

Електронний журнал «Ефективна економіка» включено до переліку наукових фахових видань України з питань економіки (Категорія «Б», Наказ Міністерства освіти і науки України № 975 від 11.07.2019). Спеціальності – 051, 071, 072, 073, 075, 076, 292. Ефективна економіка. 2025. № 2.

DOI: <http://doi.org/10.32702/2307-2105.2025.2.105>

УДК 656:005.51:332.1

*М. С. Башмаков,
аспірант кафедри «Економіка та менеджмент»,
Український державний університет науки і технологій
ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-0911-873X>*

УМОВИ ЕФЕКТИВНОГО УПРАВЛІННЯ ЛОГІСТИЧНОЮ ТРАНСПОРТНО-РОЗПОДІЛЬНОЮ СИСТЕМОЮ РЕГІОНУ В СУЧАСНИХ УМОВАХ

*М. Bashmakov,
Postgraduate student of the Department of "Economics and Management",
Ukrainian State University of Science and Technology*

CONDITIONS FOR EFFECTIVE MANAGEMENT OF THE LOGISTICS TRANSPORT AND DISTRIBUTION SYSTEM OF THE REGION IN MODERN CONDITIONS

У статті розглянуто концепцію управління логістичною транспортно-розподільчою системою регіону в умовах сучасних економічних викликів. Визначено основні структурні елементи логістичних систем, їхню класифікацію за рівнями та сферами діяльності. Особливу увагу приділено характеристиці мегалогістичних, макрологістичних і мікрологістичних систем та їхньому впливу на ефективність транспортування й розподілу

ресурсів у межах регіонів. Висвітлено ключові принципи управління логістичними системами, зокрема системний підхід, цілісність процесів, мінімізацію витрат і тотальне управління якістю (TQM).

Досліджено особливості матеріальних, фінансових та інформаційних потоків, які забезпечують стабільність і безперервність логістичних процесів. Проаналізовано механізми інтеграції внутрішніх і зовнішніх логістичних операцій у регіональному контексті, що сприяє підвищенню конкурентоспроможності підприємств. Запропоновано підходи до оптимізації управління транспортно-розподільчими потоками на основі цифровізації та автоматизації логістичних процесів.

Визначено ключові аспекти ефективного функціонування регіональних логістичних центрів, їхню роль у створенні стійких товаропотоків та зниженні витрат на транспортування. Встановлено, що інтеграція регіональних логістичних систем у міжнародні транспортні коридори сприяє економічному зростанню регіонів. Представлено перспективні напрями розвитку логістичних транспортно-розподільчих систем у контексті глобальних змін у сфері міжнародної торгівлі та перевезень.

The article considers the concept of managing the logistics transport and distribution system of the region in the context of modern economic challenges. The main structural elements of logistics systems, their classification by levels and areas of activity are determined. Particular attention is paid to the characteristics of megalogistics, macrologistics and micrologistics systems and their impact on the efficiency of transportation and distribution of resources within regions. The key principles of logistics systems management are highlighted, in particular, a systems approach, process integrity, cost minimization and total quality management (TQM).

According to the authors of the study, logistics systems at different levels represent a complex of functional subsystems, among which supply logistics, production logistics, sales (distribution) logistics and waste management stand

out. The transport component covers the material and technical base through which cargo is transported at enterprises, between them, as well as at the international level, and contains the infrastructure that ensures the effective operation of the entire transport system. Warehouses are an integral part of the logistics chain, representing specialized structures that perform numerous functions in the transformation of commodity and material flows, their processing, routing and distribution between participants in business processes. These elements of the logistics chain are essential and are divided into separate subsystems: transport logistics and warehouse logistics.

The features of material, financial and information flows that ensure the stability and continuity of logistics processes are studied. Approaches to optimizing the management of transport and distribution flows based on digitalization and automation of logistics processes are proposed.

The key aspects of the effective functioning of regional logistics centers, their role in creating sustainable commodity flows and reducing transportation costs are identified. It is established that the integration of regional logistics systems into international transport corridors contributes to the economic growth of regions. Promising directions for the development of logistics transport and distribution systems in the context of global changes in the field of international trade and transportation are presented.

Ключові слова: логістика, регіональна логістична система, транспортно-розподільча система, матеріальні потоки, фінансові потоки, інформаційні потоки, ефективність управління.

Keywords: logistics, regional logistics system, transport and distribution system, material flows, financial flows, information flows, management efficiency

Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями.

Різноманітні підприємства, компанії та підприємці, які працюють на внутрішніх і зовнішніх ринках, з'єднані системою організаційно-економічних зв'язків. Ця система, що виконує специфічні логістичні функції, регулює взаємини між учасниками бізнес-процесів у сферах постачання матеріальних ресурсів (МР), їх переміщення, виробництва та розподілу готової продукції в торгових мережах, а також використання інформації та фінансового забезпечення. Така система іменується логістичною системою (ЛС). Головною метою логістичної системи є доставка необхідних матеріалів, товарів або послуг у визначене місце в потрібний час, відповідно до умов, бажаних клієнтами, і з найменшими витратами. Це завдання може бути реалізоване через різні рішення, включаючи стратегічні та оперативні. Під час функціонування логістичних систем розрізняють мега-, макро- і мікрологістичні системи.

