 1) логістична координація та інтеграція;
- 2) саморозвиток, базуючись на реінжинірингу;
- 3) забезпечення раціонального поєднання технічного оснащення та інформаційних технологій з метою підвищення якості та ефективності діяльності;
- 4) запровадження інновацій, використовуючи нові логістичні технології;
- 5) стратегічний та оперативний контролінг;
- 6) використання термінальної технології для оптимізації діяльності логістичних транспортних ланцюгів [37, с. 89].

Дослідниками В.І Перебийніс та О.В. Перебийніс виділені принципи, на яких базується функціонування регіональної транспортно-логістичної системи:

- раціональність – передбачає вибір найкращого варіанту системи, оптимізуючи окремі її елементи;
- ємерджентність (цілісність) – функціонування цілісної системи з виконанням заданої цільової функції;
- системність – обумовлена функціонуванням підприємств з одного боку як транспортно-логістичної системи, а з іншого – як підсистеми, яка включається до транспортно-логістичної системи регіону;
- ієрархія, яка передбачає певну автономність кожного рівня системи;
- формалізація;
- інтеграція – синергічний ефект властивий для ряду поточних ліній;

- облік – врахування сукупних витрат вздовж всього логістичного ланцюга;
- оптимізація – функціонування згідно з критерієм мінімізації сукупних витрат на логістику;
- адаптація до змін зовнішнього і внутрішнього середовищ;
- раціональне розміщення виробництва;
- гуманізація усіх функцій та технологічних рішень в регіоні;
- відкритість економіки регіону;
- взаємозв'язок між відкритістю та потенціалом регіону;
- конкурентні переваги регіону [34, с. 124].

Головна мета існування транспортно-логістичної системи в регіоні – забезпечення якісного обслуговування споживачів послугами транспортування і логістики. Для цього потрібно враховувати інтереси споживачів, формувати їх лояльність та взаємовідносини, що будуть підвищувати ефективність роботи та конкурентоспроможність транспортних та логістичних підприємств, забезпечувати високий рівень задоволення потреб клієнтів.

Для функціонування транспортно-логістичної системи регіону необхідна гнучка система взаємодії між різними видами транспорту, яка дозволить:

- а) надавати комплексні послуги як виробникам, так і споживачам;
- б) розробляти комплексну систему взаємодії між виробниками і споживачами;
- в) створювати єдину логістичну базу даних з можливістю обирати оптимальні маршрути для перевезення вантажу;
- г) аналізувати вантажопотоки, які проходять через територією регіону, та транспортні послуги, які надають в межах вантажопотоків.

Управлінська структура з використанням вдосконалених форм, які дозволяють досягати стратегічної орієнтації та синхронізації планів складових транспортно-логістичної системи регіону і логістичного ланцюга,

а також реалізовувати цілі логістики у транспортно-експедиторському обслуговуванні вантажовласників, дозволяє знаходити компроміси між інтересами кожного виду транспорту та досягати співвідношення витрат і отриманих результатів, забезпечуючи оптимальні пропорції елементів у логістичному транспортному ланцюзі [41, с. 85].

На даному етапі транспортна система України не відповідає стандартам та вимогам Європейського Союзу, відстає по розвитку інфраструктури, обладнання і норм. В зв'язку з цим виникає необхідність максимальної реалізації можливостей в рамках політики сусідства та асоціації для розвитку з ЄС.

Таким чином, для того, щоб транспортно-логістична система функціонувала та розвивалася, забезпечувала відповідною транспортною інфраструктурою всі регіони країни, сприяла розвитку різноманітних галузей економіки і виступала підґрунтям для економічного розвитку всієї держави, необхідно забезпечити: державне, насамперед правове, регулювання процесів у сфері логістики, створення та експлуатацію транспортної інфраструктури за різними видами діяльності, стимулювання розвитку логістичних проектів у регіонах.

### **3. 3. Проблеми ринку логістичних послуг та шляхи їх вирішення**

Розглядаючи ринок логістичних послуг в Україні, варто відмітити, що основна частка логістичних компаній (приблизно 90%) є вузькоспеціалізованими логістичними посередниками (2PL-провайдерами). Низьким попитом на логістичні послуги зі сторони торговельних та виробничих підприємств пояснюється недостатній рівень розвитку контрактної логістики в нашій країні. Іншими причинами низької поширеності аутсорсингу на довгострокових правах комплексних логістичних посередників (3PL-провайдерів) є наступні:

- дуже невелика кількість спеціалізованих логістичних посередників, які мають можливість охопити всю територію держави;
- відсутність бажання змінювати усталені технологічні ланцюги;
- низький рівень довіри серед вітчизняних підприємств до сторонніх осіб у їх бізнесі та їх допуску до комерційних даних на довгострокову перспективу;
- висока ціна наданих послуг.

