

ТЕМА 1 СУТНІСТЬ ТА ЗАВДАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ЛОГІСТИКИ

1.1. Вступ. Призначення та мета курсу.

Транспорт - це галузь матеріального виробництва, що здійснює перевезення людей і вантажів.

Транспорт є частиною економічної діяльності, яка пов'язана із збільшенням міри задоволення людей і підприємництва за допомогою зміни географічного положення товарів і людей.

Транспортування - одна з ключових логістичних функцій пов'язана з переміщенням продукції транспортним засобом за певною технологією в ланцюзі постачань і що складається з логістичних операцій і функцій, включаючи експедицію, вантажопереробку, упаковку, передачу прав і власності на вантаж, страхування ризиків, митні процедури і тому подібне.

З економічної точки зору транспорт є одним з визначальних елементів виробничо-комерційного процесу - завдяки транспорту, логістичний процес руху (починаючи від постачальників сировини і матеріалів, охоплюючи різного роду посередників, і закінчуючи споживачами готової продукції) товару трансформується в єдиний технологічний ланцюг, а транспорт стає невід'ємною частиною єдиного транспортно-виробничого процесу. У цьому ланцюзі основні функції транспорту полягають в переміщенні вантажів і їх зберіганні.

Виділенню транспорту в самостійну сферу застосування логістики сприяють наступні основні чинники:

- здатність транспорту реалізовувати основну ідею логістики - створити надійно, стійко і оптимально функціонуючу систему: "постачання - виробництво - розподіл - споживання";
- неминучість рішення цілого ряду складних транспортних проблем при виборі каналів розподілу сировини, напівфабрикатів і готової продукції у рамках логістичної системи;
- висока доля транспортних витрат, максимальна величина яких досягає 50 % в загальних логістичних витратах на просування товару від первинного джерела сировини до кінцевого споживача готової продукції;
- висока доля транспортної складової в зовнішньоторговельній вартості товарів (особливо для країн з великими відстанями перевезень)
- наявність великого числа транспортно-експедиційних підприємств, що грають велику роль в організації оптимальної доставки товарів, як у внутрішніх перевезеннях, так і в міжнародних повідомленнях.

Таким чином транспорт є не просто одним з елементів логістики, а основним засобом, за допомогою якого логістика, незалежно від її масштабів, виражається в житті.

Генеральною функцією транспортної логістики є управління матеріальними потоками по усій протяжності логістичних каналів, від джерела генерації до місця призначення.

Метою транспортної логістики є просувань матеріальних потоків до споживача строго по графіку у встановлений час, з мінімальними витратами для усіх учасників руху товару. І саме реалізація концепції логістики на транспорті допомагає знайти раціональні рішення складних соціально-економічних завдань в реальному режимі часу і на перспективу.

Отже, актуальність вивчення логістики зумовлена тенденцією вдосконалення організації і технології роботи транспорту на основі застосування логістичної концепції. Адже наявні нині системи постачання, виробництва та збуту продукції не задовольняють ринковий попит. Найважливішим для стабілізації економіки України і створення нової економічної системи є встановлення та оптимізація витрат, пов'язаних з управлінням матеріальними потоками. Проте інтерес до логістики пояснюється не тільки новим для вітчизняної економіки і незвичним терміном "логістика", а, головне, вражаючими результатами, отриманими завдяки застосуванню логістичного підходу в країнах з розвинутою ринковою економікою.

Наразі, в Україні виникла потреба в спеціалістах, які володіють знаннями з цього напрямку та вміють використовувати різні методи оптимізації щодо закупівлі товарів, управління їх запасами, транспортування та складування товарів, моделювання логістичних систем і використання сучасних інформаційно-комп'ютерних технологій при проектуванні інтегрованих логістичних ланок.

Мета вивчення дисципліни "Транспортна логістика" - сформувати у майбутніх спеціалістів системні знання і розуміння концептуальних основ транспортної логістики, теорії та практики розвитку цього напрямку і набуття навичок самостійної роботи при засвоєнні навчального матеріалу щодо новітніх методів управління системою доставки товарів у сучасних умовах.

Предметом вивчення курсу є загальні закономірності розвитку транспортної логістичної системи, особливості та тенденції управління і оптимізації роботи транспорту як елемента логістичної системи і пов'язаних з їх обслуговуванням витрат.

