

Забіржевський Ю.К.

здобувач другого (магістерського) рівня вищої освіти спеціальності 015.38 «Професійна освіта (Транспорт)»
Тернопільський національний педагогічний
університет імені Володимира Гнатюка

Борецький Р.В.

здобувач другого (магістерського) рівня вищої освіти спеціальності 015.38 «Професійна освіта (Транспорт)»
Тернопільський національний педагогічний
університет імені Володимира Гнатюка

Криницький Р.А.

здобувач другого (магістерського) рівня вищої освіти спеціальності 015.38 «Професійна освіта (Транспорт)»
Тернопільський національний педагогічний
університет імені Володимира Гнатюка

ТЕНДЕНЦІ РОЗВИТКУ КОНЦЕПЦІЇ «JUST-IN-TIME» У СУЧАСНИХ МІЖНАРОДНИХ ЛОГІСТИЧНИХ СИСТЕМАХ

Розвиток концепції «just-in-time» продовжується до теперішнього часу. Ця концепція відноситься до однієї з пріоритетних сучасних стратегій, концептуальних моделей виробництва і застосовуються:

- великими світовими транснаціональними компаніями;
- більшістю компаній в індустріально розвинених країнах, включаючи автомобільну промисловість, телекомунікаційну та електронну галузі, у цивільному та промисловому будівництві.

Зокрема, 2003 року одна з компаній в електронній промисловості розробила інноваційну програму модернізації виробництва, збільшення прибутку, скорочення витрат на виробництво за рахунок [1]:

- а) скорочення на 90% числа компонентів, що застосовуються для створення електронної продукції, зокрема стандартних компонентів у персональних комп'ютерах – на 20 %;
- б) зменшення кількості постачальників окремих компонентів на 79%.

Таким чином, на сучасному етапі економічного розвитку масштабні структурні перетворення моделей виробництва з подальшою їх раціоналізацією можливі на основі:

- стандартизації основних компонентів з яких виготовляється новий виріб;
- впровадження нових прикладних і фундаментальних технологій, що дають можливість скоротити кількість використовуваних компонентів;
- застосування новітньої обчислювальної техніки, програмного забезпечення, інформаційних та телекомунікаційних систем;
- удосконалення логістичних послуг у процесі доставки відповідно до концепції «just-in-time».

Товарний ринок задає такі параметри: обсяг попиту; ціну товару; тривалість логістичного циклу виробництва та реалізації товару; якісні характеристики товару. У ці граничні значення параметрів повинні вписатись аналогічні технологічні та фінансові параметри складної логістичної виробничо-транспортно-збутової системи (СЛВЗС). Зокрема, за відсутності запасів на одному з елементів СЛВЗС та несвоєчасної поставки на цей елемент матеріальних ресурсів відбудеться затримка виробництва, наприклад комплектуючих виробів на даному елементі, що призведе до збою випуску кінцевої готової продукції, тривалістю що відповідає часу затримки постачання. Крім цього, відбудеться збій усім наступних елементах СЛВЗС до виробництва кінцевої готової продукції. Тому концепцію «just-in-time» доцільно використовувати на останніх елементах СЛВЗС, наприклад при доставці комплектуючих виробів на головне підприємство збирання легкових автомобілів. Враховуючи різну

комплектацію легкових автомобілів однієї марки, досить складно спрогнозувати потребу в комплектуючих певного типу (наприклад, потужність двигуна, об'єм циліндрів, вид палива та ін.). Цим пояснюється доцільність їх постачання до певного моменту виробництва. У зв'язку з цим більшість існуючих високотехнологічних підприємств компаній-виробників використовують концепцію «just-in-time» на практиці [2].

На початкових елементах СЛВЗС видобувається вихідна сировина та розміщуються виробництва добувної та обробної промисловості, яке в більшості випадків має невелику вартість та невелику номенклатуру порівняно з комплектуючими виробами на останніх ланках цієї складної логістичної системи. Для постачання сировинних вантажів, у більшості випадків, важко реалізувати концепцію «just-in-time», зокрема, причини недоцільності перевезення у зимовий період сировинних вантажів (руда, кам'яне вугілля, пісок та ін.) внаслідок їх підмерзання. У такій ситуації витрати на розігрів та вивантаження значно перевищуватимуть витрати на зберігання та уповільнення оборотності оборотних коштів через низьку вартість сировинних ресурсів.

Список використаних джерел:

1. Інноваційний вектор розвитку промисловості України / Л. І. Федулова // Економіка України. - 2013. - № 4. - С. 15–23.
2. Шевців Л. Ю. Інтеграція управлінських завдань в логістичному ланцюгу поставок / Л. Ю. Шевців // Вісник Національного університету "Львівська політехніка". – 2004. – № 499 : Логістика. – С. 347–353.

Загородній Р. І.

кандидат технічних наук,
Тернопільський національний педагогічний університет імені В. Гнатюка
м. Тернопіль, Україна
zaboroman@ukr.net

Іскерський І.С.

кандидат технічних наук,
Тернопільський національний педагогічний університет імені В. Гнатюка
м. Тернопіль, Україна
iskerskuj@ukr.net

Торчило О. Р.

здобувач третього освітньо-наукового рівня вищої освіти
Тернопільський національний педагогічний університет імені В. Гнатюка
м. Тернопіль, Україна
torchylo28@gmail.com

Кокітко В. І.

здобувач третього освітньо-наукового рівня вищої освіти
Тернопільський національний педагогічний університет імені В. Гнатюка
м. Тернопіль, Україна
vkokitko@gmail.com

«ЗЕЛЕНА» ЛОГІСТИКА ЯК СКЛАДОВА ПІДГОТОВКИ МАЙБУТНІХ ФАХІВЦІВ

Зелена логістика, відома також як стійка логістика, є інноваційним підходом до управління ланцюгами постачання, який акцентує на зменшенні впливу на довкілля та оптимізації використання ресурсів. Цей напрямок набуває все більшої актуальності у світі, де екологічна свідомість та відповідальність стають ключовими факторами для бізнесу. Зелена логістика включає в себе застосування екологічно чистих технологій, ефективне планування маршрутів, зменшення викидів вуглецю, мінімізацію відходів, а також переробку та повторне використання матеріалів. Ці заходи сприяють не лише збереженню навколишнього середовища, але й підвищенню ефективності та зниженню витрат у логістичних процесах.