Сучасний етап розвитку ринку логістичних послуг в Україні характеризується:

- залученням логістичних операторів до процесу виконання логістичних функцій, яке в значній мірі підвищує ефективність діяльності;
- інтенсивністю розвитку глобальних логістичних компаній;
- збільшенням цінності для клієнтів послуг, які надають логістичні компанії, завдяки зниженню витрат з одночасним розширенням можливостей та географії їх діяльності;
- розширенням доступності ринків збуту на міжрегіональному рівні;
- інноваційним розвитком інфраструктури логістичного процесу;
- розширенням меж інформатизації;
- укладенням договорів на терміни від 3 до 5 років, що надає можливості реалізації довгострокових планів розвитку і тривалого співробітництва;
- інтеграційними процесами, які сприяють створенню союзів та об'єднань.

Разом з тим, основні проблеми українського ринку логістичних послуг, що стримують його розвиток та зростання, наступні [20]:

- недостатній рівень оновлення основних засобів виробничими підприємствами, їх невідповідність вимогам сучасності;
- невисокий рівень координації між різними галузями для розвитку інфраструктури транспорту, який викликає роз'єднаність єдиного

транспортного простору, нераціональне використання ресурсів та зменшення ефективності використання транспорту;

– складські технології повільно вдосконалюються та недостатньо пов'язані із розвитком виробничих, торговельних, митних технологій;

– фінансово-економічні механізми, які покликані стимулювати потік інвестицій для розвитку логістики, є мало ефективними.

Одним із шляхів для вирішення проблем ринку логістичних послуг в Україні можна назвати розробку програми комплексного розвитку логістичної галузі, яка буде спрямована на: ріст ефективності діяльності галузі, забезпечення раціональної організації систем обслуговування логістичних потреб кожного регіону у перевезеннях, створення середовища конкуренції на регіональних ринках логістичних послуг і т.д.

Іншим шляхом ефективного вирішення існуючих проблем є формування транспортно-логістичних кластерів, які дозволять підвищити конкурентоспроможність економіки і господарюючих суб'єктів, оптимізувавши витрати в логістичній галузі. Логістичні кластери діють у багатьох країнах: у Фінляндії – 9 кластерів, у Нідерландах – 20 мегакластерів, у Данії – 29 кластерів, в Австрії діють транскордонні кластери з Німеччиною, Італією, Швейцарією, Угорщиною.

Першочергові завдання транспортно-логістичних кластерів наступні [23]:

- 1) розвивати та оновлювати інфраструктуру;
- 2) створювати сучасні логістичні термінали;
- 3) удосконалювати механізми будівництва, ремонту і обслуговування доріг, забезпечувати раціональність їх використання;
- 4) розширювати географічні масштаби перевезень;
- 5) стимулювати інноваційну діяльність та впроваджувати нові технології.

Важливим інфраструктурним проектом повинно стати створення регіональних транспортно-логістичних центрів, які будуть функціонувати на

корпоративній комерційній основі та засадах державно-приватного партнерства, сприяти розвитку транспортної системи і суміжних з нею галузей. Відповідно до принципів їхньої побудови проводиться розподіл функцій учасників: представники влади відповідальні за якість обслуговування, приватний бізнес забезпечує необхідну якість обслуговування, оптимізуючи власні фінансові інвестиції.

Головні учасники наступні: органи влади, підприємства транспортного та складського комплексу, підприємства фінансової сфери, логістичні посередники, споживачі логістичних і транспортних послуг, територіальні громади. При побудові транспортно-логістичних центрів важливо визначити їх масштаб та спеціалізацію. Їх можна класифікувати по трьох параметрах: тип транспортних засобів, які будуть обслуговуватися, тип вантажів, зона територіального покриття.

Мережа транспортно-логістичних центрів регіону несе відповідальність за управління і перерозподілення товарних потоків. Комплексне поєднання транспортних і логістичних послуг всередині мережі призводить до суттєвих змін у складському обслуговуванні та постачанні, надання якісно нових послуг в межах транспортного та логістичного обслуговування підприємств. З огляду на це, виокремлюють три основні джерела, які підвищують ефективність роботи суб'єктів господарювання: зменшення обсягу витрат на транспорт, зниження страхових запасів, зменшення витрат на складування.

Формуючи систему розподілу в своєму регіоні, підприємствами можуть бути враховані наведені вище можливості. Вони досить вигідні для товаровиробників та роздрібних продавців, які орендують приміщення під склади. Транспортно-логістичний центр дозволяє концентрувати всі товарні потоки, розділяючи їх згідно із замовленнями, а потім транспортуючи до отримувачів вантажу, надаючи відповідне супровідне обслуговування. В результаті досягається підвищення рівня обслуговування товарних потоків у



регіоні завдяки їх контролю та відстеженню, наданню додаткових послуг, ліквідації транспортних простоїв, комбінуванню різних видів транспорту.

Таким чином, одним із шляхів для вирішення проблем ринку логістичних послуг в Україні можна назвати розробку програми комплексного розвитку логістичної галузі, яка буде спрямована на ріст ефективності діяльності галузі, забезпечення раціональної організації систем обслуговування логістичних потреб кожного регіону у перевезеннях, створення середовища конкуренції на регіональних ринках логістичних послуг і т.д. Іншим шляхом ефективного вирішення існуючих проблем є формування транспортно-логістичних кластерів

### **Висновки до розділу 3:**

1. Проаналізовано ринок логістичних послуг України за допомогою індексу ефективності логістики LPI, за допомогою якого визначають легкість здійснення поставок товарів, а також стан національної і міжнародної торгової логістики.