Логістичний ланцюг складається з різних об'єктів (ланок) – підприємств, постачальників сировини або готової продукції, проміжних виробничо-фінансових організацій, переробних, транспортно-експедиційних компаній і споживачів. Кожен з них має такі особливості:

- 1) існують різні організаційно-правові форми (державні, корпоративні, приватні);
- 2) системи працюють у різних географічних зонах;
- 3) у них можуть бути відмінності в характері та цілях діяльності;
- 4) різний рівень економічного розвитку, що включає виробничо-технічну базу, технічне оснащення, трудові та матеріальні ресурси.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Мегалогістичні системи зазвичай виникають у контексті глобалізації та інтернаціоналізації економічних процесів і охоплюють, про вказують вчені Л.Калініченко, О.Ложачевська у своїх роботах [1, 3]: - міжнародні логістичні системи, що регулюють обмін товарами між державами; - міжконтинентальні та трансконтинентальні системи для обміну товарами між континентами або всередині одного з них; - транснаціональні системи, що функціонують на всій

території країни, як стверджують науковці О.Андрухова, Л.Калініченко, М.Міщенко [4, 8, 13].

Як визначають вітчизняні науковці О.Ложачевська, О.Криворучко, С.Лутковська, автори наукових праць [2, 10, 11] транснаціональні логістичні системи мають велике значення в багатьох країнах. Обґрунтування системи показників управління інноваційно-інвестиційним транспортної складової логістичного процесу розглядається в роботах М.Міщенко, М.Башмакова, Є.Дергачова [5, 6]. Їх використання, з урахуванням інноваційного підходу до вирішення питань логістика, як визначає провідний науковець А.Астаф'єв [7] допомагає вирішити такі завдання, як спрощення митних процедур для переміщення товарно-матеріальних потоків через кордони, а також впровадження та уніфікація правил і стандартів у перевезеннях, використовуючи «від дверей до дверей» і «точно вчасно» методи доставки. Але необхідно також враховувати внутрішні та зовнішні чинники впливу на безпекову ефективність логістичного процесу, стверджують автори Н. Баган, О. Докучаєв [12]. Саме для адекватного врахування ефективного функціонування в умовах діджиталізації та адаптування зовнішньоекономічної діяльності логістичної транспортно-розподільчої системи регіону необхідним є формування безпекового механізму антикризового управління даними процесами, вважають науковці Н. Чернова, С. Михайлов, В. Томіленко, Т.Устік [14, 15].

Макрологістика являє собою системи, що керують сировинними потоками, до складу яких входять промислові компанії, торговельні посередники, фінансові організації та транспортно-експедиційні фірми, розташовані в різних регіонах однієї країни, а також транснаціональні та трансконтинентальні компанії. Створення та управління макрологістичними системами в контексті стратегічне управління розвитком підприємств, як визначає професор Л. Калініченко [9], допомагає вирішити низку важливих завдань: - розробка загальної концепції розподілу продукції та визначення оптимальних напрямків для товарних і матеріальних потоків; - поліпшення

організації доставки вантажів за допомогою різних видів транспорту; - використання критеріїв при виборі постачальників матеріальних ресурсів; - проектування та організація складських мереж (регіональні вантажоперевалки, міжнародні термінали, логістичні майданчики, хаби).

Формулювання цілей статті (постановка завдання).

Метою статті є дослідження умов ефективного управління логістичною транспортно-розподільчою системою регіону та визначення ключових підходів до її оптимізації.

Для досягнення поставленої мети сформульовано такі завдання:

1. Розкрити сутність та класифікацію логістичних транспортно-розподільчих систем.
2. Визначити основні структурні елементи логістичних систем та їхню роль у регіональному розвитку.
3. Дослідити механізми управління матеріальними, фінансовими та інформаційними потоками.
4. Оцінити вплив цифровізації та автоматизації на ефективність логістичних процесів.
5. Проаналізувати перспективи інтеграції регіональних логістичних систем у міжнародні транспортні мережі.

Ці завдання спрямовані на вдосконалення підходів до управління логістичними процесами та підвищення ефективності регіональних транспортно-розподільчих систем.

Виклад основного матеріалу дослідження.

Макрологістична система створює специфічну інфраструктуру для економіки регіону, країни або групи країн, тому дотримання міжнародних угод різними державами в економічній та правовій сферах сприятиме більш ефективній реалізації логістичних принципів. Типи логістичних систем на макрорівні можна класифікувати таким чином:

1. Логістичні системи, в яких товарно-матеріальні потоки пересуваються прямо від виробника до кінцевого споживача, минаючи будь-які

посередницькі ланки, отримали назву логістичних систем з прямими зв'язками.

