

Міністерство освіти і науки України

Луцький національний технічний університет

(повне найменування закладу вищої освіти)

Факультет бізнесу та права

(повне найменування факультету)

Кафедра міжнародних економічних відносин

(повна найменування кафедри)

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА
ЗА СТУПЕНЕМ ВИЩОЇ ОСВІТИ «МАГІСТР»

ЛОГІСТИЧНА СТРАТЕГІЯ РОЗВИТКУ СВІТОВОЇ
ЕКОНОМІКИ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ

спеціальність 292 Міжнародні економічні відносини
(шифр і назва спеціальності)

освітня програма Міжнародні економічні відносини
(назва освітньої програми)

Виконав: здобувач вищої освіти
групи МЕВМ-21
Корнейко Олександра Леонідівна

(підпис)

Керівник:
к.е.н., доцент
Кравчук Павло Ярославович

(підпис)

Кваліфікаційну роботу
допущено до захисту
«__» _____ 2023 р.
Гарант освітньої програми:
к.е.н., доцент
Зелінська Ольга Миколаївна

(підпис)

Луцьк – 2023 року

ЛУЦЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ТЕХНІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Факультет бізнесу та права

Кафедра міжнародних економічних відносин

Ступінь вищої освіти: магістр

Галузь знань: 29 Міжнародні відносини

Спеціальність: 292 Міжнародні економічні відносини

Освітня програма: Міжнародні економічні відносини

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри міжнародних економічних відносин

_____ к.е.н., доцент Олена БАУЛА

« _____ » _____ 2023 року

ЗАВДАННЯ НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ ЗДОБУВАЧУ ВИЩОЇ ОСВІТИ

Корнейко Олександрі Леонідівні

(прізвище, ім'я, по батькові)

1. Тема кваліфікаційної роботи: Логістична стратегія розвитку світової економіки в умовах глобалізації
Керівник роботи: к.е.н., доцент Кравчук Павло Ярославович
затверджені наказом закладу вищої освіти від «04» січня 2023 року № 06/01-02
2. Строк подання здобувачем вищої освіти кваліфікаційної роботи «12» грудня 2023 р.
3. Вихідні дані до роботи: фундаментальні праці вітчизняних та зарубіжних вчених із питань транснаціоналізації і глобалізації світової економіки, міжнародного логістичного маркетингу та менеджменту, міжнародних бізнес-процесів, екологічної економіки, законодавство України, дані зарубіжної та вітчизняної офіційної статистики, звіти та веб-сайти міжнародних та національних бізнес-структур та організацій та ін.
4. Зміст розрахунково-пояснювальної записки (перелік питань, що потрібно розробити): ВСТУП. РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО - МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСОБЛИВОСТІ СУЧАСНОЇ ЛОГІСТИЧНОЇ СТРАТЕГІЇ СВІТОВОЇ ЕКОНОМІКИ. 1.1. Концепція логістики як нова парадигма розвитку глобальних світогосподарських процесів. 1.2. Методичні засади логістичного управління як стратегії на міжнародних ринках. РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ ЛОГІСТИЧНИХ СИСТЕМ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ СВІТОВОЇ ЕКОНОМІКИ. 2.1. Оцінка сучасного стану та структури світового ринку логістичних послуг. 2.2. Аналіз тенденцій й механізми розвитку логістичної інфраструктури системи міжнародної торгівлі. 2.3. Оцінка ролі України в світовій глобальній логістичній системі. РОЗДІЛ 3. ПОТЕНЦІАЛ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ЛОГІСТИЗАЦІЇ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ СВІТОВОГО ГОСПОДАРСТВА. 3.1. Стратегічні підходи до формування міжнародних логістичних систем. 3.2. Концепція розробки національної логістичної стратегії в умовах глобалізації. ВИСНОВКИ.
5. Перелік графічного (ілюстративного) матеріалу: Лист 1. Мета, об'єкт, предмет і завдання дослідження. Лист 2. Ключові компетенції інтегрованої логістики. Лист 3. Взаємозв'язок економічних категорій: цінність, вартість, ціна. Лист 4. Зміна концептуального відношення промислових компаній до

діяльності. Лист 5. Порівняльна характеристика інсорсингу та аутсорсингу. Лист 6. Частка країн-лідерів в загальному обсязі міжнародних портфельних інвестицій у світі, трлн. дол. Динаміка міжнародних портфельних інвестицій за валютами. Лист 7. Економічний ріст й аутсорсинг логістичних послуг в ЕС. Лист 8. Динаміка зовнішньої торгівлі України, 2010-2022 рр., млн. дол. США. Лист 9. Частка українського експорту на світових ринках окремих галузей в 2018 і 2022 р. Лист 10. Стратегії логістичної діяльності. Лист. 11. Архітектура глобальних логістичних систем. Лист 12. Трансформація локальної логістики в нову глобальну логістичну платформу. Лист 13. Схема вдосконалювання управління економічними реформами. Лист 14. Висновки.

6. Консультанти розділів роботи

Розділ	Прізвище, ініціали та посада консультанта	Підпис	
		завдання видав	завдання прийняв
<i>Теоретичний розділ</i>	доцент Кравчук П.Я.		
<i>Аналітичний розділ</i>	доцент Кравчук П.Я.		
<i>Проектний розділ</i>	доцент Кравчук П.Я.		
<i>Висновки</i>	доцент Кравчук П.Я.		
<i>Нормоконтроль</i>	доцент Кравчук П.Я.		

7. Дата видачі завдання 04.01.2023 р.

КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН

№ з/п	Назва етапів кваліфікаційної роботи магістра	Термін виконання етапів кваліфікаційної роботи магістра	Примітка
1	<i>Обґрунтування теми</i>	<i>до 03.01.2023</i>	<i>виконано</i>
2	<i>Огляд літератури із досліджуваної проблеми</i>	<i>до 15.06.2023</i>	<i>виконано</i>
3	<i>Теоретичний розділ</i>	<i>до 01.09.2023</i>	<i>виконано</i>
4	<i>Аналітичний розділ</i>	<i>до 30.09.2023</i>	<i>виконано</i>
5	<i>Проектний розділ</i>	<i>до 01.11.2023</i>	<i>виконано</i>
6	<i>Висновки</i>	<i>до 07.11.2023</i>	<i>виконано</i>
7	<i>Формування списку використаних джерел</i>	<i>до 09.11.2023</i>	<i>виконано</i>
8	<i>Формування додатків</i>	<i>до 11.11.2023</i>	<i>виконано</i>
9	<i>Оформлення ілюстративного матеріалу</i>	<i>до 18.11.2023</i>	<i>виконано</i>
10	<i>Попередній захист кваліфікаційної роботи магістра</i>	<i>до 25.11.2023</i>	<i>виконано</i>
11	<i>Нормоконтроль</i>	<i>до 05.12.2023</i>	<i>виконано</i>
12	<i>Інструментальна перевірка на академічний плагіат</i>	<i>до 07.12.2023</i>	<i>виконано</i>
13	<i>Представлення кваліфікаційної роботи магістра до захисту</i>	<i>до 12.12.2023</i>	<i>виконано</i>

Здобувач вищої освіти

(підпис)

Корнейко О.Л.

(прізвище та ініціали)

Керівник кваліфікаційної роботи

(підпис)

Кравчук П.Я.

(прізвище та ініціали)

АНОТАЦІЯ

Корнейко О.Л. Логістична стратегія розвитку світової економіки в умовах глобалізації. Рукопис.

Кваліфікаційна робота магістра ОП «Міжнародні економічні відносини» спеціальності 292 Міжнародні економічні відносини. Луцький національний технічний університет. Луцьк, 2023.

Кваліфікаційна робота магістра складається з вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел.

Кваліфікаційна робота магістра присвячена вивченню теоретичних засад та практичних аспектів логістичної стратегії розвитку світової економіки. Визначено теоретико-методологічні особливості сучасної логістичної стратегії світової економіки. Проведено аналіз логістичних систем в умовах глобалізації світової економіки. Розглянуто потенціал та перспективи логістизації економіки України в умовах глобалізації світового господарства.

Метою кваліфікаційної роботи є розробка теоретико-методологічних основ формування логістичної стратегії розвитку світової економіки в умовах її глобалізації та на даній основі – цілісної наукової концепції логістизації української економіки у системі інституціонального забезпечення її конкурентоспроможності в світовому господарстві.

Об'єктом дослідження виступає процес формування стратегії логістичного управління потоками ресурсів в світовій та національній економіці за умова глобалізації.

Предметом дослідження є теоретико-методологічні і прикладні аспекти формування стратегії логістизації світової і національної економіки.

Теоретичну та методологічну основу дослідження становлять положення сучасної економічної теорії, фундаментальні праці вітчизняних та зарубіжних вчених із питань транснаціоналізації і глобалізації світової економіки, міжнародного логістичного маркетингу та менеджменту, міжнародних бізнес-процесів, екологічної економіки. В роботі використано систему методів та підходів, які дозволили забезпечити концептуальну єдність дослідження – методи діалектичного пізнання, а також загальнонаукові та спеціальні методи: методи системного аналізу і синтезу; метод встановлення причинно-наслідкових зв'язків.

Практичне значення отриманих результатів полягає в тому, що методологічні підходи, теоретичні висновки та рекомендації, висунуті у кваліфікаційній роботі, можуть слугувати науковою основою для розробки загальнодержавної стратегії з підвищення конкурентоспроможності національної економіки.

Загальний обсяг роботи 73 сторінки. Робота містить 11 таблиць, 8 рисунків, додатки. Список використаних джерел включає 44 позиції.

Ключові слова: логістика, глобалізація, світова економіка, логістичне управління.

ABSTRACT

Korneiko O. Logistics Strategy for the Development of the World Economy in Globalized Environment. Manuscript.

Master's thesis of educational program 'International Economic Relations' specialty 292 International Economic Relations. Lutsk National Technical University. Lutsk, 2023.

The master's qualification work consists of an introduction, three parts, summaries, and references.

The master's qualification work is devoted to the study of the theoretical foundations and practical aspects of the logistics strategy of the development of the world economy. The theoretical and methodological features of the modern logistics strategy of the world economy are determined. The analysis of logistics systems in the conditions of globalization of the world economy is carried out. The potential and prospects of logistics of the economy of Ukraine in the conditions of globalization of the world economy are considered.

Goal of research: development of theoretical and methodological foundations for the formation of a logistics strategy for the development of the world economy in the conditions of its globalization and on this basis - an integral scientific concept of the logistics of the Ukrainian economy in the system of institutional ensuring its competitiveness in the world economy.

Study object – the process of forming a strategy for the logistics management of resource flows in the global and national economy under the condition of globalization.

Scope of research – theoretical and methodological and applied aspects of the formation of a strategy for the logistics of the world and national economy.

The theoretical and methodological basis of the study are the provisions of modern economic theory, the fundamental works of domestic and foreign scientists on transnationalization and globalization of the world economy, international logistics marketing and management, international business processes, and environmental economics. System of methods and approaches that made it possible to ensure the conceptual unity of the research - methods of dialectical cognition, as well as general scientific and special methods: methods of system analysis and synthesis; a method of establishing cause-and-effect relationships – is used in the work.

The practical significance of the obtained results lies in the fact that methodological approaches, theoretical conclusions and recommendations put forward in the qualification work can serve as a scientific basis for the development of a national strategy to increase the competitiveness of the national economy.

The paper consists of 73 pages. It contains 11 tables, 8 figures. The list of references includes 44 items.

Key words: logistics, globalization, world economy, logistics management.

ЗМІСТ

ВСТУП	7
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО - МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСОБЛИВОСТІ СУЧАСНОЇ ЛОГІСТИЧНОЇ СТРАТЕГІЇ СВІТОВОЇ ЕКОНОМІКИ	11
1.1. Концепція логістики як нова парадигма розвитку глобальних світогосподарських процесів	11
1.2. Методичні засади логістичного управління як стратегії на міжнародних ринках	18
РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ ЛОГІСТИЧНИХ СИСТЕМ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ СВІТОВОЇ ЕКОНОМІКИ	25
2.1. Оцінка сучасного стану та структури світового ринку логістичних послуг	25
2.2. Аналіз тенденцій й механізми розвитку логістичної інфраструктури системи міжнародної торгівлі	32
2.3. Оцінка ролі України в світовій глобальній логістичній системі	41
РОЗДІЛ 3. ПОТЕНЦІАЛ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ЛОГІСТИЗАЦІЇ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ СВІТОВОГО ГОСПОДАРСТВА	49
3.1. Стратегічні підходи до формування міжнародних логістичних систем	49
3.2. Концепція розробки національної логістичної стратегії в умовах глобалізації	58
ВИСНОВКИ	67
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	70

ВСТУП

Під впливом поглиблення міжнародного поділу праці, прискорення науково-технічного прогресу сучасна світова економіка зазнає значних змін на основі інформатизації, глобалізації та регіоналізації світового господарства. Посилення міжнародної конкуренції та трансформація зовнішньоекономічних відносин визначають необхідність формування нових підходів до забезпечення сталого розвитку національних економік. Одним з таких новітніх підходів в стратегії розвитку провідних країн світу (Германія, США, Японія та ін.) є логістизація процесів суспільного відтворення. Світовий досвід засвідчує, що зниження витрат на логістику на 1% (управління потоками ресурсів) має такий же вплив на ефективність, як і 10% зростання обсягів збуту продукції.

Для України з потужним транзитним потенціалом, яка розташована на перехресті панєвропейських транспортних коридорів та світогосподарських зв'язків, саме логістизація її економіки може стати найдієвішим фактором підвищення міжнародної конкурентоспроможності держави.

З цієї причини стає важливим обґрунтування логістичної парадигми розвитку української економіки в контексті нових глобальних умов, а також розробка механізмів її ефективного впровадження.

Значний внесок в розвиток теорії і методології логістики, а також механізмів управління ланцюгами постачання внесли такі відомі зарубіжні і вітчизняні вчені, як Д. Бауерсокс, Т. Вань, Р. Баллоу, Д. Клосс, М. Месарович, М. Кристофер, І. Такахара, Ж. Шевальє, Д. Уотерс, Б. Анікін, М. Гордон, О. Альбеков, С. Карнаухов, Д. Костоглодов, Р. Ларіна, Є. Крикавський, Л. Мяснікова, В. Николайчук, Д. Новіков, М. Окландер, О. Новіков, І. Проценко, М. Румянцев, М. Постан, А. Семененко, В. Сергєєв, Н. Чухрай, А. Смєхов, В. Щєрбаков та ін.

В українській економіці, яка щойно отримала визнання світовим співтовариством як "ринкова", впровадження та практичне використання логістики тільки розпочинається. У зв'язку з цим виникає необхідність узагальнення теорії розвитку міжнародних логістичних систем в країнах з розвиненою економікою та

розробки на цій основі програми логістизації вітчизняної економіки та стратегічних напрямків її реалізації.

Дані обставини визначають актуальність, об'єкт та предмет дослідження, а також формулюють мету, основні завдання та логіку проведення даного дослідження.

Метою кваліфікаційної роботи є розробка теоретико-методологічних основ формування логістичної стратегії розвитку світової економіки в умовах її глобалізації та на даній основі – цілісної наукової концепції логістизації української економіки у системі інституціонального забезпечення її конкурентоспроможності в світовому господарстві.

Для досягнення зазначеної мети поставлено і вирішено такі задачі:

- на базі принципів логістики теоретично обґрунтувати концептуальні підходи щодо формування нової теорії розвитку глобальних світогосподарських процесів;
- визначити стратегічні шляхи підвищення міжнародної конкурентоспроможності держав на основі логістичного управління;
- дослідити у динаміці та узагальнити механізми розвитку світового ринку логістичних послуг;
- дослідити сучасні конкурентні позиції України в світовій глобальній економічній системі;
- узагальнити та синтезувати механізми моделювання стратегій розвитку глобальних логістичних систем;
- обґрунтувати стратегічні напрямки роботи провайдерів логістики для забезпечення розвитку міжнародних логістичних систем;
- обґрунтувати стратегічні напрямки логістизації української економіки на основі розвитку складських, транспортних і митних терміналів, транспортних коридорів, системи логістичних провайдерів і електронної торгівлі.

Об'єктом дослідження виступає процес формування стратегії логістичного управління потоками ресурсів в світовій та національній економіці за умова глобалізації.

Предметом дослідження є теоретико-методологічні і прикладні аспекти формування стратегії логістизації світової і національної економіки.

Теоретичну та методологічну основу дослідження становлять положення сучасної економічної теорії, фундаментальні праці вітчизняних та зарубіжних вчених із питань транснаціоналізації і глобалізації світової економіки, міжнародного логістичного маркетингу та менеджменту, міжнародних бізнес-процесів, екологічної економіки. Інформаційною базою кваліфікаційної роботи магістра виступають законодавство України, дані зарубіжної та вітчизняної офіційної статистики, звіти та веб-сайти міжнародних та національних бізнес-структур та організацій. В роботі використано систему методів та підходів, які дозволили забезпечити концептуальну єдність дослідження – методи діалектичного пізнання, а також загальнонаукові та спеціальні методи: методи системного аналізу і синтезу (при розробці понятійного апарату категорії „логістична економіка”, стратегічних підходів щодо формування міжнародних логістичних систем); метод історичного аналізу (визначенні гносеологічного коріння логістики); метод встановлення причинно-наслідкових зв'язків (при дослідженні зарубіжного досвіду розвитку і формування глобальних логістичних систем та ін.

Наукова новизна отриманих результатів полягає в концептуальному розв'язанні проблеми формування та розвитку світової логістичної економіки, а також у розробці теоретико-методологічних засад, що забезпечують процес логістизації економіки України як ключового фактора для підвищення її міжнародної конкурентоспроможності.

Основні наукові результати, що характеризують новизну даного дослідження, полягають в такому:

– сформульовано *логістичну парадигму розвитку світової та національної економіки за умов глобалізації*, що розглядає процеси суспільного відтворення через систему взаємопов'язаних потоків інформації, матерії та енергії, які одночасно взаємодіють з природним середовищем;

– сформульовано та обґрунтовано *концепцію розробки національної довгострокової програми проведення економічних реформ в Україні*, спрямованістю якої є стратегія поетапної логістизації господарських процесів на основі принципів цілісності, системності, пріоритезації, взаємопов'язаності і взаємообумовленості розвитку продуктивних сил та виробничих відносин.

Практичне значення отриманих результатів полягає в тому, що методологічні підходи, теоретичні висновки та рекомендації, висунуті у кваліфікаційній роботі, можуть слугувати науковою основою для розробки загальнодержавної стратегії з підвищення конкурентоспроможності національної економіки. Ця стратегія спрямована на впровадження тотальної логістизації господарських процесів з метою інтеграції України у світовий економічний простір як рівноправного партнера. Такі висновки та рекомендації можуть бути використані при формуванні стратегій та політик, спрямованих на підвищення глобальної конкурентоспроможності країни в сучасних умовах.