2. Під час побудови логістичних систем на національному рівні необхідно звернутися до міжнародного досвіду, активно впроваджувати та використовувати сучасні системи управління логістичними структурами, приймати комплексні логістичні рішення тощо.

3. Виявлено важливість формування транспортно-логістичної системи. Розвиток інтегрованої транспортно-логістичної системи країни як складової її економічної системи та частини міжнародних транспортно-логістичних систем сприяє підвищенню конкурентоспроможності на міжнародних ринках логістичних послуг.

4. Визначено проблеми ринку логістичних послуг та наведено шляхи їх вирішення.

## РОЗДІЛ 4. ВИКОРИСТАННЯ МАТЕРІАЛІВ КВАЛІФІКАЦІЙНОЇ РОБОТИ НА УРОКАХ ГЕОГРАФІЇ У ШКОЛІ

### 4. 1. Аналіз навчальних програм шкільного курсу географії

Для старшої школи базова географічна освіта учнів завершується курсом географії, програму якого складають згідно з типовим навчальним планом.

Навчальна програма, яка розрахована для учнів старшої школи включає у себе положення Державного стандарту базової і повної загальної середньої освіти, згідно якого вивчення у школі географії виступає важливою частиною освітньої галузі «Природознавство». Загальноосвітньою цінністю географії є формування світоглядних розумінь про природу Землі та її оболонки як середовища проживання людини.

Структура та зміст навчальної програми з предмету «Географія» ґрунтуються на принципі комплексності та безперервності шкільної географічної освіти та враховує вікові можливості учнів та їх практичне спрямування.

Перші знання з географії школярі отримують ще у початковій школі вивчаючи предмет «Природознавство». Поглиблення цих знань відбувається у 5 класі під час продовження вступного курсу «Природознавство», під час якого у школярі вивчають Всесвіт, Землю як планету Сонячної системи та геосферу.

Географія шостого класу (курс має назву «Загальна географія») виступає першим систематичним курсом з нового предмету. Програма дисципліни становить 70 годин (або два уроки на тиждень). При цьому запланований резерв часу – 6 годин. Предмет «Загальна географія» містить відомості про Землю як природний комплекс, специфіку земних оболонок, географічні подорожі та дослідження, зображення земної поверхні на глобусі й карті, чисельність і густоту населення, людські раси, політичну карту світу.

У 7 класі школярі вивчають курс «Материки та океани», який є логічним продовженням попереднього курсу географії. Дисципліна має такий же об'єм годин як в 6 класі 70 год. (2 год. на тиждень), з яких 6 год. є резервом часу. Метою опанування географії передбачає, що школярі у 7 класі сформулюють географічні знання про природу материків та океанів, складуть уявлення про їх цілісність і відмінності, про чисельність та умови проживання населення. Разом з тим, розширюються знання про компоненти географічної оболонки.

Вивчення географії у 8 класі передбачає опанування інформації про Україну у світі: природу, населення. Школярі формують знання про науково-географічну картину своєї держави як складника міжнародної спільноти держав, що є надзвичайно актуально сьогодні. У результаті вивчення дисципліни учень усвідомлює себе громадянином своєї держави, формулює знання про навколишній світ та населення країни, виховує повагу до української культури, виховує патріотичність. Програма предмету становить 70 год. (2 год. на тиждень), з яких 3 години це резерв часу. Ключовим принципом побудови структури курсу формування комплексної інтеграції фізико- та суспільно-географічних характеристик під час опанування природних комплексів і населення нашої держави та регіону проживання при цьому враховуючи уже здобуті знання про природу материків і океанів, населення країн світу з курсу географії, що вивчався у 7 класі. Особлива роль географії у восьмому класі полягає в її неабиякому ідейному потенціалі та тісному зв'язку її змісту із сучасністю та досвідом школярів.

Географія у 9 класі опановується у напрямку: «Україна і світове господарство», завершуючи географічну освіту школярів на базовому рівні. Курс складає 52 год., що становить (1,5 год. на тиждень), з яких 3 год. – резерв часу. Головна мета вивчення предмету становить формування знань про динаміку розвитку вітчизняного та міжнародного господарства й визначення місця нашої держави в сучасному світі. Варто зауважити, що побудова змісту географії у дев'ятому класі становить собою інтеграцію, яка

реалізується через комплекс суспільно-географічних особливостей під час вивчення тенденцій розвитку та розміщення господарства в світі, нашої держави та регіоні проживання.

Предмет географії в десятому класі має тему: «Географія: регіони та країни» характеризується спрямованням на створення в учнів бази знань про специфіку населення й організації господарської діяльності у різних країнах, вмінь володіти інформацією про світові і регіональні соціально-економічні, суспільно-політичні, екологічні процеси. Загальна мета географії в десятому класі поляє формуванні в учнів географічної картини світу.

