

## **МІЖНАРОДНА ЛОГІСТИКА: ПОНЯТТЯ ТА НАПРЯМИ РОЗВИТКУ В СУЧАСНОМУ СВІТІ**

*Мета статті полягає в аналізі та узагальненні світового досвіду використання логістичних систем у процесах міжнародного кооперування за умов глобалізації. У процесі дослідження було застосовано загальнонаукові методи: аналіз (для вивчення об'єкта та предмета дослідження), абстрактно-логічний (у теоретичних узагальненнях та формуванні висновків). Доведено значення логістики як чинника посилення міжнародної кооперації, що зростає за рахунок науково-технічного прогресу в цьому секторі, проаналізовано світовий досвід використання логістичних систем. Вивчення закономірностей та особливостей використання транзитних коридорів задля оптимізації структури економіки та економічного зростання України в цілому. Отримані результати можуть бути використані підприємствами в розробці логістичних схем.*

***Ключові слова:** логістика; продаж; поставки; транспортно-логістична система; міжнародні перевезення.*

**Постановка проблеми.** Глобалізація надає додаткові можливості логістичної оптимізації розміщення виробництва. Кордони окремих країн стають дедалі більш відкритими. Тому з'являється можливість розміщувати виробництва в країнах із дешевшою робочою силою і меншими ставками податків. Розвиток міжнародної торгівлі відкрив доступ до дешевших ресурсів – сировини, комплектуючих, що дозволяє оптимізувати матеріальні та фінансові потоки виробників у логістичному сенсі.

Існує і зворотний вплив логістики на глобалізацію. На макрорівні існує низка чинників, які стимулюють міжнародну кооперацію. Це лібералізація економік більшості країн світу; ефективне функціонування логістичних систем і поліпшення світової логістичної інфраструктури; поява зон вільної торгівлі; технічний і технологічний прогрес. Усі названі макроекономічні чинники відіграють істотну роль у розвитку міжнародної кооперації, але, із погляду цього дослідження, найбільший інтерес становить ефективне функціонування логістичних систем та поліпшення світової логістичної інфраструктури. Вказаний чинник є однією з рушійних сил міжнародної кооперації та глобалізації.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Проблематика застосування логістичних систем на міжнародному рівні в умовах глобалізації є відносно малодослідженою. Деякі аспекти впливу глобалізації на логістичні системи частково розкриті в роботах Саркісова С. В. [3]; висвітлені основні шляхи розвитку логістичних систем і процесів у світовій економіці

для формування й ефективного використання МЛС в зовнішньоекономічній діяльності підприємств Сербин В. Д. [2]; показав вплив логістичних витрат на формування собівартості продукції Плахута Г. А. [2], Бест М. [1] та інші.

Аналіз такого досвіду дозволить відібрати найбільш ефективні чинники та фактори успішного створення та розвитку ефективно діючих на міжнародному рівні логістичних систем в умовах глобалізації, які доцільно враховувати і в Україні в процесі побудови національної логістичної системи та інтеграції її в міжнародне співтовариство.

Сьогодні підприємництво стикається з труднощами в процесі управління, що викликані непередбачуваністю розвитку ринку. Достатньо актуальним є питання управління змінами та пошуку шляхів подолання негативних наслідків, викликаних непередбачуваністю розвитку бізнесу. Така невизначеність змінює характер процесів управління, перетворюючи їх на нелінійні. Головні ламінарні бізнес-потоки на ринку перетворюються на турбулентні. Одиночний, випадковий характер турбоподій іде в минуле, неоднорідність і нерівномірність стають неодмінними атрибутами повсякденного буття. Тому єдиною можливою відповіддю, якщо підприємство прагне не тільки вижити, але й розвиватися в складно прогнозованих ситуаціях, є турбоменеджмент і його логістичний аналог – турбологістика.

**Постановка завдання.** Метою дослідження є аналіз та узагальнення світового досвіду використання логістичних систем у процесах міжнародного кооперування за умов глобалізації.

**Виклад основного матеріалу.** Логістика – це процес планування, реалізації та моніторингу ефективності, ефективного потоку і зберігання товарів, послуг і відповідної інформації з пункту відправлення до пункту споживання задля підтвердження вимог замовника. Це визначення чітко вказує на притаманну природу логістики і передає, що логістика має справу з одержанням продуктів і послуг, де вони потрібні. Упровадження передового досвіду логістики стало одним із найбільш цікавих і складних оперативних сфер бізнесу та управління державним сектором. Логістика є унікальним явищем, яке ніколи не зупиняється! Логістика відбувається в усьому світі 24 години на добу, сім днів на тиждень, протягом 52 тижнів на рік [1, с. 206].