Структура і обсяг роботи кваліфікаційна робота магістра складається із вступу, трьох розділів, висновків та списку використаної літератури із 44 джерел. Основний зміст роботи викладено на 73 сторінках друкованого тексту, у тому числі 11 таблиць, 8 рисунків.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИКО - МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСОБЛИВОСТІ СУЧАСНОЇ ЛОГІСТИЧНОЇ СТРАТЕГІЇ СВІТОВОЇ ЕКОНОМІКИ

1.1. Концепція логістики як нова парадигма розвитку глобальних світогосподарських процесів

Сучасна стратегія промислово розвинених країн світу будується з урахуванням постіндустріальних факторів розвитку. Держави й компанії змушені пристосовуватися до таких проявів, як глобалізація й жорсткість конкуренції, поширення інформаційних та інших сучасних технологій, прискорення змін та зростання значущості соціальних цілей розвитку. Ці потужні сили за останні два десятиліття спричинили стрімкі організаційні зміни не тільки в компаніях, але й у країнах. Усі економічні системи постійно вдосконалюються й прагнуть підвищувати свою конкурентоспроможність.

Промислово розвинені країни домінують у світовій економіці, а здійснювані ними трансакції становлять ядро світової торгівлі та інвестицій. Товарні й фінансові потоки не виходять за межі постіндустріальної цивілізації, і шанси включення в цю систему інших країн скорочуються. Засновник концепції інформаційного капіталізму М. Кастельс відзначає, що в доступному для огляду майбутньому не передбачається появи повністю інтегрованого, відкритого світового ринку праці, технології, товарів і послуг. [10]

Саме тому у більшості держав світу, у т.ч. в Україні, стандартні підходи до управління економікою та інтеграції у світовий ринок не гарантують прискореного зростання.

Потрібні нова парадигма економічного розвитку країни, стратегічний план та конкретні цілі, що впливають із неї.

Проблеми реалізації основної цінності суспільства, ліквідація соціального диспаритету, забезпечення екологічної рівноваги взаємозалежні й замикаються

безпосередньо на центральній проблему економіки - ефективному використанні обмежених виробничих ресурсів або керування ними.

Проаналізувавши основні положення ринкових й екологічної економічних теорій бачимо, що жодна з них не розв'язує центральну проблему економіки в повному обсязі. Разом з тим екологічна економічна теорія в порівнянні з ринковою зробила значний крок вперед в усуненні цієї проблеми.

Мабуть, найважливішим в екологічній парадигмі є те, що вона повертає нас до виробничого процесу і розглядає його не традиційно, не як результат комбінації предметів праці, засобів праці та робочої сили з виникненням відходів (супутнім «ефектом»), а як систему взаємозалежних потоків матерії, енергії та інформації, одночасно взаємодіючих із природним середовищем. Тим самим екологічна економічна теорія відкриває новий підхід до дослідження процесів виробництва й розподілу матеріальних благ, розглядаючи їх як потокові процеси. Але, висунувши низку цінних ідей, екологічна економічна теорія не висуває механізмів їхньої реалізації, відсутня відповідна цим ідеям методологія. Саме її пропонує наука логістика.

Дослідження процесів формування і функціонування потоків матерії, енергії та інформації, інших видів потоків, вивчення процесів управління складними штучними системами за допомогою потоків є прерогативою логістики.

Методологія логістики при вивченні процесів виробництва й розподілу матеріальних благ ураховує не тільки фактор ефективного використання обмежених ресурсів, але й, що дуже важливо, фактор ефективності їхнього руху, а виходить, фактори простору й часу.

Шляхом оптимізації руху й використання потоків обмежених ресурсів в еколого-соціально-економічній системі будь-якого ієрархічного рівня досягається найвищий кінцевий економічний результат її функціонування або, що те ж саме, для даної системи в розглянутому діапазоні часу можливе розв'язання основної проблеми економіки в повному обсязі.

З іншого боку, потоки матерії, енергії та інформації, формуючи основу життєдіяльності соціально-економічної системи, одночасно виконують і функції

фізичних зв'язків цієї системи з екологічною системою, що дозволяє розглядати соціально-економічну й екологічну системи в єдності й цілісності. Даний підхід може бути реалізований шляхом створення суперечливих економічних інтересів між ними та їхнього узгодження на основі впровадження відповідних товарно-грошових відносин.

Стає очевидним, що в новій економічній теорії як об'єкт дослідження повинна виступати еколого-соціально-економічна система.

Логістичне бачення процесів виробництва й розподілу матеріальних благ дає можливість максимально використати потенціал системного підходу щодо дослідження економіки. Тим самим створюються необхідні умови й передумови для реалізації концепції стійкого її розвитку.

Розвиток внутрішнього й міжнародного бізнесу й супутнє ним розширення спектра товарів і послуг стає для багатьох країн і фірм гострою проблемою.

Товарні потоки й потоки ресурсів, що зросли, вимагають ефективного розподілу й управління. Отже, складовою частиною логістичної економічної теорії є розробка методології логістичного менеджменту.

Сучасна світова економіка повинна все більше повертатися у бік структурних перетворень, орієнтованих на логістичний менеджмент. Перспективи логістичної економіки характеризуються ефектом інтеграції, викликаним необхідністю підвищення якості обслуговування споживачів. Сьогоднішні умови розвитку глобальної економіки обумовлюють необхідність об'єднання фірм, що обслуговують мезо- і макроструктуру ринку, в інтегровані логістичні системи. Головним принципом логістичної економіки стає знаходження нових факторів ефективності менеджменту й створення нової інноваційної системи - інтегрованої логістики.

Логістичний менеджмент орієнтується на досягнення високої якості обслуговування споживачів, ґрунтуючись на інтеграції ключових компетенцій (рис 1.1). Це дозволяє виробити сучасні технології логістичного менеджменту й домогтися високого рівня конкурентоспроможності.

Успіхи у кожній з зазначених сфер мають сенс лише в тому випадку, коли вони забезпечують підвищення сукупної ефективності інтегрованої логістичної системи.

Особливо варто виділити логістичну інформацію, що становить найважливіший стратегічний ресурс логістики. Вважається, що дешевше за допомогою інформації шукати оптимальні рішення, чим здійснювати неоптимальний розподіл ресурсів. Вирішальним питанням для будь-якого підприємства, галузі, держави, буде пошук нових сфер діяльності. Це обов'язково приведе до взаємодії з підприємствами з інших галузей або країн.



Рисунок 1.1 Ключові компетенції інтегрованої логістики

Джерело: складено за [23].

Перехід до так званої «інформаційної» економіки обумовлений розвитком цифрових технологій. Очікується, що всі фізичні об'єкти будуть мати електронні знаки й, таким чином, одержать можливість взаємодіяти один з одним, відкриваючи найширші можливості для логістичних мереж. За законом Меткафа, цінність мережі дорівнює числу її користувачів у квадраті. Це ще раз підтверджує, що результат роботи команди набагато ефективніше, ніж просто сума результатів роботи окремих працівників.

Ефективне управління виробничими системами неможливо у відриві від економічних принципів розподілу обмежених ресурсів. Тому логістичний менеджмент, що розглядає потоки ресурсів у сфері виробництва й обігу, забезпечує розвиток економічної теорії. Вона збагачується логістикою, її методами розподілу ресурсів і взаємодії їхніх потоків. Розглянуті варіанти можливого сполучення ресурсів розширюють розуміння контрактних відносин учасників логістичної мережі.

Вони знаходять висвітлення і в аутсорсинговій моделі організації виробництва («купити або самим зробити»).

Сполучення господарських суб'єктів ставить перед економічною теорією нові завдання, пов'язані із прийняттям оптимальних логістичних рішень, тобто рішень вибору найкращої технології, характерної для потоків, пов'язаних з витратами ресурсів, їхньою економією й ефективним використанням. Це й напрям розвитку економічної теорії пов'язаний з логістикою. Цей термін відображає міждисциплінарний характер логістичного підходу, оскільки з терміном «логістика» зв'язано вивчення потоків у сферах виробництва й обігу.

У логістичній економічній теорії важливе місце посідають питання формування ціни товарів і послуг. Ціна тісно пов'язана з такими економічними категоріями, як вартість, цінність, корисність, рідкість. Цей взаємозв'язок можна подати як схему, зображену на рис. 1.2.

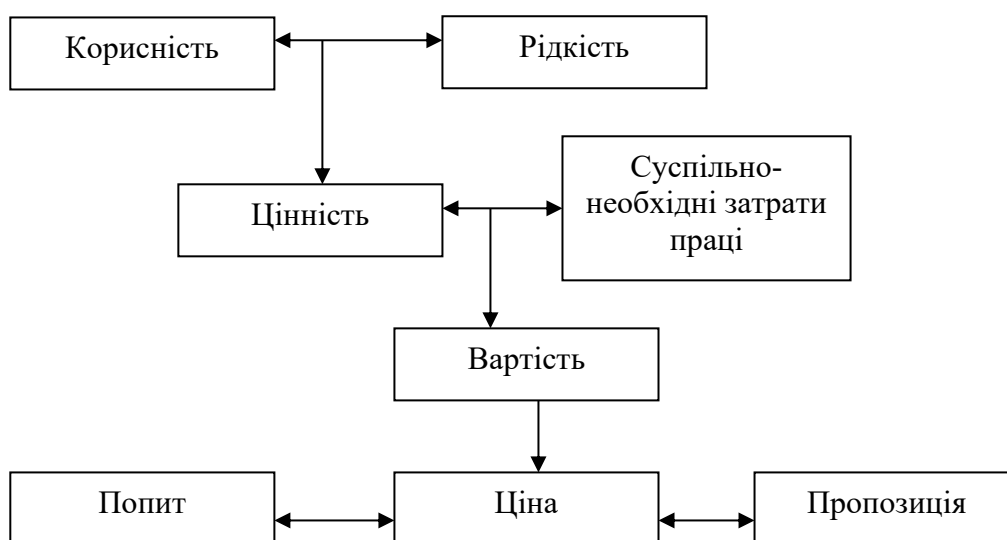


Рисунок 1.2 Взаємозв'язок економічних категорій: цінність, вартість, ціна.

Джерело: складено за [32].

При визначенні рівня попиту та пропозиції на товар, ціна, у свою чергу, формується під дією низки факторів, що можна об'єднати у три групи: витрати виробництва, споживчі властивості товарів і загальна кон'юнктура ринку.

Основну частину ціни будь-якого товару становлять витрати виробництва (ВВ). ВВ - це витрати виробника на виробництво товару (виконання робіт, надання послуг).

Ціна товару повинна забезпечувати виробникові відшкодування витрат виробництва й одержання деякого прибутку. Управління витратами виробництва є найважливішим напрямом виробничого менеджменту. При цьому необхідно враховувати, що витрати виробництва залежать не тільки від вартості й кількості використовуваних ресурсів, але й від ефективності їхнього використання.

Споживчі властивості товару визначаються багатьма характеристиками: економічністю, надійністю, довговічністю тощо. Ступінь відповідності споживчих властивостей товару очікуванням споживача характеризується його якістю.

Третя група факторів — кон'юнктура ринку, що характеризується співвідношенням попиту та пропозиції на даний товар.

З позицій логістичного менеджменту, ціна будь-якої продукції виводиться з вартості вихідних ресурсів і доданої цінності, що складається з доданої вартості й прибутку. Зважаючи на те, що логістична система, створювана на базі організацій, виходить за рамки цих організацій, необхідно визначати цінність продукції в межах логістичної системи. Тобто логістичний підхід забезпечує облік й аналіз тих витрат, які додаються до вихідної вартості товарів і послуг. У логістичній економічній теорії пропонується забезпечити більш широкий погляд на додану в логістичній системі вартість і виділення в ній зовнішньої й внутрішньої складових, необхідних для приведення потоків у рух, відповідно до заданої технології. При цьому, у складі доданої вартості повинні виділятися дві основні групи витрат - витрати системи на потік і витрати сполучення включених у неї логістичних об'єктів.

Сполучення структур управління логістичних об'єктів супроводжується внутрішніми й ринковими трансакційними витратами. Сьогодні категорія «трансакційні витрати» не має однозначного тлумачення. Доповнивши предмет логістичної економічної теорії питаннями сполучення господарських об'єктів, можна розширити сферу прояву трансакційних витрат, оскільки організація трансакцій між сполученими об'єктами також вимагає витрат, рівень яких залежить від обраного механізму управління.

Основним об'єктом логістичного менеджменту стають не окреме підприємство або організація, а так званий «інтегрований технологічний ланцюг». У

нього включаються кілька підприємств, що забезпечують товарні й ресурсні потоки в результаті організаційно-економічних відносин між виробниками, споживачами й посередниками. Таким чином, інтегрований технологічний ланцюг, що став основним об'єктом управління в багатьох галузях народного господарства країни, є планомірно організованою на основі довгострокових контрактів мережею підприємств та організацій (логістичною мережею), що беруть участь у розробці, виробництві, реалізації продукції, а також в утилізації відходів. Під мережею розуміється не стільки сукупність її учасників, скільки способи їхньої взаємодії в рамках єдиного технологічного процесу. В умовах формування мережних відносин підприємств, обсяг й умови реалізації товарів і послуг всі частіше визначається на основі довгострокових контрактів з конкретними замовниками. У цьому випадку в загальній масі продукції все більшу роль відіграють інформаційні, маркетингові, інжинірингові, консультаційні та інші послуги за індивідуальними замовленнями. У зв'язку із цим у структурі витрат підприємств збільшується частка трансакційних витрат, що визначає перехід від витратного до ціннісного методу, що базується не на витратах, а на оцінці ставлення споживачів до продукції у вигляді товарів або послуг.

На основі вищевикладеного можна зробити такі висновки:

- логістика, як і екологічна парадигма, досліджує процеси виробництва й розподілу матеріальних благ як потоків. Але на відміну від екологічної економічної теорії логістика пропонує методологію і методики реалізації своїх основних цінностей;
- методологія логістики при вивченні процесів виробництва й розподілу матеріальних благ розмежовує поняття використання й руху обмежених ресурсів, обґрунтовує їхню єдність і цілісність, а фактор ефективного використання обмежених ресурсів доповнює факторами часу й простору їхнього руху;
- у логістичній, тобто новій економічній, теорії як об'єкт дослідження повинна виступати еколого-соціально-економічна система;
- логістичне бачення процесів виробництва, розподілу матеріальних благ і управління потоками ресурсів дає можливість максимально використати потенціал системного підходу щодо дослідження економіки.

Усе сказане обґрунтовує висновок про те, що необхідна розробка нової економічної теорії, основу якої повинні скласти логістична теорія та її методологія. Реалізація логістичної концепції в новій економічній теорії дозволяє забезпечити функціонування соціально-економічної та екологічної систем як цілісності у суворій відповідності із законами біофізики.

1.2. Методичні засади логістичного управління як стратегії на міжнародних ринках

Глобалізація вимагає ретельного планування зовнішньої економічної політики, зокрема у сфері переміщення капіталу. На практиці виявлено, що в умовах глобалізації зростає конкуренція, що прискорює і поглиблює негативний вплив на ті галузі, які технічно та технологічно відстають від своїх ефективніших іноземних конкурентів.

Компанії, які мають технічні переваги, досягають цього завдяки доступу до інноваційних технологій, зокрема за кордоном, і обмежують їх використання конкурентами. Додатково застосовуються заходи, спрямовані на уникнення торговельних бар'єрів, дозволяючи глобальному покупцеві випередити конкурентів при входженні на вигідний, але захищений ринок. У цьому контексті важливими факторами стають гнучкість і глобальна довжина закупівельної мережі компанії. При цьому неефективні та повільні закупівлі можуть підірвати навіть найкращу маркетингову стратегію, тоді як ретельно розроблена програма глобалізації закупівель дозволяє здобути перевагу в швидкості і ефективності.

Потрібно підкреслити, що за останні роки створено декілька так званих міжнародних центрів логістики (МЦЛ) або розподільчих центрів, насамперед великими відправниками високотехнологічної продукції, такими як Digital Equipment Corporation (США) та Sony (Японія), а також асоціаціями, які представляють відправників менш складних товарів, наприклад Handloom Products Council (Північна Індія). Хоча мотивація цих рішень різна, результат в основному однаковий:

підвищення продуктивності, краще обслуговування клієнтури, і як наслідок, фінансової ефективності.

Створюючи свій центр, Digital Equipment Corporation (DEC) виходила з того, що пряма поставка закордонним клієнтам із окремих підприємств викликала нерегулярність відвантажень, відносно високі витрати з розподілу й помилки у документації внаслідок нестач інформації й знань. Усе це сповільнювало постачання й вело до значної тяганини на митницях приймаючих країн. Зараз DEC використовує свій МЦЛ, що перебуває на північному сході США, для управління розподілом експортних товарів. Митне очищення полегшують тісні ділові відносини з митниками в країнах призначення.

Відповідно до концепції логістичного управління в компанії Sony МЦЛ посідає центральне місце у системі розподілу. Кожен регіональний ринок, такий як Західне узбережжя США або Північна Європа, обслуговується місцевим МЦЛ. Але, з огляду на розкидану виробничу базу, МЦЛ Sony функціонують також як центри комплектації й збирання, наприклад у Сінгапурі, через який проходить продукція, вироблена п'ятьма заводами Sony у Південно-Східній Азії (побутові електроприлади й електронне обладнання). Мета - формування єдиних вантажопотоків Sony з даного регіону. Це не тільки спрощує контроль за розподілом, але й дозволяє домагатися сприятливих фрахтових ставок. У результаті затримки відправлень скорочені на 50%, значного рівня досягла економія витрат на робочу силу і транспортування. [14]

Таким чином, як стратегічну реакцію багато компаній зволіли диференціювати свою продукцію не на основі самого продукту, а послуг, пов'язаних з його постачанням. Протягом останніх 20-25 років одна диференціація замінялася інший все зростаючим числом фірм.

На ранніх етапах, коли продукт був дійсно унікальним і клієнтура не мала у своєму розпорядженні альтернативу, її обслуговування звичайно вважали менш важливим фактором у маркетинговій політиці. Але надалі в міру появи конкурентів із продуктами-субститутами фактору обслуговування клієнтури стали надавати вирішального значення в боротьбі за ринкову частку. Такими є справи, наприклад, у

хімічній промисловості, де компанія, що постачає продукцію не тільки відповідно до специфікації, але й вчасно, домагається, як правило, більшої частки ринку.