Предмет географії в одинадцятому класі має назву «Географічний простір Землі». Під час його вивчення розкриваються: сутність географічної науки загалом; інтегруються знання про навколишнє середовище, людей і господарську діяльність; формуються у школярів уявлення про головні закономірності будови географічної оболонки і основні суспільні та географічні закони з метою забезпечення стабільного розвитку.

Таким чином, опанування географії у школі відбувається за комплексною, логічно побудованою програмою, розрахованою на учнів 6-11 класів. Під час вивчення даної дисципліни учні отримують глибокі знання та практичні вміння, розвивають географічне мислення мають можливість використовувати набуті знання у повсякденному житті.

#### **4.2. Дидактичні принципи удосконалення змісту й методики викладання географії**

Сучасними проблемами методики викладання географії є:

- 1) розробка і удосконалення змістовного наповнення, структури та обсягів курсів географії у школі за базовим і профільним рівнями;
- 2) необхідність оновлення курсу географії, удосконалення його змісту, структури та послідовності викладання;
- 3) забезпечення багатьох варіантів для навчально-методичних комплексів при вивченні окремих курсів;

4) створення підручників та методичних посібників окремо для кожного курсу;

5) удосконалення прийомів, методів, форм та засобів викладання.

Розвиток географії пов'язаний із принципами та закономірностями науки, що створює спільні теоретичні основи для методик усіх навчальних предметів – дидактики. При цьому методика викладання географії як науки вважається окремою дидактикою.

В методиці викладання географії важливо враховувати теорію виховання, на основі якої розробляються, вивчаються, удосконалюються та пропагуються методи, прийоми, способи і засоби національного виховання учнів у процесі навчання географії в школі.

Методика навчання географії має тісний зв'язок з психологією, обґрунтований необхідність знати та враховувати вікові і індивідуальні особливості дитячої психіки з метою знаходження найбільш ефективних методів та засобів навчання при формуванні у них географічних знань, умінь та навичок.

В процесі викладання географії виникає проблема, визначена змістом та структурою шкільного курсу, а також пов'язана із підготовкою вчителів цього досить давнього предмета викладати нові за змістом курси. Курс географії в загальноосвітній має враховувати всю її галузеву багатовекторність сучасної географії і високий рівень узагальнення, дуже велику базу інформації, яка лише розширюється в еру цифрових технологій. інформативну базу, яка й надалі зростає в інформаційну епоху. До методики входять:

- предметна грамотність (досягнення елементарного рівня);
- формування та розширення кругозору (досягнення концептуального рівня);
- підготовка перед отриманням професії (рівень профільного навчання тих учнів, які планують обрати географічну або суміжну спеціальність).

Пропонуємо наступне вдосконалення принципів викладання географії у школі відповідно до вимог сучасного світу:

– принцип гуманізації освіти – спрямовувати предмет географії на особистісний розвиток учнів, їх людяності, разом з тим використовувати такі методи і форми навчання та виховання, що найбільш повно розкриватимуть здібності учня та сформуують його компетентності;

– принцип науковості – пропонувати учням вивчення наукових фактів, понять, законів, теорій та ін.;

– принцип систематичності та системності – засвоєння географічної інформації учнями в її логічному зв'язку та послідовності;

– принцип свідомості та активного навчання – вчитель повинен займатися мотивацією пізнавальної діяльності своїх учнів, активацією активної самостійної роботи;

– принцип зв'язку навчання з життям (тобто поєднання теорії з практикою) – учні повинні вміти застосувати теоретичні знання на практиці;

– принцип індивідуального підходу до кожного учня в процесі навчання;

– принцип наочності навчання – золоте правило дидактики;

– принцип міцного засвоєння знань, умінь та навичок – ґрунтується на психологічних властивостях пам'яті учнів сприймати, зберігати та відтворювати інформацію.

Таким чином, із проблем складності предмета шкільного курсу географії виникає проблема як визначити місце географії в навчальній вертикалі. Вивчення територіальних особливостей ринку логістичних послуг має стати доповненням шкільного курсу географії.

### **4.3. Методика організації вивчення територіальних особливостей ринку логістичних послуг на уроках географії в школі**

Територіальні особливості ринку логістичних послуг в Україні мають відношення до предмета вивчення географії та мають вивчатися на уроках в школі.

Пропонується вивченням даної теми на уроках географії дев'ятого класу (Україна і світове господарство). Саме в цьому класі відбувається завершення базового рівня географічної освіти учнів та формуються знання відносно тенденцій розвитку національного і світового господарств, а також визначення місця України в сучасному світі. Вивчення теми «Територіальні особливості ринку логістичних послуг в Україні» сприятиме поглибленню знань та вмінь учнів, розширенню кругозору та сформує основи для майбутньої професійної підготовки.

Програма вивчення:

До життєвих компетентностей при вивченні територіальних особливостей ринку логістичних послуг на уроках географії в школі, належать:

1. Пізнавальна компетентність, яка визначається навчальними досягненнями, інтелектуальними завданнями, уміннями вчитися та використовувати свої знання.

2. Особистісна компетентність, визначена розвитком індивідуальних здібностей і талантів, обізнаністю на рахунок сильних та слабких сторін особистості, здатністю до рефлексії, динамічними знання.

