

## ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ КОНЦЕПЦІЇ ТРАНСПОРТНОЇ ЛОГІСТИКИ

*Кірічок О.Г.*, кандидат технічних наук, Відокремлений структурний підрозділ «Рівненський автотранспортний фаховий коледж Національного університету водного господарства та природокористування», Рівне, Україна, orcid.org/0000-0002-1596-1045

*Марценюк М.В.*, Відокремлений структурний підрозділ «Рівненський автотранспортний фаховий коледж Національного університету водного господарства та природокористування», Рівне, Україна, orcid.org/0000-0002-6077-0184

### THEORETICAL FUNDAMENTALS OF THE CONCEPT OF TRANSPORT LOGISTICS

*Kirichok O.G.*, Ph.D., The Separate Structural Unit «Rivne Autotransport College The National University of Water and Environmental Engineering», Rivne, Ukraine, orcid.org/0000-0002-1596-1045

*Martsenyuk M.V.*, The Separate Structural Unit «Rivne Autotransport College The National University of Water and Environmental Engineering», Rivne, Ukraine, orcid.org/0000-0002-6077-0184

**Постановка проблеми.** Головною ідеєю транспортної логістики є організація у рамках єдиного потокового процесу переміщення матеріалів та інформації вздовж всього ланцюга від виробника до споживача. Принципи логістичного підходу вимагають інтеграції матеріально-технічного забезпечення, виробництва, транспорту, збуту і передачі інформації про пересування товарно-матеріальних цінностей у єдину систему, що повинно підвищити ефективність роботи у кожній із цих сфер і міжгалузеву ефективність.

Тому розгляд і аналіз теоретичних засад концепції логістики в цілому і транспортної зокрема має велике теоретичне і практичне значення.

Далі розглянуті теоретичні засади концепції логістики в цілому і транспортної зокрема, процес застосування методологічної бази логістичного управління до вирішення складних транспортних задач.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Питання розвитку транспортної логістики були висвітлені в працях вітчизняних та іноземних вчених О. А. Біловодської, А. Г. Кальченка, В. О. Будішевської, Е. Мате, Д. Тискьє, В. Г. Санкова та інших.

Аналіз теоретичних і методологічних питань щодо тенденцій розвитку концепцій транспортної логістики є актуальним і потребує глибокого і всебічного дослідження.

**Формування цілей статті (постановка завдання).** Метою дослідження є розгляд теоретичних основ концептуального підходу до розвитку системи логістики та визначення основних положень концепції транспортної логістики.

Завдання дослідження, викладеного у статті, полягає в обґрунтуванні шляхів і методів удосконалення господарського механізму функціонування транспортних підприємств, підвищення ефективності господарських рішень, визначенні стратегії розвитку підприємства в умовах ринку.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Відомо, що система погляду на те чи інше явище або процес має назву концепція. Виходячи з цього, система поглядів на раціоналізацію господарської діяльності шляхом оптимізації постановочних процесів є концепцією логістики [1].

Під матеріальним потоком розуміють сукупність сировини, матеріалів, напівфабрикатів, які у вигляді предметів праці надходять від постачальників до виробничих підрозділів і, перетворюючись там на готові продукти праці, крізь канали розподілу доводяться до споживачів. Циркуляція охоплює надходження матеріальних ресурсів до складу підприємства, переміщення їх до цеху на початкову операцію транспортування незавершених продуктів праці в межах цеху, між цехами і, нарешті, після закінчення всіх операцій переміщення завершених продуктів праці за межі підприємства до сфери їх споживання.

Розгляд цих формально різномірних, але за змістом єдиних процесів як цілісного комплексу відіграє важливу роль. Зрозуміло, що функції, які формують матеріальний потік промислового виробництва, технологічно пов'язані, а обумовлені ними витрати – економічно залежні. Це означає, що зміни в одному з видів діяльності впливають на всі інші, а намагання знизити окремі витрати можуть призвести до більш високих сукупних витрат.

Концептуальний підхід до розвитку системи транспортної логістики передбачає, що функції логістики розглядають як дуже важливу підсистему загальнофірмової системи. Це означає, що створювати логістичні системи і управляти ними слід, виходячи із загальної мети – досягнення максимальної ефективності роботи всієї фірми.