Об'єкт вивчення курсу - процеси планування, контролю та управління транспортуванням, раціоналізація товароруку, економічна ефективність логістики.

1.2. Сутність і завдання транспортної логістики

Ключова роль транспортування у логістиці пояснюється не тільки великою питомою вагою транспортних витрат у загальному складі логістичних витрат, але і тим, що без транспортування неможливе саме існування матеріального потоку.

Транспортування можна визначити як ключову комплексну активність, пов'язану з переміщенням матеріальних ресурсів, незавершеного виробництва або готової продукції певним транспортним засобом у логістичному ланцюзі, і яка складається, у свою чергу, з комплексних та елементарних активностей, включаючи експедирування, вантажопереробку, упакування, передачу прав власності на вантаж, страхування і т. п.

Роль транспортування настільки велика, що коло питань, які стосуються цієї ключової комплексної логістичної активності, виділене у предмет вивчення спеціальної дисципліни — транспортної логістики.

Транспорт у системі логістики відіграє двояку роль:

- по-перше, він присутній як складова частина або компонент у основних функціональних областях логістики (закупівельній, виробничій, розподільчій);
- по-друге, транспорт є однією із галузей економіки, у якій також розвивається підприємницька діяльність: транспорт пропонує на ринку товарів і послуг свою продукцію — транспортні послуги, за які отримує доходи і має прибуток.

Будучи галуззю матеріального виробництва, транспорт має свою продукцію — це сам процес переміщення, яка характеризується рядом істотних відмінностей:

- відсутність речової форми, але в той же час матеріальність за своїм характером, тому що в процесі переміщення затрачаються матеріальні засоби: відбувається зношення рухомого складу і засобів обслуговування, використовується праця робітників транспортної сфери і т. д.;
- неможливість зберігання і нагромадження, тому транспорт може мати тільки деякий резерв своєї пропускної та провідної здатності для задоволення потреб у транспортних послугах;
- втілення в додаткових транспортних витратах, які зв'язані з переміщенням матеріального потоку, тому транспорт необхідно використовувати так, щоб транспортні витрати були найменшими за інших рівних умов;
- прив'язаність до певного місця, району, регіону (наприклад, до місця, де розташовані шляхи сполучення і є відповідні транспортні підприємства).

Вказані особливості накладають свій відбиток на устрій і функціонування системи транспортної логістики.

За призначенням виділяють дві основні групи транспорту:

1. **Транспорт загального користування** — галузь народного господарства, яка задовольняє потреби всіх галузей народного господарства і населення у перевезеннях вантажів та пасажирів. Його часто називають магістральним. Поняття транспорту загального користування охоплює залізничний транспорт, водний транспорт (морський і річковий), автомобільний, повітряний транспорт і транспорт трубопровідний.

2. **Транспорт не загального користування** — внутрішньовиробничий транспорт, а також транспортні засоби всіх видів, що належать нетранспортним підприємствам, є, як правило, складовою частиною яких-небудь виробничих систем і повинен бути органічно в них вписаний. Відповідно, організація його роботи є одним із завдань організації логістики на підприємстві в цілому і здійснюється разом із вирішенням завдань виробництва, закупівель і розподілу. Так, організація переміщення вантажів транспортом не загального користування є предметом вивчення внутрішньовиробничої логістики. Вибір каналів товароруку вирішується в рамках розподільчої логістики.

Транспортна логістика вирішує комплекс завдань, пов'язаних з організацією переміщення вантажів транспортом загального користування. Основними з цих завдань є:

- вибір виду транспортного засобу;
- вибір типу транспортного засобу;
- оптимізація транспортного процесу під час змішаних перевезень;
- визначення раціональних маршрутів доставки;
- забезпечення технологічної єдності транспортно-складського процесу;
- координація транспортного і виробничого процесу.

Роль транспорту істотно змінюється з розвитком логістичних систем. У сучасних умовах дисципліна транспортного обслуговування визначається не інтересами окремою відправника (одержувача), а оптимальним співвідношенням витрат і прибутку в зазначеному циклі виробництва і споживання.

