

УДК 65.012.34

ЯРЕМЕНКО О. Ф.

Хмельницький національний університет

## ОСОБЛИВОСТІ ЛОГІСТИКИ ЗА УМОВ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ КОНКУРЕНТНОГО СЕРЕДОВИЩА

*У статті розглядаються проблеми розвитку логістики за сучасних умов функціонування, аналізуються сучасні наукові позиції щодо змісту та характеристики дефініції «міжнародна логістика». Визначені переваги та неповноцінні компоненти позицій різних авторів щодо цього питання. Розкрито особливості міжнародної логістики, ключові фактори її розвитку на сучасному етапі. Визначаються впливи та бар'єри, що характеризують перешкоди та переваги логістичної діяльності.*

*Ключові слова: логістика, глобалізація, глобальна та міжнародна логістика, логістична парадигма, бар'єри розвитку міжнародної логістики.*

YAREMENKO O.

Khmelnitsky National University

## FEATURES OF LOGISTICS IN THE CONTEXT OF GLOBALIZATION OF THE COMPETITIVE ENVIRONMENT

*The article deals with the problems of the development of logistics in modern operating conditions. The author analyzes modern scientific positions regarding the content and characteristics of the definition of international and global logistics. The article outlines the advantages and disadvantages of positions of different authors on this issue. In the article, global logistics is defined as a set of theoretical, methodological and institutional support for the processes of regulation of material and information flows of the world economy. The directions of global logistic use in realization of the concept of sustainable economic development are determined. The features of logistics, the main factors of its development at the present stage are revealed. Influences and barriers characterizing obstacles and advantages of logistic activity are determined.*

*Key words: logistics, globalization, global and international logistics, logistic paradigm, barriers of development of international logistics.*

**Постановка проблеми.** В сучасних умовах динамічного розвитку міжнародних ринків і технологій адекватна логістика є одним із важливих чинників забезпечення конкурентоспроможності бізнесу та ефективного задоволення потреб споживачів.

**Аналіз останніх досліджень.** Проблеми розвитку загальної економічної логістики досліджували Ф. Абей, Р.Г. Балу, Д. Бауерсокс, К. Бічоу, А.О. Бочкарьов, А.М. Гаджинський, Дж.С. Джонсон, М. Крістофер, Д.М. Ламберт, П.Д. Ларсон, В.С. Лукинський, В.Ф. Лукіних, П.Р. Мерфі, Л.Б. Миротін, В.І. Сергеев, М.А. Соуза, Дж. Сток, Є. Суїні, С.Е. Фосетт, А. Харісон, Р.Б. Хендфілд, Дж. Хескетт, М. Чаккол та ін. Серед них і такі вітчизняні науковці, як В.Г. Алькема, З.В. Герасимчук, С.В. Крикавський, Р.Р. Ларіна, М.О. Окландер, В.С. Пономаренко, Ю.В. Пономарьова, Н.В. Чернописька, Н.І. Чухрай та ін. Враховуючи цінність та значущість отриманого доробку, варто звернути увагу на те, що й дотепер з низки питань триває активна дискусія. Серед них зокрема питання, які відображають особливості логістики сучасних компаній, теж поки є недостатньо дослідженими.

**Метою роботи** є поглиблення теоретичних та методологічних засад щодо сутності міжнародної (глобальної) логістики, на основі публікацій та результатів досліджень українських та зарубіжних теоретиків та практиків у галузі логістичного управління, обґрунтувати специфіку логістичної концепції, проаналізувати функції міжнародної логістики в системі конкурентного середовища.

**Виклад основного матеріалу.** Логістична концепція ведення бізнесу є одним із ключових чинників його конкурентоспроможності за сучасних умов і важливим об'єктом уваги всіх успішних організацій. Більшість дослідників поділяють думку, що термін «логістика» походить з давньої Греції, де цим словом позначали мистецтво міркування (мислення, доцільність дій, виконання розрахунків). Від давніх греків термін «логістика» перейшов до римлян, проте у них він змінив зміст – «діяльність із забезпечення військ провіантом та житлом».

