



**МІНІСТЕРСТВО ОХОРОНИ ЗДОРОВ'Я УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ ФАРМАЦЕВТИЧНИЙ
УНІВЕРСИТЕТ
КАФЕДРА МЕНЕДЖМЕНТУ І АДМІНІСТРУВАННЯ**



**VIII науково-практична конференція
з міжнародною участю**

**«Професійний менеджмент
у сучасних умовах розвитку ринку»**

1 листопада 2019 року

матеріали конференції



**м. Харків
2019**



МІНІСТЕРСТВО ОХОРОНИ ЗДОРОВ'Я УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ ФАРМАЦЕВТИЧНИЙ
УНІВЕРСИТЕТ
КАФЕДРА МЕНЕДЖМЕНТУ І АДМІНІСТРУВАННЯ



VIII науково-практична конференція з міжнародною участю

**«Професійний менеджмент
у сучасних умовах розвитку ринку»**
(Реєстраційне посвідчення УкрІНТЕІ № 273 від 09.08.2018 р.)

Матеріали доповідей

1 листопада 2019 року

VIII scientific-practical conference with international participation

**«Professional management in modern
conditions of development of market»**
(Registration certificate of the Ukrainian Institute of scientific-
technical and economic information № 273 from 09.08.2018)

Reports

1 November 2019

м. Харків
2019

УДК 353 (075.8):338.24
П84

Редакційна колегія: д.е.н., проф. Козирева О.В., д.е.н., проф. Сумець О.М.,
к.е.н., доц. Глебова Н.В.

П84 «Професійний менеджмент у сучасних умовах розвитку ринку» : Матеріали доповідей VIII науково-практичної конференції з міжнародною участю (1 листопада 2019 р.). – Х. : Монограф. – 2019. – с. 331.

Збірник містить тези доповідей науково-практичної конференції з міжнародною участю «Професійний менеджмент у сучасних умовах розвитку ринку». Матеріали містять результати теоретичних і практичних досліджень за провідними напрямками розвитку сучасного менеджменту.

Матеріали друкуються в авторській редакції. Організаційний комітет не несе відповідальності за достовірність фактів, власних імен та іншої інформації, використаної в публікаціях.

УДК 353 (075.8):338.24

© НФаУ, 2019

СЕКЦІЯ 9. ЛОГІСТИКА

Алькема В. Г. Сутність категорії «логістична діяльність» в межах системно-діяльнісного підходу	272
Беляков М. О., Дробышевский В. О., Ковалёв М. Н. Организация логистики на предприятии	274
Волкова Т. В. Інформаційна підтримка життєвого циклу систем і об'єктів	277
Горяинов А. Н. Тенденции в развитии логистики аграрных предприятий Украины (период до 2020 года)	280
Карпунь О. В. Формування системи логістичного обслуговування клієнтів транспортно-логістичної компанії	283
Ковалёв М. Н. Использование украинских портов белорусскими грузовладельцами	285
Ковалёв М. Н., Устименко О. В. Фирменная торговля в системе распределения товаров	287
Лісна А. Г., Мукалова М. В. Обґрунтування механізму управління логістичними витратами в фармацевтичних компаніях	290
Никишин Е. В. Логистизация: понятие, особенности и принципы реализации в условиях многополярного экономического мира	292
Онищенко А. О. Нетрадиційні методи доставки в логістиці	295
Павленко О. В. Сучасний стан питання з розробки ефективної стратегії управління запасами на підприємстві	297
Паламар А. О., Скринчук О. Я., Богдан Н. С., Ключко А. А. Маркетингова логістика у фармацевтичній сфері	300
Перебийніс В. І., Рогоза М. Є., Косарева Т. В. Індустріальні фактори логістичного забезпечення аграрного сектора економіки	301
Сладковски А. Логистика селективной сортировки и вывоза отходов в городском хозяйстве Силезской агломерации	304
Kuzmenko A., Savchenko L. Enviromental impact of urban transportation and ways to reduse it	306
Molchanova K. Methods for Evaluation the Development of the Digital Economy	309
Onisimchuk M., Kabluchko O., Zabolotna Y. Future types of logistics transportation	311
Vasylenko Ann, Ovdiienko O. How to build efficient system of motivation for logistician	314
Zhigula S., Havrilashenko K., Ovdiienko O. Global Supply Chain: its specialities	317

СЕКЦІЯ 10. МЕНЕДЖМЕНТ КЛІНІЧНИХ ДОСЛІДЖЕНЬ

Зупанець І. А., Добрава В. Є., Попов О. С., Козирєва О. В., Сумець О. М. Належна освітня підготовка професіоналів клінічних досліджень як запорука якісного менеджменту у сфері клінічних випробувань в Україні	320
Коляда Т. А. Суб'єкти клінічних досліджень (випробувань): управлінсько-правовий аспект	322
Комарова А. П., Зупанець К. О. НАССР методологія як стратегічний ризик-менеджмент в управлінні якістю клінічного випробування	325
Зоїдзе Д. Р. Особливості антикризового менеджменту клінічних досліджень	327