Слово «логістика» походить від французького слова «Loger», що означає мистецтво основного навчання до руху і поставку товарів. Це стратегія або концепція, що зазвичай застосовується до управління маркетингом [2, с. 47].

Залежно від специфіки діяльності компанії застосовуються різні логістичні системи. Логістична система – це сукупність дій учасників логістичного ланцюга (підприємств – виробників, транспортних та торговельних організацій, магазинів тощо), побудованих так, щоб виконувалися основні завдання логістики.

Логістичні системи дуже різноманітні за охопленням діяльності підприємства. Для одних логістика – це просто вміння працювати з базами даних, для інших – постачальна або складська діяльність. Але за своїм призначенням (а головне її призначення – зменшення витрат за умови виконання планових завдань, а отже, підвищення ефективності виробничої діяльності) логістичні системи повинні охоплювати практично всі (крім бухгалтерських, кадрових і т. п.) напрями діяльності. Загальновідомі логістичні системи та концепції управління:

- MRP – Materials requirements planning;
- DRP – Distribution requirements planning;
- MRPII – Manufacturing resource planning;
- ERP – Enterprise resource planning;
- LEAN PRODUCTION;
- CSRП – Customer Synchronized Resource Planning;
- ROP, QR, CR, AR;
- EOQ МОДЕЛЬ;
- система двох рівнів;
- двобункерна схема;
- модель із постійною періодичністю замовлення;
- метод ABC;
- мезастаціонарні і стохастичні моделі управління запасами та інші.

Компанії можуть розвивати власні логістичні підрозділи, а можуть залучати транспортно-логістичні організації для вирішення питань поставок, складування та постачання. Залежно від рівня залучення незалежних компаній для вирішення бізнес-завдань у логістиці розрізняють різні рівні: IPL – від англ. «First-party logistics» – підхід, за якого організація вирішує логістичні питання самостійно; 3PL від англ. «Third-party logistics» – підхід, за якого повний комплекс логістичних послуг від доставки й адресного зберігання до управління замовленнями і відстеження руху товарів

передається на сторону транспортно-логістичної організації. До функцій такого 3PL-провайдера входить організація й управління перевезеннями, облік і управління запасами, підготовка імпоротно-експортної і фрахтової документації, складське зберігання, обробка вантажу, доставка кінцевому споживачеві [3, с. 26].

Завдання управління логістикою на практиці зводиться до управління декількома компонентами, які складають так званий «logistics mix»:

- складські споруди (окремі складські споруди, центри дистрибуції, складські приміщення, суміщені з магазином);
- запаси (обсяг запасів по кожному найменуванню, місце знаходження запасу);
- транспортування (види транспорту, строки, види тари, наявність водіїв і т. д.);
- комплектація й упаковка (простота і легкість із точки зору логістичного обслуговування з одночасним збереженням впливу на купівельну активність);
- зв'язок (можливість отримання як кінцевої, так і проміжної інформації в процесі руху товару) [4].

Логістика поділяється на види: закупівельна, транспортна, складська, виробнича, інформаційна та інші.

Саме логістика, що є інтегрованою, міждисциплінарною наукою, надає можливість прогнозувати обсяги реалізації продукції, витрати на їх просування до клієнта/споживача, терміни надходження платежів за відвантаженою продукцією тощо, а також оцінювати спрямованість і силу впливу на ці процеси чинників бізнес-середовища. Тобто саме логістика допомагає підприємству правильно розподілити зусилля в турбулентно-фрактальному ринку, який (як було зазначено вище) характеризується турбулентністю з утворенням розгалужених, фрактальних, ринкових структур, до яких додаються складні процеси дифузії. Дифузія в економіці – поширення технічних нововведень, нових технологій серед компаній, фірм. Цей процес фізичної природи є також достатньо важливим для правильного побудови діяльності підприємства, заснованої на логістичному підході.

Вище було зазначено про турбулентне середовище сучасного ринку, тому схему процесу логістичних дій слід представити в більш досконалому вигляді, тобто з урахуванням турбосередовища сучасного ринку. Тому слід представити реалізацію вищезазначеної послідовності операцій через структуру дистрибуції. Запропонована структура дистрибуції зазнала певних змін у зв'язку з тим, що доцільно було додати до неї такий важливий елемент логістичної мережі, як інтернет-торгівля та пов'язані з нею переміщення матеріальних потоків [5, с. 178].