3. Самоосвітня компетентність, яка визначається здатністю навчатися самостійно, організувати власні прийоми самоосвіти та відповідати за свою самоосвітню діяльність.

4. Соціальна компетентність, що передбачає співпрацю, командну роботу, розвиток комунікативних навичок, здатності приймати власні рішення та прагнення зрозуміти власні потреби та вимоги, визначення особистих ролей у суспільстві, ціннісних орієнтацій.

5. Відбувається забезпечення відповідного рівня валеологічних знань та здоров'я: соматичного, клінічного, фізичного, психічного.

6. Творча компетентність, обумовлена здатністю виявляти та озвучувати проблеми, висловлювати ідеї, нестандартно відповідати на подразники.

Методи на підставі пізнавального характеру – пояснювально-ілюстративний метод, пояснення, бесіда, ілюстрування та демонстрування, метод кейсів.

Тип уроку за дидактичною метою – комбінований урок. Відповідно до дидактичних цілей і характеру пізнавальної діяльності виокремлюється типологія уроків, проте вона не може в повній мірі розкрити різноманіття сучасних уроків географії в школі. В сучасному світі перед середньою освітою постають нові цілі, виникає необхідність приділяти увагу особистісному розвитку школярів, застосовувати нові педагогічні технології, щоб організувати активну пізнавальну діяльність учнів, спонукати вчителів звертатися до використання нестандартних форм проведення уроків. Саме таким нестандартним уроком стане вивчення теми територіальних особливостей ринку логістичних послуг в Україні з використанням методу кейсів. Розроблений урок представлено в додатку А.

Застосування кейс-методу – це інтерактивний метод навчання, що покликаний наближувати навчальний процес та реальну діяльність на практиці, сприяти розвитку винахідливості, формувати вміння вирішення проблем, розвивати здібності до проведення аналізу і діагностики проблем.

Невід'ємною частиною сучасного уроку є самостійна практична діяльність учнів (пізнавальний творчий пошук, вирішення проблемних питань, практичне застосування вмінь, знань та навичок з різних предметів). Саме ці задачі успішно дозволяє вирішити кейс-метод.

Основна націленість методу кейсів полягає в тому, щоб навчити учнів самостійно вирішувати завдання та шукати рішення, а не надавати їм готові відповіді і знання. Ефективність використання кейс-методів, на думку



педагогів-практиків, досягається саме за умови поєднання інноваційного та традиційного методів навчання. Цей зв'язок сприяє формуванню нормативних, базових знань в учнів, які перевіряються та закріплюються практикою, пошуком, дискусією і забезпечують розвиток комплексу аналітичних, творчих, соціальних, комунікативних навичок особистості.

Структура кейсу:

1. Сюжетна частина: ситуація-випадок, проблема, історія з реального життя; контекст ситуації: хронологічний, історичний, особливості дії або учасників ситуації; коментарі до ситуації.

2. Методична частина: запитання та завдання для роботи з кейсом.

3. Інформаційна частина: додатки.

Вимоги до змісту кейсу:

– реалістичність і правдивість, відсутність обтяжливих деталей, зв'язок із матеріалом, який вивчається на уроці;

– передбачення розгляду та вирішення проблем, які виникають в конкретних життєвих ситуаціях, в якості матеріалу використовувати реальні проблемні ситуації, цікаві історичні факти, літературні та медіа матеріали;

– загострення інтересу учнів до важливості та значущості проблемних питань;

– вдосконалення практичних навичок;

– представленість на паперових носіях, а також у мультимедійному або відео-форматі з обсягом від декількох речень до декількох сторінок.

Отже, темі дипломної роботи можна присвятити цілий урок для учнів 9 класу (приклад уроку в додатку А). Окрім того, ознайомившись із шкільною програмою уроків географії, пропонується також вивчення окремих аспектів роботи разом з наступними темами:

1. У 9 класі – «Україна і світове господарство» – Розділ 4 «Третинний сектор господарства»: тема 1 «Транспорт», параграф 36 «Транспорт України». На даному уроці можна використати матеріали другого та третього розділів

дипломної роботи. Надати характеристику транспортної мережі, розглянути формування транспортно-логістичної системи України.

Розділ 4 «Третинний сектор господарства»: тема 2 «Торгівля». Охарактеризувати поняття логістики та логістичних послуг. Розглянути як логістичні послуги впливають на торгівлю, як сприяють її розвитку.

Розділ 4 «Третинний сектор господарства»: тема 5 «Фінансові послуги. Аутсорсинг». Представити розвиток аутсорсингу в логістиці та транспортному обслуговуванні, обґрунтувати переваги аутсорсингу.

2. У 10 класі – «Географія: регіони та країни» – Розділ 6 «Україна в міжнародному просторі»: тема 2 «Україна в системі глобальних економічних відносин», параграф 45 «Міжнародні економічні зв'язки України». Розглянути роль логістики в системі глобальних економічних відносин, перспективні напрямки співпраці України в галузі логістичних послуг та транспортних перевезень.