Існують такі ознаки класифікації транспортної складової логістичних систем:

1. За видом доставки:
 - пряма;
 - з переробкою на транспортних терміналах;
 - з переробкою і зберіганням у розподільчих центрах.
2. За видом обслуговування:
 - зі складу постачальника або розподільчого центру на склад споживача або розподільчий центр;
 - зі складу постачальника або розподільчого центру безпосереднього споживачу;
 - з виробництва постачальника у виробництво споживача без складського зберігання та переробки.
3. За видами транспортного сполучення:
 - пряме;
 - змішане.

Принципово важливо, що транспорт як елемент інфраструктури все частіше бере на себе нетранспортні функції, звільняючи споживача від збутових і розподільчих операцій. Таким чином, транспорт перестає бути відособленою галуззю економіки, яка продає послуги з переміщення вантажів. Він виступає як виробник широкого кола послуг, готовий здійснити комплексне обслуговування.

1.3. Економічний ефект від використання логістики

Матеріальний потік, рухаючись від первинного джерела сировини через ланцюг виробничих, транспортних і посередницьких ланок до кінцевого споживача, постійно збільшується у вартості. Проведені у Великобританії дослідження показали, що у вартості продукту, що потрапив до кінцевого споживача, більше 70 % складають витрати, пов'язані із зберіганням, транспортуванням, упаковкою і іншими операціями, що забезпечують просування матеріального потоку.

Висока доля витрат на логістику в кінцевій ціні товару показує, які резерви поліпшення економічних показників суб'єктів господарювання містить оптимізація управління матеріальними потоками.

Розглянемо головні доданки економічного ефекту від застосування логістичного підходу до управління матеріальними потоками. У сферах виробництва і звернення застосування логістики дозволяє:

- понизити запаси на усьому шляху руху матеріального потоку;
- скоротити час проходження товарів по логістичному ланцюгу;
- понизити транспортні витрати;
- скоротити витрати ручної праці і відповідні витрати на операції з вантажем.

Значна доля економічного ефекту досягається за рахунок скорочення запасів на усьому шляху руху матеріального потоку. За даними Європейської промислової асоціації крізний моніторинг матеріального потоку забезпечує скорочення матеріальних запасів на 30-70 % (за даними промислової асоціації США зниження запасів відбувається в межах 30-50 %).

Висока значущість оптимізації запасів пояснюється наступним:

- в загальній структурі витрат на логістику витрати на зміст запасів складають більше 50 %, включаючи витрати на управлінський апарат, а також втрати від псування або крадіжки товарів;

- велика частина оборотного капіталу підприємств, як правило, абстрактна в запаси (від 10 до 50 % усіх активів підприємств);

- у виробництві витрати за змістом запасів складають до 25-30 % від загального об'єму витрат.

Скорочення запасів при використанні логістики забезпечується за рахунок високої міри узгодженості дій учасників логістичних процесів, за рахунок підвищення надійності поставок, за рахунок раціональності розподілу запасів, а також по ряду інших причин.