2. Логістичні системи, що забезпечують переміщення товарів і матеріалів від виробника до споживача з залученням посередників, іменуються ешелонованими логістичними системами.
3. Логістичні системи, які передбачають рух товарно-матеріальних потоків як безпосередньо, так і через посередників, відомі як гнучкі логістичні системи.

Мікрологістичні системи формуються з урахуванням цілей та завдань компанії або бізнесу, виступаючи як складова частина макрологістичних систем. Вони об'єднують промислові та торговельні закупівельні компанії, підприємства з переробки сировини, посередників, транспортні організації та інші учасники.

За своїм функціональним призначенням мікрологістичні системи можна поділити на два рівні. Перший рівень демонструє матеріально-технічне забезпечення у виробництві, що включає тісно пов'язані ділянки, склади, переділи і виробництва з єдиною інфраструктурою. Другий рівень відображає інтегровану логістику компанії, що охоплює внутрішнє виробництво.

На етапі внутрішньовиробничих цехів здійснюється оперативне календарне планування, управління виробничими процесами, контроль якості продукції, планування обсягів постачання матеріальних ресурсів, нормування витрат сировини та організація управління складськими запасами.

Інтегрована логістична система поєднує зовнішню та внутрішню виробничу логістику, координуючи та оптимізуючи діяльність усіх елементів логістичної системи для досягнення загальної мети функціонування.

На думку авторів дослідження, логістичні системи на різних рівнях являють собою комплекс функціональних підсистем, серед яких виділяються логістика постачання, виробнича логістика, логістика збуту (розподілу) та управління відходами. Розглянуті етапи логістичного процесу тісно пов'язані

з такими ключовими компонентами системи, як транспорт і зберігання. Транспортна складова охоплює матеріально-технічну базу, через яку здійснюється перевезення вантажів на підприємствах, між ними, а також на міжнародному рівні, і містить інфраструктуру, що забезпечує ефективну роботу всієї транспортної системи. Склади є невід'ємною частиною логістичного ланцюга, представляючи собою спеціалізовані споруди, які виконують численні функції з перетворення товарно-матеріальних потоків, їх обробки, спрямування та розподілу між учасниками бізнес-процесів. Ці елементи логістичного ланцюга є суттєвими та розділяються на окремі підсистеми: транспортну логістику і складську логістику.

В основі функціонування мега-, макро- і мікрологістичних систем лежать кілька основоположних принципів.

1. Системний підхід — забезпечує інтеграцію всіх частин і елементів логістичного ланцюга, що сприяє оптимізації загальної роботи системи.
2. Цілісність системи — підкреслює важливість узгодження мети діяльності всієї системи з цілями її підсистем (логістика постачання, транспортування, інформаційні потоки тощо) та окремих елементів (закупівля, інвентаризація, складування, збут, персонал).
3. Мінімізація загальних логістичних витрат — передбачає ефективне управління всіма потоками (товарними, інформаційними, фінансовими) в рамках логістичного ланцюга, незважаючи на різний організаційний та фінансовий статус учасників.
4. Принцип тотального управління якістю (TQM) — покликаний забезпечити високу якість товарів і послуг на всіх етапах логістичної системи, що вплине на задоволеність клієнтів.

Ці принципи є ключовими для розробки нових і вдосконалення існуючих структур та технологій у логістичних системах, а також для інтеграції всіх учасників бізнес-процесів, що мають економічні інтереси. На їх основі укладаються комерційні угоди між постачальниками і споживачами продукції.

Незалежно від рівня логістичних систем, ключовими предметами та об'єктами управління залишаються товарно-матеріальні потоки, а також супутні їм інформаційні та фінансові компоненти.

Управління логістичним ланцюгом постачання матеріальних ресурсів передбачає, що логістика в підприємстві охоплює планування та організацію всіх процесів, пов'язаних із закупівлею, переміщенням і реалізацією сировини, матеріалів та готової продукції на регіональному рівні. Ефективність застосування логістики забезпечується лише при дотриманні комплексного підходу, який передбачає тісну взаємодію між інформаційними, фінансовими та матеріальними потоками, а також управління транспортом, виробництвом, запасами, складами і персоналом.

Цей підхід інтегрує діяльність усіх підрозділів підприємства в єдину систему дій, спрямованих на оптимізацію матеріальних потоків та підвищення ефективності фінансово-господарської діяльності. Взаємозв'язки в системі управління логістикою виникають під час виконання бізнес-функцій, що охоплюють закупівлю сировини, виготовлення товарів та їх реалізацію через мережу розподілу.

Переміщення матеріальних потоків (МП), будь то готова продукція чи сировина, визначається відносинами між постачальником і споживачем, включаючи етапи їх переміщення, управління та координацію матеріально-технічних процесів.

