НАУЧНО МЕТОДИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ ПО МЕНЕДЖМЕНТУ
МИНИСТЕРСТВА ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ
УКРАИНСКАЯ ЛОГИСТИЧЕСКАЯ АССОЦИАЦИЯ
УКРАИНСКАЯ АССОЦИАЦИЯ ПО РАЗВИТИЮ МЕНЕДЖМЕНТА
И БИЗНЕС ОБРАЗОВАНИЯ
КООРДИНАЦИОННЫЙ СОВЕТ ПО ЛОГИСТИКЕ (Россия)
РЕДАКЦИИ ЖУРНАЛОВ "ЛОГИСТИКА" (Россия),
«ЛОГИСТИКА: ПРОБЛЕМЫ И РЕШЕНИЯ», "ДИСТРИБУЦИЯ И
ЛОГИСТИКА", «КОРПОРАТИВНАЯ ЛОГИСТИКА»
КОМПАНИЯ "АВТОЭКСПО"
(Украинский промышленно-инвестиционный концерн)
НАЦИОНАЛЬНЫЙ АВИАЦИОННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ

Украинская
логистическая
ассоциация

ПРОБЛЕМЫ ПОДГОТОВКИ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ КАДРОВ ПО ЛОГИСТИКЕ В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛЬНОЙ КОНКУРЕНТНОЙ СРЕДЫ

Сборник докладов VI Международной научно-практической конференции

Киев 2008

Ответственные редакторы:

кандидат экономических наук, доцент М.Ю. Григорак,
кандидат технических наук, доцент Л.В. Савченко

Проблемы подготовки профессиональных кадров по логистике в условиях глобальной конкурентной среды: VI МНПК 16 октября 2008 г. Сборник докладов / Отв. ред. М.Ю. Григорак, Л.В. Савченко. – К.: НАУ, 2008. – 267 с.

Сборник докладов конференции посвящен проблемам подготовки логистических кадров с учетом требований рынка труда, а также пропаганде логистических принципов для современной предпринимательской деятельности.

Рассматриваются вопросы усовершенствования существующих методик логистики, ее понятийного аппарата.

Издание предназначено для преподавателей логистических дисциплин, специалистов-логистов, а также других лиц, интересующихся современным состоянием логистической науки и ее перспективами.

ПРЕДИСЛОВИЕ

Очередная научно-практическая конференция **«Проблемы подготовки профессиональных кадров по логистике в условиях глобальной конкурентной среды»** свидетельсвует о том, что логистика в Украине продолжает свое стремительное развитие. В этом году впервые состоялась поервая международная специализированная выставка «Логистика-2008», организованная выставовчной компанией «Евроиндекс», прошел 2-й международный логистический конгресс на тему "Логистика - ключ к развитию экономических отношений между Украиной и ЕС". Расширение Европейского Союза до непосредственных границ с Украиной и вступление Украины в ВТО открывает новые возможности, связанные с распространением европейской логистической сети на Восток и привлечением инвестиций в развитие логистической инфраструктуры. Ориентироваться на новейшие логистические разработки европейского сообщества позволит вступление Украинской логистической ассоциации в члены Европейской логистической ассоциации

Научно-методическая комиссия по менеджменту Министерства образования и науки Украины и секция «Логистика» в ее составе активно работали над новым поколением образовательных стандартов, ориентированных на формирование общих и профессиональных компетенций менеджеров по логистике. В настоящее время эти нормативные документы наполняются конкретным содержанием в разных высших учебных заведениях Украины.

Растущая конкуренция на рынке образовательных услуг требует постоянной модернизации как содержания образования, так и совершенствования методов обучения и управления учебно-воспитательным процессом.

○ планування показників рейса (час, пробіг, витрати і так далі) по графіку дорожньої мережі.

• поліпшення лояльності клієнтів за рахунок:

○ точного виконання замовлень з врахуванням тимчасових вікон доставки;

○ прогнозування часу доставки при вживання системи GPS моніторингу транспорту.

