

Таблиця 1 – Порівняльний аналіз японської та американської моделей [3]

Критерії	Японська модель	Американська модель
Загальний принцип управління	«знизу–догори»	«згори–донизу»
Характер прийняття управлінських рішень	прийняття рішень за принципом консенсусу	індивідуальний характер прийняття рішень
Відповідальність	колективна	індивідуальна
Структура управління	гнучка	Формалізована
Організація контролю	м'який неформальний контроль	чітко сформована жорстка процедура
Оцінка якості керівника	вміння координувати та контролювати роботу підлеглих	професіоналізм та ініціатива
Направленість управління	орієнтація на групу, підвищена увага до людини	орієнтація на окрему особу, увага до людини як до виконавця
Оцінка результатів діяльності персоналу	досягнення колективного результату	досягнення індивідуального результату
Відношення з підлеглими	особисті неформальні відносини	формальні відносини
Кар'єра	просування по службі з урахуванням віку і лояльності до фірми	ділова кар'єра визначається особистими досягненнями
Оплата праці	за показниками роботи групи та стажем	за індивідуальні досягнення
Термін зайнятості на підприємстві	довгострокова зайнятість	короткострокова зайнятість

Також у зв'язку із активної глобалізацією світової економіки, сьогодні відбувається уніфікація системи менеджменту до двох найпоширеніших в світі моделей японської та американської. А вже в недалекому майбутньому очікується поступове злиття цих двох моделей в єдину цілу, що і завершить процес глобалізації світової системи менеджменту

Література:

1. Захарчин Р.М. Особливості та стратегічні завдання сучасного менеджменту / Р.М. Захарчин [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ej.kherson.ua/journal/economic14/58.pdf>
2. Алієв Г. Перспективи розвитку менеджменту в світі/ Г. Алієв [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://kerivnyk.info/2012/03/aliev.html>.
3. Іванченко С.Н. Аналіз світових моделей менеджменту. С.Н.Іванченко, А.В. Кукарцев // Маркетинг і менеджмент інновацій. – 2017. – Т. 2, №4. – С. 155–166.

ДОСЛІДЖЕННЯ ПРОВАЙДЕРІВ МІЖНАРОДНОЇ ЛОГІСТИКИ

Т.В. Аверіхіна, к.е.н. доцент

М.М. Аверіхін, студент

Одеський національний політехнічний університет
м. Одеса

На сучасному етапі світовий транспортний ринок інтенсивно розвивається, прискореними темпами проходячи шлях, який міжнародний ринок вантажоперевезень проходив десятиліттями. Основним наслідком цього стало виникнення фірм – провайдерів логістичних послуг, що переймають на себе усі функції компаній–клієнтів по постачанню підприємства і збуту готової продукції, тим самим дозволяючи своїм клієнтам повністю сконцентруватися на основних видах діяльності свого підприємства [1].

Сьогодні провайдери логістичних послуг працюють з великими об'ємами інформації, управляючи ланцюжками постачань, що включають компанію– клієнта, його постачальників і споживачів, а також виконавців на окремих ланках ланцюга (експедиторів, перевізників, операторів складів, терміналів, порти).

Враховуючи світовий досвід економісти Дениєлс Дж. Д. та Радеба Ли, виділити п'ять основних типів міжнародних логістичних провайдерів в табл.1 [2].

Особливе місце серед провайдерів логістики, на думку Дениєлс Дж. Д. та Радеба Ли, займають транспортно–експедиторські компанії. Саме на їхню частку припадає основне навантаження з організації та здійснення логістичних операцій. Експедиторська компанія за своїм статусом зобов'язана діяти від імені та за дорученням клієнта, організовуючи обслуговування вантажу в процесі його доставки і виконуючи ряд операцій,

що доручаються їй клієнтом. В даний час приблизно 75% усіх перевезень вантажів у світі виробляється за допомогою експедиторів [2].