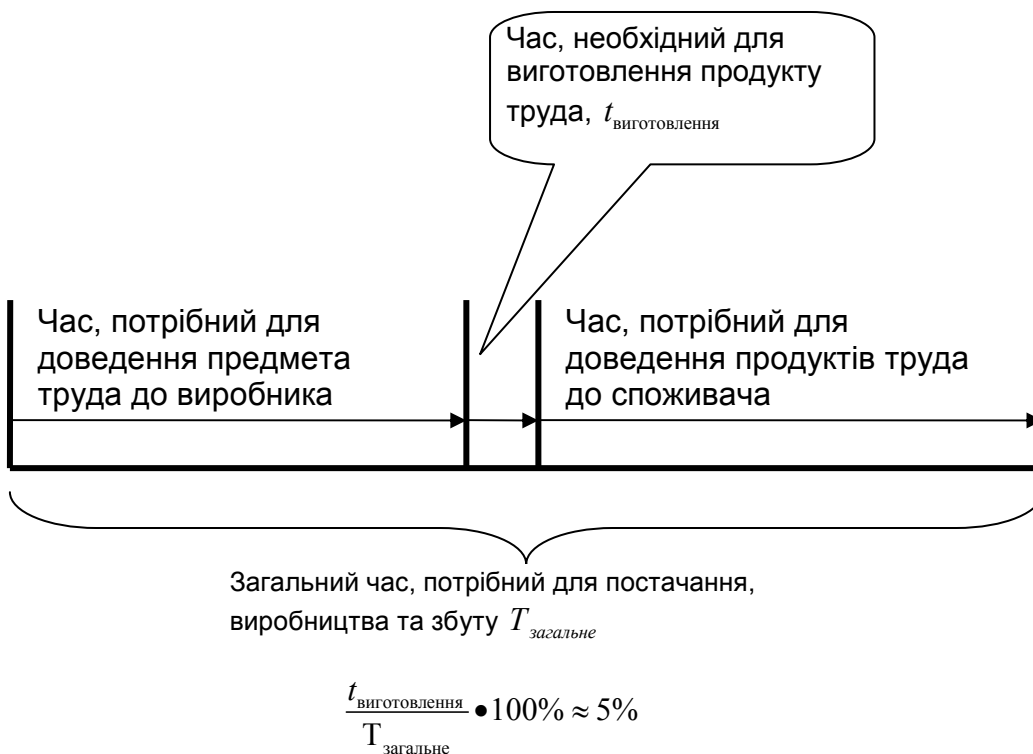


Рисунок. 1.1. Приблизне співвідношення часу на власне виготовлення продукту праці і загального часу, необхідного для постачання, виготовлення і збуту

Наступна складова економічного ефекту від застосування логістики утворюється за рахунок скорочення часу проходження товарів по логістичному ланцюгу. Сьогодні в загальних витратах часу, що відводяться на складування, виробничі операції і доставку, витрати часу на власне виготовлення продукту праці складають в середньому від 2 до 5 % (рис. 1.1).

Таким чином, понад 95 % часу обороту доводиться на логістичні операції. Скорочення цієї складової дозволяє прискорити оборотність капіталу, відповідно збільшити прибуток, що отримується в одиницю часу, понизити собівартість продукції.

Економічний ефект від застосування логістики виникає також від зниження транспортних витрат. Оптимізуються маршрути руху транспорту, узгоджуються графіки, скорочуються неодружені пробіги, покращуються інші показники використання транспорту.

Логістичний підхід, як вже відзначалося, припускає високу міру узгодженості учасників руху товару в області технічної оснащеності вантажоперероблюючих систем. Застосування однотипних засобів механізації, однакової тари, використання аналогічних технологічних прийомів вантажопереробки в усіх ланках логістичного ланцюга утворюють наступну складову економічного ефекту від застосування логістики - скорочення витрат ручної праці і відповідних витрат на операції з вантажем.

Логістичний підхід створює також умови для поліпшення багатьох інших показників функціонування матеріалопровідної системи, оскільки удосконалюється її загальна організація, підвищується взаємний зв'язок окремих ланок, покращується керованість.

Сукупний економічний ефект від використання логістики, як правило, перевищує суму ефектів від поліпшення перерахованих показників. Це пояснюється виникненням у логістично організованих систем так званих інтеграційних властивостей, тобто якостей, які властиві усій системі в цілому, але не властиві жодному з елементів окремо.

1.4. Загальна характеристика транспорту

В Україні транспорт поділяється на державний (транспорт загального користування) і недержавний, що знаходиться в розпорядженні окремих юридичних та фізичних осіб. Державний транспорт перебуває в підпорядкуванні Міністерства транспорту України, до складу якого входять:

- департамент залізничного транспорту «Укрзалізниця»;
- департамент морського і річкового флоту «Укрморрічфлот»;
- адміністрація «Автотранспорт України»;
- адміністрація «Повітряні лінії України».

Трубопровідний транспорт, з одного боку, перебуває у розпорядженні Державного Комітету з нафти і газу, а з іншого, — підзвітний Міністерству транспорту України.

До структури «Укрзалізниці» входять шість управлінь залізницями: Південно-Західне, Одеське, Львівське, Донецьке, Придніпровське, Південне.