При транспортуванні готової продукції від постачальника до кінцевого споживача в логістичному ланцюзі можуть бути залучені посередники, а також можлива пряма реалізація без посередників. Така організація значно знижує загальні витрати на реалізацію товарів. Коли йдеться про доставку сировини (сировини, напівфабрикатів), призначеної для подальшої переробки або виготовлення товарів, обробка матеріальних потоків здійснюється на виробничій території. На цьому етапі всі компоненти проходять через процес виробництва, після чого переміщуються, наприклад, у вигляді готової продукції на склади, які можуть бути власними або орендованими. На

останньому етапі, під час організації потоків готової продукції або обробленої сировини для доставки від підприємства до споживачів, реалізується управління їх розподілом.

Матеріальні потоки переміщуються від підприємства до збутової сфери, а звідти — до споживачів. Класифікація матеріальних потоків є важливою в логістиці, яка розглядає рух ресурсів як цілісний процес. Основними характеристиками потоку є швидкість, час руху, маршрут, відстань, тип транспорту чи спосіб доставки, а також витрати. Важливо пам'ятати, що всі ці параметри є індивідуальними, але також взаємозалежними в рамках економічного контексту.

Матеріальні потоки виникають у процесі взаємодії між постачальниками та споживачами, що викликане необхідністю виконання контрактів на постачання сировини, матеріалів, напівфабрикатів або готової продукції, включаючи різні етапи транспортування, зберігання та збереження отриманого вантажу. Класифікація матеріальних потоків ґрунтується на кількох характеристиках: зв'язок з аналізованою системою, їх розташування у виробничій структурі, рівень контролю тощо.

Ці потоки формуються і переміщуються як у сфері виробництва, так і в сфері розподілу, проходячи між різними економічними одиницями і всередині них. Обсяг матеріального потоку зазвичай визначається через співвідношення одиниці виміру вантажу або сировини, яка транспортується (тонни, м³, одиниці), до встановленого інтервалу часу (день, декада, місяць, квартал, рік). Переміщення матеріальних потоків є динамічним процесом, при якому на певному етапі матеріальний потік трансформується у запас. Мета формування запасів та їх види можуть суттєво відрізнятися за ціннісними параметрами та часовими рамками.

Матеріальний потік являє собою динамічний процес переміщення матеріальних цінностей, таких як сировина, матеріали, обладнання, напівфабрикати або готова продукція, між постачальниками і споживачами

(покупцями) на основі укладених угод (контрактів) з використанням різних технічних і логістичних операцій протягом визначеного періоду.

Управлінський логістичний ланцюг також включає інформаційні потоки. Сучасне економічне середовище, яке постійно змінюється, вимагає впровадження ефективних інформаційних систем. Вони ґрунтуються на новітніх технологіях автоматизованої обробки цифрових і текстових даних і складаються з компонентів обробки інформації, а також внутрішніх і зовнішніх каналів для її передачі. Принципи єдності реалізуються у виробничому процесі, де послідовно проходять фінансові потоки та інформація, використовуючи технічні засоби для збору, накопичення, обробки та передачі даних.

Інформаційні потоки в логістичній системі між постачальником і споживачем відіграють ключову роль у визначенні та супроводженні (іноді навіть передуючи) матеріальним, транспортним і фінансовим потокам. Функції цих інформаційних потоків забезпечують контрагентів точними даними про наявність і переміщення матеріальних об'єктів, ринкову кон'юнктуру, маршрути доставки, використовувані засоби транспорту, умови угод і способи розрахунків.

Згідно зі схемою логістичного ланцюга, напрямок руху інформаційного потоку (ІП) може збігатися або суперечити напрямку матеріального потоку. У разі збігу інформація про кількісні та якісні характеристики матеріального потоку, транспорт, спосіб доставки і час прибуття вантажу передається споживачу. Якщо ж інформаційний потік спрямований на матеріали, він зазвичай містить підтвердження отримання товарів, їх кількісний та якісний стан, а також можливі майбутні потреби.

Взаємозв'язок інформаційних і матеріальних потоків можна зобразити у схемі, що охоплює всю інформацію про діяльність компанії — від внутрішнього документообігу (первинні документи, фінансові звіти) до використання транспорту, його маршрутів і системи управління запасами. Інформаційні потоки, що виникають між учасниками відносин і всередині

компанії, вимагають належної організації введення та використання даних, забезпечуючи достовірність інформації, що, у свою чергу, залежить від інформаційних технологій та кваліфікації персоналу. Це підтримує моделювання бізнес-процесів у компанії та її взаємодії з партнерами.

У рамках функціонування компаній поряд із зазначеними логістичними завданнями здійснюються інші операції (збільшення виробничих потужностей, ремонт обладнання тощо), які також включають різноманітні інформаційні потоки. Ці потоки тісно пов'язані з логістичними і в сукупності формують кумулятивний інформаційний потік (КІП).