Сучасна теорія і практика логістики має витоки з військового мистецтва. Засновниками військової логістичної теорії були А. Жоміні (1779–1869), А.Т. Махан (1840–1914), Дж. Торп (1875–1936) і Г. Екклес (1898–1986) та ін. На думку К. Фіцона, сучасна логістика (цивільна і військова) інтегрує всі процеси і логістичні потоки в одну систему, яка збільшує ефективність господарювання за значної підтримки та допомоги методів і технік сучасної інформатики [9 с. 37].

Змістовне наповнення терміну в наукових джерелах наводиться у двох аспектах: у широкому та вузькому змісті. В першому логістика – це наука про управління матеріальними потоками, інформацією, фінансами та сервісом у певній мікро-, мезо- чи макроекономічній системі для досягнення поставлених перед нею цілей з оптимальними витратами ресурсів. У другому це інструментарій інтегрованого управління матеріальними потоками та пов'язаними з ними інформаційними, фінансовими потоками, сервісом, який забезпечує досягнення цілей організації бізнесу з оптимальними витратами.

Якщо під концепцією логістики розуміти систему поглядів на раціоналізацію господарської діяльності шляхом оптимізування і раціоналізації економічних потоків, то сучасними дослідниками виділяється аналітична, технологічна, маркетингова та інтегральна парадигми.

Автором [4, с. 29–31] зазначено, що аналітична парадигма являє собою початковий класичний підхід до логістики як теоретичної науки, що займається проблемами управління матеріальними потоками у сфері виробництва та обігу. Для цього опрацьовуються досить складні економіко-математичні моделі, що відображають особливості логістичних проблем, які вирішуються.

Технологічна (інформаційна) парадигма логістики пов'язана зі стрімким розвитком інформаційних технологій. Її теоретичною основою є системотехніка, яка використовується як для моделювання самих логістичних об'єктів, так і для синтезу систем інформаційно-комп'ютерної підтримки. При цьому автоматизація логістичних операцій поєднується з використанням інформаційних технологій для розв'язування складних логістичних задач управління матеріальними потоками.

Маркетингова парадигма логістики з'явилася як результат синтезу маркетингу і логістики. Синтезована логістична система покликана реалізувати стратегічну мету фірми – стратегію конкуренції на ринку збуту, що вимагає одночасного вирішення маркетингових і логістичних завдань. Концепція маркетингової логістики намагається інтегрувати досягнення як маркетингу, так і логістики для підвищення конкурентоздатності фірми.

Інтегрована парадигма відображає нове розуміння бізнесу, де окремі фірми, організації і системи розглядаються як деякі центри логістичних активностей, що прямо чи опосередковано пов'язані в єдиному інтегрованому процесі управління матеріальним потоком для найповнішого та якіснішого задоволення покупців згідно з їх специфічними потребами та цілями бізнесу від постачальника до кінцевого споживача (покупця).

Логістика, як і будь-яке об'єктивне явище в науці, пов'язана з процесом класифікації, завдяки якому встановлюється і описується певна видова різноманітність. Зважаючи на те, що класифікація (фр., англ. classification походить від лат. classis – клас і facio – роблю) – система розподілення об'єктів (процесів, явищ) за класами (групами тощо) відповідно до визначених ознак, в результаті класифікації утворюються хоча б один клас (група), принаймні з одним елементом, вона дозволяє розрізнити ознаки об'єктів класифікації, допомагає спростити спілкування, дозволяючи оперувати більш вузькими і конкретними поняттями [6]. Наслідками класифікацій є виділення окремих типів, видів та рівнів.

Процес класифікації у логістиці у фахових колах має достатньо різноманітний дискусійний, в окремих випадках малодосліджений характер.