Управління розробляють стратегію і тактику вантажних перевезень, складають плани роботи рухомого складу за обсягами (тоннами) і вантажообігом (тонно-кілометрами), установлюють тарифи і ставки додаткових зборів за надані послуги, визначають розмір штрафів за порушення правил перевезення по залізницями. Вони складаються з відділень залізниць, наділених повноваженнями з організації процесу перевезення. У своєму розпорядженні відділення мають рухомий склад — локомотиви, вагони, контейнери. Їм належать станції, на яких зосереджене вагове господарство, підйомно-транспортні механізми, складські приміщення, депо, ремонтні майстерні.

До структури «Укрморрічфлоту» входять морські й річкові пароплавства.

Морські пароплавства відають флотом, портами, судно ремонтними заводами, контейнерними терміналами, складами, вантажно-розвантажувальними механізмами.

Річкові пароплавства також мають у своєму розпорядженні судна, самохідні і несамохідні баржі, буксири, порти і пристані.

До структури держадміністрації «Автотранспорт України» входять виробничо-комерційні управління вантажного автотранспорту, автотранспортні підприємства (АТП) і транспортно-експедиційні компанії (ТЕК).

До структури держадміністрації акціонерного об'єднання «Повітряні лінії України» входять авіапідприємства, яким додані аеропорти, транспортні літаки і вертольоти, ангари.

Трубопровідний транспорт призначений для переміщення газу і нафти.

Недержавний чи промисловий транспорт (ПТ) є власністю і знаходиться в розпорядженні юридичних осіб. До нього належать заводські локомотиви і залізничні вагони, автомашини, електро- і автокари, конвеєри, пневматичний і гідравлічний транспорт. Перспективним є створення підприємств промислового залізничного транспорту (ППЗТ).

1.5. Роль транспорту в логістиці

Розвиток транспортної системи країни є однією з необхідних умов подальшої структурної перебудови економіки, підвищення конкурентоспроможності вітчизняних товарів і послуг на світових ринках і інтеграції країни в систему міжнародних відносин, що динамічно міняється. Найсерйозніший вплив в осяжному майбутньому на діяльність і розвиток транспорту, формування транспортного ринку робитимуть наступні чинники.

По-перше, процеси світової політичної і економічної глобалізації і адекватно цьому - глобалізація транспортних систем і процесів, переміщення товаропотоків між державами, регіонами, континентами. По-друге, широке впровадження в діяльність транспорту і в систему надання його послуг принципів транспортної логістики, побудованої на досягненнях інформаційних технологій і вимогах світового рівня.

Для транспортної системи будь-якої держави активна участь в глобалізації ринку транспортних послуг означає:

- лібералізацію усіх сфер транспортної діяльності, відмову від дискримінаційного регулювання, зростання конкуренції, кінець кінцем, величини транспортних витрат, що призводять до зниження, в ціні товарів світової торгівлі і, отже, знижуючі обмеження на розвиток економічних зв'язків;

- уніфікацію і універсалізацію транспортних засобів, технологій, технічних вимог, активний розвиток і модернізацію транспортної інфраструктури, приведення умов функціонування національної транспортної системи і ринку надання послуг у відповідність зі світовою практикою і вимогами;

- зростання транспарентності ринку транспортних послуг і, в першу чергу, підвищення міри інформаційної відкритості (включаючи фінансову інформацію), підпорядкування діяльності транспортних компаній, включаючи монопольно діючих на ринку послуг, вимогам закону і міжнародних угод, прийнятих державою.

Глобалізація економічних зв'язків в ХХІ ст. дозволяє розглядати транспорт як одного з найважливіших важелів інтеграційних процесів, якому відводиться ключова роль в розвитку світової економіки і розширенні міжнародної співпраці, розвитку транспортної інфраструктури, інформаційних і телекомунікаційних систем, організації інтермодальних перевезень вантажів. Фахівці виділяють три основні причини необхідності використання методології логістики.

А. Глобальна інформатизація транспортних процесів. Дані про місцезнаходження вантажу і транспортного засобу, супровідних документах в електронному вигляді поступають і обробляються інформаційними системами, сумісними для усіх учасників зовнішньоторговельної діяльності.

Б. Розвиток мультимодальних перевезень. Сучасні технології доставки вантажів примушують відмовлятися від міжвидової конкуренції транспорту на користь тісної координації зусиль із залучення додаткових вантажопотоків.