Класифікація інформаційних потоків є важливим аспектом логістичної діяльності. Відповідно до дослідження, характеристика інформаційних потоків може бути визначена за різними критеріями: діяльністю в сфері логістики, типами носіїв інформації та часом їх виникнення, а також з прив'язкою до конкретної логістичної системи чи її складових частин. На сьогоднішній день інформаційне забезпечення, яке включає в себе збір, обробку та передачу критично важливої інформації для підприємства, набуває особливого значення для прийняття зважених управлінських рішень. Комунікація інформації всередині компаній, що складаються з багатьох пов'язаних між собою підрозділів, є життєво важливим елементом для їх ефективного функціонування. Обмін даними про фінансово-господарські показники між філіями та вищим рівнем управління відбувається за допомогою сучасних електронних систем, зокрема через нормативно-довідкову інформацію. Для адекватного управління інформаційною логістичною системою критично важливо мати достовірну інформацію про матеріальні, фінансові та транспортні потоки на етапах входу і виходу з системи. Коли через логістичні канали проходять великі обсяги продукції, виникає необхідність контролю якості товарів і підтвердження країни-імпортера незалежно від документації. Для цього активно використовуються сучасні мікропроцесорні технології та обладнання для зчитування штрих-

кодів. Системи, що забезпечують обробку даних в реальному часі, відомі як онлайн-системи.

Впровадження штрих-кодів у логістичний процес між постачальниками і споживачами суттєво підвищує конкурентоспроможність товарів як на внутрішніх, так і на зовнішніх ринках. Ефективне управління логістикою на підприємстві вимагає належного використання інформаційних потоків для планування виробничих процесів, контролю рівнів запасів, оформлення замовлень на постачання сировини, матеріалів та комплектуючих, а також для організації перевезень різними видами транспорту в рамках розподільчої системи. Таким чином, інформаційний потік в рамках логістичної системи охоплює всі типи інформації (нормативну та довідкову) і включає дані про наявність та рух матеріально-фінансових ресурсів, а також переміщення транспортних засобів від постачальника до споживача та назад, засноване на використанні паперових і електронних документів. Вимірювання інформаційного потоку проводиться через обсяг інформації, що передається або обробляється за одиницю часу.

Щодо фінансових потоків у ланцюгу постачання, їх формування тісно пов'язане з налагодженням економічних зв'язків у підприємницькій діяльності, де фінансові (грошові) потоки забезпечують взаєморозрахунки між сторонами торговельних угод або контрактів, а також можуть включати заходи фінансової відповідальності щодо учасників угод, які не виконали раніше взяті на себе зобов'язання.

Фінансові потоки, які переміщуються між власниками сировини, матеріалів або готової продукції та покупцями (або іншими учасниками угоди), визначаються взаємозалежними відносинами. Компанія-виробник, яка стикається з браком коштів, не здатна своєчасно виплачувати дивіденди акціонерам і підтримувати вартість інвестованого капіталу. У разі недотримання графіка виплат, виробник суттєво обмежує свої можливості залучити додатковий капітал для розвитку та розширення. Купівельна організація (наприклад, домогосподарство чи малий бізнес), у свою чергу, за

нестачі фінансів може не мати можливості придбати сировину в належному асортименті та якості.

Кожен матеріальний потік, як правило, має відповідний фінансовий потік, що забезпечує ефективне обслуговування. Переміщення матеріальних і фінансових потоків між виробником і споживачем можна ілюструвати діаграмою, яка демонструє основну схему реалізації товарів компанією-продавцем. У цьому процесі компанія-покупець, спираючись на отриману інформацію, здійснює покупки за касовими або розрахунковими чеками. В іншому випадку, підприємство-покупець отримує сировину або товари у постачальника, використовуючи різні форми безготівкових розрахунків, такі як інкасові, акредитиви або платіжні доручення. Водночас фінансовий потік з боку покупця, що спирається на отриману інформацію про рух товарів і матеріалів, часто має зворотний напрямок і може випереджати матеріальний потік.

Динаміка фінансових ресурсів, що підтримує матеріальні, інформаційні, транспортні та фінансові потоки, здійснюється в контексті мікро- і макроекономіки або в рамках різних логістичних систем (як внутрішніх, так і зовнішніх). У мікро- і макроекономічному середовищі фінансові потоки представляють собою грошові транзакції, які виконуються або отримуються за продукцію, послуги або матеріали, а також майбутні фінансові зобов'язання, які мають грошовий вираз.

На всіх рівнях організації необхідний логістичний підхід до фінансових потоків, що забезпечує переміщення матеріалів і супутніх інформаційних ресурсів. Фінансові потоки рухаються в певному напрямку і реалізуються як усередині логістичних систем, так і між ними.