Недостатньо оперативні дії служб постачання можуть негативно позначитися на функціонуванні виробничо-диспетчерського відділу, а перебої у роботі останнього, в свою чергу, дезорганізують діяльність збутового апарату. Бажання оптимізувати функціонування виробничих підрозділів може призвести до перевантаження складів одними видами продукції та несвочасного забезпечення іншими. Низькі витрати на транспортування коштуватимуть дуже дорого, якщо транспортна служба, намагаючись досягти цього, приносить у жертву швидкість і надійність постачання або якщо це вимагає спеціального, надто дорогого пакування. Більш того, зниження транспортних витрат може стати причиною збільшення витрат на зберігання запасів. Чим більший обсяг партії деталей, що запускаються у виробництво, тим менші витрати на переналадку устаткування. Однак витрати на зберігання незавершеного виробництва збільшуються. І навпаки, зі зменшенням обсягу партії витрати на зберігання знижуються, а витрати на переналадку збільшуються. Розміщення виробничих потужностей, складів, пунктів технічного контролю впливає на транспортні витрати.

Ще кілька років тому основні проблеми, якими займалися розробники логістичних систем, поставали у галузі фізичних потоків товарів та сировини. Під інформаційним забезпеченням фізичного логістичного процесу руху товарів від постачальника до споживача малася на увазі лише супроводжувальна інформація. Однак з розвитком та поширенням логістичних систем на підприємствах і фірмах дедалі більше почала відчуватися необхідність у їх вдосконаленні й впровадженні у практику таких логістичних інформаційних систем, які б давали змогу органічно поєднувати і зводити в одне ціле усі логістичні підсистеми. Формування інформаційної системи – складний і багатоплановий процес, в якому використовуються всі досягнення сучасної інформаційної технології, новітні комп'ютерні системи, кожна з яких робить можливим успішне керівництво виробничими процесами через використання адекватної інформаційної техніки, методів та форм інформаційного забезпечення усієї логістичної системи у цілому.

Нові завдання, що постають перед організаторами та керівниками виробництва у галузі втілення у життя логістичних принципів, викликають необхідність створення інформаційної інфраструктури, яка дає змогу збирати, обробляти і трансформувати інформацію, виходячи з конкретних потреб. Успішний процес функціонування передбачає ідентифікацію, стандартизацію джерел інформації, її обробку та передавання. Досягти цього можна шляхом створення комп'ютерної мережі виробництва.

Про можливість такої системи можна скласти уявлення на прикладі комунікаційних мереж західноєвропейських філіалів IBM. Усі виробничі підрозділи фірми IBM у Німеччині об'єднані з метою інформаційного забезпечення через комп'ютерну мережу, що є основою комунікаційної системи PROFS (Professional Office). Ця система дає змогу кожному, хто увійшов до неї, зв'язатися з будь-яким іншим підрозділом фірми. Сьогодні більш як 26 тис. із 30 тис. загалом працівників німецького філіалу IBM об'єднані в цю систему. Виробнича мережа поряд із системою PROFS створює інфраструктуру для усього інформаційного потоку фірми. Разом з тим, ця мережа – інтегральна основа іншої перспективної мережі, що об'єднує більш як 300 тис. працівників IBM у Західній Європі.

Інформаційне забезпечення логістики потребує і відповідного програмного забезпечення, завдяки якому вся логістична система, починаючи з рівня підсистем і закінчуючи фірмою в цілому, працювала б як єдине ціле. Головне завдання в цьому напрямі – об'єднати всі підрозділи, створивши інфраструктуру (комунікаційної та інформаційної системи). Це дасть змогу кожному суб'єкту, залученому до процесу, бути пов'язаним з будь-яким іншим суб'єктом загального виробничого процесу. Комунікаційна система має охоплювати всіх постачальників та замовників даного підприємства.