Можливості системи управління транспортною логістикою:

1.управління адресами доставки;

2.управління замовленнями на доставку;

3.управління графіками доступності транспорту і роботи водіїв;

4.автоматичне і ручне планування маршрутів доставки; супровід рейсів в дорозі;

5.облік витрат і доходів по рейсу;

6.аналіз вантажоперевезень;

Переваги впровадження IT технологій

Для задоволення потреб клієнтів та підвищення ефективності роботи підприємства впровадження IT технологій вже є необхідністю. Нові програмні розробки дозволяють ефективно будувати транспортні маршрути, скоротити транспортні витрати, прослідкувати за рухом транспорту та його технічним станом, дають можливість автоматично складати звіти, путьові листи та інші супровідні документи, надають клієнтам інформацію про стан їх замовлення, прогнозують час доставки замовлення, тобто надають можливість контролю від моменту подачі замовлення до моменту його доставки клієнту. Тобто можна сказати, що впровадження IT технологій дозволяє підвищити контроль(за вантажем, транспортним засобом та робочою силою), скоротити необхідність у впливі людського чинника на всіх етапах обробки замовлення, що призводить до скорочення витрат та як наслідок до ефективності роботи підприємства, високого ступеня задоволення клієнтів та динамічного розвитку підприємства в сучасних умовах.

ОБГРУНТУВАННЯ ТЕНДЕНЦІЙ РОЗВИТКУ УКРАЇНСЬКОЇ ЛОГІСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В СУЧАСНИХ УМОВАХ

Ремига Ю.С.
Національний авіаційний університет

Сучасна економіка все більше приймає мережевий характер, тобто є сукупністю самостійних, високо спеціалізованих, якісних гравців бізнесу, які під впливом світових мегатенденцій, зокрема європейської інтеграції гнучко зв'язуються в різні ланцюги постачань. Управління ланцюгами постачань є стратегією бізнесу, що забезпечує ефективне управління матеріальними, фінансовими і інформаційними потоками для забезпечення їх синхронізації в розподілених організаційних структурах. У кожній ланці цього складного ланцюга неминучі втрати часу, ресурсів, грошей.

Орієнтація розвитку економіки України в напрямі широкомасштабного впровадження ринкових відносин, прагнення якнайшвидшої інтеграції у світове, передусім європейське економічне співтовариство, вимагає радикальних структурних змін економічного потенціалу країни та інтегрованої політики підвищення ефективності його використання. У цьому аспекті досвід передових розвинутих країн засвідчує в якості пріоритетного чинника наявність інфраструктурного забезпечення функціонування країни, а саме її логістичної складової.

Досліджено, що логістичний потенціал держави – це багатогранне поняття, яке охоплює різні суспільні відносини, які складаються на ринку. Тому для прийняття стратегічних рішень керівництву держави важливо знати позиції країни, які визначають можливості отримувати бажаний результат за рахунок активних дій на ринку. Для цього необхідно проаналізувати всі фактори, які впливають на потенціал і можуть у майбутньому впливати на функціонування і розвиток країни.

Для того, щоб оцінити стратегію розвитку логістичного потенціалу України, необхідно проаналізувати структурні зрушення та тенденції основних чинників, від яких він залежить (наприклад, макроекономічні тенденції росту обсягів

виробництва продукції, експорту та імпорту товарів і послуг, роздрібного товарообігу України).

Статистичні дані про стан транспортної інфраструктури демонструють, що бурхливого зростання об'ємів перевезень не спостерігається: залізничним видом транспорту перевозиться найбільша кількість вантажів (майже 57% від загального обсягу перевезень вантажів), а авіаційним видом транспорту – найменша (лише 0,01%). Так, станом на 2007р. Україна має темп приросту обсягів перевезень вантажів лише на 20,02% порівняно із 2001р.

Аналізуючи ринок складської нерухомості в цілому за останнє десятиліття, слід зазначити, що до недавнього часу він знаходився в стані занепаду з причини чинника «радянського стереотипу», коли компанії погоджувалися на використання послуг низькоякісних складських приміщень, тим самим гальмуючи розвиток даного ринку. Велика частина орендованих приміщень функціонувала без належних на те норм і дозволів регулюючих державних інстанцій. Як наслідок, сьогодні ми маємо величезний попит на складські центри. Інтерес, що постійно збільшується до логістичного бізнесу підтверджується співвідношенням ринку пропозицій, не дивлячись на те, що їх кількість у 2007р. зросла практично удвічі. Вважається, що найбільшим «складським регіоном» є Київський, оскільки сукупна пропозиція якісних складських приміщень на кінець 2007 року складала 500-550 тис.кв.м. Однак цей рівень пропозиції не відповідає європейським.