Фінансові потоки, що підтримують операційну діяльність підприємств, тісно пов'язані з матеріальними потоками, а зворотні фінансові потоки зазвичай виникають під час виплат за сировину, матеріали та комплектуючі. У логістичному ланцюзі підприємства відзначаються вхідні фінансові потоки, які пов'язані з надходженням коштів за реалізовану продукцію і є

«прибутковими». Вони також відображають регулярний дохід від ефективних операцій на фондовому ринку. Джерелами фінансових ресурсів підприємства є прибуткові потоки, амортизаційні відрахування, доходи від інвестицій у цінні папери та інші активи, а також позикові кошти. У бізнес-процесах фінансові потоки формують фінансові цикли, які є відновлювальною системою для організації, розподілу і витрачання капіталу.

Згідно з дослідженням, фінансові потоки в рамках логістичного ланцюга можуть бути класифіковані за різними критеріями, зокрема за призначенням, відносинами до логістичної системи та формами розрахунків. Взаємодія між постачальниками і покупцями передбачає не лише грошові перекази, а й використання цінних паперів, а також інших фінансових активів, які можуть служити оплатою за сировину, матеріали і комплектуючі. Ефективність управління фінансовими потоками залежить від правильного застосування інструментів фондового ринку.

Фінансові потоки, що підтримують рух сировини між підприємствами, можуть бути піддані диверсифікації через використання механізмів ринку цінних паперів, таких як державні або муніципальні короткострокові облігації, ощадні позики, а також рахунки з процентними ставками. Основні цілі цих фінансових потоків включають:

- Оплату угод у товарному секторі (супровід матеріальних потоків);
- Короткострокові інвестиції;
- Формування резервів на випадок непередбачених обставин.

Багато компаній прагнуть створити ефективний портфель цінних паперів, що включає ліквідні акції, боргові зобов'язання та облігації, надійність і прибутковість яких забезпечують гарантії для розрахунків за матеріальні потоки. Якщо система обробки фінансових потоків відстає від матеріальних, підприємства можуть уникнути збитків, використовуючи векселі. Постачальник може індосувати вексель на прострочену заборгованість покупця, а також пред'явити його до оплати в банк протягом визначеного терміну.

Отже, фінансовий потік, який виникає в зовнішньому та внутрішньому економічному середовищі, є складовою частиною фінансової системи підприємства. Його основна мета полягає в обслуговуванні специфічних матеріальних, інформаційних і транспортних потоків, а також різноманітних операцій між бізнес-суб'єктами. Це досягається через цілеспрямований рух коштів із використанням цінних паперів або інших фінансових активів на мікро- та макрорівні.

Фінансові механізми, які підтримують сировинні та матеріальні потоки, включають як прямі, так і опосередковані ділові зв'язки. Характерною рисою опосередкованих відносин є роль фінансових посередників у логістичному ланцюгу між постачальниками і покупцями. Ці посередники, будучи важливою частиною фінансової системи, забезпечують передачу коштів від кредиторів до позичальників, організовують випуск і продаж власних боргових зобов'язань, а також купівлю цінних паперів різних компаній, домашніх господарств і малого бізнесу. Серед таких посередників, які підвищують ефективність розміщення та використання кредитів, можна виділити комерційні та ощадні банки, кредитні спілки, інвестиційні компанії тощо.

Фінансове посередництво у системі розрахунків між суб'єктами господарювання розглядається з двох основних ракурсів. З мікроекономічного погляду, механізм фінансового посередництва забезпечує ефективну передачу коштів від кредиторів до позичальників. Цей аспект дозволяє банкам, страховим компаніям і різним інвестиційним фондам розвивати свої посередницькі послуги та отримувати прибуток. Однією з основних макроекономічних функцій фінансових посередників є формування депозитів. Як правило, вони випускають боргові зобов'язання, які мають високу ліквідність і виконують роль засобу обігу.

Дослідження фінансових потоків у логістичних операціях відкриває можливості для глибшого розуміння функціонування фінансових потоків в цілому, акцентуючи їх суть, функції та значення, а також оптимізацію

взаємин між бізнес-одинацями через впровадження ефективної фінансової політики. Принципи фінансової організації, які застосовуються на світовому рівні, компаніями, їх філіями та виробництвами, сприяють стабілізації бізнес-процесів у різних масштабах (міжнародному, внутрішньому, регіональному) в умовах змін економічного, соціального та політичного розвитку конкретної країни.

Таким чином, можна стверджувати, що логістичні системи на всіх рівнях, які ми аналізуємо, демонструють взаємодію матеріальних, інформаційних, фінансових і транспортних потоків та регулюють відносини між учасниками бізнес-процесів у контексті забезпечення промисловості або торгівлі. Це стосується як підприємств, так і державних або громадських організацій, домогосподарств, які взаємодіють з матеріальними ресурсами (сировиною, напівфабрикатами та готовою продукцією інших підприємств). Логістична система являє собою комплекс функціональних підсистем (логістика постачання, складського обліку, розподілу та транспорту). У рамках логістичної діяльності створюються логістичні центри, які відповідають за координацію руху товарних і інших потоків (транспортних, енергетичних, інформаційних, фінансових) у різних економічних зонах.