Зокрема, типи логістики ототожнюються з видами, що є не зовсім об'єктивним. Зважаючи на те, що тип – це вищий підрозділ в систематиці (класифікації) [8], а вид розглядається як нижчий рівень в класифікаційній ознаці, який деталізує тип певного об'єкта, явища, процесу тощо, зауважимо, що спираючись на раціоналістичну і забезпечувальну прояви логістики відповідно формується два її основних типи [3]: макрологістика і мікрологістика.

Макрологістика охоплює міжгалузеві процеси, тобто логістичні процеси між різноманітними фірмами, транспортом, посередниками зі складування та зберігання, процеси, пов'язані з виробництвом, транспортуванням, наданням різних видів послуг. На думку Л.В. Фролової, види логістики необхідно класифікувати залежно від трьох ознак:

- 1) галузева (підприємницька, комерційна, промислова, торгівельна, банківська, будівельна, туристична, біржова, митна, військова);
- 2) ресурсна (інформаційна, фінансова, кадрова сервісна);
- 3) функціональна (маркетингова, закупівельна, заготівельна, транспортна, складська, виробнича, розподільча, збутова) [8 с. 65–66].

Мікрологістика – це внутрішньовиробнича логістика, що пов'язана з нормальним функціонуванням конкретної фірми. Вона, в свою чергу, поділяється на три види:

- 1) логістика, пов'язана із заготівлею чи закупівлею товарів (заготівельна логістика);
- 2) виробнича логістика;
- 3) логістика, що спеціалізується на реалізації продукції (розподільча логістика).

Сучасними тенденціями розвитку бізнесу є глобалізація економіки, що є наслідком міжнародної експансії, яка проявляється насамперед у формуванні світового економічного простору, створенні об'єднаних товарних, фінансових та інших ринків. Для економіки глобалізація виявляє своє значення в тому, що формує єдиний глобальний ринок за допомогою стирання як митних, так і державних кордонів між країнами. Господарські системи держав, що відчувають вплив глобалізації, все частіше конкурують між собою у сфері виробництва і реалізації продукції (надання послуг), а також у міжнародній торгівлі, через удосконалення і модернізацію функцій та інструментів логістики. Як результат уніфікації в масштабі глобальних потреб споживачів логістика інтерпретується сьогодні як одна з умов здобуття конкурентної переваги у ринковому середовищі. Питання щодо сутності міжнародної логістики, її змістовних ознак розглядалося в роботах багатьох провідних вчених-економістів. Зокрема, слід виділити праці А. Бакути, Д. Вордлоу, Л. Габдулліна, Д. Джонсона, К. Михайличенко, К. Шатрової, У. Ютнер, О. Яцюти та інших.

Проте слід визнати, що до цього часу відсутній узгодженість наукових поглядів щодо змісту понять «міжнародна логістика», «глобальна логістика», і в питання їх використання в практичній діяльності.

Варто звернути увагу на дослідження науковців, в працях яких розмежовуються логістичні дефініції у міжнародних та глобальних площинах. Зокрема, серед вітчизняних авторів знаходиться підтримку думка, що «... міжнародна логістика є функціональною сферою логістики, спрямованою на оптимізацію товаропотоків, які виходять за межі національних економічних систем [7, с. 24]», і завданнями міжнародної логістики на сучасному етапі є [7, с. 26]: оптимізація руху матеріальних, фінансових та інформаційних потоків, що виходять за межі національних економічних систем; забезпечення ефективного формування та функціонування міжнародних логістичних систем, асоціацій чи союзів; підвищення якості логістичного сервісу, в тому числі і транспортно-експедиційного обслуговування; розвиток інтеграційних процесів в економіці; підвищення конкурентоспроможності продукції національних виробників на міжнародному ринку за рахунок зниження логістичних витрат. Існує позиція інших авторів, які зазначають, що глобальна логістика орієнтована на створення на міжнародному рівні стійких макрологістичних систем і таким чином передбачає високий рівень глобального логістичного менеджменту [4].