В. Ускладнення організації перевезень. На перший план виходить оператор змішаного (комбінованою) перевезення - компанія, що забезпечує доставку "точно в строк", "від дверей до дверей" і що має відповідні технології і корпоративні зв'язки.

Основна мета логістики у сфері транспорту полягає в усуненні перебоїв в безперервному переміщенні товарів і транспортних засобів від пункту походження до пункту призначення. Принципи транспортної логістики стають основним напрямом вдосконалення транспортних технологій у сфері руху товару, інтеграції виробничих і транспортних процесів. В результаті, і окремо взятій транспортній компанії, і транспортній галузі в цілому все важче зберігати конкурентоспроможність за рахунок екстенсивного розвитку.

Ця проблема стає все актуальніше у зв'язку з корінним реформуванням транспорту, роздержавленням і приватизацією, допуском в організацію перевізного процесу приватних підприємств і приватних інвестицій. Усе це привело до того, що нині управління перевізним процесом розділене на частини по видах транспорту і виконавцях, що беруть участь в ланцюзі перевезень. При цьому кожен учасник процесу доставки вантажу від відправника до одержувача переслідує тільки свою вигоду, не завжди погоджуючи свої дії з суміжниками. Навіть у рамках одного виду транспорту важко організувати перевезення на користь

вантажовласника з найменшими витратами і з оптимальною вигодою для усіх учасників процесу, по найкоротшому маршруту і в мінімальні терміни.

Ситуація, що склалася в економіці країни, вимагає створення принципово нової системи управління вантажопотоками, заснованою на сучасній технології і логістичних принципах переміщення вантажів. Основні завдання, що стоять перед транспортними організаціями, передбачають зниження вартості перевезень, поліпшення їх якості, скорочення термінів доставки, гармонійне поєднання на ринку транспортних послуг усіх видів сучасного транспорту на основі нормальної міжвидової і внутривидової конкуренції, їх координацію при змішаних перевезеннях, створення у транспортній галузі загального інформаційного простору.

В зв'язку з цим, як пріоритетна, сформувалася концепція логістики, заснована на консолідації учасників системи руху товару для забезпечення безперервності і безперебійності руху вантажів, зниження сукупних витрат в усьому логістичному ланцюзі від виробника до споживача при задоволенні запитів клієнта відносно якості товарів і послуг і максимізації загального синергетичного ефекту.

У світовій економічній системі логістика міцно завоювала свої позиції і розглядається як найбільш ефективний ринково-орієнтований спосіб формування, планування і розвитку усіх товарно-матеріальних і супутніх їм інформаційних і фінансових потоків з найменшими витратами і максимальним синергетичним ефектом в усьому логістичному ланцюзі. З принципів, орієнтованих на оптимізацію процесу руху товару, витікає концептуальне завдання логістики : гармонізація інтересів учасників логістичного процесу з метою оптимізації ринкових зв'язків, що зажадає виконання управлінських рішень по балансуванню вартісних показників і часу проходження потоків по логістичному ланцюгу в режимі реального часу.

Ринкова цінність комплексних транспортно-логістичних послуг стає усе більш актуальною. Зміст транспортного бізнесу визначається вже не стільки технічною і комерційною експлуатацією власне транспортних засобів, скільки здатністю ефективно управляти товарними і інформаційними потоками. Таким чином, разом з кількісним нарощуванням пропускних і провізних можливостей, від транспортної системи вимагається реалізація нових транспортних технологій, заснованих на інтеграції технологічних переваг різних видів транспорту, а також на комплексній інформатизації транспортно-розподільних процесів.

Нині в органах державного управління всечастіше виносяться на обговорення питання створення логістичних, товаропровідних систем, що мають велике практичне значення для усієї транспортної галузі, у рамках якої постачальники, транспорт, митні органи, оптові посередники розглядаються як ланки єдиного процесу руху товару. Стратегічною метою державної транспортної політики є розвиток конкурентоздатного і надійного транспорту, супутніх послуг і потужностей для задоволення потреб економіки і населення, а також залучення економічно вигідних транзитних потоків через територію країни.