Відповідна стратегія в промисловості й торгівлі на мінливий ринковий попит полягає у радикальній зміні підходу до виробництва й збуту. Із часу промислової революції упор робився на економію масштабу, одержувану в результаті масового виробництва, що веде до низьких питомих витрат на продукцію, яке накопичується на складі, чекаючи на збут (табл. 1.1).

Таблиця 1.1. - Зміна концептуального відношення промислових компаній до діяльності

Основні аспекти діяльності	Традиційний погляд	Логістичний підхід
Гнучкість виробництва	Значні затримки у виробництві; мінімальна гнучкість. «Використання ненадійного прогнозу»	Короткострокові затримки; обслуговування, зорієнтоване на клієнта; більша гнучкість. «Виробництво за вже отриманими замовленнями»
Транспортування/устаткування	Найменші витрати при прийнятному рівні послуг. «В устаткуванні може бути поломка»	Повністю гарантоване обслуговування. «Устаткування надійно на 100%»
Переговори між постачальниками/перевізниками	Жорсткі, часом ворожі переговори	Партнерство в спільних підприємствах
Чисельність постачальників/перевізників	Багато замін: запобігання єдиного джерела (партнера); відсутність залежності	Небагато партнерів: довгострокові відкриті відносини
Зв'язок між постачальником і перевізником	Мінімальна: багато секретів, суворий контроль	Відкрита: обмін інформацією; спільне розв'язання проблем; багатобічні відносини
Загальний аспект	Вартісний стимул; короткостроковий («короткозорий підхід»). Щомісячні поставки; виробництво планується щомісячно; сировина зберігається до його використання цілодобово	Орієнтація на клієнта; максимізація прибутку в довгостроковій перспективі. Годинні постачання; виробництво планується щодоби; сировина зберігається до використання хвилини

Джерело: складено за [18].

Однак стан справ на ринках збуту показав недооцінку бажання клієнтури платити за своєчасне постачання.

Крім того, концентрація уваги на економії масштабу у виробництві й розподілі часто супроводжувалася ігноруванням можливості економії на запасах й оборотному капіталі шляхом прискорення процесів виробництва й збуту. З огляду на це, промислові й торговельні компанії почали ставити в основу фактори часу й широкої

номенклатури продукції як стратегічну протидію більш низьким цінам і більшим розмірам запасів у конкурентів. Таким чином, дана стратегія має на увазі зміни у виробництві й збуті як пряму реакцію на постійно мінливі вимоги ринку. Звідси зрозуміло, що промисловість повинна передбачати індивідуальне обслуговування. Велике поширення одержала японська концепція, відповідно до якої матеріали постачають тільки тоді, коли вони потрібні (принцип «точно в строк»). До речі, торгівля застосувала свою версію даного принципу, названу «швидка реакція» (швидка відповідь), щоб скоротити цикл проходження замовлення (order cycle time).

Все це привело до того, що логістичне управління стало відігравати нову роль у забезпеченні конкурентоспроможності компаній. Зараз компанії зазнають тиску зростаючої конкуренції не тільки з боку національних та іноземних підприємств як таких, але й у результаті швидкого зростання кількості й розширення номенклатури продукції. У міру його посилення вони змушені знаходити нетрадиційні шляхи одержання конкурентної переваги, наприклад, супроводжуючи товар пакетом послуг. Це перетворилося на життєво важливий спосіб диференціації пропозицій компанії, якому не можна так само легко скопіювати, як зміни у ціні, модифікацію або рекламу продукту. Прагнення до нових управлінських рішень сконцентровано на інтеграції функцій закупівель, виробництва, транспортування, управління запасами, інформаційними й фінансовими потоками, причому як прикладна стратегія використовується логістичне управління. У результаті зростаюче число фірм досягає конкурентного лідерства саме завдяки своїй компетенції у сфері логістики. Тому не дивно, що у період приблизно з 1980 р. багато компаній підсилили використання логістичного управління як конкурентний спосіб залучення й збереження клієнтури, тобто логістика посіла місце загальної концепції управління, що поєднує час та простір, а також вищевказані функції. Тому ключовим фактором для розуміння потенціалу логістики є інтеграція.

Треба в першу чергу підкреслити, що логістика зв'язана зі стратегічним підходом до запасів, що становлять основний актив багатьох підприємств, зростання віддачі якого є найважливішою метою корпоративної стратегії. Справа в тому, що у багатьох галузях промисловості потенціал ефективності загалом вичерпаний. У той

же час в окремих продуктах спостерігається великий інтервал між одержанням сировини і їхнім роздрібним продажем. Так, у промисловості західноєвропейських країн він становить, як правило, приблизно 2% загального часу виробництва, 5% тривалості транспортування, а в часі, що залишився, 93% продукту зберігається на різних стадіях переробки. У багатьох компаніях розмір запасів високий і тому корпоративний менеджмент докладает зростаючих зусиль для скорочення тривалості циклу проходження замовлень і прискорення оборотності запасів.

Зростає, якщо ще не сформувалося повсюдно, розуміння того, що пануюча практика ставлення, наприклад, до виробництва, зберігання, транспортуванню та інформаційних потоків лише як до окремих секторів повинне бути заміненим системним (єдиним) плануванням. Тільки таким шляхом може бути використаний потенціал, властивий сучасним концепціям управління матеріальними потоками й технології обробки даних. У світлі цього виробники почали докладати зусиль до стримування накопичення запасів, інтегруючи корпоративні й оперативні функції у схеми логістичного управління.

На ранній стадії застосування логістичне управління обмежувалося функцією розподілу, а потім поширилося на зберігання та інші види діяльності й, нарешті, на послугу клієнтові. Надалі гнучке виробництво, зорієнтоване на ринковий попит, змусило інтегрувати у загальний логістичний процес закупівельну функцію. Однак витрати на логістику були високими.

Таким чином, концепція логістичного управління охоплює найважливіші функції для того, щоб забезпечити найбільш дешеву комбінацію відповідних видів діяльності при збереженні високого рівня обслуговування клієнтури. У впровадженні нових стратегій ефективно логістичне управління набуває все більшого значення. Незважаючи на істотно різні цілі й завдання бізнесу, промислові компанії, фірми оптової й роздрібної торгівлі використовують схожі організаційні структури, стратегічні концепції й управлінську поведінку, коли справа доходить до логістичної практики. Витрати на логістику можуть бути високими, а її вплив на корпоративну ефективність стає визначальним.

У зв'язку з тим, що ефективне логістичне управління стало вирішальним фактором успіху в конкурентній боротьбі, все більше число компаній докорінно змінюють свої організаційні й комерційні підходи. Істотною мірою це полегшується перебудовою індустрії послуг, що особливо відноситься до транспортного сектора, у якому багато традиційних постачальників морських, автомобільних або повітряних послуг перетворилися на інтегрованих постачальників логістичних послуг (providers of logistics services). Через те, що вони мають у розпорядженні значний досвід і глобальні мережі, до них звертається все більша кількість промислових і торговельних компаній, причому це стало чітко вираженою тенденцією в міжнародній торгівлі. Причина двояка. По-перше, промислові й торговельні кола в розвинених країнах характеризуються тенденцією до скорочення своїх штатів (downsizing), оскільки зосередження зусиль на основному бізнесі й передача супутніх видів діяльності спеціалізованим фірмам (outsourcing) підвищують корпоративну ефективність завдяки синергічному ефекту й підвищеній гнучкості. З'являється вертикально інтегрована логістична організація, не супроводжувана тягарем власності. По-друге, обмежується ризик. Справа в тому, що складна логістична система стає уразливою, якщо в ній бере участь багато постачальників послуг. Тому помітна тенденція до створення стратегічних союзів з обмеженим числом учасників, звичайно розрахованих на кілька років, які показали свою ефективність у забезпеченні більшого контролю й відповідальності.

Оскільки необхідність переваги в логістиці диктується прагненням підвищити продуктивність і зберегти конкурентоспроможність в умовах глобалізації світової економіки, промислові й торговельні компанії, не бачачи іншого вибору, активно вдосконалюють логістичні операції. У міру розширення діяльності в різних сегментах світового ринку ефективна логістична підтримка виробничих і збутових операцій за межами національних кордонів набуває для досягнення успіху першорядної важливості, тому що здійснювати комплексні багатонаціональні заходи можна лише за допомогою високопрофесійного логістичного управління. У результаті частка витрат на логістику вища у фірм, які займаються міжнародними операціями. Складність завдань, стислі строки, високі вимоги до якості обслуговування, іноземне

зовнішнє середовище тощо — все це створює для міжнародної логістики потенційно витратний клімат. Успіх у цих умовах залежить від наявності надійної логістичної мережі, на яку спираються у своїх взаєминах покупці й продавці. Інакше кажучи, поширення на міжнародній арені стратегічної логістики є пануючою довгостроковою тенденцією.

РОЗДІЛ 2

АНАЛІЗ ЛОГІСТИЧНИХ СИСТЕМ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ СВІТОВОЇ ЕКОНОМІКИ

2.1. Оцінка сучасного стану та структури світового ринку логістичних послуг

В сучасних умовах глобалізації бізнесу важливо визначити пріоритетні інституціональні утворення, що формують маркетингово-логістичні канали розподілу продукції.

В рамках таких каналів за умов ринку відбувається обмін власністю на товари та послуги, в тому числі й в сфері міжнародної торгівлі.

Сутність проблеми вибору між інтерналізацією та екстерналізацією на рівні окремо взятої фірми ілюструється взаємозв'язком між аутсорсингом та інсорсингом.

Якщо аутсорсинг є рішенням передати здійснення деяких функцій іншим організаціям, то інсорсинг, навпроти, є рішенням здійснювати фактично всі функції чинностями власної організації.

Кожен напрямок має свої позитивні й негативні боки. Основні переваги і недоліки інсорсингу та аутсорсингу представлені в таблиці 2.1.

Таблиця 2.1. - Порівняльна характеристика інсорсингу та аутсорсингу

Критерій порівняння	Аутсорсинг	Інсорсинг
Ступінь зосередженості на основному бізнесі	Вище	Нижче
Ступінь залежності від зовнішнього середовища (постачальників послуг)	Висока	Низька
Ступінь блокування фінансових коштів у непрофільних активах	Менше	Більше
Ступінь розкриття (конфіденційність) внутрішньої інформації підприємства	Висока	Низька
Ступінь автономності контролю логістичних бізнес-процесів з боку підприємства	Низька	Висока
Відповідальність за товар	Розділено або лежить повністю на аутсорсері	Повністю на власнику

Джерело: складено за [22].

Порівняння за цими критеріями повинне бути визначальним чинником у прийнятті рішення кожною організацією про ступінь взаємодії її з операторами ринку логістичних послуг.

Було б глибокою помилкою абсолютно протиставляти аутсорсинг інсорсингу. Іншими словами, вибір не полягає у повній відмові від одного способу обслуговування і заміні його іншим. Цілком можлива передача стороннім виконавцям (операторам) лише частини логістичних функцій, зберігши за собою що залишилися, тобто за певних умов виявляється ефективним оптимальне сполучення інсорсингу і аутсорсингу.

Обсяг світового ринку логістичних послуг оцінюється більш ніж у 1500 млрд. дол., що становить 4,7% загальносвітового ВВП. Розвиток галузі у найближчі 5 років буде визначатися динамікою зростання світової промисловості й торгівлі, розширенням глобальних мереж дистрибуції.

За даними консалтингової компанії «Forrester Research», [37] обсяг надаваних логістичних послуг у світі у вартісному вираженні за останні 7 років (з 2015 р. по 2022р.) збільшився приблизно на 41%. Найбільш динамічно розвивалися логістичні послуги з оптимізації бізнес-процесів (управлінська логістика) і з надання комплексних логістичних послуг (відповідно на 20% й 12% у рік), при помірному збільшенні (3,5%) послуг з транспортно-експедиторського обслуговування та вантажних перевезень. У результаті, у загальній структурі світового логістичного ринку відбулися такі зміни: частка транспортно-експедиторських послуг скоротилася з 80% до 68%, а управлінської логістики та комплексних логістичних послуг збільшилася з 6% до 12% і з 14% до 20% відповідно (рис. 2.1).

Сьогодні основною діяльністю логістичних підприємств - провайдерів логістики продовжують залишатися транспортно-експедиторські операції (freight forwarding). За даними консалтингової фірми «MergeGlobal Inc.», 15 найбільших логістичних компаній контролюють 60% обсягу (у тоннах) усіх транспортно-експедиторських операцій міжнародних вантажних перевезень [37].

На логістичний аутсорсинг у 2022 р. передавалося аж до 65% усього обсягу логістичних послуг у вартісному вираженні.

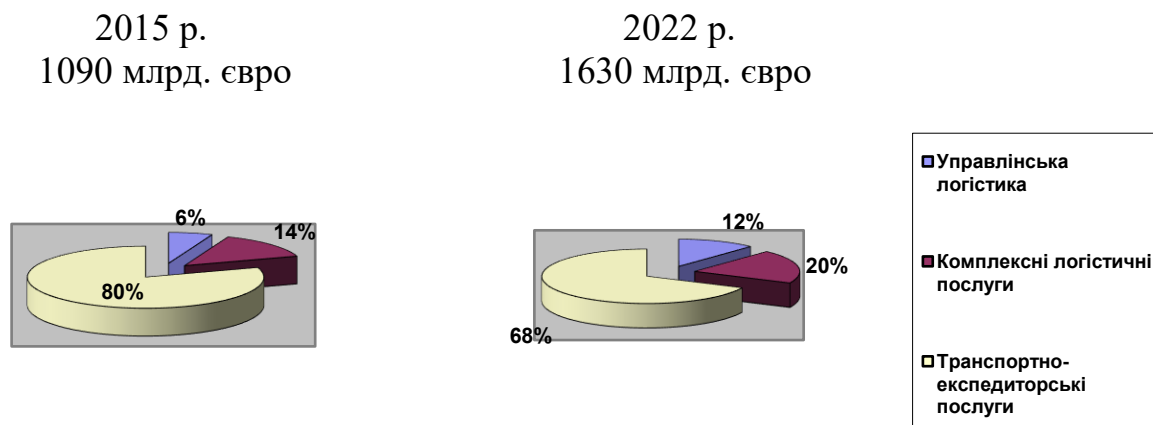


Рисунок 2.1 Структура світового ринку логістики в 2015 р. й 2022 р.

Джерело: складено за [37].

Наразі логістичні підприємства контролюють біля 20% світового ринку морських вантажних (контейнерних) перевезень, загальний обсяг якого оцінюється в 600 млрд. дол. Інші 80% припадають на транснаціональні судноплавні компанії і термінальні холдинги, що мають власні експедиторські підрозділи (в основному дочірні компанії). В п'ятірку найбільших судноплавних компаній - контейнерних перевізників входять: «Maersk Sealand», «MSC», «Evergreen», «P&Pro Nedlloyd», «CMA-CGIVI». Найбільшими логістичними операторами на ринку морських контейнерних перевезень виступають європейські компанії: «Kuehne & Nagel» (6,3% обсягу перевезень в 2022 р.), «DHL Danzas Air & Ocean» (4,9%), «Panalpina» (4,1%), «Schenker» (3,4%), «Exel» (1,2%). На ринку вантажних авіаперевезень (обсяг 27 млрд. дол.) логістичні підприємства посідають домінуючі позиції, контролюючи близько 75% обороту галузі.

На відміну від морського контейнерного транспорту, авіаперевезення більш піддані циклічним коливанням, що визначається характером перевезених вантажів (переважно високотехнологічних товарів із високим показником співвідношення «вартість - вага»). Співробітництво з експедиторськими компаніями дозволяє забезпечити завантаження літака в обидва кінці й комбінування маршрутів із використанням міжнародної мережі логістичних підприємств. Список найбільших

авіаперевізників по обсягах перевезених вантажів очолила компанія «Federal Express»; на наступних місцях «Korean Air», «Lufthansa» й американська компанія UPS, що спеціалізується на експрес-доставці й має власний повітряний парк, який нараховує 268 літаків. За розмірами загальних доходів, отриманих від експедирування авіаперевезень, лідирують наступні глобальні логістичні підприємства: «DHL Danzas Air and Ocean» (6,2% - частка на ринку), «Exel» (5,2%), «Nippon Express» (4,8%), «Schenker» (3,3%), «Bax Global» (3,2%), «Kuehne & Nagel» (3,0%), «Panalpina» (2,9%).

З погляду інтеграції України в структуру світової торгівлі, інтерес для українських підприємств становлять процеси на світовому логістичному ринку, тому що логістична інфраструктура України прямо пов'язана із багатьма регіонами земної кулі, а підприємства країни беруть активну участь у системі світової торгівлі й міжнародних економічних відносин. Особливий інтерес представляє Європейський ринок логістики, що має значний оборот (другий по обороті після США) і демонструє високі темпи зростання. Щорічне збільшення витрат на логістичні послуги в Європі за період з 2017 р. по 2022р. складало 3,5-3,8%, що перевищує темпи приросту ВВП країн ЄС (табл. 2.2). У результаті, збільшився загальний розмір логістичного ринку до 601 млрд. євро в 2022 р. у порівнянні з 506 млрд. в 2017 р.

Домінуюча тенденція на ринку логістичних послуг - значне збільшення аутсорсингу. Ринок логістичного аутсорсингу, що включає послуги із транспортування, обробки та складування вантажів, а також управлінську логістику (value added services -VAS), в 2017 р. оцінювався у 197 млрд. євро (3,2% сукупного ВВП). У 2021 р. збільшення ринку склало 250 млрд. євро (3,7% ВВП). Найбільш високі темпи росту 11-12% у рік відзначаються в сегменті VAS (з 50,4 млрд. євро, у 2017 р. до 75 млрд. євро у 2021 р.), що є наслідком політики виробничих і торговельних компаній з передачі в аутсорсинг значної частини функцій, пов'язаних з управлінням й оптимізацією логістичних бізнес-процесів. Частка логістичних провайдерів на ринку послуг доданої вартості збільшилася з 29% у 2017 р. до 35% в 2021 р.

Таблиця 2.2. - Економічний ріст й аутсорсинг логістичних послуг в ЕС

Показники	2015 р.	2016 р.	2017 р.	2018 р.	2019 р.	2020 р.	2022 р.
Темпи зростання, %							
• ВВП Європейських країн	2,5	3,4	2,1	2,4	2,5	2,5	2,5
• Транспорт, обробка, складування	1,9	2,4	1,6	1,9	2,2	2,2	2,3
• Послуги value added (VAS)	5,9	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5
• Логістика, усього	3,2	3,7	3,2	3,4	3,7	3,8	3,8
Обсяг, млрд. євро							
• ВВП Європейських країн	5807,9	6002,6	6128,7	6275,7	6432,6	6593,5	6940,1
• Транспорт, обробка, складування	321,1	328,8	334,1	340,5	347,9	355,6	370,2
• Послуги value added (VAS)	152,0	161,8	172,3	183,4	195,3	207,9	239,8
• Логістика, усього	473,1	490,6	506,3	523,9	543,1	563,5	601
Частка аутсорсингу*, %							
• Автоперевезення	40,0	40,7	41,3	42,0	42,7	43,3	44,0
• Складування	45,0	46,0	47,0	48,0	49,0	50,0	51,0
• Послуги value added (VAS) і управлінська логістика	26,4	27,8	29,3	30,7	32,1	33,6	35,0

Джерело: складено за [37].