Отже, чіткої ідентифікації понять не виявлено: в обох випадках автори визначають головною ознакою як глобальної, так і міжнародної логістики перетин кордону.

Зважаючи на те, що при виході на сучасні міжнародні ринки, підприємства потрапляють в умови глобальної конкуренції, де конкурентні умови різних ринків тісно пов'язані між собою і в результаті створюється дійсно світовий ринок, а також те, що логістика охоплює логістичну діяльність підприємств та організацій, що виконується на міжнародному рівні вважаємо за доцільне використання терміну «глобальна логістика». Окрім того, світовий логістичний ринок через слабкі міжнаціональні відмінності (окрім географічних можливостей, а також рівня розвитку внутрішньо-національних логістичних систем) та ознаки ринків і компаній, які він обслуговує, є швидше глобальним. Окрім цього, ланцюги поставок багатонаціональних компаній, як правило, є глобальними. Міжнародна логістика стала стимулом глобалізації, а глобальна логістика покликана інституційно впорядкувати процеси глобального виробництва, розподілу та споживання, у тому числі – за критеріями сталого розвитку світового господарства.

У цьому контексті можна зазначити, що концептуальною основою глобальної логістики є сукупність теоретико-методологічного та інституційного забезпечення процесів регулювання матеріально-інформаційних потоків світового господарства. Враховуючи зазначене, метою глобальної логістики є гармонізація глобальних ланцюгів поставок виробничого, торговельного, військового та гуманітарного глобального товарного обміну, усунення негативних наслідків глобалізації у частині неефективного використання природних ресурсів та попередження екологічних загроз, а також вироблення інструментів забезпечення сталості розвитку світового господарства на основі регулювання глобального споживання цих ресурсів [5].

На думку Д. Бауерсокса і Д. Клоса основними рушійними силами формування глобальної логістики як наряду є:

- 1) триваюче зростання світової економіки;
- 2) експансія найновіших технологій;
- 3) розвиток та інтеграція макрорегіональних господарських структур;
- 4) нові можливості для формування глобальних логістичних ланцюгів (каналів);
- 5) реалізація процедур дерегулювання, що проводяться багатьма країнами для прискорення і здешевлення просування матеріальних потоків [10].

Водночас глобальна логістика зазнає впливу економічних, суспільних, політичних та технічних сил. Значний вплив мають бар'єри, які найчастіше класифікують на [2]: ринкові (які впливають на вибір джерел постачання сировини, цільових ринків збуту, джерел інформації, зваженої цінової політики), фінансові (пов'язані із регулюючою функцією держави щодо ставок податків, мита, інвестиційної політики тощо), дистрибуції (транспортні обмеження, митні обмеження, імпорتنі квоти), нетарифні (пов'язані із посиленням контрольної функції держави, реалізації не фінансових заходів обмеження імпорту (посилення контролю за якістю продукції, підвищення вимог до якості тари та упаковки, вимога доставляти продукцію лише до визначених державою портів чи залізничних станцій).

Сучасна глобальна логістика має свої особливі умови, на які необхідно зважати і враховувати задля досягнення позитивних результатів. Серед них можемо виділити наступні:

- міжнародна торгівля переважно пов'язана з більшими обсягами замовлень, що уможливорює компенсувати вищі витрати на перевезення;
- для міжнародних ринків характерна велика міра невизначеності, ширші коливання попиту і значущість будь-якого з цих ринків;
- у більшості організацій не такий великий досвід роботи в області міжнародної логістики, як в національній;
- тут більше посередників (вантажні експедитори і митні агенти);
- наявність посередників і великі відстані утруднюють встановлення тісних робочих відносин з кінцевими споживачами;

- у зв'язку з великими відстанями і відмінностями в культурі комунікації стають важчими;
- умови торгівлі змінюються, в окремих випадках можуть стати взагалі незнайомими;
- фінансові угоди можуть бути менш визначеними; документація складніша.