Інформаційна логістика дає нові можливості, завдяки яким вся необхідна інформація складається відповідно до розроблених нею принципів у чітку систему, основна функція якої – одержання, обробка та передавання необхідної інформації. На думку авторитетних спеціалістів ряду компаній, інформаційна інфраструктура, що створюється на базі сучасних швидкодіючих ЕОМ та відповідного програмного забезпечення як у межах окремих виробничих одиниць, так і у всій фірмі в цілому, перетворює інформацію з допоміжного (обслуговуючого) фактора на самостійну виробничу силу, яка в змозі, на відміну від інших факторів, швидко підвищити продуктивність праці й

мінімізувати витрати виробництва. Але, незважаючи на вже доведену на практиці ефективність застосування інформаційної логістики, вона є лише одним з елементів загальної системи логістики і її успішне функціонування можливе лише в разі переходу на логістичні принципи всього виробництва. В свою чергу, комплексний логістичний підхід у сфері закупівель, транспортування, складування, виробництва та збуту продукції абсолютно неможливий без відповідного інформаційного забезпечення [2].

До основних положень концепції логістики належать [3]:

1. *Реалізація принципу системного підходу.* Тобто оптимізація матеріального потоку може відбуватися як у межах всього підприємства, так і його окремих підрозділів. Однак досягти максимального ефекту можна лише оптимізувавши або сукупний матеріальний потік від первинного джерела сировини до кінцевого споживача, або окремі його значні ділянки. При цьому всі ланки матеріального ланцюжка, тобто всі елементи макрологістичних та мікрологістичних систем мають працювати як єдиний злагоджений механізм.

2. *Відмова від випуску універсального технологічного та піднімально-транспортного устаткування та використання обладнання, яке відповідало б конкретним завданням та умовам.* Оптимізація потоків за рахунок використання відповідного обладнання можлива лише за умови випуску і масового використання широкої номенклатури різноманітних засобів виробництва. Іншими словами, для того, щоб застосувати логістичний підхід до управління матеріальними потоками, необхідно мати високий рівень науково-технічного розвитку.

3. *Розвиток дрібносерійного виробництва, як вимагає ринок.* При цьому необхідно, щоб тривалість виробничого циклу від моменту придбання матеріальних ресурсів до відвантаження готової продукції споживачу була мінімальною. Тож слід скоротити час технологічної обробки матеріалів, а також усіх процесів пов'язаних із закупівлею сировини та матеріалів.

4. *Гуманізація технологічних процесів, створення належних умов праці.* Одним з елементів логістичних систем є кадри, тобто спеціально підготовлений персонал, який з необхідним ступенем відповідальності виконував би свої функції. Логістичний підхід зміцнює суспільну значущість діяльності у сфері управління матеріальними потоками, створює об'єктивні передумови залучення до галузі кадрів, які володіють більш високим потенціалом праці. При цьому умови праці мають удосконалюватися адекватно.

5. *Підрахунок логістичних витрат протягом усього логістичного ланцюга.* Одним з основних завдань логістики є мінімізація витрат, пов'язаних з доведенням матеріального потоку від первинного джерела до кінцевого споживача. Розв'язання цього завдання можливе лише за умови, що система підрахунку витрат виробництва та обігу дає змогу визначити витрати на логістику. Таким чином, з'являється важливий критерій відбору оптимального варіанта логістичної системи – мінімум сукупних витрат протягом усього логістичного ланцюга.

6. *Розвиток сервісу на сучасному рівні.* На сьогодні можливості різкого підвищення якості більшістю виробників продукції об'єктивно обмежені. Тому зростає кількість підприємств, які звертаються до логістичного сервісу як засобу підвищення конкурентоспроможності. Коли на ринку є кілька постачальників ідентичного товару приблизно однакової якості, перевага буде віддана тому з них, хто спроможний забезпечити більш високий рівень сервісу.

7. *Спроможність логістичних систем до адаптації в умовах ринку.* Поява великої кількості різноманітних товарів та послуг призводить до невизначеності попиту на них, обумовлює різкі коливання якісних і кількісних характеристик матеріальних потоків, що проходять крізь логістичні системи. В цих умовах спроможність логістичних систем до адаптації, викликані змінами, що відбуваються у навколишньому середовищі, є важливим фактором стійкого становища на ринку.