Це приводить до серйозного зростання доходів найбільших світових логістичних провайдерів (рис. 2.2.)

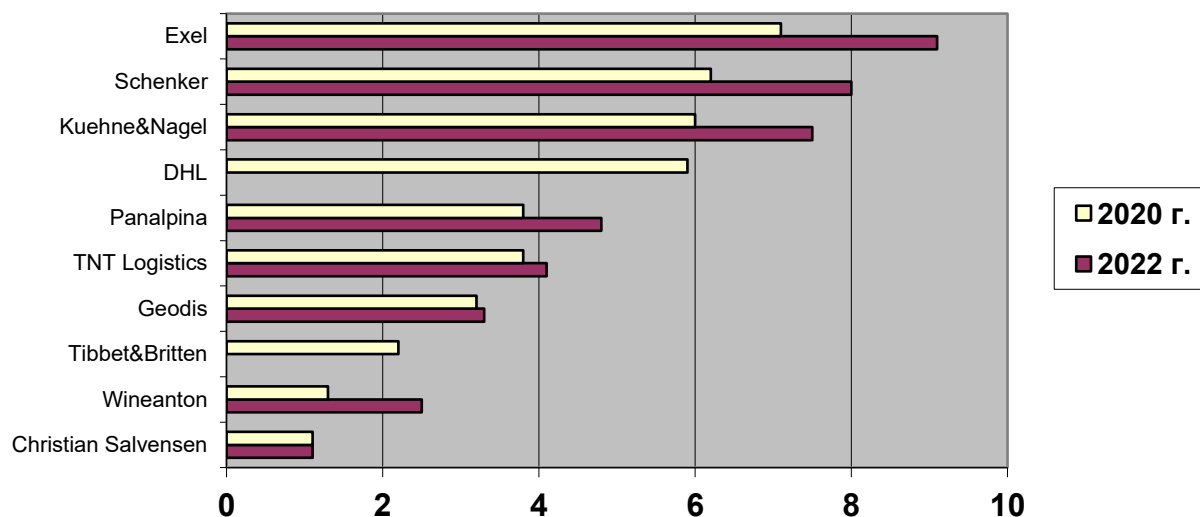


Рисунок 2.2. Обсяг доходів найбільших логістичних підприємств (млрд. євро)

Джерело: складено за [37].

Аналіз стратегії ведення бізнесу провідними провайдерами логістики показав, що загалом вона спрямована на постійне забезпечення зростання доходів та географічну

диверсифікованість надання послуг. Незважаючи на прогнозовану спільність планів основних лідерів ринку, цілі, що формулюються цими компаніями все-таки різняться між собою. Найбільш часто зустрічаються такі стратегічні моделі поведінки:

- лідерство на світовому ринку;
- зміцнення наявних бізнес-сегментів (з метою досягнення лідерства) і часток на ринках;
- збільшення світового географічного покриття в цілому (без прагнення досягти лідерства);
- інтеграція наявного бізнесу.

Це надає можливість зробити висновок про те, що три з найбільш часто формованих стратегій провайдерів логістики орієнтовані на географічну експансію, що стає основним пріоритетним напрямком розвитку більшості найбільших логістичних підприємств у світі.

Окрім надання логістичних послуг, практично всі компанії пропонують своїм клієнтам низку додаткових послуг: експрес-доставку, консалтинг, поштові послуги, загальне управління ланцюжками поставки. Деякі з перелічених вище послуг формують окремий бізнес в компаніях. Так, експрес-доставка й надання поштових послуг виділяються до окремих підрозділів у компаніях «TPG Post» («TNT Logistics») та «Deutsche Post World Net» («DHL Logistics»). В компанії «Deutsche Post World Net» є окремий бізнес із надання фінансових послуг. «Exel» виділила надання послуг із утилізації відходів у окремий підрозділ, а «Kuehne & Nagel» сформувала відокремлений підрозділ для надання послуг з страхування вантажів. У всіх інших випадках виторг від надання додаткових послуг включається у загальний розмір виручки (логістичного підрозділу) компанії. Жодна з названих вище компаній не є перевізником та використовує власний транспорт лише для внутрішніх потреб. Бізнес-модель, за якої логістичний бізнес не сполучається із бізнесом здійснення перевезень, характерна для всієї сучасної структури логістичної галузі у цілому.

Особливо варто підкреслити, що спеціалізація на розробці логістичних рішень для окремих галузей - ключовий фактор диференціації логістичного ринку. Найбільші підприємства активно рекламують свою діяльність серед компаній 5-7 галузей.

Абсолютним лідером є автомобілебудування, у якому рекламують свої послуги практично всі логістичні компанії (табл.2.3).

Дані табл. 2.3 також свідчать про те, що багато найбільших логістичних підприємств у виборі галузей, на яких фокусується їхня діяльність, орієнтуються більше на споживчий сектор - «Tibbett & Britten», «DHL Logistics», «Exel»; інші - на промисловий сектор: «Kuehne & Nagel», «Schenker», «Panalpina»; треті рівнозначно представлені споживчим і промисловим сектором клієнтської бази: «Wincanton», «Christian Salvesen», «Geodis» й «TNT Logistics». Більшу популярність серед нових видів логістичної діяльності здобуває вихід компаній на нові сегменти світових ринків - «нішова логістика».

Таблиця 2.3. - Спеціалізація на розробці логістичних рішень для окремих галузей (частки виторгу, що генерується від надання послуг, %)

	Автомобілебудування	Продукти харчування	ТНС (FMSG)	Нафтохімія	Нафтогазова галузь	Високотехнологічні товари/електроніка	Одяг/текстиль	Інший роздріб	Фармацевтика/медичні товари	Промислове виробництво
Geodis	+		+			+				+
Schenker	+					+				+
DHL Logistics	5%		35%			38%	15%		4%	
Exel	12%		26%	5%		22%		19%	5%	7%
Kuehne & Nagel	+		+		+	+			+	+
Panalpina	+				+	+			+	
Tibbett & Britten		39%	39%				22%			
TNT Logistics	40%		17%			13%				
Wincanton	13%	22%	21%	18%				10%		16%
Christian Salvesen	+	+	+	+						

Джерело: складено за [37].

Таким чином, даючи оцінку сучасним тенденціям розвитку світової логістичної галузі, можна зробити висновок про те, що намітилася кардинальна перестановка сил у цій сфері, здатна серйозно вплинути на конкурентну ситуацію у глобальному економічному просторі, вплинути на роль і масштаби діяльності її учасників. Особливої значущості при цьому набувають інноваційні процеси створення

прогресивних логістичних продуктів і розробка стратегічних підходів до формування глобальних господарських інфрасистем.

2.2. Аналіз тенденцій й механізми розвитку логістичної інфраструктури системи міжнародної торгівлі

Глобалізація системних світогосподарських процесів та домінування транснаціональних корпорацій та їхніх логістичних систем викликають збільшення обсягів та ускладнення структури міжнародної торгівлі. Зростання конкуренції зумовлює необхідність постійного пошуку транснаціональними корпораціями резервів для зниження витрат, пов'язаних із розширенням їхнього впливу на світових ринках. Ключову роль у цьому процесі відіграє інфраструктурне забезпечення системи міжнародної торгівлі.

Під терміном "світова логістична інфраструктура" мається на увазі сукупність господарюючих суб'єктів та напрямків людської діяльності, які забезпечують обслуговування руху ланцюгів постачань продукції з урахуванням потреб замовників у необхідних обсягах, місцях, часі та з мінімальними витратами.

До найважливіших елементів світової логістичної інфраструктури відносять:

- транспортно-логістичні центри, які забезпечують весь комплекс торгово-посередницьких послуг, включаючи митний супровід вантажів;
- транспортні комунікації (автомобільні, залізничні, морські, повітряні, річкові, трубопровідні, у взаємодії яких формуються міжнародні транспортні коридори (МТК) та забезпечується здійснення змішаних (інтермодальних) перевезень;
- складські термінали, які здійснюють накопичення необхідних партій запасів, а також коректування маршрутизації потоків постачання;
- операторів телекомунікацій, зв'язку, системи електронної торгівлі.

Транспорт, а точніше - транспортно-дорожній комплекс, що включає як окремі види транспорту, так і шляхове й дорожнє господарство, є самим головним системоутворюючим елементом, який визначає рівень розвитку економічного

потенціалу та промислової структури будь-якої індустріально розвиненої держави. Якщо в минулому транспорт лише сприяв діяльності галузей виробничої сфери, виконуючи обслуговуючу роль, то сьогодні він став важливою й необхідною умовою їхнього розвитку. Саме цим визначається специфіка ролі, місця й механізмів розвитку самої транспортно-дорожньої системи, що має набувати випереджальних темпів, але в функціонально-структурному балансі із іншими (насамперед, базовими) галузями економіки.

З одного боку, як кожний з системоутворюючих елементів виробничо-економічної і соціально-політичної систем країни, транспортно-дорожній комплекс має великий запас функціональної надмірності та представницької сукупності різноманітних сценаріїв його підтримки у працездатному стані. З іншого боку, транспортно-дорожній комплекс особливо чутливий до різного роду негативних процесів і явищ, що виникають в економічній системі. Реакція на такі явища носить запізнілий характер. Але якщо вона залишається непоміченою і без відповіді, то подальший розвиток подій уже може носити системний, зростаючий і багато в чому руйнівний характер.

У своєму визначенні ЄЕК ООН основний упор робить саме на транспорт як на головний елемент логістичної інфраструктури, здатний замінити один одного при виникненні додаткових потреб в перевезеннях, а також при зміні технічних, правових або економічних умов перевезень всередині коридору внаслідок впровадження досягнень науково-технічного прогресу або інших причин. Таке розуміння транспортних коридорів трохи однобоко. Практика міжнародної торгівлі показує: у питаннях раціоналізації й оптимізації їхньої роботи іноді справа не в можливості заміни одного виду транспорту на інший, але у повному і раціональному використанні всіх елементів міжнародної логістичної інфраструктури, аж до кардинальної переорієнтації каналу постачання на зовсім інший логістичний канал поставки хоча б з політичних мотивів. Так, війна в Іраку змусила повністю переглянути канали постачання продукції європейських виробників у країни Аравійського півострова, відмовившись від їхнього транзиту автотранспортом через Туреччину і Ірак.

Подальша інтеграція європейських країн, зняття багатьох формальностей, пов'язаних із перетинанням кордонів вантажами та пасажирями на території країн ЄС, введення єдиної грошової одиниці "євро" стали об'єктивними передумовами для відродження в сучасному трактуванні ідеї МТК. Як відзначалося, 2-я Загальноєвропейська конференція з транспорту погодила й затвердила маршрути 9 європейських МТК. Для залізничного транспорту були визначені такі напрямки цих коридорів:

I: Гданьск - Варшава - Мінськ - Москва;

II: Берлін - Варшава - Мінськ - Москва;

III: Берлін - Дрезден - Львів - Київ;

IV: Прага - Будапешт - Бухарест - Софія - Олександрополіс - Стамбул;

V: Трієст - Любляна - Будапешт (Братислава) - Львів;

VI: Гданьск - Варшава - Краків;

VII: (водний, Дунаєм) ВІДЕНЬ-БРАТИСЛАВА-БУДАПЕШТ-БЕЛГРАД-РЕНІ-ІЗМАЇЛ - Усть-Дунайськ;

VIII: Тирана - Софія - Бургас - Варна;

IX: Гельсінкі - Санкт-Петербург - Мінськ - Москва - Київ - Кишинів (Одеса) - Димитровград - Олександрополіс.

Але критські МТК - не єдина можливість для багатьох країн, у т.ч. й України, у реалізації їхнього прагнення інтегруватися в європейські транспортні системи.

Однією з основних у розвитку логістики у всьому світі в цей час стала тенденція появи та розвитку великих складських і розподільних (логістичних) центрів. В країнах Західної Європи на напрямках значних матеріальних потоків, у тому числі й міжнародних, у всезростаючих масштабах створюються логістичні центри та реалізується тристороння схема доставки: виробник - логістичний центр - споживач. Перший подібний центр створений на початку 80-х рр. XX ст. в м. Інгольштадт (Німеччина). Сьогодні подібних центрів у країнах Західної Європи велика кількість. Самий значний з них - порт Роттердам, де тільки контейнеризований потік вантажів на початку століття перевищив 6 млн. од. TEU. Аналогічна тенденція простежується в усіх розвинених країнах.

При незначних матеріальних потоках організується система розподілу й створюються регіональні центри. Подібна схема починає працювати за принципом: виробник — європейський центр — регіональний центр — споживач; центральний склад концентрує різноманітні асортименти товарів, розташовуючись приблизно в центрі «хінтерланда» (економічна зона тяжіння до даного центра), а регіональні центри розташовуються в центрах тяжіння торговельних сегментів. Таким чином, широке поширення одержала система створення регіональних *транспортних логістичних центрів* (ТЛЦ). ТЛЦ є спеціальними вузловими логістичними підприємствами.

У якості ТЛЦ можуть виступати:

- склади роздрібної торгівлі й промисловості;
- центральні склади великих перевізників з різноманітними асортиментами складських послуг;
- портові, митні, термінальні склади, вантажні станції на видах транспорту.

ТЛЦ виконують по суті функції перехресть комунікаційних потоків. Можливі види послуг ТЛЦ наведено в табл. 2.4.

Подальша стратегія роботи подібних транспортних вузлів повинна концентруватися на наступних основних напрямках:

- скорочення числа окремих ланок і створення спільної відповідальності за виконання функцій ТЛЦ;
- розширення набору транспортних та інших послуг, включаючи розрахункові операції;
- впровадження сучасних інформаційних систем для внутрішнього користування і для зв'язку із зовнішніми джерелами інформації, включаючи інформаційні термінали клієнтури. В економічно розвинених країнах світу найбільша кількість ТЛЦ зосереджена або безпосередньо на території великих портів, або поблизу їх.

Таблиця 2.4. - Структура та обсяг послуг транспортних логістичних центрів

Функція	Види послуг	Виконавець функцій
Розпорядницька	<ul style="list-style-type: none"> • консультування, аналіз, планування; • вибір виду транспорту; 	Провайдер логістики (оператор, експедитор).

	<ul style="list-style-type: none"> • виведення договорів на перевезення; • складання транспортної й товарної документації; • контроль за перевезенням. 	
Транспортна	Ближні перевезення: <ul style="list-style-type: none"> • збір і дистрибуція. Далекі перевезення: • внутрішні й зовнішньоторговельні. 	Транспортне підприємство, провайдер логістики.
Перевантажувальна	<ul style="list-style-type: none"> • підготовка й проведення перевантаження вантажів. 	Стивидорне підприємство, провайдер логістики, транспортне підприємство.
Складська	<ul style="list-style-type: none"> • закладка на зберігання, зняття зі зберігання, переклад на інший склад; • ведення складського господарства. 	Складська компанія, провайдер логістики.
Комплектуюча	<ul style="list-style-type: none"> • комплектація товарів у вантажні партії вантажні одиниці; складання й збирання відправлень. 	Транспортне підприємство, провайдер логістики.
Пакувальна	<ul style="list-style-type: none"> • консультування й вибір виду пакування; • упакування відправлень. 	Підприємство з пакування, провайдер логістики.
Підготовча	<ul style="list-style-type: none"> • сортування й маркування по партіях; • обслуговування товару і його передпродажна підготовка. 	Стивидорне, пакувальне, складське або провайдер логістики.
Інформаційна	<ul style="list-style-type: none"> • повідомлення про відправлення; • управління й контроль за рухом товарів. 	Провайдер логістики, транспортне підприємство.
Спеціальні	<ul style="list-style-type: none"> • транспортне страхування; • митні формальності; • послуги з ремонту й обслуговування; • консервація; • реставрація; • кредитні й платіжні послуги. 	Різні логістичні посередники.

Джерело: складено за [24].

Найбільші порти світу ще у 70-х - 80-х рр. ХХ ст. відігравали роль величезних розподільних центрів. Найбільші морські судноплавні компанії почали працювати за магістрально-фідерною схемою. Суть схеми: швидкісні магістральні судна великої вантажопідйомності та контейнеромісткості забезпечують якнайшвидшу доставку вантажів, курсуючи між найбільшими портами світу та доставляючи туди партії товарів, призначені не тільки для підприємств даного географічного регіону, але і для всієї економічної зони тяжіння до цього порту, причому не тільки своєї країни, але й прилеглих країн. Після прибуття в порт, оснащений найсучаснішими технічними засобами перевантаження, великі партії товарів швидко розвантажуються, а потім на невеликих судах вантажні партії меншої величини розвозять фідерними судами до конкретних точок призначення.

Магістрально-фідерна схема використовується в торгівлі між: країнами Західної Європи й Південно-Східної Азії/Далекого Сходу; Північною Америкою та країнами Тихоокеанського басейну; країнами Західної Європи й Північної Америки. Портами, які виконують роль світових ТЛЩ, є: японські порти Токіо, Йокогама, Кобе; Гонконг і Шанхай (КНР), Гаосюн і Цзилун (Тайвань), Сінгапур, європейські порти - Роттердам, Амстердам, Філікстоу, Лондон, Саусгемптон, Бремерхафен, Гамбург, Генуя, Альхесирас, Гетерборг, Зеебрюге, Гавр, Барселона тощо; порти Тихоокеанського й Атлантичного узбережжя США та Канади; окремі порти країн, що розвиваються, такі як Джидда, Олександрія, Дурбан, Ріо-де-Жанейро, Сальвадор та інші.

Подібні порти, по класифікації Конференції ООН з торгівлі та розвитку (ЮНКТАД), називаються портами третього покоління. Використовуються такі критерії оцінки:

- політика розвитку портів;
- еволюція портової діяльності й перспективи її нарощування;
- ступінь інтеграції портових структур і підприємств, що діють у портах.

Порти третього покоління зобов'язані надавати не тільки традиційні портові послуги, але й забезпечувати промисловий сервіс пересувного складу та обслуговування вантажів, включаючи можливу первинну його переробку. Так, у порту Амстердама переробляється коксове вугілля, що прибуває з Індонезії, тому що в ньому підвищена зольність. Зольність вугілля знижується з 4% до 1%, як це допускається за екологічними нормами ЄС. Особливості роботи портів третього покоління відбито в табл. 2.5.