Таблиця 1 – Основні типи міжнародних логістичних провайдерів

Типи міжнародних логістичних провайдерів	Основні послуги
1. Провайдери з транспортування (на основі компаній–перевізників), що володіють реальними активами	Логістика розміщення, транспортування, централізована доставка, обслуговування, маршрутизація
2. Провайдери оптимізації транспортних послуг, які не мають реальних активів	Інтегрована логістика. Сервісно– орієнтована логістика, сфокусована на технології та інжиніринг
3. Провайдери складування, які формують додану вартість	Інтегрована логістика розміщення. Складування і транспортування
4. Міжнародні експедитори (без реальних активів)	Інтегрована логістика з можливостями міжнародної експедиції
5. Провайдери програмного забезпечення	Пакети логістичних програм

Нині сформувався інститут так званих міжнародних каналних логістичних провайдерів:

– міжнародні експедиторські компанії. Вантажовідправник користується послугами експедиторської фірми у разі, коли вантажовідправникові не вигідно брати на себе виконання логістичних операцій, пов'язаних з підготовкою і передачею вантажу і супровідної документації перевізникові для транспортування. Це може бути пов'язано із занадто малими, або занадто великими об'ємами вантажопотоку, коли найм персоналу не виправданий економічно;

– транспортні агенти. До функцій, що виконуються транспортними агентами для вантажовідправників, відносяться консолідація контейнерів в міжнародних перевезеннях, що мають в якості місця призначення територію однієї країни. Послуги такого роду особливо затребувані в випадку необхідності повернення контейнера в країну відправлення, після розвантаження на складі одержувача, оскільки перевізники стягують однаковий тариф за транспортування повних і порожніх контейнерів. Для скорочення витрат на "подвійну" транспортування, агенти знаходять вантажі, наступні до того ж порту призначення що поворотні контейнери, в які ці вантажі і поміщаються для подальшої транспортування;

– брокерські і агентські фірми. Митні брокери надають послуги з декларування і митному оформленню товарів в різні митні режими, будучи провайдерами між компаніями–учасниками зовнішньоекономічної діяльності і державними митними органами. Зміст нових нормативних актів доводиться до відома митних брокерів, які потім передають інформацію про вимога до оформлення і надання документації для митного оформлення вантажів своїм клієнтам, що значно полегшує роботу митних органів. Окрім володіння подібного роду інформацією і досвідом роботи з митницею, митні брокери, діючи в інтересах своїх клієнтів, готові забезпечити мінімальний розмір митних зборів, що дозволяє істотно понизити витрати при імпорتنних операціях;

– компанії по упакувці товарів в експортно–імпорتنних операціях. Використання послуг пакувальних компаній товарів, що експортуються, має два переваги. Перше полягає в можливості зниженні суми мит, виплачуваних одержувачем вантажу, що імпортується. Митне законодавство багатьох країн пропонує визначати розмір мит для деяких видів товарів виходячи із загальної ваги вантажу, що включає упаковку. Пакувальні компанії, приймаючи до уваги специфіку митного оформлення в різних країнах, роблять підбір матеріалу і технології для якнайповнішого заповнення простору контейнера;

– порти. При міжнародному транспортуванні може знадобитися зберігання вантажу в місцях перевантаження на інший вид транспорту або при митному оформленні, як в режимі міжнародного транзиту, так і у разі імпортного оформлення. Зберігання може бути необхідним у разі, коли вантаж чекає вантаження на корабель, а також при очікуванні подальшого транспортування після прибуття в порт призначення, а також у разі проходження митного очищення товару. Контейнери можуть зберігатися на відкритих майданчиках, проте в усіх інших випадках вантажі зберігаються в портових транзитних ангарах; подібні термінали в аеропортах називаються складами тимчасового зберігання. На терміналах подібного роду здійснюється обробка вантажів з дотриманням необхідних умов зберігання (температурний режим, вологість повітря) [3].

Відомі англійські економісти Джеймч Р. Сток та Дуглас М. Ламберт дійшли висновку, що співпраця з логістичними провайдерами дозволяє фірмам отримати конкурентні переваги за рахунок:

– скорочення операційних логістичних витрат, загального підвищення ефективності функціонування логістичної системи, і як наслідок, зниження собівартості продукції;

– підвищення рівня гнучкості і здатності до адаптації фірми до постійних змін довілля;

– зменшення ризиків;

– зменшення тривалості операційних і логістичних циклів [4].

У європейських країнах панують переважно національні провайдери, включаючи таких світових лідерів, як Danzas (Швейцарія) і Exeї (Великобританія). Виняток – Іспанія та Італія, де виділяються корпорації TNT Logistics (Нідерланди) і Christian Salvesen (Великобританія). У той же час посилюються позиції міжнародних провайдерів також під Францією.

Вдале географічне розташування України на перетині транспортних шляхів з Європи в країні СНД, а також нинішній курс країни, спрямований на розширення міжнародної діяльності, сприяють розвитку зовнішньоекономічних зв'язків України. У той же час сьогодні в Україні недостатньо розвинена система надання послуг транспортного експедирування. Законодавство і норми, що регулюють дану сферу діяльності, багато в чому не відповідають сучасним вимогам ринка.