3. В 11 класі – «Географічний простір Землі» – Розділ 4 «Суспільна географія України»: тема 3 «Економіка України в міжнародному поділі праці», параграф 33 «Конкурентні переваги України на світовому ринку послуг». Охарактеризувати ринок логістичних послуг України, порівняти його розвиток з досягненнями інших країн, простежити місце України на світовому ринку транспортних та логістичних послуг.

Таким чином, матеріали кваліфікаційної роботи можуть бути використані на уроках географії в школі.

#### **Висновки до розділу 4:**

1. Для старшої школи базова географічна освіта учнів завершується курсом географії, програму якого складають згідно з типовим навчальним планом.

2. Визначено сучасні проблеми методики навчання географії в школі.

3. Запропоновано вдосконалення принципів викладання географії у школі відповідно до вимог сучасного світу.

4. Пропонується використання матеріалів кваліфікаційної роботи на уроках географії у 9 класі. Вивчення теми «Територіальні особливості ринку логістичних послуг в Україні» сприятиме поглибленню знань та вмінь учнів, розширенню кругозору та сформує основи для майбутньої професійної підготовки. Також розглянуто можливості використання матеріалів дипломної роботи на уроках в 10 та 11 класі, вибрано перелік тем.

## ВИСНОВКИ

В ході написання дипломної роботи досягнуто поставленої мети – теоретично обґрунтовані та висвітлені територіальні особливості ринку логістичних послуг в Україні.

Логістика є одночасно і мистецтвом управління ланцюгом поставок, і наукою про управління та контроль потоку товарів, інформації та інших ресурсів, таких як енергія та люди, між пунктом походження і точкою споживання, щоб задовольнити вимоги клієнтів, що включає в себе інтеграцію інформації, транспортування, інвентаризації, складування, обробки матеріалів та пакування.

Логістична діяльність за своєю природою передбачає потік різних логістичних послуг, які надаються при постачанні товарів самим постачальником чи експедиторською компанією. При цьому логістичний сервіс є невід’ємною частиною процесу розподілу, об’єктами якого виступають споживачі споживачі матеріального потоку. Існують різні підходи до визначення поняття «логістичні послуги».

Проаналізувавши джерела інформації, виявлено, що є різні класифікації логістичних послуг. Вони класифікуються за часом здійснення, за змістом робіт, по відношенню до споживача.

Одним з головних понять в логістиці виступає логістична система – складна та структурована економічна система, до складу якої входять взаємопов’язані елементи єдиного процесу управління сервісними, матеріальними і супутніми потоками. В найбільш узагальненому вигляді усі логістичні системи поділяються на дві великі групи – макро- та мікрологістичні системи.

Метою логістики є задоволення сформованого маркетингом попиту з мінімальними витратами. Наступним важливим поняттям логістики виступає канал розподілу – сукупність господарюючих суб’єктів, через які проходить

товар від місця його виготовлення до місця його споживання. Рівнем розподілу логістичних потоків є кожен посередник, який виступає учасником логістичної системи та виконавцем розподільчих функцій з метою трансформації матеріальних потоків в процес їх переміщення до кінцевого пункту призначення.

Логістичний підхід до обслуговування дозволяє розширити межі процесу надання послуг та уможлиблює задоволення зростаючих потреб споживачів з оптимальними витратами.

Регіональні аспекти є важливими для логістики та мають різні рівні: окрема держава чи окремі її території, декілька межуючих країн зі спільними кордонами, що виступають макрологістичними регіональними структурами.

Кожен регіон відрізняється від інших територій за рядом ознак і володіє певною цілісністю. Особливості ринку логістичних послуг обумовлені умовами та чинниками розвитку відповідного регіону.

Виділяють чотири основних групи провайдерів логістичних послуг за показниками ступеня інтегрованості з бізнесом замовників, кількості виконаних логістичних функцій, рівня доступу до регіональних та міжнародних ринків збуту

Досліджуючи транспортну мережу України, зроблено висновок, що транспорт в Україні дозволяє забезпечення не лише внутрішніх потреб у перевезенні пасажирів і вантажів, а й транзитних, зважаючи на вигідність геополітичного та економіко-географічного положень. При цьому транзитні перевезення виступають важливим джерелом для поповнення валютного запасу нашої держави. Українська транспортна мережа є досить розгалуженою із тісним взаємозв'язком та взаємодоповненням залізничного, автомобільного, морського, річкового, озерного, повітряного та трубопровідного транспорту.

На ринку логістичних послуг в нашій державі представлені як українські компанії, так і закордонні, які мають свої представництва. В нашій країні досить мала кількість компаній та операторів, які надають логістичні

послуги, порівняно із розвиненими країнами, в яких їх кількість сягає сотень компаній. Ще однією проблемою ринку логістичних послуг в Україні є концентрація компаній в столиці – Києві. Тому виникає потреба раціонального географічного розташування логістичних компаній, що підвищить зручність використання їх послуг та значно збільшить ефективність впровадження логістики в діяльності українських підприємств.