Таким чином, розробка й формування регіональних логістичних центрів один з найбільш ефективних шляхів економічного й соціального розвитку. Досвід західних країн показав: робота логістичних центрів дає можливість знизити транспортні витрати на 7-20%, витрати на вантажно-розвантажувальні роботи і зберігання матеріальних ресурсів та готової продукції - на 15-30%, а також загальні логістичні витрати - на 12-35%. [27]

Таблиця 2.5. - Особливості діяльності портів третього покоління

	Специфіка діяльності портів третього покоління
Стратегія розвитку	Звичайна портова діяльність плюс комерційна орієнтація, перетворення на інтегральний логістичний центр.
Рамки діяльності	Повне вантажо-інформаційне забезпечення. Логістична діяльність. Наявність терміналів і вантажорозподільних центрів.
Організаційна структура	Інтеграція порту з торговельною та індустріальною зоною. Тісні зв'язки між портом й адміністрацією регіону. Створена інформаційна база
Виробничі характеристики	Вантажо-інформаційний транспортний коридор. Глибока переробка вантажів. Розподільні функції, багатоцільовий сервіс. Високі доходи.
Основні виробничі фактори	Використання передових технологій/ноу-хау.

Джерело: складено за [24].

У рамках функціонування інфраструктури ГЛС особливу роль відіграють автотранспортні термінали.

Досвід розвинених зарубіжних країн показує, що автотранспортний термінал - це не тільки пункт накопичення та переробки дрібних відправлень.

Таким чином, у системі міжнародних і міжміських перевезень термінал є не тільки й не стільки складом, скільки в повному розумінні слова виробничим підприємством, що може надавати клієнтурі, перевізникам та експедиторам послуги широкого спектра. Щоб переробити велику кількість дрібних партій вантажів на терміналі, необхідно створити швидкодіючу технологію одержання інформації про будь-який товар, що заповнює стелаж. Для розв'язання цього завдання потрібні комп'ютерні автоматизовані технології (системи). У результаті в логістичному центрі (терміналі) здійснюються такі процеси: маркетинг, закупівля товарів, переробка, продаж, облікова діяльність логістичної структури (замовлення, рахунок-фактура - товарно-транспортна накладна - вихідний документ - база даних). Уся діяльність терміналу здійснюється на основі інформаційних технологій, у тому числі за допомогою мережі Інтернет. Усі технологічні процеси мають штрихову ідентифікацію, у результаті чого відбувається швидке завантаження зони зберігання та розвантаження пересувного складу транспорту.

Варто особливо підкреслити, що провідні логістичні центри давно взяли на озброєння системи управління складами «Warehouse Management System (WMS)»,

розроблені компаніями «1-2», «Солво», «ant Technologies» тощо. Технології WMS дозволяють оптимізувати такі показники логістичних підприємств: 1) виконання графіків постачань; 2) рівень задоволення вимог клієнтів; 3) час виконання замовлення; 4) витрати на складську логістику в обсязі продажів товарів; 5) витрати на управління поверненнями/відходами.

Розвиток світових транспортних комунікацій, системи терміканальної обробки та зберігання продукції, так само як та інші елементи логістичного комплексу немислимі без інформаційної складової. Більше того, «інформаційна економіка» стає магістральною парадигмою розвитку сучасного світового господарства. Таким чином, поява нової «глобальної цифрової економіки» приходить на зміну сьогоденній економіці, що заснована на традиційних галузях промисловості та методах виробництва. Найбільш революційні зміни у світовій економіці обумовлені виникненням глобальних комп'ютерних мереж та електронної комерції - виробництво, реклама й збут товарів (послуг) за допомогою електронних засобів комунікації. Вона існувала й раніше у формі телевізійної реклами, комерційних замовлень телефоном і телефаксом тощо. Однак розвиток глобальних комп'ютерних мереж та Інтернету створив принципово нові можливості для електронної комерції за допомогою інтерактивної (тобто двох- або багатобічної) комунікації з використанням одночасної передачі тексту, звуку та відеозображення поза залежністю від часу або відстані.

Торгівля через Інтернет одержує всесвітнє визнання. За оцінками, у 2022 р. обсяг продажів через Інтернет досяг 4 трлн. дол., що склало близько 7% від загального обсягу світових продажів. Спільні зусилля громадської та приватної ініціативи роблять продаж і покупку через Інтернет простими, безпечними, відкриваються широкі можливості міжнародної торгівлі через Інтернет, що приведе до максимізації електронної комерції. Торгівля через Інтернет є продажем товарів і розвитку послуг, коли підсумкове замовлення проводиться через Інтернет.

Слідом за великими компаніями, що провадять комп'ютерне устаткування, в Мережу стали виходити торговці традиційними товарами. З'явилася велика кількість

магазинів, що торгують книгами, компакт-дисками, відеокасетами й спиртними напоями. Практично будь-які товари вже можна придбати через Мережу.

Поява електронної комерції розділила всі існуючі товари й послуги на дві категорії. Першу групу становлять товари й послуги, які можуть бути переведені в цифровий формат (оцифровані) і поставлені у вигляді пересилання файлу глобальною комп'ютерною мережею. Це, приміром, програмне забезпечення, друкована, музична й відеопродукція, а головне - широкий спектр послуг інформаційного характеру - медичні, освітні, юридичні, архітектурні, консультаційно-технічні тощо. До другої групи відносяться товари й послуги, які не можуть бути оцифрованими і повинні як і раніше поставлятися споживачеві в натуральному вигляді (сировина й матеріали, предмети повсякденного побуту тощо).

Першими в мережі кілька років тому з'явилися роздрібні електронні магазини типу B2C (business-to-customers), націлені на кінцевого споживача. Потім швидко стали розвиватися сайти B2B (business-to-business), призначені для корпоративних покупців. У цей час обсяги замовлень на покупку по Інтернету вже значні й збільшуються стрімкими темпами. В 2019 р. близько 60% усіх Інтернет-користувачів зробили хоча б одну покупку в онлайн-магазинах. Найбільший приріст має категорія сайтів роздрібного продажу в Інтернеті, збільшується також частка користувачів, що відвідують ці сайти. Якщо в 2015 р. обсяг електронної комерції в секторі B2C склав близько 30 млрд. дол., у 2017 р. - 70-80 млрд. дол., то в 2022 р. перевищив 220 млрд. дол.

До факторів, що вплинули на активне зростання електронної комерції в секторі B2C, можна віднести:

- розвиненість онлайн-культури;
- наявність добре налагодженої телекомунікаційної інфраструктури;
- поширеність кредитних карт;
- наявність культури замовлень і продажів за каталогами, якій вже понад 100 років;
- існування ефективних систем експрес-доставки (FedEx, DHL, TNT тощо.).

Варто підкреслити, що електронна комерція активно сприяє розвитку малого бізнесу,

частка якого в доходах електронної комерції становить близько 20%, і в 2022 р. зросла до 50%.

В XXI ст. електронна комерція прийде на зміну багатьом сучасним видам технологій. Поява цих нових засобів комунікацій має настільки важливе економічне значення, що викличе поступову трансформацію значної частини світової економіки у так звану «глобальну цифрову економіку».

Таким чином, тенденції розвитку сучасної глобальної світової логістичної інфраструктури свідчать про те, що дана сфера є не тільки пріоритетним елементом логістичного менеджменту світогосподарських процесів, але й найважливішим об'єктом застосування інноваційних і науково-технічних досягнень, дослідженню напрямків яких буде присвячений наступний підрозділ даної роботи.

2.3. Оцінка ролі України в світовій глобальній логістичній системі

Процес позиціонування України в світовому економічному просторі відбувається в умовах змін зовнішнього середовища та загострення конкуренції на міжнародному рівні.

Важливою рисою економічного розвитку України в період трансформації є акцент на зовнішньому векторі розвитку. Протягом останнього десятиліття підприємства сфери чорної та кольорової металургії, хімічної промисловості, аграрного сектору, транспортного машинобудування та інших галузей намагалися максимально використовувати можливості для задоволення зовнішнього попиту. Це стало можливим завдяки лібералізації зовнішньоекономічної діяльності.

У 2022 р. частка експорту у загальних обсягах випуску в цілому в економіці України сягнула 25,6%. Найбільшою питомою вагою експорту в випуску характеризувалися металургія та обробка металу (78,2%), текстильна та шкіряна промисловість (71,1%), хімічне виробництво, гумові та пластмасові вироби (65,8%), виробництво машин та устаткування (64,6%), нафтопереробка (43,6%), транспорт

(42,4%), видобуток неенергетичних матеріалів (40,9%), лісове господарство (37,5%), деревообробна та целюлозно-паперова промисловість, видавнича справа (33,6%). [18]

В сучасних умовах зовнішньоторговельний обіг України майже наблизився до її ВВП (у 2022 р.: ВВП - 107,5 млрд. дол. США, зовнішньоторговельний обіг - 83,4 млрд. дол. США), що означає зв'язок вагової частки українського бізнесу із зовнішньоекономічними операціями.

Динаміку розвитку української зовнішньої торгівлі за 2010-2022 р. представлено на рис. 2.3.

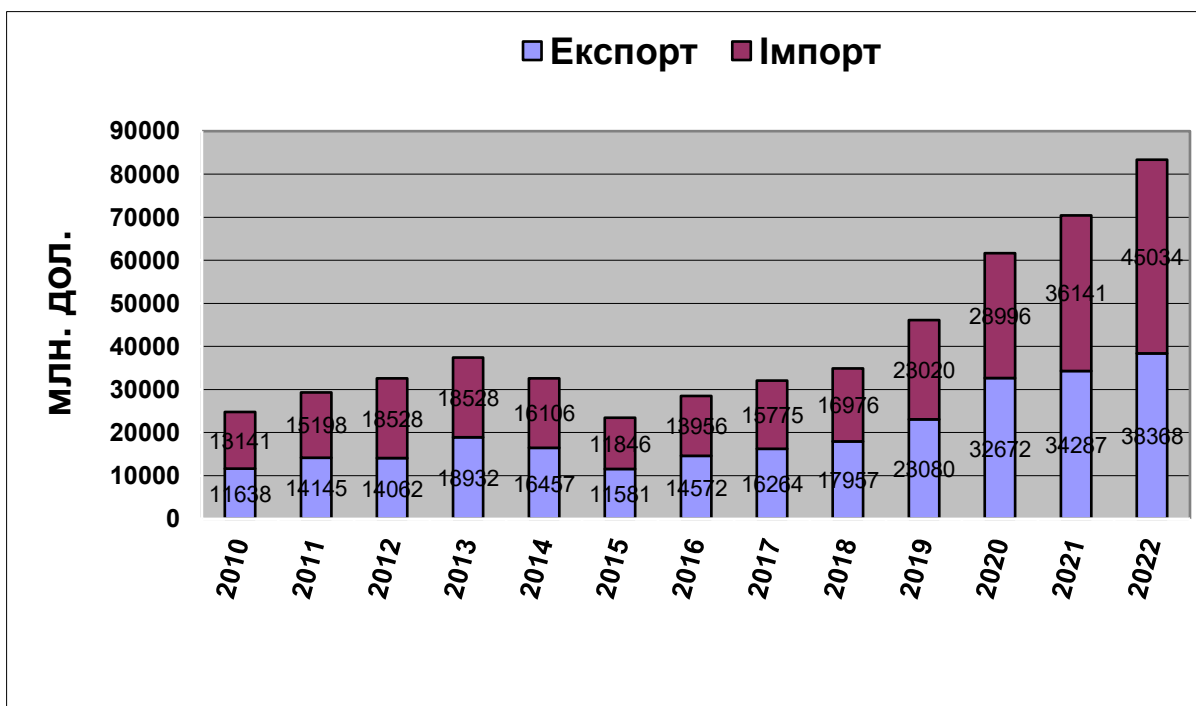


Рисунок 2.3 Динаміка зовнішньої торгівлі України, 2010-2022 рр., млн. дол. США

Джерело: складено за [28].

Надані дані свідчать, що протягом вказаного періоду обсяги зовнішньоторговельного обігу України зросли приблизно в 3,4 рази. Однак, починаючи з 2019 року, спостерігається тенденція до формування негативного сальдо зовнішньої торгівлі (у 2022 році - -666,7 млн. доларів США). Крім того, коефіцієнт покриття експортом імпорту в 2022 році становив 0,86.

Структура експорту та імпорту України практично не змінилася у 2022 році порівняно з 2021 роком, а в порівнянні з 2016 роком навіть погіршилася. Зокрема, питома вага зовнішньої торгівлі товарами в експорті у 2022 році склала 84,8%, в

імпорті - 92,5% (у 2016 році - 81,5% та 90% відповідно), а у сфері послуг - 15,2% та 7,5% (у 2016 році - 18,5% та 10%).

Отже, збільшення обсягів експорту України протягом зазначеного періоду передусім відбувалося за рахунок товарної складової, що свідчить про негативні тенденції в економіці. Однак важливо враховувати, що послуги характеризуються вищою питомою вагою доданої вартості, і підприємства цього сектору є більш ефективними у порівнянні з підприємствами сфери матеріального виробництва.

Сьогодні, так само, як і на початку 90-х років XX століття, основні можливості експорту України сконцентровані в традиційних індустріальних та сировинних секторах (усереднені дані за 1994-2022 роки). Найбільш значущими групами товарів (за гармонізованою системою) в структурі експорту України є чорні метали (33% від загального обсягу експорту); енергетичні матеріали, нафта та продукти її перегонки (відповідно, 10,4%); котли, машини, апарати та механічні устройства (5,5%); залізничні та трамвайні локомотиви, дорожнє устаткування (4,6%); вироби з чорних металів (4,4%); електричні машини та обладнання (3,8%); зернові культури (2,5%); продукти неорганічної хімії (2,4%); добрива (2,3%); руди, шлаки та зола (2,1%). Серйозне занепокоєння викликає висока концентрація експорту, оскільки три найбільших товарних групи забезпечують майже половину експортних доходів України.

Ефективність українського експорту підтверджує класифікація продукції за ступенем обробки, проведена експертним методом. У 2022 році Україна експортувала конструкційні матеріали та напівфабрикати на суму 21,85 млрд. доларів США, готові вироби - на 12,96 млрд. і сировину - на 3,21 млрд. доларів США. Таким чином, основну частину експорту товарів складає продукція проміжного споживання - конструкційні матеріали та напівфабрикати (57% від загального обсягу експорту товарів).

Архаїчність структури експорту підтверджує і надто низька питома вага інноваційної продукції в обсягах реалізації за кордоном. Так, у 2022 році підприємства України продали за кордон інноваційну продукцію на суму 1,9 млрд. доларів США, що становить лише близько 5% загального експорту товарів.

Найбільшими постачальниками інноваційної продукції на світовий ринок були галузі виробництва транспортного обладнання (675,7 млн. доларів США), хімічної і нафтохімічної промисловості (306,4 млн. доларів).

Посилення ролі основних галузей в економіці України та зростання нерівностей між секторами виробництва кінцевої продукції і галузями проміжного споживання є необхідними наслідками поспішної, необґрунтованої та недостатньо підкріпленої коштами політики структурної лібералізації зовнішньої торгівлі. Вплив ринкових сил, спрямованих на задоволення зовнішнього попиту, призвів до формування структурних диспропорцій в українській економіці та сприяв прискореному розвитку сировинних галузей.

Одним з найважливіших показників конкурентоспроможності будь-якої економіки є її частка на ринку. За період з 2018 по 2022 роки Україна демонструвала найбільшу присутність на світовому ринку залізничних (вантажних) і трамвайних вагонів (приблизно 26,1%). Іншими значущими показниками були частки на ринках рослинної (соняшникової і лляної) олії (21%), заліза та нелегованої сталі (18,2%), очищеного і неочищеного насіння соняшника (16,5%), напівфабрикатів із заліза і нелегованої сталі (11,8%) і глини (10,85%). Україна утримує частку від 1% (ринок сиру, електроенергії) до 9% (ринок арматур) на 23 ринках товарів, і на ще 14 ринках її частка становить від 0,1% (нафтове паливо) до 0,9% (необроблений алюміній). [19]

Це підтверджує, що на цих ринках український експорт є стабільним, проте це не стосується інших міжнародних товарних ринків.

Дослідження частки українського експорту базувалося на галузях виробництва виділених Міжнародним торговим центром. Дані показують (рис. 2.4.), що за період 2018-2022 р. найбільшу частку на світових ринках утримував експорт підприємств базових галузей виробництва України - 0,93%.

Далі в порядку зменшення йдуть галузі: сільське господарство - 0,48%; добувна промисловість - 0,44%; харчова промисловість - 0,32%; виробництво одягу - 0,25%; деревообробна промисловість - 0,24%; хімічна та шкіряна промисловість - по 0,19%; машинобудування - 0,14%; текстильна промисловість - 0,07%; виробництво

транспортних засобів - 0,06%; ракетобудування та електроніка - по 0,04%; виробництво інформаційних та комп'ютерних технологій - 0,01%. [18]

Отже, жодна з виділених галузей не забезпечує обсягів експорту, що б гарантувало їй стабільність на відповідному товарному ринку.

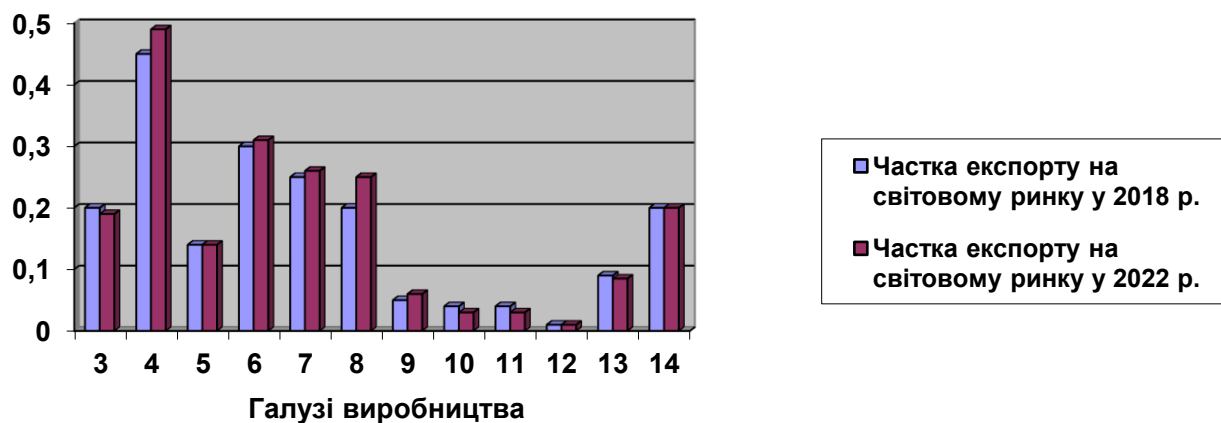


Рисунок 2.4 Частка українського експорту на світових ринках окремих галузей в 2018 і 2022 р. [18]

1 - базові галузі виробництва, 2 - видобувні галузі, 3 - хімічна промисловість, 4 - сільське господарство, 5 - машинобудування (не електронне), 6 - харчова промисловість, 7 - виробництво одягу, 8 - деревообробна промисловість, 9 - виробництво транспортних засобів, 10 - електроніка, 11 - ракетобудування, 12 - виробництво інформаційних технологій і комп'ютерної техніки, 13 - текстильна промисловість, 14 - виробництво шкіри.