Сучасні глобалізаційні процеси також вносять свої корективи в розвиток логістичних процесів. Варто виділити наступні: посилення диференціації товарів і споживчих запитів на усіх глобальних споживчих ринках, а також зростання обсягів інтернет-торгівлі значно підвищили інтенсивність перевезень малих партій товарів немагістральним транспортом на магістральні відстані. Така ситуація актуалізує для глобальної логістики питання укрупнення транспортних партій та вироблення нових методів спрямування дрібних транспортних відправлень магістральними видами транспорту, зокрема й через розвиток мережі глобальних логістичних центрів; зростання темпів глобалізації світового господарства загострює пошук нових інструментів підвищення ефективності глобальних мереж виробництва і торгівлі на мікро-, мезо- та макрорівнях, що посилюється низкою невирішених завдань, сформульованих нереалізованою концепцією сталого розвитку світового господарства; міжнародні інститути виявилися не готовими до нових глобальних викликів і сьогодні не володіють реальними інструментами впливу та регулювання глобальних економічних процесів, які б уможливили збалансування економічного, соціального та економічного секторів світового господарства з урахуванням нових структурних, ресурсних та інших глобальних змін; значна частина нових глобальних викликів пов'язана з упорядкуванням процесів планування, організації, переміщення та споживання стрімко зростаючих обсягів матеріальних ресурсів та продуктів; зміна принципів транспортної взаємодії між країнами, лібералізацію торговельних відносин та глобалізацію виробничих систем

Таким чином, саме глобальні логістичні підходи уможливають знаходження ефективних шляхів і форм руху матеріальних ресурсів на світовому ринку, а також забезпечують глибоку інтеграцію економіки держави у систему світогосподарських зв'язків [1]

Отже, до функцій глобальної логістики, які можуть ефективно вирішуватися, можна визначити: стратегічне планування виробництва і фізичний розподіл (у процесах постачання і збуту) продукції; контроль, облік і оптимальне управління обсягами запасів матеріальних ресурсів і готової продукції виробниками, в системах розподілу – споживачами; створення регіональних телекомунікаційних мереж і систем зв'язку для управління інтегрованими матеріальними, інформаційними і фінансовими потоками; раціоналізацію параметрів регіональних розподільних систем для різних матеріальних потоків; оптимізацію кількості і територіального розміщення баз та складів у дистрибуційних мережах; створення сучасних транспортно-експедиційних організацій, автоматизованих транспортно-складських комплексів і складів загального користування; підвищення ефективності функціонування логістичної інфраструктури економіки в умовах глобалізації світового господарства.

**Висновки.** Вхід України у світовий економічний простір вимагає якісного вдосконалення інфраструктури економіки. Одним із таких інститутів є логістичний механізм. Глобальна логістика підпорядковується тим самим законам, що і внутрішньо національна, але світовий ринок має свої особливості, а саме: функціональний цикл глобальної логістики триваліший, логістичні операції є складнішими, зростає протяжність каналів зв'язку, багатомовність, гнучкість логістичних процесів; залучення глобальних виробничих, логістичних і маркетингових союзів.