Для побудови моделі як лінійно-ламінарної, так і турбулентної логістики процесу продажу цю схему можна спростити, представивши у вигляді системи труб різної протяжності і перетину. Саме такий логістичний характер мають і англійські визначення товарного і фінансового потоків: «goods flow» і «cash flow». Отже, логістичні (потоківі) особливості процесу продажу достатньо давно і міцно закріпилися в мовних конструкціях, використовуваних професіоналами в цій сфері. Зусилля на просування продукції (фінансів) визначається різницею тиску в різних перетинах кожної з ділянок труби.

Весь процес продажу можна представити як процес, що відбувається в двох трубах із різноспрямованими потоками: труба А – товаропровідна система (виробник – дистриб'ютор – роздріб); труба С – інформаційні потоки, без яких сучасний менеджмент не може існувати; труба Б – зв'язаний із вищезазначеними «трубами» фінансовий колектор. Поки споживання є лінійним, тобто зіставним із виробництвом і дистрибуцією, потік носить ламінарний характер, за якого товарний потік переміщується шарами, без перемішування. Потік підкоряється закону Пуазейля: частки рідини рухаються паралельно осі труби, а епіюра (контур кривої, що є схожою на вершини векторів швидкостей) має параболічний характер. Щоб проштовхнути товари через провідну систему, потрібне певне зусилля групи продажу [6].

Очевидно, що залежно від особливостей бізнесу її структура може видозмінюватися. Залежно від структури компанії, її розмірів, масштабу діяльності і специфіки ринку можуть реалізуватися різні схеми побудови групи продажу. Зі зростанням обсягу продажу різниця тиску в різних перетинах товаропровідної труби зростатиме за лінійним законом. Саме ця обставина дозволяє планувати обсяги реалізації продуктів, витрати на їх просування до клієнта, терміни надходження, платежі за відвантажену продукцію, обсяг виробництва. Для топ-менеджерів та акціонерів компаній лінійне зростання продажу виглядає вельми природним. Практично неможливо уникнути екстраполяції зростання на подальші роки і, відповідно, збільшити витрати на просування.

Досягнувши якогось критичного порогу, характер руху в товаропровідній системі якісно змінюється. Ламінарний рух раптово перебудовується – він перетворюється на турбулентний. Різниця тиску при цьому починає швидко зростати. Виникають блоки в різних частинах товаропровідної системи. Система перебудовується, колишня лінійна форма руху існувати більше не може.

Розглянути вплив турбулентності ринку на реальну ситуацію стає можливим, коли підприємство стикається з колосальним падінням обсягів продажу. Звичні пояснення такої ситуації, тобто розгляд маркетингових чинників, що спричинили падіння, не спрацюють, тому що маркетингові чинники у змозі пояснити тільки декілька десятків відсотків. А якщо мова йде про тисячі відсотків, то тут на допомогу приходить турбологістика. Така ситуація є ілюстрацією одного із законів турбодинаміки: максимальна швидкість *lamina centralis* (центр потоку товаропровідної системи – основний продукт) дорівнює двом середнім швидкостям потоку, а в центрі турбосередовища (центр вихору) швидкість дорівнює чверті середньої швидкості.

Отже, продаж під час переходу від ламінарного потоку до турбулентного може знизитись у вісім разів. Виникнення турбулентності в товаропровідній системі залежить не від суб'єктивних чинників, а є закономірною перебудовою системи у відповідь на перевантаженість. Такою є вимога закону збереження енергії. Спрямованість декількох товаровиробників на один сегмент ринку або формування продажу деяких

товарних позицій в умовах відставання споживання неминуче призведе до турбулентності і катастрофічного падіння продажів.

Аналогічна ситуація може виникнути й у сфері фінансових потоків. Дотепер існує математична теорія катастроф, що описує зміни структури організації в критичних точках, – біфуркаціях, широко експлуатується теорія хаосу, виконано спроби створення складних та витончених методів аналізу фінансового і фондового ринків.