Джерело: складено за [28].

Разом з тим за останні 4 роки збільшення частки України на світових ринках (2018-2022 рр.) відбулося лише у 7 із 14 виділених галузей - на ринках продукції сільськогосподарства (на 5,8%), продукції харчової промисловості (на 4,6%), промисловості деревообробної (14,9%), шкіряної продукції (4,8%), продукції машинобудування (1,4%), транспортних засобів (6,1%), одягу (3,4%). В інших семи галузях відбулося зменшення частки світового ринку, причому особливо значно по продукції хімічної промисловості (на 7,4%), а також по інформаційних технологіях та комп'ютерній техніці - на 8,9%.

Аналіз якісних характеристик розвитку товарного експорту України вказує на кілька ключових тенденцій і висновків:

- покращення позицій в окремих секторах: зафіксовано позитивну тенденцію в розвитку експорту в галузях, таких як харчова промисловість, транспортні засоби і

окремі галузі машинобудування. Це може бути наслідком підвищення якості та конкурентоспроможності продукції в цих секторах.

- зменшення частки українського експорту в ключових галузях: спостерігається важливе зменшення частки експорту України у галузях, які становлять суттєвий внесок у зовнішньоторговельні надходження (до 65%). Це може бути покликано рядом факторів, таких як конкуренція на світовому ринку, зміни в попиті або проблеми внутрішньої економічної структури.

- збільшення частки у галузях з низьким рівнем переробки: зафіксовано значне зростання частки українського експорту в галузях із низьким і середнім рівнем переробки. Це може свідчити про акцент на експорт сировини чи необроблених матеріалів, або про меншу концентрацію на високододаних виробництвах.

- погіршення позицій в галузях з високою доданою вартістю: зазначено серйозне похитнення позицій України в галузях, які характеризуються високими темпами розвитку і великими частками доданої вартості, таких як електроніка, інформаційні технології і комп'ютерна техніка. Це може свідчити про необхідність стратегічних заходів для підвищення конкурентоспроможності в цих інноваційних секторах.

Загальний висновок може полягати в необхідності диверсифікації експортного портфеля, підвищення конкурентоспроможності в галузях з високою доданою вартістю, а також у зверненні уваги на ті сектори, де вже є позитивні динаміки.

Невідповідність експорту України якісним критеріям його конкурентоспроможності підтверджується зіставленням обсягів експорту продукції із високим рівнем доданої вартості та з експортом продукції із низьким її рівнем. Частка продукції хімічної та пов'язаних з нею галузей промисловості, чорних металів та виробів з них, мінеральних продуктів у структурі товарного експорту у 2018-2022 рр. становить 64,6% - 61,6%, тоді як частка механічного та електроустаткування, машин, транспортних засобів становила за той самий період лише 11,5 - 14,1%. Для порівняння: частка останньої групи у товарній структурі ще в 2013 р. дорівнювала 39,3%, а в структурі експорту розвинених країн – 44,4%, причому спостерігалася динаміка постійного її зростання. Крім того, за даними 2022 р., частка товарів,

вироблених на базі дослідницьких інновацій, в світовій торгівлі становила 73,5%, тоді як частка товарів первинної переробки зменшилась до 23,2%. [18]

Отже, товарна структура експорту України не відповідає сучасним параметрам його ефективності.

Аналіз сучасних позицій України в світовому господарстві показує тенденцію постійного зменшення кількості підприємства-експортерів, що не є однозначним. Незважаючи на те, що тенденція суперечить показнику конкурентоспроможності експорту, визначеному експертами ЮНКТАД, як «ріст кількості фірм-експортерів», вона може свідчити також про припинення експорту фірмами із низькою конкурентоспроможністю, що відповідає умовам конкурентного ринку. Зниження кількості фірм-експортерів з 14649 у 2016 р. до 13521 у 2022 р. при зростанні загальних обсягів українського експорту свідчить про зростання економіки на масштабах виробництва. Ще одним підтвердженням цього є зростання загальних обсягів експорту 10-ма найбільшими українськими фірмами-експортерами з 3284 млн. дол. США у 2016 р. до 5184 млн. дол. США у 2022 р., [23] збільшення середніх обсягів експорту товарів на одне підприємство склав 0,99 млн. дол. США у 2016 р., 1,33 - у 2018 р. й 2,2 млн. дол. США у 2022 р. [19]

Окрім того, укрупнення фірм-експортерів України відповідає розглянутим вище світовим тенденціям зростання ролі ТНК та створення стратегічних альянсів.

Здійснення довгострокової стратегії експортозаміщення і досягнення економічного зростання держави вимагає формування розвиненого макроекономічного базису. Справа в тім, що експортна орієнтація країни сама по собі не дає позитивних результатів без використання оптимальних моделей макроекономічного регулювання господарських процесів з погляду економічного зростання.

Для досягнення стабільного тривалого зростання економіки України необхідно скористатися досвідом, перш за все, азіатських держав, а також в короткі терміни розробити та реалізувати ефективну стратегію сприяння експорту.

Таким чином, ми вважаємо, що наразі присутні необхідні передумови для реалізації стратегії стимулювання експорту та зростання зовнішньоекономічного

потенціалу нашої країни. Проте, необхідно прикласти максимум зусиль, щоб український експорт дійсно став двигуном економічного зростання України.

РОЗДІЛ 3

ПОТЕНЦІАЛ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ЛОГІСТИЗАЦІЇ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ СВІТОВОГО ГОСПОДАРСТВА

3.1. Стратегічні підходи до формування міжнародних логістичних систем

Відповідно до досвіду функціонування багатьох розвинених національних економік та світових ринків, без ефективної та продуктивної організації міжнародної логістики у рамках транснаціональних корпорацій неможливо досягнути чіткої роботи системи ланцюгів постачань. Труднощі та проблеми провідних фірм світу не обмежуються прийняттям стратегічних рішень та пов'язані з функціонуванням логістичних структур, роботою логістичного персоналу, реалізацією місії логістики, корпоративною культурою. Усе це важливий стратегічний ресурс та актив компанії.

Корпорації, які практикують логістичну діяльність, постійно стикаються з більшою кількістю проблем, які мають пряме відношення до логістики, в тому числі із невизначеністю, правовими обмеженнями, інфляцією, конкуренцією, глобалізацією світової економіки, які підвищуються вимогами споживачів та їхніх значних очікувань стосовно функціональності, надійності та доступності логістики. Функції логістики постійно ускладнюються. Відповідно, логістикою як сферою ключової компетенції фірми стає все важче управляти.

Координація логістичної діяльності актуальна для будь-якої корпорації, незалежно від її структури бізнесу, розміру, місця розташування компанії тощо. Логістичні операції виконують оптовики, продуценти, ритейлери, проте кожна фірма організує свою логістичну діяльність індивідуально. Корпорація для організації логістичної діяльності повинна сформувати одну з трьох стратегій (рис. 3.1).

Орієнтація на організацію логістичних процесів в умовах ринку передбачає ефективне управління всіма логістичними операціями, які додають вартість до реалізованої продукції; припускає чітку координацію продажів продукції та її доставок споживачам. В цьому випадку компанія ставить завдання виконання замовлень максимально швидкого. Орієнтація на чітку роботу каналів розподілу

припускає тісну координацію між логістичною діяльністю виробника й подібних операцій дилерів і дистриб'юторів. Мета - максимально повне забезпечення насичення ринків збуту й задоволення запитів клієнтури.

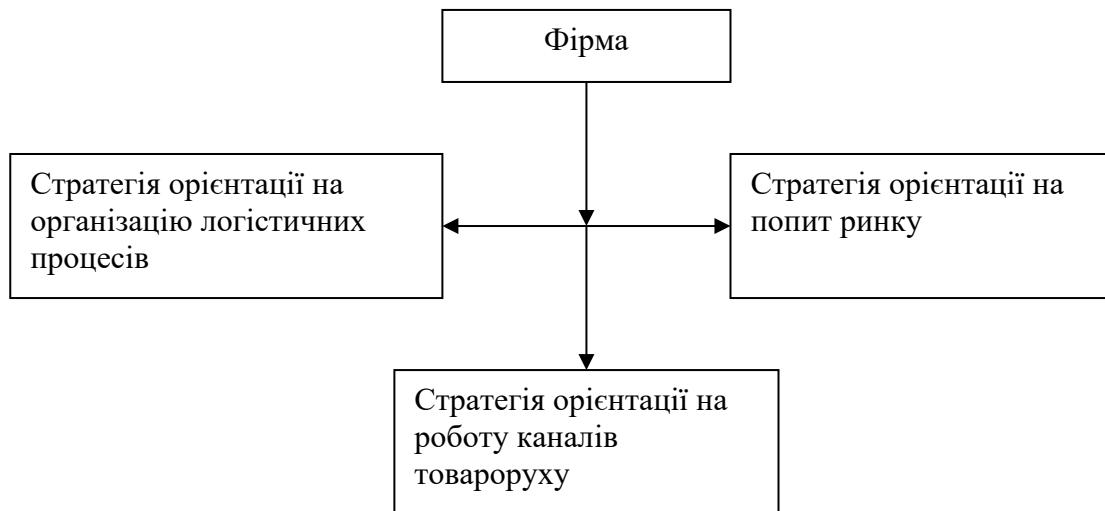


Рисунок 3.1 Стратегії логістичної діяльності

Джерело: складено за [18].

Координацію різних видів міжнародної логістичної діяльності ТНК можна здійснювати різними способами. При створенні структур управління враховують необхідність:

- координації на стратегічному й операційному рівнях;
- встановлення правильного співвідношення між централізацією та децентралізацією;
- встановлення правильної координації в роботі лінійних і штабних підрозділів.

Співвідношення координації на стратегічному й операційному рівнях показує: як позиціюються в корпорації різні види логістичної діяльності стосовно інших напрямків роботи (виробництво, маркетинг, фінанси); як виконуються логістичні операції, наприклад транспортні, складські, управління запасами тощо., в аспекті підпорядкованості керівництву певного рівня. Співвідношення централізації й децентралізації встановлюється, коли деякі види логістичної діяльності (транспортування, управління запасами, облік й обробка замовлень) управляються централізовано, з головного офісу, у той час як операції з дистрибуції можуть

здійснюватися з підрозділів. У рамках основних типів організаційних структур види логістичної діяльності можуть бути реалізовані на лінійному або штабному рівні. Логістична діяльність з обробки замовлень, транспортування та складування може координуватися на штабному рівні й входити в компетенцію віце-президента з логістики. Комбінація штабного та лінійного видів діяльності - це сполучення двох організаційних типів. Подібне сполучення усуває недоліки, властиві цим системам, якщо лінійні й штабні види діяльності виконуються без належної координації. У деяких фірмах до логістики ставляться тільки як до функціональної сфери, без обліку її координації з іншими напрямками роботи, що неправильно, тому що логістика - міжфункціональна сфера діяльності, що вимагає взаємозв'язку з іншими напрямками роботи.

Місія компанії — основа, на якій будується стратегія фірми. У рамках цієї місії визначаються основні цілі й задаються основні параметри роботи. Формулювання місії логістики в корпорації – основа для бізнес-стратегії в цій сфері.

Формулювання місії логістики дозволяє усунути внутрішньоорганізаційні конфлікти й згуртувати персонал, зайнятий здійсненням логістичної діяльності.

Компоненти корпоративної місії логістики ТНК приводяться в табл. 3.1.

Таблиця 3.1. - Основні компоненти корпоративної місії логістики

1. Визнання логістики сферою ключової компетенції.
2. Визнання логістики сферою конкурентних переваг.
3. Заява про надання послуг інтегрованої логістики.
4. Заява про здійснення логістичного управління за допомогою єдиної мережної структури, загальної інформаційної мережі, ефективної інфраструктури.
5. Заява про зміцнення іміджу за допомогою логістики (наприклад, заява про прискорення й удосконалювання операцій з дистриб'юції).
6. Заява про логістику як важливий компонент скорочення витрат.

Джерело: складено за [27].

При створенні або реорганізації (реінжинірингу) логістичних служб керівництву підприємства варто діяти у такій логічній послідовності:

1. Визначення корпоративних стратегій і цілей, що дають загальну спрямованість логістиці.

2. Визначення підпорядкування логістичних операцій службам підприємства. (Наприклад, якщо компанія зайнята випуском продовольства, то логістичний

підрозділ, як правило, працює в рамках маркетингової групи. Якщо компанія випускає промислову продукцію, то логістична структура діє під загальним керівництвом начальника виробництва.)

3. Аналіз стилів управління, побудова схем розподілу людських ресурсів і розуміння потреб окремих працівників.

4. Розуміння сутності того, на що націлено зміни.

5. Розуміння процесів, необхідних для здійснення змін.

Фактори, що впливають на ефективність роботи логістичної структури підприємства, представлені на рис. 3.2.

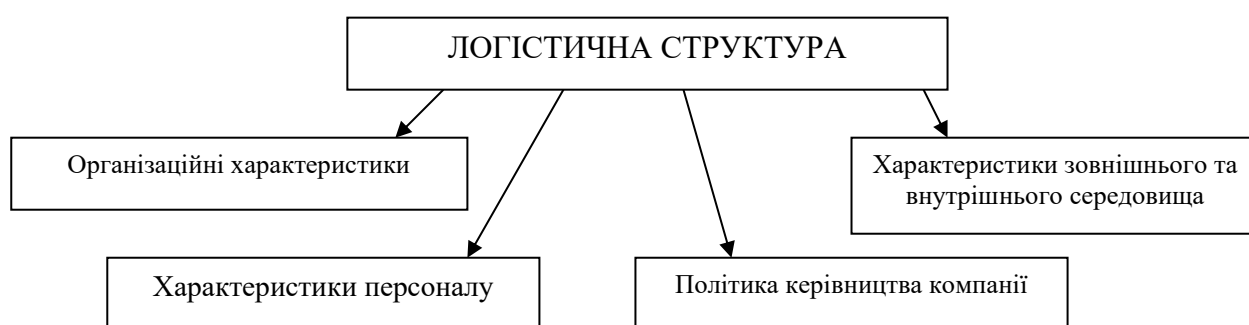


Рисунок 3.2 Фактори, що впливають на ефективність роботи логістичної структури компанії

Джерело: складено за [19].

З організаційних характеристик найбільш важливими є структура фірми та використовувані нею технології. Структура — це відносини між різними функціональними сферами, поданими у вигляді схеми побудови. Технології, що використовуються корпорацією, це механізми, використовувані компанією для трансформації вихідних матеріалів в готову продукцію. Технологія може виступати у різних формах, включаючи всі асортименти застосовуваних матеріалів і увесь набір технічних знань, які використовуються для видів діяльності, що дозволяють домогтися поставленої мети.

Характеристики зовнішнього середовища - це політичні та правові особливості країни, соціальні й культурні прояви — все те, що, як правило, не піддається

контролю з боку фірми. Внутрішні фактори залежать від організаційного клімату й контролюються керівництвом.

Ефективність роботи фірми багато в чому залежить від її персоналу. В остаточному підсумку, загальна продуктивність визначає, наскільки кожен член колективу здатний правильно й чітко виконувати свої обов'язки.

Політика й прийоми управління, здійснювані керівництвом, визначають загальну цільову організаційну структуру й впливають на виконання різних корпоративних завдань відповідно на макро- і мікрорівні.

Підвищити продуктивність організаційної структури управління керівництву логістичної служби допомагає реалізація факторів, наведених у табл. 3.2.

Таблиця 3.2. - Фактори, що підвищують продуктивність організаційної структури управління.

Основні фактори:
• чітка постановка цілей і завдань;
• правильне придбання й використання ресурсів;
• середовище бізнесу і його показники;
• здійснення комунікацій;
• лідерство й процеси прийняття рішень;
• організаційна адаптивність та інноваційність.

Джерело: складено за [18].

Встановлення цілей і завдань містить у собі формулювання чітких завдань на рівні логістичного підрозділу й конкретного працівника. Наприклад, у фірми може бути мета скоротити час доставки товарів споживачам. Це стосується не тільки всього логістичного підрозділу, але й кожного його працівника. Придбання ресурсів (трудових, технологічних, фінансових) та їхнє використання дозволяють у максимальному ступені домогтися поставлених цілей на корпоративному рівні й на рівні логістичного підрозділу. Загальне середовище бізнесу пов'язане зі створенням відповідного клімату, що мотивує працівників на максимальну продуктивність. Одним з найбільш важливих факторів, що впливають на ефективність логістики в будь-якій організаційній структурі, є комунікаційний процес. Комунікаційні потоки в логістиці можуть бути спрямовані зверху вниз, знизу нагору та горизонтально. Необхідна частина комунікаційних зв'язків у логістиці - зворотні зв'язки на рівні

корпорації та на рівні зв'язків із клієнтурою й споживачами логістичних послуг. Важливими для успішної роботи логістичної структури є лідерство та порядок прийняття рішень. Якщо ефективно працює керівництво, підлегла структура буде діяти також ефективно. Середовище, у якій реалізуються різні види логістичної діяльності, вимагає постійного моніторингу. У міру того, як міняються зовнішні або внутрішні умови, логістика повинна адаптуватися та творчо перетворюватися. Без цього вона не зможе забезпечити оптимальне співвідношення витрат і вироблених послуг.

Створення стійкої організаційної структури управління логістичними підрозділами припускає:

1) Наявність ясної формалізованої організаційної структури управління логістикою. Чим простіше і чіткіше побудовано оргструктуру управління, тим легше персоналу зрозуміти й пристосуватися до даної форми логістичного управління, брати активну участь у реалізації цілей фірми. Кожен працівник повинен мати письмові робочі інструкції.

2) Централізований підхід до формулювання політики й загальних напрямків у логістичній діяльності. Система зв'язку повинна бути ефективною та забезпечувати прямий і зворотний зв'язок.

3) Лінія підпорядкованості й відповідальності повинна бути чітко видна. Координацію відповідальності повинне здійснювати вище керівництво. Функції лінійного керівництва й функціональних служб повинні бути чітко розмежовані й скоординовані.