Логистика селективной сортировки и вывоза отходов в городском хозяйстве Силезской агломерации

*Сладковски А., д.т.н., проф., зав. Кафедрой логистики и транспортных технологий Силезского технического университета (Катовице, Польша)
aleksander.sladkowski@polsl.pl*

В рабочем документе Еврокомиссии за 2018 год [1] были приведены данные о количестве отходов, которые генерируются в странах ЕС в течение года на душу населения. К сожалению, указанные статистические данные являются немного устаревшими, поскольку последние такие данные относятся к 2016 году. В частности, в этом документе приведено сравнение данного показателя за 2005, 2010 и 2016 годы. Указано, что в среднем в странах ЕС один гражданин, а в это число попадают и младенцы, производит около 500 кг отходов в год. Наметилась, конечно, положительная тенденция уменьшения данного количества, а именно, если в 2005 году таких отходов было 515 кг, то в 2016 году это число уменьшилось до 480 кг. И тем не менее, в абсолютных числах это все равно 245 млн. т в год для всех стран ЕС. Здесь следует отметить, что это только муниципальные отходы. Общее же число отходов на порядок выше. Очевидно, что это огромное количество и ежегодное производство этих отходов является большой экологической проблемой Европы. Если проанализировать, в какой из стран ЕС больше производится отходов на душу населения, то в этом рейтинге первые места занимают более развитые в экономическом плане страны. Например, в Дании количество отходов на одного жителя больше в 2,6 раза по сравнению с Польшей.

Имея эти данные, можно было бы «осудить» Данию, если бы при этом не сравнивать дальнейшую судьбу этих отходов в различных европейских странах. В частности, согласно аналогичных данных Eurostat [2] в Дании на свалки поступает менее 1% отходов, в то время как в Польше в рассматриваемом 2016 году отправлялось на свалки 37% отходов. Это различие является разительным, и тут можно задать вопрос, откуда такая разница? Дело в том, что в Дании, также как в Бельгии, Швеции, Нидерландах и других высокоразвитых странах уже давно коммунальные отходы подлежат сегрегации. В результате значительная часть отходов отправляется на рециклинг (например, в Дании, в 2016 году 48% коммунальных отходов), остальная часть сжигается, и только совершенно незначительное их количество попадает на свалки. Если сравнить это с ситуацией в Украине, то согласно статье [3] «неофициальные помойки и полигоны, занимающие уже 5% территории Украины, уже не вмещают отходы».

Столь критическая ситуация была уже достаточно давно проанализирована в ЕС и были сформулированы задачи на ближайшие годы [2], согласно которых средний уровень рециклинга коммунальных отходов для стран ЕС должен до 2025 года превысить уровень 55%. При этом до 2035 года количество складированных отходов не должно превышать 10%. Эти постановления стали основой для внедрения в Польше новой политики, связанной с сегрегацией отходов в коммунальном хозяйстве городов.

В соответствии с указанным выше, 29 декабря 2016 года Министр охраны окружающей среды Польши издал постановление, согласно которого начиная с 1 июля 2017 года в Польше был введен селективный вывоз мусора. Первоначально это было деление мусора на 3 фракции. Очевидно, что организация вывоза зависит от постановления конкретных городских самоуправлений, но начиная с 2019 года

большинство регионов переходит на сегрегацию отходов на минимум 5 фракций. Это обусловлено тем, что сегрегация отходов в Польше в настоящее время регулируется на законодательном уровне. Причиной было то, что внедрение новой системы проходило с значительными затруднениями. Хотя изначально было постановлено, что оплата за вывоз мусора будет зависеть от того, подлежал ли он сегрегации или нет. Например, в статье [4] указывалось, что в городе Тыхы (Силезская агломерация) оплата за вывоз мусора, разделенного на фракции, составляла 12 злотых в месяц, а за вывоз смешанного мусора – 20 злотых. Тем не менее, зачастую этого было недостаточно для того, чтобы сегрегация мусора стала нормой для каждого жителя. В связи с этим начиная с 1 января 2019 были установлены законодательно ставки на вывоз мусора для домашних хозяйств, которые не придерживаются правил сегрегации, в 4 раза более высокие по сравнению с вывозом мусора, разделенного на фракции.

Одновременно министерство установило список фракций для мусора и цвет контейнеров для их собирания или в отдельных случаях пластиковых мешков:

1. Бумага и изделия из бумаги (голубой цвет);
2. Стекло и стеклянные изделия (зеленый цвет);
3. Металлы, изделия из пластмассы (желтый цвет);
4. Биологические отходы из домашних хозяйств (коричневый цвет);
5. «Зеленый» (например, листья, трава) мусор (серый цвет);
6. Смешанные отходы, которые сложно разделить на фракции (черный цвет).
7. Существует еще одна группа отходов, которая не пакуется в баки или мешки.