Висновки та перспективи подальших розвідок у даному напрямі.

У результаті дослідження встановлено, що ефективне управління логістичною транспортно-розподільною системою регіону є важливим чинником розвитку економічних процесів. Визначено основні класи логістичних систем.

Для України, з її специфічною територією, різноманітними природно-кліматичними та економіко-географічними умовами, різними рівнями соціально-економічного розвитку та регіональною спеціалізацією виробництв, актуальність регіональних аспектів управління матеріально-технічним забезпеченням зростає, враховуючи розгалужені мережі зв'язків та міжнародні транспортні, економічні та зовнішньоторговельні маршрути.

Важливим аспектом є створення регіональних логістичних транспортно-розподільчих систем на основі великих транспортних вузлів у зонах, що прилягають до міжнародних транспортних коридорів. Це передбачає подальшу інтеграцію з національними та міжнародними логістичними системами вантажних перевезень, що сприятиме участі України у глобальному партнерстві на рівних умовах. З системної перспективи, логістичний менеджмент регіональної транспортно-розподільчої системи (далі — ЛМ РТПС) сприймається як частина глобальної (національної, міжнародної) макрологістичної структури, що має самодостатню інфраструктуру та активно залучена до міжнародного (національного) поділу праці. ЛМ РТПС складається з функціональних і допоміжних підсистем, які включають численні взаємопов'язані елементи регіональної вантажної мережі, об'єднані товарно-матеріальними потоками, що забезпечують зменшення загальних витрат, пов'язаних з реалізацією певної кількості товарів і послуг, з метою досягнення максимальної синергії всієї системи.

Література

1. Bashmakov M. S., Kalinicenko L. L., Kovalenko-Marchenkova Y. V., Mishchenko M. I. Logistics management in increasing the efficiency of the development of transport construction enterprises. *Науковий вісник Одеського національного економічного університету*. 2023. № 3-4 (304-305). С. 13-18.
2. Lozhachevska O. M., Verhun A. A., Mishchenko M. I. Management of logistics design of secure development of innovative industrial, agricultural and tourist enterprises in the conditions of martial law. *Journal of Hygienic Engineering and Design*. 2022. Vol. 41. P. 260-273.
3. Popovychenko H., Mishchenko M., Bieliaiov T., Shevchenko O., Orlova-Kurilova O., Guliaieva N., Vlasiuk T. Organisational and management design of financial and human resource support for innovative agribusiness: the

security aspect. *Management Theory and Studies for Rural Business and Infrastructure Development*. 2023. Vol. 45, № 3. P. 242-249.

4. Андрухова О. О., Якімова І. А. Організація обліку логістичних витрат. *Наука й економіка*. 2010. № 4. С. 70-73.

5. Башмаков М. С., Міщенко М. І. Обґрунтування системи показників управління інноваційно-інвестиційним розвитком залізничного транспорту. *Review of transport economics and management*. 2022. № 8 (24). С. 81-88.

6. Дергачов Є. В., Чернова Н. С., Міщенко М. І. Моделювання управлінських рішень в системі управління інвестиційними потоками на інноваційно орієнтованому підприємстві в умовах посилення конкуренції. *Формування ринкових відносин в Україні*. 2022. №. 8 (24). С. 81-88.

7. Астаф'єв А. В. Інноваційна логістика: концепції, моделі, механізми : монографія. Київ : Логос, 2015. 545с.

8. Калініченко Л. Л., Міщенко М. І., Марценюк Л. В., Бобиль В. В., Пікуліна О. В. Аналіз впливу рухомого складу на інфраструктурні об'єкти, як фактор управління економічною ефективністю діяльності підприємств транспортного будівництва. *Інвестиції: практика та досвід*. 2023. № 8. С. 76-83.

9. Калініченко Л. Л. Стратегічне управління розвитком підприємств транспортного будівництва в умовах трансформації середовищам. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2022. № 80. С. 218-226.

10. Криворучко О. М. Логістичний менеджмент: теоретичні та прикладні проблеми : монографія. Харків : ХНАДУ, 2019. 143 с.

11. Лутковська С., Міщенко М., Пащенко П. Механізм ефективного управління енергозбереженням інноваційно орієнтованих організацій. *Актуальні проблеми економіки*. 2024. № 4 (274). С. 228-237.

12. Міщенко М. І., Баган Н. В., Докучаєв О. А. Внутрішні та зовнішні чинники впливу на безпекову ефективність управління ресурсами

інноваційно орієнтованих підприємств в контексті розвиваючого маркетингу та діджиталізації. *Агросвіт*. 2024. № 11. С. 31-36.

13. Міщенко М., Цюман Є. Сучасний стан діяльності транспортного сектору України. *Вісник Національного транспортного університету*. 2022. № 4 (54). С. 151-157.