4) Побудову організаційної структури (у центрі та на місцях), що дозволяє повною мірою реалізувати логістичну стратегію підприємства.

5) Організацію та забезпечення безперервного інтегрованого логістичного процесу.

6) Усунення «вузьких» місць усередині логістичного процесу й між логістикою та іншими загальними для фірми напрямками діяльності (маркетинг, бухгалтерія, виробництво, фінанси).

7) Адаптивність і сприйнятливність до інновацій і нововведень.

Ґрунтуючись на сформульованих дефініціях, синтезуємо сучасні моделі побудови глобальних логістичних систем провідних світових транснаціональних корпорацій.

Одним з характерних прикладів ефективного застосування стратегічних принципів глобальної логістики є ГЛС корпорації Digital Equipments, що у свій час злилась з ТНІС «Comraq». Корпорація заснована понад сорок років тому, має оборот близько 15 млрд. доларів та 800 представництв у більш ніж 100 країнах. Це світовий лідер у виробництві й підтримці мережних платформ, а також їхнього програмного забезпечення й виробництва компонентів для персональних комп'ютерів.

Розглянемо стратегічну модель побудови ГЛС корпорації. Вищим логістичним менеджментом компанії Digital Equipment використовуються три основних принципи формування логістичної стратегії. Один із пріоритетних принципів - правильне визначення місць відвантаження продукції всім кінцевим споживачам. Другий - раціональна організація логістичних каналів в країнах, де є запаси продукції компанії для виконання замовлень місцевих споживачів. Третій принцип - це пряме відвантаження продукції з заводів корпорації споживачам на місцях без проміжного складування. Ці принципи можуть бути інтерпретовані залежно від конкретної ситуації в термінах запасів, витрат, виробничих потужностей, окремих логістичних рішень у виробництві та дистриб'юції продукції фірми.

На основі синтезу перелічених принципів логістичного менеджменту DEC сформулюємо модель архітектури глобальної логістичної системи сучасних ТНК (рис. 3.3).

Ця модель використається для концептуалізації глобальної логістичної стратегії корпорацій на всесвітній основі. Модель включає такі основні елементи:

- навколишнє макросередовище, що складається зі споживачів (замовників), глобальної економіки, культури, технологій, урядових інститутів, торгівлі, конкурентів, динаміки ринку;
- стратегія та цілі бізнесу, фінанси, відносини з партнерами з бізнесу, метрики виконання рішень;

- матеріальні, інформаційні й фінансові потоки у логістичних ланцюгах, виробництво, дистрибуція та сервіс;
- функції менеджменту замовлень, виробничого менеджменту, управління запасами, транспортування, міжнародну кооперацію та інформаційний менеджмент;
- підтримуючі системи, стратегічно важливі для корпорації.

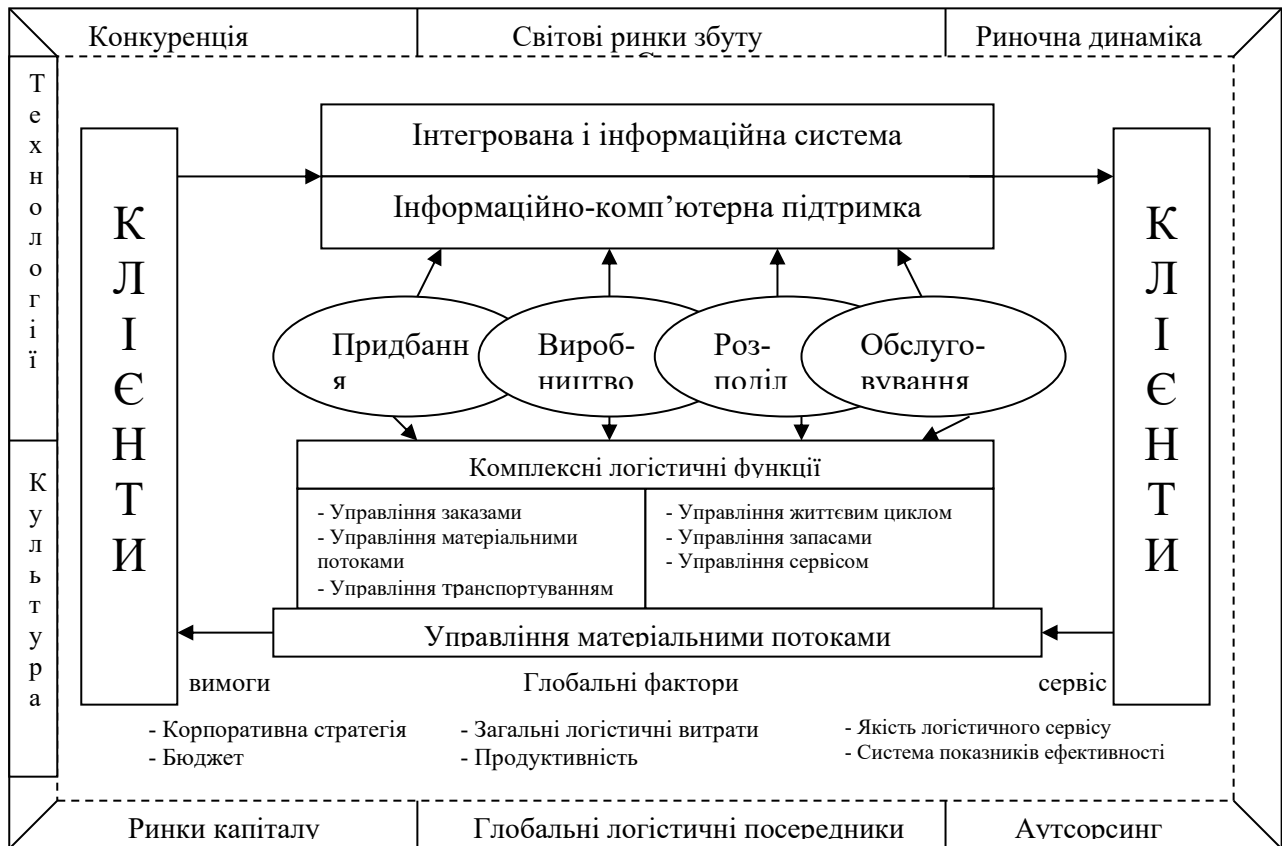


Рисунок 3.3. Архітектура глобальних логістичних систем

Джерело: систематизовано за [37].

Перетворення компаній у ТНК і розширення глобального бізнесу зажадало перегляду логістичної стратегії корпорації в плані модифікації систем управління закупівлями матеріальних ресурсів і розподілу кінцевих продуктів і послуг. (рис. 3.4)



Рисунок 3.4. Трансформація локальної логістики в нову глобальну логістичну платформу.

Джерело: складено за [26].

Основна ідея переходу на новий глобальний рівень логістичного менеджменту в корпораціях полягає в побудові інтегрованої ГЛС, що зв'язує єдиною структурою управління й інформаційною системою власні підрозділи компанії із логістичними посередниками у постачанні й збуті. Пріоритети створення такої ГЛС полягають у використанні інтегральних показників якості логістичного менеджменту, таких як тривалість логістичного циклу виконання замовлення, тотальні логістичні витрати, якість логістичного сервісу. При цьому у стратегічній перспективі логістичні посередники стають постійними бізнес-партнерами корпорації, а кількість їх повинна бути мінімальною. Такі логістичні посередники повинні відповідати досить твердим вимогам до надійності та комплексності виконуваних функцій у глобальному (міжнародному) масштабі. При переході на глобальний логістичний рівень

кардинально міняється система менеджменту ТНК як в структурному, так і у функціональному аспектах. Організаційна структура логістичного менеджменту Nokia від лінійно-штабної форми перетвориться на матричну та проблемно-орієнтовану структуру, що забезпечує більшу гнучкість прийняття рішень й економію на трансакційних витратах. Змінюється також структура вищого менеджменту корпорації у напрямку посилення координуючих функцій на міжфункціональному і міжорганізаційному рівнях управління, для чого вводяться посади віце-президента з логістики та інтегральних логістичних менеджерів.

Формування ГЛС вимагає реінжинірингу структури розподільної логістичної мережі, а також впровадження інтегрованих інформаційно-керуючих систем типу ERP й CSRP.

Таким чином, наведені моделі побудови ГЛС ТНК ілюструють основні напрямки розвитку глобальної логістики у сучасних умовах, а також проблеми, що стоять перед компаніями, які прагнуть вийти на міжнародний ринок.

3.2. Концепція розробки національної логістичної стратегії в умовах глобалізації

Формування в нашій країні експортно-орієнтованої економіки інноваційного типу, а також підвищення її конкурентоспроможності на світових ринках вимагає фундаментальних змін у підходах до вдосконалення моделей господарського розвитку.

Для досягнення більш успішного продовження економічних реформ та підвищення рівня життя населення на основі економічного зростання та підвищення ефективності виробництва на новому етапі розвитку країни, необхідно підняти теоретичний, методичний і організаційний рівень підготовки програм та їх успішну реалізацію. Надто важливо уникнути повторення невдалих досвідів реформування останнього десятиліття XX століття, оскільки населення країни вже не має можливості витримати подібні негативні наслідки.

Першочергово варто врахувати, що формування цивілізованих ринкових відносин і виходження з кризи вимагає значного часу. Важливо розробити довгострокову програму, орієнтовану на не менше 10 років, з урахуванням сучасного кризового стану економіки та особливостей вітчизняної ситуації. Така національна програма повинна бути стабільною протягом усього десятиліття і не повинна піддаватися періодичним змінам зі зміною Кабінетів Міністрів. З огляду на часту зміну Прем'єр-міністрів і Кабінетів Міністрів, доцільно покласти відповідальність за розробку єдиної національної довгострокової програми реформ на команду реформаторів, яку очолює голова держави. Ця команда має складатися з політично незаангажованих фахівців високого професійного рівня, які обираються на конкурсній основі за концепціями та стратегіями, які вони пропонують для перетворень. Тільки після цього має розроблятися єдина національна довгострокова програма продовження реформ (рис. 3.5).

Зміст єдиної національної довгострокової програми реформування рекомендується структурувати у чотири укрупнені блоки, орієнтовані на функціональну спрямованість. У першому блоці пропонується обґрунтувати мету, стратегію, курс, предмет, об'єкти реформування, методи перетворення, строки проведення нового етапу реформування, а також кількісні результати за весь термін та за окремі етапи програми. Цільовою стратегією цієї програми розвитку економіки України пропонується обрати стратегію експортозаміщення.

Основним предметом реформи у цьому блоку визначається як продуктивні сили, що включають засоби праці, технології, предмети праці, організацію виробництва і праці, а також робочу силу. Зазначається, що технічне переозброєння й реконструкція застарілої техніки, технології на основі принципово нових їхніх зразків і висока організація виробництва та праці з відповідним професійним рівнем робочої сили здатні вивести економіку із кризи та покращити рівень життя населення.

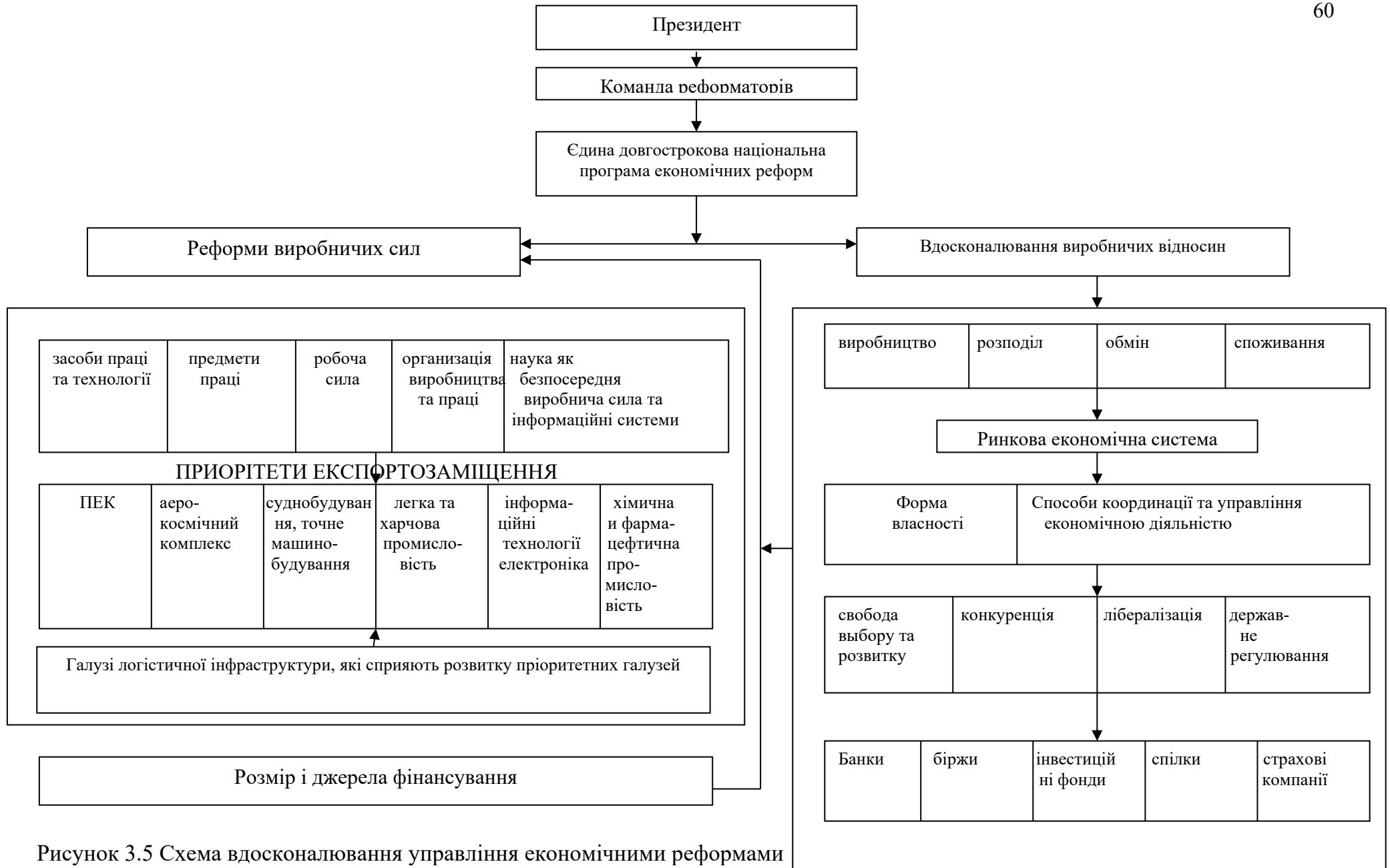


Рисунок 3.5 Схема вдосконалювання управління економічними реформами
 Джерело: складено за [16, 22, 28].

У другому блоці пропонується обрати галузі та сфери діяльності для технічного переозброєння, з урахуванням їхнього впливу на господарський комплекс та виходу економіки з кризи. Визначається, що першочергового вдосконалення вимагають продуктивні сили в паливно-енергетичному комплексі, оскільки дефіцит електроенергії й недостача енергетичного вугілля впливають на роботу всіх інших галузей та сфер діяльності в країні. Також відзначається важливість цього комплексу для прискорення розвитку продуктивних сил, адже вугілля є основним енергоресурсом при високих вартостях нафти та газу, які імпортуються

Для зміцнення та розширення внутрішнього ринку, а також забезпечення населення продуктами харчування та промислових товарів вітчизняного виробництва, припинення їхнього ввозу та подолання бідності необхідно провести технічне переозброєння й удосконалення системи організації виробництва і праці на підприємствах харчової, легкої, фармацевтичної промисловості та сільському господарстві.

Важливим етапом буде збільшення обсягів виробництва та припинення експорту сільськогосподарської та іншої сировини за кордон. Замість цього, ресурси слід направити на відновлення та розвиток власних підприємств, що спеціалізуються на виробництві м'ясних і молочних продуктів, одягу, ліків, засобів гігієни, меблів, електротоварів, складної побутової техніки та інших товарів особистого споживання.

Зазначається, що пріоритетним має бути розвиток цих галузей, а не гірничо-металургійного комплексу, який наразі користується значними пільгами та інвестиціями. Фінансові і матеріальні ресурси мають бути спрямовані саме на ці галузі, що виробляють товари особистого споживання, з метою ефективного розвитку паливно-енергетичного комплексу.

Окрему увагу слід приділити забезпеченню паливно-енергетичного та агропромислового комплексу, легкої і фармацевтичної промисловості новітньою технікою. Це можливо досягти, якщо вітчизняні машинобудівні заводи, маючи достатні ресурси, співпрацюватимуть з внутрішніми споживачами,

забезпечуючи їх прогресивними машинами та обладнанням за доступними цінами.

Руйнування підприємств у сфері харчової та легкої промисловості відбулося внаслідок орієнтації комерційних структур і багатьох підприємств на зовнішньоекономічну діяльність. Це проявилось у вивозі сировини та напівфабрикатів посередницькими структурами та промисловими підприємствами, а ввезі готової продукції високої готовності, яка часто виготовлялася із сировини, вивезеної з України. Для відновлення внутрішніх підприємств, що виробляють товари для особистого споживання, необхідні технічне переозброєння, удосконалення організації виробництва і праці, а також економічні та адміністративні заходи, такі як встановлення високих мит - вивізних для сировини та напівфабрикатів та ввізних для готової продукції, а також державний контроль і регулювання цін.

Особливу увагу в програмі продовження економічних реформ слід приділити перебудові структурно-інноваційної політики держави. Складові української економіки, такі як енергоємна структура ВВП, переважаюча сировинна продукція, фізичне і моральне зношування основного капіталу та недостатні темпи ринкових реформ, вимагають стратегічних підходів. Зростання ВВП на рівні 4-5% щорічно не дозволяє досягти рівня провідних європейських країн протягом менше ніж 50 років. Таким чином, вивід полягає в необхідності економічно обґрунтованої стратегії технологічного прориву. Цей прорив передбачає концентрацію ресурсів на досягнення інноваційної моделі розвитку економіки.

Зміст інноваційної перебудови економічної політики нашої країни має полягати у концентрації існуючих ресурсів в конкурентоспроможних галузях науково-технічного прогресу. Інновації не повинні бути самою ціллю, їх потрібно направити у пріоритетні галузі промисловості: суднобудівну, аерокосмічну, фармацевтичну, легку, харчову, інформаційні технології, транспортну інфраструктуру, агропромисловий комплекс. Потенціал України у цих галузях унікальний. Наша країна входить в п'ятірку країн, що володіють передовими аерокосмічними технологіями, в десятку найбільших суднобудівних

країн світу. Із 22 базових технологій ракетно-космічної галузі вже 17 освоєно національними виробниками.