Що ж до логістики, то в основі її турбоваріанта лежить концепція швидкого реагування (Quick Response Logistics, QRL, далі – ЛШР) – новітній прикладний напрям логістики, що набув поширення в США і в Західній Європі в останні десятиліття [7, с. 105]. Її виникнення було викликане, з одного боку, ускладненням запитів ринку, які стали настільки різноманітними і мінливими, що їх практично неможливо прогнозувати на тривалий період, а з іншого – конкуренцією імпорту з країн із дешевою робочою силою, що зростає. Поєднання цих двох чинників означало для західних торговельних і виробничих компаній, що їм доведеться вести бізнес в умовах ринкового хаосу, а також шукати шляхи скорочення витрат для підвищення своєї конкурентоспроможності. Рятівним паском в цій ситуації стало застосування методу швидкого реагування, який дозволив виявляти перевагу споживачів на ранній стадії життєвого циклу товару, регулярно замінювати і враховувати ці побажання, скоротити до мінімуму запаси в роздрібній торгівлі і виробництві, а також підвищити рівень логістичного сервісу і поліпшити фінансові показники підприємств унаслідок зменшення упущених продажів і скорочення логістичної підтримки. Один із головних принципів ЛШР полягає в тому, що вона не покладається на прогнози ринку, а займається збором і аналізом даних про фактичні покупки в місцях їх здійснення.

Практично в усіх галузях і географічних регіонах виробники мають одну спільну мету: збільшити рентабельність за рахунок зниження витрат [8, с. 379].

Дедалі більша кількість виробників (як у Сполучених Штатах, так і в усьому світі) взяла глобальні джерела постачання як метод прискорення для досягнення цієї мети.

Глобальні ланцюжки поставок стали більш складними, із багатьма варіаціями, розвивається ландшафт вантажовідправників і практики. Складність і проблеми виникають у багатьох видах і на багатьох рівнях. Відстань, час, продуктивність, валюта, численні учасники, ризики і культура – деякі з них. Ланцюжки поставок не монолітні. Із другого боку, міжнародні пересилання – як процес управління ланцюжками поставок, видимості, вирівнювання та співробітництва – здобули більшого значення [9, с. 102].

Приховані події часто впливають на операції ланцюжка поставок. Вони часто замовчують про зміни, адже викликані одним із найважливіших гравців логістичних процесів у міжнародній торгівлі – контейнерними лініями. Доставка товарів змінювалася і продовжує змінюватися.

Аналізуючи більш детально кожний із вищезазначених рівнів транспортно-логістичної системи України окремо,

ми дійшли висновку, що перший рівень транспортно-логістичної системи характеризується низьким рівнем взаємодії об'єктів логістичної інфраструктури (ЛІ). Основною метою, що реалізується на цьому рівні, є координація, а також синхронізація процесів транспортно-логістичного обслуговування вантажного потоку «від дверей до дверей» за оптимальних витрат та відповідного рівня логістичного сервісу. Зауважимо, що на сьогодні стан розвитку об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури країни не задовольняє потреби національної економіки [10, с. 75].

На другому рівні формуються транспортно-логістичні центри локального, регіонального та міжнародного значення, а також інформаційно-аналітичні центри. Основними завданнями функціонування ТЛЦ є забезпечення надання транспортно-логістичних послуг за мінімальних витрат на логістичне обслуговування та логістичну інфраструктуру шляхом кооперації транспортно-логістичних компаній, що надають спеціалізований комплекс логістичних послуг. Варто додати, що ТЛЦ утворюють транспортно-логістичні вузли – центри зростання національної та регіональної економіки.

Наявність розвинутої логістичної інфраструктури та професійних ТЛЦ також дає змогу організувати оптимальні схеми доставки вантажу за інтермодальними та мультимодальними технологіями.

Третій рівень являє собою регіональні транспортно-логістичні системи (РТЛС), які спрямовані на оптимізацію руху вантажного потоку в межах певного регіону. Звідси виходить, що основним обмеженням цього рівня інтеграції є його територіальна приналежність. РТЛС сприяють взаємодії суб'єктів транспортно-логістичної діяльності під час обслуговування вантажного потоку на території конкретного регіону, використовуючи його специфіку та потенційні можливості. РТЛС є підсистемою регіональної економічної системи та транспортно-логістичного кластеру.

Транспортно-логістичні кластери (ТЛК) формуються на четвертому рівні і, на відміну від РТЛС, мають головне обмеження не за територіальними ознаками, а за наближенням знаходження учасників транспортно-розподільчого процесу до міжнародних транспортних коридорів. ТЛК спрямовані на оптимізацію руху вантажного потоку в міжнародних ланцюгах постачання. ТЛК концентрує в собі транспортно-логістичну інфраструктуру прикордонних територій та певних регіонів, транспортно-логістичні компанії, виробничі підприємства тощо. Концепція створення ТЛК має базуватися на нормативно-правовому регулюванні, організаційному, фінансовому, технічному, а також інформаційному забезпеченні діяльності транспортно-логістичних підприємств.

