

WEF, призводять до різних результатів. Експертне оцінювання рейтингу IMD вивело Ірландію, Данію, Люксембург і ОАЕ у ТОП-10, хоча вони відсутні в десятці найкращих конкурентоспроможних економік за версією WEF. Це доводить, що наявність експертного оцінювання в процесі рейтингування завжди нерозривно пов'язана з проблемами об'єктивності, компетентності, уникнення впливу емоційних та психологічних факторів тощо.

З моменту перетворення рейтингування на самостійний вид бізнесу і зростання ролі економічних стимулів в рейтинговому процесі значно збільшилися прояви навмисного маніпулювання в рейтинговій діяльності. Сучасні найвідоміші рейтингові агентства стали частиною глобальної економіки і пов'язані з фінансовими інститутами Уолл-Стріт. Хоча, як стверджує Standard&Poors, рейтингові агентства напряму не приймають участь в операціях на ринку капіталу, що дає підстави інвесторам та емітентам вважати їх думку неупередженою та незалежною, на практиці – складання рейтингів оплачується або емітентом, що подав заявку на присвоєння рейтингу, або передплатниками. Наприкінці ХХ ст. деякі рейтингові агентства, серед яких Moody's, Fitch, Standard & Poor's (S&P), залежні від доходів компаній, які були об'єктом їх аналізу, давали клієнтам рекомендації щодо купівлі цінних паперів в ситуації, коли реальне положення емітентів диктувало інше - «утриматися» або навіть «продавати», що призвело до значних фінансових збитків користувачів даної рейтингової інформації.

Отже, споживачам результатів рейтингів (міжнародним інституціям, органам влади, бізнес-структурам тощо) потрібно завжди враховувати обмеження інформації, що фігурує в рейтингах.

## **ЛОГІСТИЧНИЙ МЕНЕДЖМЕНТ УКРАЇНИ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ**

**Лобунець А.В.**, гр. МЕВз-19м

Науковий керівник – канд. екон. наук, доц. **О.А. Кулініч**  
*Харківський державний університет харчування та торгівлі*

Сучасний аналіз розвитку ринку логістичних послуг в Україні доводить, що вітчизняний логістичний менеджмент перебуває на етапі формування галузі, суттєво поступаючись країнам Європейського союзу. Однак, за останні чотири роки на вітчизняному ринку логістичних послуг сталася якісна зміна економічного мислення:

компанії усвідомили, що ефективний логістичний менеджмент визначає конкурентоспроможність за рахунок логістичних переваг, підвищує рентабельність підприємства та покращує показники діяльності в цілому.

Дослідження міжнародними компаніями логістичного менеджменту на сучасному етапі доводять, що сприяти розвитку логістики в Україні можуть іноземний досвід (24%), залучення інвестицій в транспортну інфраструктуру (24%), державна підтримка (18%). Українські науковці також зазначають необхідність залучення інвестицій у транспортну інфраструктуру (25,4%), використання іноземного досвіду (21%), а також спрощення процедур торгівлі за рекомендаціями ООН (19,4%).

В найменш розвинених країнах світу, за оцінкою Світового банку, темпи ефективності логістичного менеджменту з 2007 р. сповільнюються, а в країнах з економікою, що розвивається, продовжують підвищувати ефективність логістичних методів. За даними розвинутих країн, Німеччина є кращою за ефективністю логістичної діяльності. Слідом ідуть Люксембург, Швеція, Нідерланди, Сінгапур, Бельгія, Австрія, Великобританія, Гонконг і США, а з 2016 р. додалися такі країни, як Гонконг і Австрія. Особливістю німецької моделі логістики є те, що вона побудована на принципах державно-приватного партнерства і передбачає наступні умови: державну підтримку; визначення джерел інвестиційних коштів; визначення функцій компаній, що ініціюють створення транспортно-логістичних центрів; участь держави на всіх стадіях створення і розвитку транспортно-логістичних центрів. Підприємства, в свою чергу, інвестують у розвиток складської інфраструктури та надання послуг.

Серед пострадянських країн найкращих результатів домоглися Литва – 29 місце, Естонія – 38, Латвія – 43. З великим відривом іде Україна, що займає 80 місце. За даними дослідження Світового банку Logistics Performance Index (LPI), найгірші справи з митним оформленням, а найкращі – зі своєчасністю доставки. Однак ще гірші показники у Молдові – 93 місце, Росії – 99, Грузії – 130, Туркменістані – 140, тощо. Рейтинг замикають Сирія, Гаїті, Сомалі і Мавританія.

Серед факторів, які можуть вплинути на розвиток ринку логістики в Україні, слід виділити імплементацію нормативно-правових актів та регламентів Європейського Союзу, а також національні закони і правила. З одного боку, це сприятиме підвищенню якості логістики в усіх сферах, а з іншого – в перехідний період буде відчуватися значний дефіцит ресурсів, що може призвести до підвищення вартості багатьох процесів.

Щоб прискорити розвиток логістики в Україні, важливо з'ясувати причини, які стримують її практичне застосування. По-перше, це відсутність належного державного підходу до проблем логістики, що виявляється як у відсутності відповідної бази, так і у відсутності спеціалістів та центрів їх підготовки. По-друге, загальна економічна криза, незавершеність вирішення питання власності, скорочення обсягів виробництва, інфляція – гальмують будь-які новачі. По-третє, відсутній комплексний облік витрат, при якому їх зростання у транспортно-складському господарстві перебивається ефективністю, досягнутою за межами цієї галузі господарства.

За даними «Українського логістичного альянсу» (УЛА) відносно теперішнього стану логістичного ринку, думка експертів розділилася: 37% вважає, що ринок логістики знаходиться у стані стагнації, а 34% – що він пройшов етап становлення та розвивається. Українські компанії не завжди правильно порівнюють витрати на власну логістику з ціновими пропозиціями логістичних операторів. Можна зазначити, що парадоксом ситуації на ринку логістичних послуг є те, що переважна більшість респондентів не готові передавати логістику на аутсорсинг через страх втрати контролю над процесами, хоча розуміють, що могли б заощадити на витратах. Таким чином, проблемою можна визнати недостатній рівень знань про принципи і специфіку логістичного сервісу.

Підсумовуючи вище зазначене, необхідно констатувати, що наявність державної логістичної стратегії, державно-приватного партнерства і підтримки у вирішенні земельних питань могли б надати потужний поштовх розвитку ринку логістичних послуг в Україні. Сучасна держава повинна визначати умови інвестування і можливі преференції, залучати інвестиції в розвиток транспортної інфраструктури на умовах державно-приватного партнерства.

#### **Інформаційні джерела:**

1. Григорак М. Ю. Логистика в Украине: парадоксы рынка и пути раскрытия потенциала <http://publica-publications/logistika-v-ukraine-paradoksy-gynka-i-puti-raskrytiya-potenciala>
2. Авраменко О. В. Напрями розвитку логістичного менеджменту в Україні. Бізнес Інформ. 2017. №9. – С. 262- 266.
3. Махова Г. В., Алакозова П. Е. Розвиток логістичних підприємств України: проблеми та перспективи. Бізнес Інформ. 2017. № 4. С. 240–245.