В результаті частка інноваційно-активних суб'єктів господарювання має дійти до рівня, який властивий розвиненим державам, - 70% загальної кількості підприємств, що забезпечують 85-90% приросту ВВП за рахунок високотехнологічної та наукоємної продукції.

Ефективність функціонування пріоритетних галузей національної економіки сильно залежить від якості їхнього інфраструктурного обслуговування.

Проблема формування інфраструктури ринку продукції виробничого призначення - завдання надзвичайно складне і важливе. Вирішення цієї проблеми ускладнене в багатьох відношеннях через те, що в умовах командно-адміністративної системи держава не лише не сприяла утворенню конкурентного середовища, але також активно намагалася прибрати паралельно діючі постачальницько-збутові структури та зміцнити централізовану систему матеріально-технічного постачання. У країнах з розвиненим товарним господарством суспільний продукт відтворюється за допомогою системи ринків (земель, праці, капіталу), при цьому ринок товарів і послуг формується без втручання держави, не дивлячись на збереження монополізму в сфері як виробництва, так і обігу товарів.

Для виходу із ситуації, яка склалась, необхідно розробити державну стратегію розвитку товарного ринку України. Формування нових ефективних економічних механізмів та структур, які дозволяють управляти торгівлею і ринками економічними методами, доцільно здійснювати у наступних напрямках:

розробка економічних механізмів та структур, які забезпечують функціонування незалежних та вільних, проте регульованих ринків, де кожному суб'єкту торгівлі надано однакові можливості з доступу до інформації про пропозицію, попит, ціни, а також загальні, рівні для усіх умови укладення угод;

формування необхідних економічних умов, які стимулюють кооперацію товаровиробників, підприємств оптової торгівлі, інформаційно-торговельних та

фінансових підприємств за участю регіонів та муніципалітетів в статутному капіталі;

створення цілісної системи регламентації та контролю торгівлі і ринків, яка включає єдині правові основи та обов'язкове ліцензування торговельної діяльності як для підприємств і організацій, так і для приватних осіб, а також сертифікація підприємств торгівлі.

Особливо необхідно зазначити правовий аспект становлення та розвитку логістики в Україні. В даний час у нас законодавство в сфері логістики практично відсутнє. Відсутні закони, підзаконні акти або нормативні документи, де б згадувалася логістика. Законодавство України недостатньо кореспондується із міжнародним законодавством в галузі міжнародної торгівлі, руху, міжнародних, внутрішніх, національних, змішаних перевезень. Є ціла низка факторів, що стримують просування товарів та приводять до того, що вже встановлені логістичні ланцюжки рвуться на тривалий час.

Введення інструментарію сучасного логістичного менеджменту в практику бізнесу дозволяє фірмам значно скоротити запаси у постачанні, виробництві і збуті, знизити собівартість продукції, прискорити оборотність капіталу, забезпечити задоволення потреб одержувачів в якісній продукції та послугах.

Отже, в зв'язку з вищевикладеним, потрібно забезпечити відповідний розвиток системи логістичних технологій в українській економіці. При цьому мова, в першу чергу, має йти:

- про вдосконалення систем електронних та телекомунікацій;
- про розвиток товаропровідних структур та системи логістичних посередників;
- про докорінну реконструкцію транспортно-складської інфраструктури і забезпечення підйому виробництва сучасної тари та пакування;
- про створення системи підготовки висококваліфікованих кадрів в сфері логістики.

Після вибору предметів та об'єктів реформування, тобто галузей та підприємств, призначених для технічного переозброєння і реконструкції,

необхідно обґрунтувати у третьому блоці - організаційно-технічному - методи реалізації намічених в другому блоці перетворень, виходячи із наявності фінансових та матеріальних ресурсів, а також пропозицій регіонів та промислових підприємств. В цьому блоці мають бути обґрунтовані конкретні способи перетворення (реконструкція, технічне переозброєння, розширення та нове будівництво підприємств в галузях у чіткій послідовності) продуктивних сил.

З метою технічного переозброєння намічених до реформування галузей промисловості потрібно у централізованому порядку розв'язувати проблему вибору принципово нової техніки та технології на рівні кращих світових та вітчизняних зразків. Потрібно для цього досліджувати питання про можливість її виготовлення на українських машинобудівних підприємствах або в виняткових випадках закупівлі принципово нової техніки в інших країн. У останньому випадку потрібна ретельна підготовка щодо вибору фірм-виробників нової техніки. Важливим при цьому є припинення вивозу капіталів за кордон.

При розробці програм реформування в сфері технічного переозброєння галузей та сфер діяльності можна використати досвід промислово розвинених країн, зокрема Японії, США та ін., із розробки комплексних цільових науково-технічних програм, що розробляються за рахунок коштів державного бюджету центральними органами влади.

В четвертому блоці програми - соціально-економічному - на основі зростання обсягу виробництва та його ефективності (зниження витрат та цін) в галузях та на підприємствах варто обґрунтовувати визначені заходи щодо підвищення рівня життя населення, а конкретніше, як вже було вказано, при обґрунтуванні цілей і результатів реформ необхідно передбачити зростання доходів на душу населення до прожиткового рівня. За змістом соціальний блок є результатом всієї програми реформування. В сучасних умовах він може бути обмежений словами - зниження бідності, підвищення рівня життя населення, зростання добробуту. В цьому блоці необхідно докладно зробити групування населення за рівнем заробітної плати працюючих та доходів на душу населення, оскільки середня заробітна плата не відображає реального стану речей через

незначну різницю у доходах високооплачуваних та низькооплачуваних верств населення і з врахуванням складу сім'ї (в тому числі непрацюючих). Особливу увагу у цьому блоці варто приділити підвищенню добробуту найбільш вразливих верств населення.

Отже, розробка і наступна реалізація комплексної довгострокової програми продовження економічних реформ дасть можливість створити передумови для формування механізмів сучасної постіндустріальної моделі розвитку української національної економіки.

ВИСНОВКИ

За результатами проведеного дослідження вирішено важливу наукову задачу, пов'язану з розробкою теоретико-методологічних основ вдосконалення логістичної стратегії розвитку глобальної світової економіки та на цій основі – цілісної концепції логістизації української економіки як пріоритетного фактора зростання міжнародної конкурентоспроможності нашої країни.

На основі одержаних результатів зроблено наступні висновки:

1. Проведений у кваліфікаційній робота магістра аналіз положень сучасної економічної теорії і практики реформування світогосподарських процесів дав можливість обґрунтувати *нову логістичну парадигму розвитку світової і національної економіки за умов глобалізації*, що базується на принципових постулатах транснаціоналізації та глобалізації, еколого-економічної і логістичної теорії, інституціоналізму, їх узагальненні та синтезі. Логістична теорія, яка розглядає відтворювальні процеси як потокові, відрізняється від сучасних напрямків в економічній теорії, таких як класичний, кейнсіанський, монетаризм, інституціоналізм тощо. Вона дозволяє аналізувати глобальні процеси комплексно, в їх єдності і цілісності, що, в свою чергу, відкриває можливості розробки нових підходів та зміцнення пріоритетів управління національним господарством. Це дослідження також підкреслює важливість формування еколого-соціально-економічних систем різного ієрархічного рівня (фірма – регіон – держава – союзи держав) і їх інтеграції в процесі взаємодії. Такий підхід методологічно обґрунтовує питання підвищення ефективності міжнародних і національних бізнес-процесів через взаємообумовленість ресурсних потоків та взаємодію економічної підсистеми ГЕО з навколишнім середовищем.

2. Доведено, що пріоритетними складовими логістичної економіки необхідно вважати:

- постійне вдосконалення системи організаційно-управлінських, виробничих, соціально-екологічних відносин між взаємодіючими суб'єктами глобальної та національної економіки;

- створення особливої системи цінностей, які складаються у результаті формування реальної логістичної корисності для споживачів в рамках функціонування ланцюгів поставок;

- посилення взаємної відповідальності всіх учасників логістичних ланцюгів, пріоритет їх спільного інтересу в підтримці оптимальності цих ланцюгів в рамках конкурентної боротьби за споживача.

3. На базі аналітичної оцінки функціонування сучасних світових ГЛС обґрунтовано методологічні принципи *логістизації світової і національної економіки*. Її стратегічна модель включає наступні елементи:

- мету та завдання логістизації, показники роботи логістичних ланцюгів та каналів у взаємодії з системами виробництва, дистрибуції і сервісу;

- оцінка існуючого логістичного потенціалу системи із погляду розвитку торгівельної, митної, транспортно-складської, інформаційної інфраструктури;

- формування шляхів досягнення поставлених завдань з врахуванням можливих трансформацій системи;

- формування необхідних засобів та ресурсів, капіталовкладень для функціонування ГЛС.

4. Базуючись на аналітичній оцінці позиціонування України як конкурентоспроможної держави на світових ринках обґрунтовано *стратегію тотальної логістизації української економіки* з метою досягнення інституціонального, інноваційно-технологічного та інфраструктурного прориву. Структурно концепція логістизації економіки України охоплює 2 блоки проблем: напрямки логістизації продуктивних сил і організаційно-правових відносин.

5. Обґрунтовано основні *напрямки перспективної логістизації продуктивних сил України*, найбільш пріоритетними серед яких є:

- а) розвиток системи транспортних коридорів;

- б) формування системи провайдерів логістики, які забезпечують увесь комплекс логістичних послуг споживачам, включаючи і управлінську логістику (аутсорсинг);

- в) створення системи інформаційно-електронних мереж;

- г) формування системи підготовки й перепідготовки фахівців з логістики;

д) розвиток виробництва сучасної тари та упакування продукції.

6. На базі обґрунтованої концепції логістизації української економіки розроблено на рівні найбільших вітчизняних експортно-орієнтованих корпорацій *моделі створення інтегральних логістичних систем (ІЛС)*. Зокрема, моделювання адаптивної системи збутової діяльності фірми, а також розподілу готової продукції за збутовою мережею дало можливість вирішувати завдання оптимізації структури виробництва, розподілу і руху потоків продукції за всіма складними ланцюгами поставок.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Алькема В.Г. Логістичне забезпечення міжнародної торгівлі. Вчені записки Університету «КРОК». Випуск 46. 2017. С.82-93
2. Боринець С.Я. Теорія та практика світових фінансів / С.Я. Боринець. К.: ВПЦ «Київський університет», 2016. 350 с.
3. Величко Л. А. Логістика: навч. посіб. Дніпров. нац. ун-т ім. Олеся Гончара. Дніпро : Біла К. О. [вид.], 2019. 95 с.
4. Виробнича логістика: навч. посіб. О. М. Сумець [та ін.] ; Харків. ін-т ПрАТ ВНЗ "Міжрегіон. Акад. упр. персоналом". Харків : Планета-Прінт, 2021. 119 с.
5. Григорова-Беренда Л. І., Шуба М. В. Теорія і практика зовнішньої торгівлі : навч. посіб. Харків. нац. ун-т ім. В. Н. Каразіна. Харків : ХНУ ім. В. Н. Каразіна, 2016. 134 с.
6. Гурч Л. М. Логістика: навч. посіб. для студентів ВНЗ. Нац. трансп. ун-т. - 2-ге вид. Київ : НТУ, 2020. 507 с.
7. Державний комітет статистики України. URL : <http://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 16.11.2023).
8. Дугінець Г., Павлишина К. Санкції у зовнішній торгівлі. Зовн. торгівля: економіка, фінанси, право. 2019. № 6. С. 5-17.
9. Екологоорієнтоване логістичне управління виробництвом: монографія. Є. В. Мішенін [та ін.] ; за наук ред. д-ра екон. наук, проф. Є. В. Мішеніна. Суми : Папірус, 2013. 247 с.
10. Економіка логістики: практикум для здобувачів вищ. освіти ОС "Бакалавр" спец. 073 "Менеджмент" освіт.-проф. програми "Логістика". [уклад.: О. В. Позняк, В. В. Матвеев] ; Нац. авіац. ун-т. Київ : НАУ, 2022. 70 с.
11. Іванов Є.І. Диверсифікація зовнішньої торгівлі та економічне зростання [Текст] : монографія. Київ : Кондор, 2021. 276 с.
12. Каїра-Мариновська З. С., Ващенко О. П. Логістика ринків: підруч. для студентів ВНЗ. Держ. ун-т телекомунікацій. Київ : Інформаційно-аналітичне агентство, 2018. 323 с.

13. Конференція ООН з торгівлі та розвитку. URL : <https://unctadstat.unctad.org/wds/ReportFolders/reportFolders.aspx> (дата звернення: 12.11.2023).

14. Крикавський Є. В., Похильченко О. А., Фертч М. Логістика та управління ланцюгами поставок: підручник. Нац. ун-т "Львів. політехніка". Львів : Вид-во Львів. політехніки, 2020. 845 с.

15. Логістика постачання транспортних і виробничих підприємств, фірм, компаній: навч. посіб. / Аулін В. В. [та ін.] ; за заг. ред. д-ра техн. наук, проф. Ауліна В. В. Кропивницький : Лисенко В. Ф. [вид.], 2022. 324 с.

16. Логістика: навч. посіб. / Г. М. Запша та ін. за ред. Г. М. Запши, М. П. Сахацького, О. І. Мельничук ; Одес. держ. аграр. ун-т, Каф. менеджменту. Одеса : Астропринт, 2020. 314 с.

17. Маркетинг і логістика в системі менеджменту = Marketing and logistics in the management system : тези доп. XIV Міжнар. наук.-практ. конф., Львів, 28 жовт. 2022 р. Каф. маркетингу і логістики Нац. ун-ту "Львів. політехніка" (Україна) [та ін.]. Львів : Вид-во Львів. політехніки, 2022. 275 с.

18. Міжнародний торговельний центр. URL : <https://www.macmap.org/> (дата звернення: 5.11.2023).

19. Москвітіна Т. Д. Міжнародна логістика : навч. посіб. для студ. вищ. навч. закл. Київ. нац. торг.-екон. ун-т. К. : Київ. нац. торг.-екон. ун-т, 2012. 215 с.

20. Москвітіна Т. Д. Міжнародна логістика: навч. посіб. для студ. вищ. навч. закл. Київ. нац. торг.-екон. ун-т. К. : Київ. нац. торг.-екон. ун-т, 2012. 215 с.

21. Негода А. В. Міжнародна логістика у схемах: навч. посіб. Київ. нац. ун-т ім. Тараса Шевченка. Київ : Київський університет, 2020. 191 с.

22. Омельченко В.Я. Логістика в системі матеріально-технічного забезпечення виробництва. Формування ринкової економіки: Міжвід. наук. збірник . Вип. 14. К.: КНЕУ, 2005. с. 131-140

23. Омельченко В.Я. Логістичні аспекти підвищення ефективності використання та розвитку робочої сили. Вісник Тернопільської академії народного господарства. Тернопіль: ТАНГ, 2004. с.

24. Омельченко В.Я. Логістичні аспекти підвищення ефективності використання та розвитку робочої сили. Матеріали всеукраїнської науково-практичної конференції. Тернопіль: ТАНГ, 2004. с. 84-86

25. Омельченко В.Я. Стратегія матеріального забезпечення виробничого підприємства на основі логістики. Формування ринкової економіки: Зб. наукових праць. Вип. 12. К.: КНЕУ, 2004. с. 232-238.

26. Омельченко В.Я. Умови та принципи створення логістичної інфраструктури в перехідній економіці України. Регіональна економіка. Науково-практичний журнал. Львів, 2004. - №1. с. 194-199

27. Організація та логістика перевезень: підручник / Ізтелеуова М. С. [та ін.]. Херсон : Олді Плюс, 2021. 264 с.

28. Орехова Т.В. Транснаціоналізація економічних систем в умовах глобалізації: Монографія. Донецьк: ДонНУ, 2007. 394 с.

29. Полякова Ю. В., Яремко Л. А., Шайда О. Є. Міжнародна торгівля і глобальні виклики. Держава та регіони. Сер. Економіка та підприємництво. 2021. № 3. С. 13-18.

30. Резнік Н. П. Логістика: навч. посіб. Нац. ун-т біоресурсів і природокористування України. Київ : НУБіП, 2021. 142, [1] с.

31. Рогач О. І., Косьміна В. В. Транснаціональні корпорації та експорт нових індустріальних країн Азії : монографія. Київ. нац. ун-т ім. Т. Шевченка. Київ: ЦУЛ, 2016. 255 с.

32. Рогач О.І. Міжнародні інвестиції: теорія і практика бізнесу транснаціональних корпорацій. К.: Либідь, 2005. 720 с.

33. Рокоча В.В. Міжнародна торговельна діяльність: підручник / В.В. Рокоча, В.Г. Алькема. В.І. Терехов, Б.М. Одягайло [та ін.], за наук. ред. В.В. Рокочої. К. : Університет економіки та права "КРОК", 2018. 698 с.

34. Світова організація торгівлі. URL : <https://www.wto.org/> (дата звернення: 28.10.2023).

35. Соціально-економічне становище України за 2022 рік. Урядовий кур'єр. 2023. №1.С. 9-13.

36. Стратегія економічного і соціального розвитку України (2004-2015 рр.) „Шляхом європейської інтеграції” / В.М. Геєць та інші. К.: Техніка, 2004. 416 с.
37. Транснаціоналізація світової економіки. Колективна монографія / О.В. Баула, Т.М. Вісіна, В.В. Вісин [та ін.]. Луцьк: Вежа Друк, 2018. 236 с.
38. Федорова В. О., Блага В. В. Логістика: навч. посіб. Харків. нац. автомоб.-дорож. ун-т. Харків : Бровін О. В. [вид.], 2019. 153 с.
39. Циганкова Т.М., Солодковський Ю.М. Чинники розвитку міжнародної торгівлі та позиції України на світовому ринку. Формування ринкової економіки. Міжвід.наук.зб. Вип. 14. К.: КНЕУ, 2005. с. 168-181.
40. Черкащина К.Ф. Злиття і поглинання компаній. Суми.: Вид.буд. „Зоря”, 2006. 334 с.
41. Chuliá, H., Fernández, J., & Uribe, J. M. (2018). Currency downside risk, liquidity, and financial stability. *Journal of International Money and Finance*, 89, 83–102.
42. Koshelieva, I. V. Logistics and international trade. Words and phrases translation exercises : for senior univ. students majoring in Chinese : suppl. book. Nat. Univ. [et al.]. Engl. ed. - Kharkiv : V. N. Karazin Kharkiv National University, 2020. 310 p.
43. Omelchenko V., Omelchenko A. Logistical principles of diversification of manufacturing in conditions of restructuring of the enterprises of agriculture of Ukraine // Almanac “The chosen problems of effectiveness of restructuring”, Posnan Academy of economics, Poland, 2006 – p. 83-91
44. World Investment Report 2020, 2021, 2022 <http://www.unctad.org> (дата звернення: 26.10.2023).