Діяльність у галузі логістики має кінцеву мету, яка дістала назву «Шість правил логістики»:

1. Товар – за потребою.
2. Якість товару – висока.
3. Кількість – достатня.
4. Час доставки – найзручніший.
5. Місце доставки – куди потрібно.
6. Витрати – мінімальні.

Мета логістичної діяльності досягається тоді, коли ці шість умов виконано, тобто коли потрібний товар високої якості, необхідної кількості, у найзручніший для замовника час буде доставлено у зазначене ним місце з мінімальними витратами.

Концепція логістики передбачає такі напрями [4]:

- формування господарчих зв'язків;

- визначення потреби в обсягах і напрямках перевезень продукції;
- визначення послідовності проходження продукції через пункти складування;
- оперативне регулювання поставок та перевезень;
- формування й управління надлишками;
- розвиток складського господарства;
- надання комерційних та транспортно-експедиційних послуг.

Транспортна логістика охоплює управління переміщенням товарів в постачанні, збуті, виробництві, у сфері збору відходів від споживачів, сфері переробки відходів та у взаємодіях з контрагентами у супроводі необхідного для цього інформаційного потоку з метою мінімізації транспортних витрат та витрат часу. Мета транспортної логістики – надання високоякісних транспортних послуг у галузях постачання, виробництва, збуту та переробки товару з мінімальними витратами, з орієнтацією на стабільне зменшення потреб у транспорті [5].

Завдання транспортної логістики наступні [6]:

1. Пошук потенційних перевізників.
2. Укласти договори на транспортування.
3. Отримати замовлення на транспортну послугу.
4. Організувати роботу транспортних засобів.
5. Використати дешевого перевізника.
6. Отримати вантаж для перевезення.
7. Доставити вантаж із забезпеченням вимог принципу «точно, своєчасно».
8. Використати нові транспортні технології.
9. Автоматизувати управління транспортуванням вантажів.
10. Здійснити інтегрування з іншими субсистемами.

Транспортування вважається кардинальним щодо послідовності операцій будь-якої логістичної системи, з огляду на наступні причини [7]:

1. Величина транспортних витрат безпосередньо залежить від місця розташування постачальників, виробничих центрів, розподільчих центрів та споживачів підприємства.
2. Використання того чи іншого виду транспорту впливає на розмір товарно-матеріальних запасів – швидкісні транспортні засоби сприяють зберіганню меншої кількості товарно-матеріальних запасів біля розташування споживача.
3. Вибраний вид транспорту визначає вимоги до тари, а клас вантажу диктує вибір способу упаковки.
4. Вибрані вантажні транспортні засоби визначають вид вантажно-розвантажувальних обладнань, а також тип і облаштування вантажно-розвантажувальних майданчиків та естакад.
5. Максимально можлива консолідація вантажів для загальних пунктів доставки дозволяє підприємству виділяти більше вантажу своїм перевізникам та вигравати на знижках за великі перевезення вантажів.

6. Вибір постачальником перевізника вантажу визначається цілями обслуговування споживачів.

Прагнучи до повної інтеграції, логісти часто застосовують системи спостереження за вантажем (трекінг), щоб в будь-який момент визначити його географічне розташування. Тому в даний час перевізник не лише транспортує товар, а й надає оперативну інформацію щодо місцезнаходження товару в географічному «каналі».

Вантажі, що регулярно перевозяться, дають необхідну інформацію для виконання логістичного аналізу, в результаті якого знаходять варіант перевезення або з найменшими транспортними затратами, або з найбільш ефективним методом завантаження-розвантаження обладнання, або з реалізацією і того, і іншого. Проте, останнім часом в якості критерію використовують термін «вчасність доставки якісного товару».

Розмір тарифу, відповідно до якого транспортують товари, залежить від наступних факторів:

1. Різниця між різнорідними товарами з точки зору їх вантажно-розвантажувальних та транспортувальних характеристик (наприклад, 2 т води та 2 т живих курей).
2. Ваги кожної окремої одиниці вантажу (наприклад, гранітний камінь вагою 100 кг та гранітний камінь вагою 1000 кг).
3. Відстані, на яку потрібно перевезти товар.
4. Наявність зворотного завантаження з пункту доставки.