На остатньому, п'ятому, рівні формується інтегрована транспортно-логістична система України (ІТЛСУ), основною метою якої є координація організаційно-економічної, технічної та технологічної взаємодії суб'єктів ринку транспортно-логістичних послуг і об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури країни для забезпечення оптимального руху вантажного потоку «від дверей до дверей»; підвищення ефективності

економічної системи держави та зайняття конкурентоспроможних позицій на світовому ринку транспортно-логістичних послуг. На створення ефективної ІТЛСУ як підсистеми економічної системи країни та складової частини міжнародних транспортно-логістичних систем безпосередньо впливають: міжнародне та національне регулювання перевезення вантажів, фінансова система країни (транспортної галузі), ринкова інфраструктура, природно-ресурсний потенціал країни (транспортної галузі), ринок споживачів транспортно-логістичних послуг [10, с. 78].

Держава, розробляючи та реалізуючи закони і правила щодо зовнішньої торгівлі і перевезень із позиції національних інтересів також отримує вигоду від ефективного управління транспортними процесами, оскільки воно дає змогу впорядкувати і зробити більш сучасними адміністративні процедури і правила доставки товарів, стимулювати розвиток зовнішньої торгівлі, транзитних перевезень, активізувати інноваційні процеси на транспорті і розвивати діяльність транспортного комплексу країни [11].

Результати дослідження ринку міжнародних перевезень вантажів показали, що найбільш високою формою організації перевезень, яка задовольняє вимоги споживачів, є інтегральні технології. Вони дозволяють організаторам перевезень використати переваги кожного виду транспорту і запропонувати споживачам обслуговування високого рівня якості й прийнятні ціни [12, с. 143].

Інтеграція виробництва і транспорту призводить до високої взаємної залежності виробничо-транспортного процесу. З одного боку, вона сприяє гармонізації виробничих зв'язків і розвитку економіки (за оцінками європейських транспортних аналітиків реалізація ідеї інтеграції забезпечує зниження собівартості доставки на 2030 %, порівняно з нинішнім рівнем). Із другого боку, інтеграція висуває особливі вимоги до транспортних процесів створення єдиних для країн ЄС стандартів і правил регулювання ринку транспортних послуг, уніфікації вимог до документів, транспортних засобів і правил їх експлуатації [13, с. 142].

**Висновки та перспективи подальших досліджень.** Аналізуючи ситуацію, що склалася в логістиці за останні роки, можна зробити висновок, що її значення як чинника посилення міжнародної кооперації підвищується за рахунок науково-технічного прогресу в цьому секторі. Логістика на сучасному етапі надає значно більше можливостей підприємствам у рамках міжнародної співпраці, ніж, наприклад, десять років тому. При цьому науково-технічний прогрес у логістиці не обмежується лише вдосконаленням технічних засобів, а розповсюджується на вдосконалення процесів організації логістичних операцій, розробку нових технологій у сфері логістики, удосконалення наукових підходів до вирішення проблем логістики. У цілому глобальні логістичні системи є одним із ключових чинників міжнародної кооперації [230, с. 215]. Вони є своєрідним каркасом сучасних міжнародних економічних відносин як на макро-, так і на мікрорівні. Наявність глобальних логістичних систем є своєрідним каркасом міжнародної кооперації на сучасному рівні.