Експерти прогнозують, що до 2020 року передбачається чотирикратне збільшення об'ємів світової торгівлі, що спричинить багатократне збільшення попиту на логістичні послуги. Тому уряд України повинен усвідомити стратегічне значення логістики для розвитку України і направити всі зусилля для створення привабливого інвестиційного клімату.

Таким чином, сьогодні українську логістичну інфраструктуру формують, переважно, вузькоспеціалізовані посередники, котрі займаються окремо транспортуванням, експедируванням, вантажопереробкою, митним оформленням, складуванням. Сьогодні на логістичному ринку послуг превалюють транспортно-експедиційні послуги і з кожним роком ця частка у загальному обсязі стає дедалі меншою – у 2007р. зменшилась на 5% порівняно з 2006р., проте попит на складські та митно-брокерські послуги, а також на комплексні

логістичні послуги починає зростати. Зазначимо, що загальний оборот європейського ринку логістичних послуг складає понад 600 млрд.євро. Попит на послуги логістичних операторів формують промисловість і торгівля, які витрачають на контрактну логістику в Європі 120-160 млрд.євро щорічно, в той час, коли в Україні частка ринку контрактної логістики оцінюється на рівні 11-12млрд.

Тому, оцінка ефективності використання українського логістичного потенціалу повинна базуватися на аналізі стану розвитку транспортної, складської, митної, інформаційної, фінансової інфраструктур, що характеризуються непропорційністю розвитку і суперечністю нормативно-правових і організаційно-технологічних аспектів. Формування логістичного потенціалу країни безпосередньо пов'язано з можливостями потенціалу його структурних елементів. Тому взаємозв'язок всіх цих елементів і їх підпорядкування досягненню єдиної мети і є механізмом розвитку логістичного потенціалу країни.

Для забезпечення відповідного рівня сервісного обслуговування першорядне значення разом з розвитком транспортних комунікацій з відповідним облаштуванням повинно бути створення в крупних транспортних вузлах вздовж траси міжнародних транспортних коридорів мультимодальних термінальних комплексів і логістичних транспортно-розподільних центрів, що функціонуватимуть на основі передових логістичних технологій і забезпечуватимуть інтеграцію товароматеріальних, інформаційних, сервісних і фінансових потоків. Відомо, що в європейських країнах забезпеченість складськими площами розраховується в залежності від кількості населення, що відповідає в середньому 400 кв.м. на 1000 чол. Також експертами вважається, що обсяг логістичних центрів у регіоні повинен бути на рівні 50 тис.кв.м., а в Києві – 100 тис.кв.м. виходячи із цих даних було розраховано складський потенціал України.

Зниження витрат – найважливіша задача транспортної логістики, що займається рішенням оптимізаційних задач переміщення необхідної кількості товару в необхідне місце, кращим маршрутом за необхідний час і з найменшими витратами. При цьому, одним із ключових факторів у формуванні ціни перевезення є моменти перетинання державних кордонів. Час і гроші, витрачені на прикордонних

контрольно-пропускних пунктах є показником державного транзитного (митного) потенціалу. Удосконалення митних процедур дозволить:

- надати транзиту статусу пріоритетних перевезень у зоні міжнародних транспортних коридорів (МТК),
- встановити нормативи часу проведення митних та контрольних операцій,
- розбудувати прикордонні контрольно-пропускні пункти, насамперед у зоні МТК,
- технічно оснащати робочі місця контролюючих служб,
- запровадити практику подання попередньої митної декларації відразу до Центральної бази даних, що скоротить час контрольних операцій на кордоні,
- впровадити нові митні режими: митно-ліцензійний термінал для здійснення переробки на митній території, переробки під митним контролем та тимчасового ввезення/вивезення вантажу, здійснення остаточного оформлення товарів без залучення внутрішньої митниці,
- чітке дотримання міжнародного законодавства щодо проходження кордону,
- розробити технології здійснення спільного з суміжною країною прикордонного контролю,
- впровадити реальнодіючий режим «віртуальної митниці»,
- впровадити стандартизований електронний документообіг.