Логістика в Україні розвивається згідно зі світовими тенденціями, здійснюючи вагомий вплив на національний економічний потенціал, стимулює розвиток взаємопов'язаних і суміжних галузей, виступаючи індикатором конкурентоспроможності України в світі.

Згідно з проведеним аналізом за показником Індексу ефективності логістики можна зробити висновок, що хоча у загальному рейтингу Україна залишається на рівні 2012 року, але за окремими показниками наявна тенденція до зростання та за всіма показниками, хоча суттєво поступається позиціями європейським країнам.

Розвиток інтегрованої транспортно-логістичної системи країни сприятиме підвищенню конкурентоспроможності на міжнародних ринках логістичних послуг. Конкуренція на ринку транспортних послуг вимагає нових підходів до розвитку транспортних відносин, створення нових технологій і підвищення якості послуг. Залежно від рівня прийняття рішення основними завданнями транспортно-логістичної системи є проектування і вибір оптимальної логістичної синергії логістичного транспортного ланцюга доставки вантажів.

Виявлено проблеми ринку логістичних послуг України та запропоновано шляхи їх вирішення.

Автором роботи на основі аналізу навчальних програм шкільного курсу географії розроблено урок на тему «Територіальні особливості ринку логістичних послуг в Україні» з використанням методу кейсів для вивчення на уроках географії в школі.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Кодекс торговельного мореплавства від 09 грудня 1994 року. Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1995, №№ 47, 48, 49, 50, 51, 52.
2. Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 року. Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2011, № 48-49.
3. Про автомобільний транспорт: Закон України від 5 квітня 2001 р. № 2344-III.
4. Про залізничний транспорт: Закон України від 4 липня 1996 р. № 273/96-ВР.
5. Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування. Закон України.
6. Про транспорт: Закон України від 10 листопада 1994 р. № 232/94-ВР.
7. Постанова Кабінету Міністрів України від 25 червня 2014 року № 200 «Про утворення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця».
8. Авраменко О.В. Напрямки розвитку логістичного менеджменту в Україні. Бізнес Інформ. 2017. № 9. С. 262–267.
9. Аналіз ринку логістики в Україні. URL : <https://pro-consulting.ua/ua/issledovanie-rynka/analiz-rynka-logistiki-ukrainy2018-god> (дата звернення: 01.03.2022).
10. Аутсорсинг як стратегія розвитку логістичної системи. URL : <http://www.corpusgroup.com /outsourcing/> (дата звернення 15.03.2022).
11. Білорус О. Г. Стратегічні імперативи адаптації та трансформації зовнішньоторговельної діяльності України в умовах європейської інтеграції / О. Г. Білорус, О. В. Гаврилук // Економіка України. 2015. № 11. С. 4–15.
12. Болдовська К. П., Цубера Р. С. Проблеми розвитку міжнародних перевезень автомобільним транспортом України і шляхи їх вирішення. URL:

<https://conf.ztu.edu.ua/wp-content/uploads/2018/09/105.pdf> (дата звернення 25.02.2022).

13. Брынцев А. Н., Новиков Д. Т., Крылова Т. Д. Трансформация логистики в эпоху цифры. РИСК: Ресурсы, Информация, Снабжение, Конкуренция.. 2019. № 2. С. 4–8.

14. Горошко К. О., Аляб'єва О. М. Світовий досвід розвитку логістичних підприємств. Економічний вісник Запорізької державної інженерної академії. 2016. Вип. 3. С. 72–74.

15. Григорак М.Ю. Інтелектуалізація ринку логістичних послуг: концепція, методологія, компетентність : монографія. К.: Сік Груп Україна, 2017. 513 с.

16. Данько Т. В. Аналіз рівня зрілості ланцюгів постачання українських підприємств високотехнологічного машинобудування / Т. В. Данько, К. Р. Пелюхня, К. С. Зіміна // Вісник НТУ «ХП». 2014. № 4 (1047). С. 44–53.

17. Державна служба статистики. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>. (дата звернення: 20.02.2022).

18. Дернова І. А. Зовнішньоторговельна відкритість національної економіки: статистичний аспект. Східна Європа: економіка, бізнес та управління. 2019. № 2 (19). С. 410–414.

19. Дорошенко В. І. Географія транспорту : Навчальний посібник / В. І. Дорошенко, К. Д. Діденко. К. : Київський нац. ун-т ім. Т. Шевченка, 2010. 183 с.

20. Кальченко А. Проблеми логістичного ринку послуг / А. Кальченко // Маркетинг в Україні. 2009. № 1. С. 59-63.

21. Карпенко Г. П. Логістичні термінологічні студії в Україні / Г. П. Карпенко // Педагогічна освіта: теорія і практика. Збірник наукових праць. Кам'янець-Подільський національний університет ім. І. Огієнка. 2013. № 14. С. 191–196.