Завдяки транспорту, процес руху (починаючи від постачальників сировини і матеріалів, охоплюючи різного роду посередників, і закінчуючи споживачами готової продукції) товару трансформується в технологічний ланцюг, а транспорт стає невід'ємною частиною єдиного транспортно-виробничого процесу. У цьому ланцюзі основні функції транспорту полягають в переміщенні вантажів і їх зберіганні. Виділенню транспорту в самостійну область логістики сприяють наступні основні чинники:

- здатність транспорту реалізувати основну ідею логістики - створити надійно, стійко і оптимально функціонуючу систему "Постачання - виробництво - розподіл - споживання";
- неминучість рішення цілого ряду складних транспортних проблем при виборі каналів розподілу сировини, напівфабрикатів і готової продукції у рамках логістичної системи;
- висока доля транспортних витрат, максимальна величина яких досягає 50 % в загальних логістичних витратах на просування товару від первинного джерела сировини до кінцевого споживача готової продукції;
- наявність великого числа транспортно-експедиційних підприємств, що грають велику роль в організації оптимальної доставки товарів, як у внутрішніх перевезеннях, так і в міжнародних повідомленнях.

Транспортна логістика вирішує великий круг завдань, серед яких як основні можна виділити, :

- вибір способу транспортування і транспортного засобу;
- визначення раціональних маршрутів доставки;
- спільне планування транспортних процесів на різних видах транспорту (у разі змішаних перевезень);
- транспортування.

Нині існує значна кількість думок про суть і завдання транспортної логістики. Різні учасники процесу руху товару вкладають в поняття транспортної логістики сенс, що відноситься до тієї сфери діяльності, якою вони займаються. З точки зору вантажовласника (менеджера-логіста підприємства) транспортна логістика, це, в першу чергу, можливість вибору способу транспортування і транспортного засобу, а також визначення маршрутів доставки, що забезпечують задоволення його критеріїв переваги. З точки зору перевізника це наявність таких технологій перевізного процесу, а також відповідних технічних і транспортних засобів, які забезпечують його затребуваність при формуванні конкретного логістичного ланцюга. Координатор (оператор) перевезення, що працює на умовах аутсорсінгу від імені вантажовласника, включає в поняття транспортної логістики комплекс питань, пов'язаних з оформленням взаємин з перевізником на умовах, що максимально задовольняють клієнта (вантажовласника), а також забезпечення взаємодії різних видів транспорту при організації перевезення конкретного вантажу у рамках мультимодального (змішаного) перевезення.

Інтегроване рішення усіх цих питань і складає в основному зміст транспортної логістики. Таким чином, поняття "Транспортна логістика" не є аналогом поняття "транспортування", а є функціональною областю логістики, що відповідає за фізичне переміщення матеріальних благ. Проте, транспортування - це одна з ключових логістичних функцій, що забезпечує переміщення продукції транспортним засобом за певною технологією в ланцюзі постачань і що складається з комплексу операцій, включаючи перевезення, експедицію, вантажопереробку, упаковку, страхування ризиків, митні заходи і ряд інших процедур.

1.6 Причини і тенденції розвитку сучасної логістики. Логістичні організації

Сучасні умови господарювання характеризуються глобалізаційними та інтеграційними процесами. За таких умов розвиток логістики має наступні тенденції (рис. 1.2).



Рисунок 1.2. Тенденції розвитку сучасної логістики

Розглядаючи сучасні тенденції логістики варто зазначити провідні організації (табл. 1.1), від діяльності яких залежить популяризація та розвиток логістики як науки і практики.

Таблиця 1.1
Провідні логістичні організації

	Логістичні організації
	Рада логістичного менеджменту
	Канадська асоціація логістичного менеджменту
	Американське суспільство по контролю за виробництвом і запасами
	Американське суспільство транспорту і логістики
	Асоціація транспортного права, логістики і політики
	Міжнародне логістичне суспільство
	Форум з дослідження проблем перевезень
	Наукова і освітня рада з складських процесів
	Європейська асоціація логістики (об'єднує професійні логістичні організації 20 країн)
	Асоціації логістики Росії і України

Таким чином, можна стверджувати, що фактори глобалізації диктують країнам необхідність за допомогою міжнародних логістичних організацій розробляти, застосовувати і впроваджувати нові економічні підходи до раціонального використання наявних ресурсів.