### Література

1. Васильців Н. М. Передумови та тенденції розвитку глобальної логістики / Н.М. Васильців // Вісник НУ «Львівська політехніка». – 2010. – № 669. – С. 267–275.
2. Джонсон Д.С. Современная логистика / Джонсон Д.С., Вуд Д.Ф., Вордлоу Д.Л., Мэрфи П.Р. мл. ; пер. с англ. – 7-е изд. – М. : Вильямс, 2002. – 624 с.
3. Колодійчук В.А. Ефективність логістичних систем у зерно продуктовому комплексі АПК : дис. ... доктора ек. наук : 08.00.04 / В.А. Колодійчук. – Львів, 2015. – 625 с.
4. Сергеев В.И. Логистика в бизнесе : [учебник] / В.И. Сергеев. – М. : ИНФРА-М, 2001. – 608 с.
5. Сивак Р.Б. Глобальна логістика у забезпеченні сталого розвитку світового господарства / Р.Б. Сивак // Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. – 2015. – № 12. – С. 26–29.
6. Теоретичне обґрунтування становлення логістики як науки [Електронний ресурс] / К.В. Кобзева // Економіка, Менеджмент, Підприємство : збірник наукових праць. – Луганськ : СЛУ ім. В. Даля, 2007. – № 18. – С. 61–66. – Режим доступу : <http://manved.at.ua/publ/2-1-0-9>
7. Тридід О. М. Логістика : навч. посіб. / О. М. Тридід. – К. : Знання, 2008. – 566 с.
8. Фролова Л.В. Логістичне управління підприємством: теоретико-методологічні аспекти : монографія / Л.В. Фролова. – Донецьк : ДонДУЕТ ім. М. Туган-Барановського, 2004. – 161 с.
9. Bowersox D. J., Closs D.J. Logistical Management / The Integrated Supplly Chain Process. The McGRAW-HILL Companies, inc. New York, 1996.
10. Ficoń Krzysztof. Logistyca operacyjna na przykladzie resortu obrony Narodowej / K. Ficoń. – Warszawa, 2004. – 378 s.

**References**

1. Vasylytsiv N. M. Peredumovy ta tendentsii rozvytku hlobalnoi lohistyky / N.M. Vasylytsiv // Visnyk NU «Lvivska politekhnik». – 2010. – № 669. – S. 267–275.
2. Dzhonson D.S., Vud D.F., Vordlou D.L., Merfy P.R. ml. Sovremennaia lohistyka: Per. s anhl. — 7-e izd. — M.: Vyliams, 2002. — 624 s.
3. Kolodiichuk V.A. Efektyvnist lohistychnykh system u zerno produktovomu kompleksi APK : dys. doktora ek. nauk . 08.00.04 / V.A. Kolodiichuk – Lviv, 2015. - 625 s.
4. Serheev V.Y. Lohistyka v byznese [uchebnyk] / V.Y. Serheev. – M.: YNFRA-M, 2001. – 608 s.
5. Syvak R.B. Hlobalna lohistyka u zabezpechenni staloho rozvytku svitovoho hospodarstva / R.B. Syvak // Naukovi visnyk Mizhnarodnoho humanitarnoho universytetu. – 2015. – № 12. – S. 26-29.
6. Teoretychne obruntuvannia stanovlennia lohistyky yak nauky [Elektronnyi resurs] / K.V. Kobzieva // Ekonomika, Menedzhment, Pidpriemnytstvo. Zbirnyk naukovykh prats: Luhansk: SNU im. V. Dalia, 2007. – № 18. – 61–66. – Rezhym dostupu: <http://manved.at.ua/publ/2-1-0-9>
7. Trydid O. M. Lohistyka: navch. posib. / O. M. Trydid.- K. : Znannia, 2008. – 566 s.
8. Frolova L.V. Lohistyчне upravlinnia pidpriemstvom: teoretyko-metodolohichni aspekty: monohrafiia / L.V. Frolova. – Donetsk: DonDUET im. M. Tuhan-Baranovskoho, 2004. – 161 s.
9. Bowersox D. J., Closs D.J. Logistical Management / The Integrated Suplly Chain Process. The McGRAW-HILL Companies, inc. New York, 1996.
10. Ficoń Krzysztof. Logistyca operacyjna na przykladzie resortu obrony Narodowej / K. Ficoń. – Warszawa, 2004. – 378 s.

Рецензія/Peer review : 17.04.2018

Надрукована/Printed : 03.06.2018

Рецензент: д. е. н., проф. Васильківський Д. М.