Транспортування є тією єдиною ланкою між вузлами ланцюга постачань, що завершує логістичну операцію.

Найбільш важливим транспортним документом є товарно-транспортна накладна (ТТН або для морських перевезень – коносамент). ТТН виконує функцію розписки при передачі вантажу перевізнику. При отриманні вантажу перевізник ставить свій підпис на накладній та оригінал залишається у вантажовідправника. Підписаний оригінал є правовим документом вантажовідправника, що підтверджує отримання вантажу перевізником. Товарно-транспортна накладна являє собою договір, котрий конкретизує права та обов'язки як вантажовідправника, так і перевізника.

Існують наступні типи товарно-транспортної накладної:

- пряма (звичайна) товарно-транспортна накладна, де обов'язково зазначається вантажоодержувач, а водій перевізника зобов'язаний лише йому передати вантаж;
- товарно-транспортна накладна на пред'явника (ордерний коносамент), де вантажоодержувача не зазначають.

Розрахунок кількості необхідних транспортних засобів розглянемо на прикладі. Завдання – забезпечити вчасну та якісну доставку вантажів:

- 1) маючи річні прогнози, спрогнозувати, як цей товар буде продаватися в розрізі місяців;
- 2) маючи щомісячні прогнози, спрогнозувати, як цей товар буде продаватися в розрізі регіонів, де знаходяться споживачі, що отримують товар даного підприємства;
- 3) маючи щомісячні регіональні прогнози, спрогнозувати, як цей товар буде продаватися в розрізі населених пунктів, де знаходяться споживачі, що отримують товар даного підприємства;
- 4) маючи детальну «карту поставок» товару споживачам, вияснити складські можливості цих споживачів:
  - режим роботи;
  - режим можливості приймання товару від постачальника;
  - наявність рампи;
  - кількість обслуговуючого персоналу;
  - наявність підйомно-транспортних засобів.
- 5) узгодити з конкретним споживачем періодичність поставки товару;
- 6) формувати тоннаж та місткість автотранспорту, який буде щоразу доставляти товар конкретному споживачу;
- 7) спрогнозувати кількість їздок протягом місяця, якими потрібно доставити товар конкретному споживачу;
- 8) зіставити часові рамки можливостей: постачальника доставляти товар та споживача отримувати його;
- 9) скласти графік відвантаження товару споживачам;
- 10) підрахувати кількість автотранспортних засобів, які потрібні для виконання завдання;
- 11) підрахувати бюджетні кошти, які необхідні для виконання цього завдання.

**Висновки.** Розгляд руху матеріальних ресурсів від первинного джерела до кінцевого споживача слід розглядати в якості єдиного матеріального потоку, що передбачає виконання таких процесів, як транспортування, завантаження, розвантаження, переміщення, складування і зберігання матеріалів [8].

Результат від провадження організаційно-управлінських механізмів координації дій фахівців різних служб, що беруть участь в управлінні матеріальним потоком, залежить від того, наскільки успішно вдається пов'язати в систему здійснення комплексу заходів щодо раціоналізації тари, уніфікації вантажних одиниць, удосконалення складування, оптимізації розміру замовлень і рівня запасів, вибору найвигідніших маршрутів переміщення матеріалів тощо.

#### ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Киричок А. Логистика : практическое пособие / А. Киричок, Е. Иванов, Д. Курочкин. – LAP LAMBERT Academic Publishing, 2015. – 366 с.
2. Алесинская Л. Н. Логистика / Л. Н. Алесинская, Л. Н. Дейнека, А. Н. Проклин, Л. В. Фоменко, А. В. Татарова др. : учеб. пособие. – Таганрог : Изд-во ТРТУ, 2006. – 304 с.
3. Будішевський В. О. Транспортно-технологічна логістика енергоємних виробництв / В. О. Будішевський, В. О. Гутаревич, В. О. Кислун, В. Є. Ніколайчук, А. О. Суліма. – Донецьк : РВА ДонНТУ, 2003. – 302 с.
4. Кислий В. М. Логістика: теорія і практика / В. М. Кислий, О. А. Біловодська, О. М. Олефіренко, О. М. Соляник : навч. посіб. – К. : Центр учбової літератури, 2010. – 360 с.