## ЛІТЕРАТУРА

1. Бест М. Новая конкуренция. Институты промышленного развития / М. Бест ; [пер. с англ.]. – М. : ТЕИС, 2002. – 356 с.; Портер М. Конкуренция / М. Портер ; [пер. с англ.]. – М. : Издательский дом «Вильямс», 2000. – 495 с.
2. Плахута Г. А. Логістичний аутсорсинг: переваги та недоліки застосування / Г. А. Плахута // Вісник СНУ ім. В. Даля, 2010. – №11/158. – С. 47.
3. Саркисов С. В. Международные логистические системы в условиях Глобализации : автореферат / С. В. Саркисов. – Москва, 2008. – С. 26.
4. Транспортно-логистические центры: зарубежный опыт [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.elc-ua.com/ru/news/60>.
5. Gorzelak G East ern and Central Europe 2000 / В. Jalowiecki, A. Kukhnski, L. Zienkowski. – Brussels : European Commission 1994. – 256 p.
6. Державний комітет статистики [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua>.
7. Маселко Т. Є. Проблеми управління транспортно-логістичними системами України та перспективи розвитку в контексті європейської інтеграції / Т. Є. Маселко, С. Г. Шевченко. – С. 105. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://www.nbu.gov.ua/portal/chem\\_biol/nvnltn/17\\_2/301\\_Maselko\\_17\\_2.pdf](http://www.nbu.gov.ua/portal/chem_biol/nvnltn/17_2/301_Maselko_17_2.pdf).
8. Новікова А. М. Україна в системі міжнародних транспортних коридорів / А. М. Новікова. – К. : НППМБ, 2003. – 494 с.
9. Сирийчик Т. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу / Т. Сирийчик та ін. ; [за ред. Марчіна Свенцікі]. – К. : Аналіт.-дорадч. центр Блакитної стрічки, 2010. – 102 с. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://www.undp.org.ua/files/en\\_76033Transport\\_System\\_Reform\\_Jun2010.pdf](http://www.undp.org.ua/files/en_76033Transport_System_Reform_Jun2010.pdf).
10. Співаковський С. Позиції України на міжнародному ринку транспортно-експедиційних послуг / С. Співаковський // Економіка України. – 2009. – № 1. – С. 75–78.
11. Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України : тези доповідей за матеріалами сьомої наук.-практ. міжнар. конф. (30 травня – 4 червня 2011 р., смт Коктебель) [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://www.nbu.gov.ua/portal/Natural/Vetp/2011\\_34/11dtdzep.pdf](http://www.nbu.gov.ua/portal/Natural/Vetp/2011_34/11dtdzep.pdf).
12. Круминьш Н. Логистика в Восточной Европе / Н. Круминьш, К. Витолиньш. – М. : SIA, 2007. – 156 с.
13. Сток Д. Р. Стратегическое управление логистикой / Д. Р. Сток. – М. : Инфра-М, 2005. – 142 с.
14. Джонсон Д. Современная логистика / Д. Вуд, Д. Вордлоу, П. Мэрфи-мл. – 8-е изд. – М. : Издательский дом «Вильямс», 2009. – 230 с.

**А. В. Корниецкий,**

*Николаевский факультет морского и речного транспорта  
КГАВТ им. П. Конашевича-Сагайдачного, г. Николаев, Украина*

### МЕЖДУНАРОДНАЯ ЛОГИСТИКА: ПОНЯТИЕ И НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ В СОВРЕМЕННОМ МИРЕ

*Цель статьи заключается в анализе и обобщении мирового опыта использования логистических систем в процессах международного кооперирования в условиях глобализации. В процессе исследования были применены общенаучные методы: анализ (для изучения объекта и предмета исследования), абстрактно-логический (при теоретических обобщениях и формировании выводов). Доказано значение логистики как фактора усиления международной кооперации, который повышается за счет научно-технического прогресса в данном секторе, проанализирован мировой опыт использования логистических систем. Изучены закономерности и особенности использования транзитных коридоров с целью оптимизации структуры экономики и экономического роста Украины в целом. Полученные результаты могут быть использованы предприятиями при разработке логистических схем.*

**Ключевые слова:** логистика; продажа; поставки; транспортно-логистическая система; международные перевозки.

**A. V. Korniyetsky,**

*Mykolayiv faculty of maritime and river transport,  
KSAWT named by P. Konashevych-Sagaydachnyy, Mykolayiv, Ukraine*

### INTERNATIONAL LOGISTICS: CONCEPTS AND TRENDS OF DEVELOPMENT IN A MODERN WORLD

**Purpose.** *The purpose of the article is an analysis and synthesis of global experience with logistics systems in the process of international cooperation under conditions of globalization.*

**Methodology of research.** *The study used general scientific methods – analysis (for learning the object and subject of study), abstract logic (with theoretical generalizations and forming conclusions).*

**Findings.** *Proven importance of logistics as a factor in strengthening international cooperation, enhanced by scientific and technological progress in this sector, analyzes the international experience of the use of logistics systems.*

**Originality.** *Study of characteristics and use of transit corridors in order to optimize economic structure and economic growth in Ukraine in general.*

**Practical value.** *The results can be used by enterprises in the design of logistic plans.*

**Keywords:** *logistics; sale; delivery; transport and logistics system; international transportation.*

**Рецензенти:** *Кузьменко О. Б., д. е. н., професор;*  
*Якубовський С. О., д. е. н., професор.*

© Корнієцький О. В., 2014

*Дата надходження статті до редколегії 20.10.2014.*