Особливо важливу роль у системі транспортно-логістичної інфраструктури відіграє розвиток інформаційної інфраструктури, що акумулює, обробляє, зберігає й утилізує інформацію про наявність вантажу, потребу в тих або інших транспортних засобах, забезпечує безперервне спостереження за проходженням вантажів і підвищує рівень їх збереження, оскільки умови сучасного бізнесу вимагають інтенсивного обороту і оперативного виконання замовлень. Для цього логістична система повинна бути гнучкою. Інформаційні системи повинні реалізовувати якомога ширший комплекс рішень для управління ланцюгом постачань. Іншими словами, інформаційні системи повинні підтримувати необхідний рівень інтеграції, що дозволяє отримувати всі необхідні дані про знаходження товару при русі в ланцюгу постачань, а також відомостей про етапи логістичних операцій.

Реалізація стратегічних напрямків розвитку логістичного потенціалу, перспективи інтеграції України в світове співтовариство та посилення транзитних функцій держави через інвестиційну політику передбачає державну участь у фінансуванні об'єктів транспортно-логістичної галузі, які мають державну значущість, підвищення інвестиційного потенціалу за рахунок інвестиційної активності. Тому в умовах обмеженості інвестицій першочерговим завданням є приведення в нормативний стан усіх складових логістичної інфраструктури.

Як висновок, запропоновано зробити наступні дії для створення гнучкої логістичної інфраструктури, подібної до європейської:

- розробити державну програму розвитку транспортно-логістичної інфраструктури України і створення мережі мультимодальних логістичних центрів,
- удосконалювати нормативно-правову базу, направлену на забезпечення вигідних умов суб'єктам ринку логістичних послуг як національних, так і регіональних,
- створити національну систему стандартів якості логістичних послуг, сприяти і заохочувати добровільну сертифікацію на відповідність міжнародним стандартам у сфері логістики (використовуючи досвід передових країн),
- сприяти створенню єдиної інтегрованої системи інформаційного забезпечення логістичних процесів.

Таким чином, прискорення вирішення завдань щодо стратегії розвитку логістичної інфраструктури має виключно важливе значення не тільки для транспортно-логістичної галузі, а й для держави в цілому, ефективного функціонування її виробничої та соціальної сфер, зовнішньоекономічних зв'язків, реалізації геополітичного потенціалу України. Все це повинно визначати необхідність здійснення комплексу організаційно-правових, економічних і техніко-технологічних заходів, розрахованих як на близьку, так і на довгострокову перспективу, які б забезпечували розвиток логістичного потенціалу у самому тісному поєднанні з процесами, що відбуваються у світовій та вітчизняній економіці. Завдання держави сьогодні повинно полягати у вивченні досвіду зарубіжних країн у найкоротший час, щоб визначити шляхи розвитку логістичного потенціалу України з урахуванням реальних умов.

СОДЕРЖАНИЕ

ПРЕДИСЛОВИЕ 3
Григорак М.Ю.

СОВРЕМЕННЫЙ ВЗГЛЯД БИЗНЕСА НА ФОРМИРОВАНИЕ КОМПЕТЕНЦИЙ СПЕЦИАЛИСТОВ ПО ЛОГИСТИКЕ 5
Алькема В.Г.

ДО ПИТАННЯ ЕКОНОМІЧНИХ МЕТОДІВ ЛОГІСТИЧНИХ ПІДХОДІВ УПРАВЛІННЯ ПЕРЕВЕЗЕННЯМИ (НА ПРИКЛАДІ ПОВІТРЯНОГО ТРАНСПОРТУ) 11
Баран Р.Т.