5. Сумец А. М. Логистика автотранспортных систем / Народная украинская академия. – Х. : НУА, 2004. – 156 с.
6. Костюченко Л. М., Танцюра Е. В., Заенчик Л. Г., Воркут А. И., Кононенко И. В. Логистика – технология транспортного процесса / под ред. Л. Г. Заенчик. – К. : Кий, 2000. – 356 с.
7. Левковец П. Р. Управление перевозками грузов и логистика / П. Р. Левковец, Д. Л. Товкун. – К. : НТУ, 2002. – 144 с.
8. Швець М. Д. Види логістики та особливості її розвитку в Україні / М. Д. Швець, О. Г. Кірічок, І. О. Хітров // Децентралізація влади, проведення реформ в Україні. Сучасний стан та проблеми підготовки кадрів для об'єднаних територіальних громад : Матеріали Міжнародної науково-методичної конференції. – Рівне : НУВГП, 2018. С. 207-210.

#### REFERENCES

1. Kirichok A., Ivanov E., & Kurochkin D. (2015). Logistika. – LAP LAMBERT Academic Publishing LAP LAMBERT Academic Publishing, 366.
2. Alesinskaia L. N., Deineka L. N., Proklin A. N., Fomenko L. V., & Tatarova A. V. (2006). Logistika. – Taganrog: Izdatelstvo TRTU, 304.
3. Budishevskiy V. O., Hutarevych V. O., Kyslun V. O., Nikolaichuk V. Ye., & Sulima A. O. (2003). Transportno-tekhnologichna lohistyka enerhoiemnykh vyrobnytsyv. – Donetsk: DonTU, 302.
4. Kyslyi V. M., Bilovodska O. M., Olefirenko O. M., & Solianyk O. M. (2010). Lohistyka: teoriia i praktyka. – K.: Tsentр uchbovoi literatury, 360.
5. Sumets A. M. (2004). Logistika avtotransportnykh sistem. – Kharkov: NUA, 156.
6. Kostiuchenko L. M., Tantsiura E. V., Zaenчик L. G., Vorkut A. I., & Kononenko I. V. (2000). Logistika – tekhnologiiia transportnogo protsessа. – K.: Kiy, 356.
7. Levkovets P. R. (2002). Upravleniie perevozkami gruzov i logistika. – K.: NTU, 144.
8. Shvets M. D., Kirichok O. G., & Khitrov I. O. (2018). Vydy logistyky ta osoblyvosti yii rozvytku v Ukrayini: materialy Mizhnarodnoi naukovo-metodychnoi konferentsii, 207-210.

#### РЕФЕРАТ

Кірічок О.Г. Теоретичні засади концепції транспортної логістики / О.Г. Кірічок, М.В. Марценюк // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науковий журнал. – К.: НТУ, 2022. – Вип. 4 (54).

В статті представлений аналіз теоретичних та методологічних питань щодо тенденцій розвитку концепцій транспортної логістики. Особлива увага в статті приділена розгляду процесу застосування методологічної бази логістичного управління до вирішення складних транспортних завдань.

Об'єкт дослідження – транспортна логістика.

Мета роботи – розгляд теоретичних основ концептуального підходу до розвитку системи логістики та визначення основних положень концепції транспортної логістики.

Метод дослідження – багатофакторний аналіз умов функціонування об'єкта дослідження.

*Транспортна логістика* охоплює управління переміщенням товарів в постачанні, збуті, виробництві, у сфері збору відходів від споживачів, сфері переробки відходів та у взаємодіях контрагентами у супроводі необхідного для цього інформаційного потоку з метою мінімізації транспортних витрат та витрат часу. *Мета транспортної логістики* – надання високоякісних транспортних послуг у галузях постачання, виробництва, збуту та переробки товару з мінімальними витратами, з орієнтацією на стабільне зменшення потреб у транспорті. *Завдання транспортної логістики*: пошук потенційних перевізників; укласти договори на транспортування; отримати замовлення на транспортну послугу; організувати роботу транспортних засобів; використати дешевого перевізника; отримати вантаж для перевезення; доставити вантаж із забезпеченням вимог принципу «точно, своєчасно»; використати нові транспортні технології; автоматизувати управління транспортуванням вантажів; здійснити інтегрування з іншими підсистемами.