Это крупногабаритные отходы.

Таким образом, каждый город должен организовать логистическую схему вывоза мусора, разобранного по указанным фракциям. Очевидно, что между фирмами, которые будут заниматься данной деятельностью, должна быть конкуренция и победитель для каждого города должен быть определен на конкурсной основе. Этот вид деятельности должен быть для таких фирм достаточно доходным, при этом значительные капиталовложения в развитие таких фирм может и должно окупиться со временем, поскольку данный вид деятельности должен быть рассчитанным на достаточно долгий срок.

В Силезской агломерации существует много фирм, которые занимаются вывозом и обработкой мусора, и среди которых существует достаточно серьезная конкуренция. Можно здесь привести какую-то часть из них: MPGK, REMONDIS, ALBA, EKOGRYF, Białczyk Group, MASTER – Odpady i Energia, Ulman, WEKTOR и другие. Этот рынок услуг развивается достаточно динамично. Каждая из фирм, выиграв конкурс, становится основным исполнителем подряда, договор о котором заключается с городским управлением.

Вполне очевидно, что такие фирмы должны располагать соответствующим оборудованием, и, прежде всего, необходимым транспортом. В дипломной работе [5], которая выполнялась под руководством автора данной статьи, анализировались различные виды транспорта для вывоза мусора, которые используются или могли бы использоваться одной из крупнейших региональных фирм MPGK. Особым видом транспорта являются мусоровозы. Эти автомобили производятся различными ведущими фирмами. Можно перечислить здесь только список фирм (марок) таких автомобилей, которые используются в транспортном хозяйстве указанной выше фирмы: Renault, Scania, Mercedes, Star, Volvo, KIA, MAN. Если перечислять конкретные модели автомобилей, то этот список будет значительно больше. Тем не

менее, существенным вопросом является способ погрузки мусора в подобные автомобили. Большая часть используемых автомобилей использует задний способ загрузки. Это приводит к необходимости работы с каждым автомобилем бригады (шофер + 2 грузчика). В качестве альтернативного варианта предлагается использование мусоровозов с боковым способом загрузки. В этом случае необходимость в работе грузчиков целиком отпадает, поскольку в таком автомобиле шофер является одновременно оператором погрузки. Были проанализированы соответствующие автомобили фирм Scania, Renault, MAN и проведен анализ экономической целесообразности их закупки.

В результате экономического анализа логистики вывоза мусора в некоторых фирмах Силезской агломерации было определено, что целесообразным является использование мусоровозов с боковым способом загрузки мусора из контейнеров. Использование такого транспорта является окупаемым уже после первого года их эксплуатации, а в течение 10 лет позволяет сэкономить сумму около 1 млн. злотых на каждом автомобиле.

Использованная литература:

1. Measuring progress towards circular economy in the European Union – Key indicators for a monitoring framework. 2018. – [Electronic resource]. – Access mode: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52018SC0017&from=EN>.

2. Zarządzanie odpadami w UE: Fakty i liczby (infografika). 2018. – [Electronic resource]. – Access mode: <http://www.europarl.europa.eu/news/pl/headlines/society/20180328STO00751/zarzadzanie-odpadami-w-ue-fakty-i-liczby-infografika>.

3. Паерели К. Сегрегация мусора: как, зачем, и когда ждать в Украине. 2018. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.griffin.ua/news/our-news/segregacziya-musora-kak-zachem-i-kogda-ona-bridet-v-ukrainu.html>.

4. Kubicka-Żach K. Od nowego roku dużo drożej za mieszanie śmieci. 2018. URL: <https://www.prawo.pl/samorzad/segregacja-smieci-od-2019-roku,347745.html>.

5. Cyroń M. Zastąpienie samochodów do wywozu odpadów z tylnym załadunkiem na samochody z załadunkiem przednim i bocznym w MPGK Katowice. Projekt inżynierski. Katowice. Politechnika Śląska. 2017.

Enviromental impact of urban transportation and ways to reduce it

Kuzmenko A., Savchenko L. National Aviation University

lidia_savchenko@ukr.net

The continuous increase of vehicle fleet along with the development of road transport networks has associated a wide range of externalities. Main types of externalities refer to environmental impact, expressed as Greenhouse Gas Emissions, raw materials depletion, energy and fuel consumption or disruption of ecosystem equilibrium, social impact, expressed as quality of people life, human health and economic impact, expressed as economic growth.

Environmental impact of road transportation.

The current development of road transport promotes a growing interest for sustainable and eco-friendly transportation worldwide. The growth of passenger and freight mobility has