Ситуацію на національному ринку транспортно–експедиційних послуг український економіст Крикавський Є. охарактеризував такими особливостями [5]:

- тільки окремі організації з міжнародних перевезень здатні виконувати комплекс транспортно–експедиційних послуг, часто вони обмежуються однією або кількома функціями;
- правове регулювання діяльності в транспортно–експедиційній галузі не відображає економічної суті нових форм господарювання;
- є несприятливий стан інвестиційної сфери: централізовані капітальні вкладення обмежені незначними сумами у зв'язку з напруженим станом бюджету, а самофінансування підприємств підірване економічною ситуацією, інфляцією; залучення іноземного капіталу важко через відсутність гарантій для іноземних інвесторів;
- відсутня єдина правова основа взаємин між тими, хто надає транспортно–експедиційні послуги, і їх клієнтами, а також взаємовідносин у самій транспортній інфраструктурі між її складовими елементами;
- практично відсутня система страхування транспортно–експедиційних операцій і контролю вантажу при перевезеннях;
- дуже низький рівень системи підготовки міжнародних спеціалістів в цій галузі, а вихід на міжнародний ринок непідготовлених фахівців підриває довіру до них у зарубіжних партнерів.

Розвиток логістичних послуг та провайдерів міжнародної логістики в Україні є дуже актуальною темою для сучасних підприємств, які функціонують на ринку України [6].

Література:

1. Харісон А., Ван Хоук Ремко. Управління логістикою. Розробка стратегій логістичних операцій / Пер. з англ. – Дніпропетровськ: Баланс Букс, 2007. – 368 с.
2. Дениэлс Дж. Д., Радеба Ли Х. Международной бізнес: зовнішня та внутрішня середа підприємства: Пер. с англ. – VI–е вид., 2008. – 320 с.
3. Кумбер С. Світова логістика, перспективи її розвитку: Пер. с англ. – М.: Вільямс, 2009. – 174 с.
4. Джеймч Р. Сток, Дуглас М. Ламберт. Стратегічне управління логістикою. Видавничий дім «ІНФАРМ», 2005. – 554 с.
5. Крикавський Є.В. Перспективи формування інноваційної логістичної інфраструктури в Україні./ Є.В. Крикавський// Матеріали IV Міжнародної науково–практичної конференції «Проблеми формування та розвитку інноваційної інфраструктури: виклики постіндустріальної економіки», Львів, 18–19 травня 2017 р. – Львів: Видавництво Львівської політехніки, 2017, с.930.
6. Крикавський Є.В. Про стандартизацію логістичної діяльності в Україні/ Є.В.Крикавський// Тези доповідей III міжнародної–практичної конференції «Управління якістю в освіті та промисловості: досвід, проблеми та перспективи» м. Львів 11–12 травня С.90.

ВИБІР МЕТОДИКИ НАВЧАННЯ ІНОЗЕМНИМ МОВАМ ЯК ВАЖЛИВИЙ ФАКТОР МЕНЕДЖМЕНТУ ОСВІТИ

М.В. Волосюк, к.е.н., доцент

К.В. Асламова, студент

Національний університет кораблебудування ім. адмірала Макарова
м. Миколаїв

На сьогоднішній день інновації і менеджмент – це слова–синоніми для звичайної людини. Ми настільки звикли визначати цю науку як частину усіх сфер, в яких є людський фактор, що менеджмент в освіті став логічним пристосуванням управління та інновацій для навчального та виховного процесів. Менеджмент надав змогу скорегувати управлінські інновації та забезпечити сферу освіти новим скелетом на якому зможуть ґрунтуватись подальші нововведення. Як результат, з'явилися певні зовнішні та внутрішні фактори які зумовили подальший розвиток освітньої діяльності в суспільстві.

Наразі виділяють дві групи факторів, що дали змогу рухатись і далі швидко розвивати менеджмент освіти. Згідно з [1], це – екзогенні або зовнішні фактори, такі як науково–технічний прогрес, зміни соціально–економічного стану в країні, зміна вимог держави і суспільства до шкіл, розвиток нових наук зв'язаних з психологією людини, соціально–політичні та ринкові фактори, що забезпечили розвиток управління в освіті на міжнародному рівні; та ендогенні або внутрішні фактори: розвиток соціально–педагогічної системи, розширення наукових закладів різних типів, зростаючі вимоги до особистості керівника освітнього закладу,