ЕКОНОМІЧНА ЕФЕКТИВНІСТЬ УПРАВЛІННЯ ЗАПАСАМИ МАТЕРІАЛЬНО-ТЕХНІЧНИХ РЕСУРСІВ ДЛЯ МИРОТВОРЧИХ МІСІЙ В ЛОГІСТИЧНОМУ ЦЕНТРІ АЕРОПОРТУ 17
Бурдюг О.В.

ЛОГИСТИКА И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА КИТАЯ В XX1 СТОЛЕТИИ 28
Ванг Бо

УПРАВЛЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫМИ ПОТОКАМИ С ПОМОЩЬЮ ТЕХНОЛОГИИ GPS 34
Гаевская Т.

КОНЦЕПЦІЯ ДІЯЛЬНОСТІ АВІАЦІЙНОГО ЛОГІСТИЧНОГО ЦЕНТРУ 39
Гармаш О.М.

ПРОГНОЗ КОРПОРАЦІЇ "AIRBUS" РОЗВИТКУ СВІТОВОГО РИНКУ ПАСАЖИРСЬКИХ ЛІТАКІВ 43
Геєць І.О.

ПРОБЛЕМИ ВИДАЧІ ДОЗВОЛІВ НА МІЖНАРОДНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ, ТА ШЛЯХИ ЇХ ВИРІШЕННЯ 46
Гоголь О.В.

ДЕРЖАВНА ПОЛІТИКА ПІДТРИМКИ СПРИЯТЛИВОГО ІНВЕСТИЦІЙНОГО КЛІМАТУ В УКРАЇНІ 50
Голляк Ю.Б.

ПРОБЛЕМИ І ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ЛОГІСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ 54
Григорак М.Ю.

ПРИМЕНЕНИЕ НЕЙРОСЕТЕЙ В ОПЕРАТИВНОЙ ЛОГИСТИКЕ 61
Гулевец Д., Григорак М.Ю.

ВЛИЯНИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ФОРМИРОВАНИЕ МОДЕЛИ ВИРТУАЛЬНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ В КОНЦЕПЦИИ ПРОИЗВОДСТВЕННО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ СЕТЕЙ 66
Донец А.Г., Савченко Л.В., Гурин А.Л.

ЛОГИСТИКА В СИСТЕМЕ ФОРМИРОВАНИЯ ЭКОНОМИКИ ЗНАНИЙ 73
Захарова А.А.

CONSUMER LOYALTY AS A FACTOR OF AVIATION ENTERPRISES COMPETITIVENESS INCREASE 79
Kalda K.

ОСНОВНІ ПРОБЛЕМИ ПІДГОТОВКИ КАДРІВ З ЛОГІСТИКИ І ВИМОГИ ДО НИХ З ТОЧКИ ЗОРУ СУЧАСНИХ ПІДПРИЄМСТВ 89
Кирда О.

ОПТЫТ РАЗВИТИЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ В ГЕРМАНИИ 96
Колмыкова А.Н.

ВЗАИМОСВЯЗЬ ТОВАРНОГО АКРЕДИТИВА И ДОКУМЕНТОВ FIATA ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК 101
Константинов В.Г.

ЛОГИСТИКА И ИННОВАЦИИ В СИСТЕМЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ УСТОЙЧИВОГО И БЕЗОПАСНОГО РАЗВИТИЯ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА 106
Косарев А.И., Захаров А.И., Паламарчук В.А., Рыбак Е.Н.

ЛОГІСТИЧНИЙ МЕНЕДЖМЕНТ: ДАНЬ МОДІ ЧИ ОБ'ЄКТИВНА НЕОБХІДНІСТЬ? 122
Костюченко Л.В.

УПРАВЛЕНИЕ СЕРВИСНЫМИ ПОТОКАМИ 128
Куницина М.Ю., Бакаева Я.О.

ВИХІД НИЗЬКОБЮДЖЕТНИХ АВІАКОМПАНІЙ НА РИНОК ПАСАЖИРСЬКИХ АВІАПЕРЕВЕЗЕНЬ УКРАЇНИ 131
Ларікова А.В.

БУДУЩЕЕ ЛОГИСТИКИ В УКРАИНЕ 133
Любович Т.

ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ЛОГІСТИЧНОГО СЕРВІСУ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ РИНКУ ЛОГІСТИЧНИХ ПОСЛУГ В УКРАЇНІ 136
Любович Т., Михайлова О., Григорак М.Ю.

РАЗВИТИЕ РЫНКА ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ НА УКРАИНЕ 142
Михайлова О.Г.

МЕХАНІЗМ МОТИВАЦІЇ ПРАЦІВНИКІВ ЛОГІСТИЧНОГО ВІДДІЛУ 148
Околовський Р.В.

ЛОГІСТИЧНИЙ ІНЖИНІРИНГ В ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ ТА ОРГАНІЗАЦІЙ 153
Олійник С.В.

ОГЛЯД КОНЦЕПЦІЙ ТА ТЕХНОЛОГІЙ КОМПЛЕКТУВАННЯ ЗАМОВЛЕНЬ ЯК ОДНІЄЇ З НАЙБІЛЬШ ВИТРАТНИХ СТАТЕЙ ДІЯЛЬНОСТІ СКЛАДУ 158
Поліщук О.

АЭРОПОРТЫ И ИХ ВОЗМОЖНОСТИ 165
Полянская Н.О., Шаповал Н.С., Полянская Н.Е.

СТРАТЕГІЧНИЙ КОНТРОЛІНГ В СИСТЕМНОМУ УПРАВЛІННІ РОЗВИТКОМ ПІДПРИЄМСТВА 171
Попов В.І.

ПОКРАЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ РОБОТИ ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ ШЛЯХОМ ВПРОВАДЖЕННЯ ІТ ТЕХНОЛОГІЙ 177
Прохода Ю.

ОБГРУНТУВАННЯ ТЕНДЕНЦІЙ РОЗВИТКУ УКРАЇНСЬКОЇ ЛОГІСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В СУЧАСНИХ УМОВАХ 183
Ремига Ю.С.

ЭФФЕКТИВНЫЙ МЕХАНИЗМ ТАМОЖЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ - ЗАЛОГ УСПЕХА СДЕЛКИ ПО ПЕРЕМЕЩЕНИЮ АВИАЦИОННОГО ГРУЗА 188
Русских Н.В.

УКРАЇНА В СИСТЕМІ БАЛТО-ЧОРНОМОРСЬКОЇ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ ІНТЕГРАЦІЇ 202
Смирнов І.Г.

СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ ФОРМУВАННЯ ТА РОЗВИТКУ ЛОГІСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ АВІАТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ УКРАЇНИ 234
Соколова О.Є.

УПРАВЛІННЯ ЛОГІСТИЧНОЮ ІНФРАСТРУКТУРОЮ АЕРОПОРТУ ЯК СКЛАДОВОЮ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ СИСТЕМ 238
Соколова О.Є., Михайлова О.Г.

ТОПОЛОГО-РЕСУРСНІ ЧИННИКИ І ОБМЕЖЕННЯ НА ПРОЕКТУВАННЯ ЛОГІСТИЧНИХ ОБ'ЄКТІВ 245
Сумець О.М.

ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ПРИНЦИПЫ УПРАВЛЕНИЯ СОВРЕМЕННЫМ ПРЕДПРИЯТИЕМ 252
Суржикова М.М.

ОРГАНІЗАЦІЯ ЛОГІСТИЧНОГО СЕРВІСУ НА ФАРМАЦЕВТИЧНОМУ ПІДПРИЄМСТВІ 257
Суржикова М.М.

Научное издание

ПРОБЛЕМЫ ПОДГОТОВКИ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ КАДРОВ ПО ЛОГИСТИКЕ В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛЬНОЙ КОНКУРЕНТНОЙ СРЕДЫ

Сборник докладов VI Международной научно-практической конференции

Підписано до друку 2.12.2008. Формат 60x84 1/16.
Папір офс. Гарнітура Times New Roman. Друк офсет.
Умовн. друк. арк. 16,75. Облік. вид. арк. 12,18. Наклад 100.

Друк: СПД Сидоренко О.Я. Зам. 107.
Україна, Київ, вул. Вишняківська, буд. 7-б, кв. 448.
т.: +(38 044) 361 1033.