22. Качуровський В. Є. Логістичний підхід як нова сучасна тенденція регіонального управління / Матеріали Веб-ресурса научно-практ. конф. «IV Международная научнопрактическая конференция «Проблемы формирования новой экономики XXI века» (22-23 декабря 2011 г.). URL: [http://www.confcontact.com/20111222/1\\_kachurovskij.php](http://www.confcontact.com/20111222/1_kachurovskij.php) (дата звернення: 20.03.2022).
23. Кислий В. Розвиток транспортно-логістичних кластерів в Україні / В. Кислий, Т. Жарик // Економіка України. 2010. № 12. С. 28-36.
24. Крикавський Є. В. Логістика. Основи теорії / Є. В. Крикавський. Львів: «Інтелект-Захід», 2006. 456 с.
25. Крюкова Ю. О. Оцінка ефективності логістики. Scientific Journal «ScienceRise». 2015. № 1/1 (6). С. 34–36.
26. Лактионова О.Е. Формирование логистических систем: методология и практика: монографія. Донецк: НАН України Ін-т економіки пром-сти, 2002. 319 с.
27. Логістика. Теорія та практика / В. М. Кислий, О. А. Біловодська, О. М. Олефіренко. К. : Центр навчальної літератури, 2010. 360 с.
28. Малащук Д. В., Гринчак Н. А. Сучасний стан та особливості розвитку світового ринку логістичних послуг. Ефективна економіка. 2018. № 6.
29. Марченко В.М. Логістика: Підручник/ В.М. Марченко, В.В. Шутюк. К.: Видавничий дім «Артек», 2018. 312 с.
30. Мороз О. Я. Формування регіональних логістичних систем : автореферат дисертації на здобуття наук. ступеня кандидата економічних наук / О. Д. Мороз ; Луцький національний технічний університет. Луцьк, 2010. 17 с.
31. Національна доповідь про стан навколишнього природного середовища в Україні у 2020 році.

32. Нікітін П. В. Ефективність логістичного управління перевезеннями вантажів в умовах взаємодії різних видів транспорту: Монографія / П. В. Нікітін. К.: Видавничий Дім Дмитра Бураго, 2008. 104 с.
33. Окландер М.А. Контуры экономической логистики: Монография. К.: Научная мысль, 2000. 175 с.
34. Перебийніс В.І., Перебийніс О.В. Транспортно-логістичні системи підприємств: формування та функціонування: монографія. Полтава: РВВ ПУСКУ, 2005. 207 с.
35. Петрик І. В., Бочко О. Ю. Вимірювання ефективного функціонування логістики в Україні із застосуванням Logistics Performance Index. Економіка та управління підприємствами. 2017. Випуск № 9. С. 574–581.
36. Пономарьова Ю.В. Логістика: Навч. посіб. К.:ЦНЛ, 2003. 189 с.
37. Ремига Ю. Проектування транспортно-логістичних систем як ефективна складова діяльності підприємства. International scientific journal. 2015. № 7. С. 86-90.
38. Статистичний аналіз структури та тенденцій розвитку логістичного ринку України / Р. В. Ціщик, Н. В. Котис // Проблеми системного підходу в економіці. 2018. Вип. 3(1). С. 54-59.
39. Ткачова А. В. Логістичні витрати як критерій оптимізації логістичного управління / А. В. Ткачова // Наукові праці Донецького національного технічного університету. Серія: Економічна. 2009. № 36–2. С. 88–93.
40. Транспортні технології в системах логістики / Дмитриченко В. Ф. та ін. Київ: ІНФОРМАВТОДОР, 2007. 676 с.
41. Устенко М. О., Івашкевич В. С. Перспективи розвитку транспортно-логістичних систем України. Вісник економіки транспорту і промисловості. 2017. № 59. С. 84-90.

42. Яцюта О. Транспортно-логістична система України в умовах Європейської інтеграції. Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право. 2016. № 3. С. 89-99
43. Bensassi S., Márquez-Ramos L., Martínez-Zarzoso I., Suárez-Burguet C. Relationship between logistics infrastructure and trade: Evidence from Spanish regional exports. *Transportation Research Part A Policy and Practice*. 2015. № 72. P. 47–61.
44. Bowersox D. J., Closs D. J. *Logistical Management: The Integrate Supply Chain Management*. London: McGraw-Hill, 2016. 496 p.
45. Christopher M. *Logistics & Supply Chain Management*. 5th Edition London FT Publishing International, 2016. 328 p.
46. Council of Logistics Management. What is Logistics? – Logistics means having the Right Thing, at the Right Place, at the Right Time. URL: <http://www.logisticsworld.com/logistics.htm> (дата звернення: 31.01.2022).
47. El-Berishy N., Rügge I., Scholz-Reiter B. The Interrelation between Sustainability and Green Logistics. URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S147466701632242X> (дата звернення: 31.01.2022).
48. ILNAS-EN 14943. Transport services. – Logistics. – Glossary of terms. European Committee for Standardisation (CEN) – Management Centre: rue de Srasart, 36. B-1050 Brussels, 150 p.
49. ISO 17546:2016. Space systems – Lithium ion battery for space vehicles – Design and verification requirements. URL: <https://www.iso.org/obp/ui/#iso:std:iso:17546:ed-1:v1:en> (дата звернення: 02.03.2022).
50. Logistics Performance Index. URL: <https://lpi.worldbank.org/international/global> (дата звернення: 30.12.2021).