**КЛЮЧОВІ СЛОВА:** ТРАНСПОРТНА ЛОГІСТИКА, КОНЦЕПЦІЯ, ЛОГІСТИЧНИЙ ПІДХІД, МАТЕРІАЛЬНИЙ ПОТІК. СУБСИСТЕМА, ІНФОРМАЦІЙНА ЛОГІСТИКА, ЛОГІСТИЧНА СИСТЕМА, ТРЕКІНГ.

## ABSTRACT

Kirichok O.G., Martsenyuk M.V. Theoretical foundations of the concept of transport logistics. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific journal. – Kyiv: NTU, 2022. – Issue 4 (54).

The article presents an analysis of theoretical and methodological issues regarding trends in the development of transport logistics concepts. Special attention is paid to the consideration of the process of applying the methodological base of logistics management to solving complex transport tasks.

The object of research is transport logistics.

The purpose of the work is to consider the theoretical foundations of the conceptual approach to the logistics system development and to determine the main provisions of the concept of transport logistics.

The research method is a multifactorial analysis of the research object's operating conditions of the.

Transport logistics covers the management of the movement of goods in supply, sales, and production in the field of waste collection from consumers, in the field of waste processing and in interactions between counterparties, accompanied by the necessary information flow in order to minimize costs of transport and time. The purpose of transport logistics is to provide high-quality transport services in the fields of supply, production, sales and processing of goods with minimal costs, with an orientation towards a stable reduction of transport needs. Tasks of transport logistics are searching for potential carriers; concluding transport contracts; receiving an order for a transport service; organizing the operation of vehicles; using a cheap carrier; receiving cargo for transportation; deliver the cargo in compliance with the requirements of the principle "exactly, on time"; use new transport technologies; to automate cargo transportation management; integrate with other subsystems.

**KEY WORDS:** TRANSPORT LOGISTICS, CONCEPT, LOGISTICS APPROACH, MATERIAL FLOW, SUBSYSTEM, INFORMATION LOGISTICS, LOGISTICS SYSTEM, TRACKING.

### АВТОРИ:

Кірічок Олександр Георгійович, кандидат технічних наук, доцент, викладач, Відокремлений структурний підрозділ «Рівненський автотранспортний фаховий коледж Національного університету водного господарства та природокористування», тел. +380673627152, Україна, 33028, м. Рівне, вул. Відінська, 35, к. 34, email: k@at.rv.ua, orcid.org/0000-0002-1596-1045.

Марценюк Микола Васильович, викладач, Відокремлений структурний підрозділ «Рівненський автотранспортний фаховий коледж Національного університету водного господарства та природокористування», тел. +380976458398, Україна, 33028, м. Рівне, вул. Відінська, 35, к. 32, email: m@at.rv.ua, orcid.org/0000-0002-6077-0184.

### AUTHORS:

Kirichok Oleksandr G., Ph.D., teacher, The Separate Structural Unit «Rivne Autotransport College The, National University of Water and Environmental Engineering», email: k@at.rv.ua, tel. +380673627152, Ukraine, 33018, Rivne, Vidinska str., 31, of. 33, orcid.org/0000-0002-1596-1045.

Martsenyuk Mykola I, teacher, The Separate Structural Unit «Rivne Autotransport College The National University of Water and Environmental Engineering», email: m@at.rv.ua, tel. +380976458398, Ukraine, 33018, Rivne, Vidinska str., 31, of. 32, orcid.org/0000-0002-6077-0184.

### РЕЦЕНЗЕНТИ:

Налобіна О.О., доктор технічних наук, професор, Національний університет водного господарства та природокористування, професор кафедри будівельних, дорожніх, меліоративних, сільськогосподарських машин та обладнання, Рівне, Україна.

### REVIEWER:

Nalobina O.O., Engineering (Dr.), professor, National University of Water and Environmental Engineering, professor of building, road, reclamation, agricultural machinery and equipment department, Rivne, Ukraine.