14. Міщенко М. І., Чернова Н. С., Михайлов С. В., Томіленко В. М. Формування безпекового механізму антикризового управління фінансами інноваційно орієнтованого підприємства в умовах діджиталізації та адаптування зовнішньоекономічної діяльності. *Агросвіт*. 2023. № 7-8. С. 45-52.

15. Устік Т. В., Міщенко М. І., Коваленко Н. В., Іщейкін Т. Є. Моделювання управлінських і маркетингових рішень із реалізації адаптаційних безпекових підходів в управлінні результативністю інноваційно орієнтованого підприємства рекламного бізнесу в умовах діджиталізації. *Формування ринкових відносин в Україні*. 2023. № 6 (265). С. 66-74.

References

1. Bashmakov, M.S. Kalinichenko, L.L. Kovalenko-Marchenkova, Y.V. and Mishchenko, M.I. (2023), "Logistics management in increasing the efficiency of the development of transport construction enterprises", *Naukovyj visnyk Odes'koho natsional'noho ekonomichnoho universytetu*, vol. 3-4 (304-305), pp. 13-18.

2. Lozhachevska, O.M., Verhun, A.A. and Mishchenko, M.I. (2022), "Management of logistics design of secure development of innovative industrial, agricultural and tourist enterprises in the conditions of martial law", *Journal of Hygienic Engineering and Design*, vol. 41, pp. 260-273.

3. Popovychenko, H. Mishchenko, M. Bieliaiov, T. Shevchenko, O. Orlova-Kurilova, O. Guliaieva, N. and Vlasiuk, T. (2023), "Organisational and management design of financial and human resource support for innovative

agribusiness: the security aspect”, Management Theory and Studies for Rural Business and Infrastructure Development, vol. 45, no. 3, pp. 242-249.

4. Andrukhova, O.O. and Yakimova, I.A. (2010), “Organization of accounting for logistics costs”, Nauka i ekonomika, vol. 4, pp. 70-73.

5. Bashmakov, M.S. and Mischenko, M.I. (2022), “Substantiation of the system of indicators for the management of innovative and investment development of railway transport”, Review of transport economics and management, vol. 8 (24), pp. 81-88.

6. Derhachov, Ye.V. Chernova, N.S. and Mischenko, M.I. (2022), “Modeling of management decisions in the system of investment flow management at an innovation-oriented enterprise in conditions of increased competition”, Formuvannia rynkovykh vidnosyn v Ukraini, vol. 8 (24), pp. 81-88.

7. Astaf'iev, A.V. (2015), Innovatsijna lohistyka: kontseptsii, modeli, mekhanizmy [Innovative logistics: concepts, models, mechanisms], Lohos, Kyiv, Ukraine.

8. Kalinichenko, L.L. Mischenko, M.I. Martseniuk, L.V. Bobyl', V.V. and Pikulina, O.V. (2023), “Analysis of the influence of rolling stock on infrastructure facilities as a factor of management of the economic efficiency of transport construction enterprises”, Investytsii: praktyka ta dosvid, vol. 8, pp. 76-83.

9. Kalinichenko, L.L. (2022), “Strategic management of the development of transport construction enterprises in conditions of environmental transformation”, Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti, vol. 80, pp. 218-226.

10. Kryvoruchko, O.M. (2019), Lohistychnyj menedzhment: teoretychni ta prykladni problemy [Logistics management: theoretical and applied problems], KhNADU, Kharkiv, Ukraine.

11. Lutkovs'ka, S. Mischenko, M. and Paschenko, P. (2024), “Mechanism of effective energy saving management of innovation-oriented organizations”, Aktual'ni problemy ekonomiky, vol. 4 (274), pp. 228-237.

12. Mischenko, M.I. Bahan, N.V. and Dokuchaiev, O.A. (2024), "Internal and external factors affecting the security efficiency of resource management of innovative enterprises in the context of developing marketing and digitalization", Ahrosvit, vol. 11, pp. 31-36.
13. Mischenko, M. and Tsiuman Ye. (2022), "Current state of the transport sector of Ukraine", Visnyk Natsional'noho transportnoho universytetu, vol. 4 (54), pp. 151-157.
14. Mischenko, M.I. Chernova, N.S. Mykhajlov, S.V. and Tomilenko, V.M. (2023), "Formation of a security mechanism for anti-crisis management of finances of an innovatively oriented enterprise in the conditions of digitalization and adaptation of foreign economic activity", Ahrosvit, vol. 7-8, pp. 45-52.
15. Ustik, T.V. Mischenko, M.I. Kovalenko, N.V. and Ischejkin, T.Ye. (2023), "Modeling of management and marketing decisions for the implementation of adaptive security approaches in managing the performance of an innovation-oriented enterprise of advertising business in conditions of digitalization", Formuvannia rynkovykh vidnosyn v Ukraini, vol. 6 (265), pp. 66-74.

Стаття надійшла до редакції 10.02.2025 р.