

УДК 658.7

О. В. Корнієцький,  
к. е. н., декан, Миколаївський факультет морського та річкового транспорту Київської державної академії водного транспорту імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного

## ПОНЯТТЯ ТА СУТНІСТЬ ЛОГІСТИКИ

O. Kornietskiy,  
PhD in Economics, Dean, Mykolaiv faculty of sea and river transport  
of the Kyiv State Maritime Academy named after hetman Petro Konashevich-Sagaydachnyi

### CONCEPT AND NATURE OF LOGISTICS

У статті розглянуто поняття логістики, охарактеризовано її сутність, проаналізовано рівні логістичних систем, їх використання в процесі міжнародного кооперування. Показано, що ефективне функціонування логістичних систем і поліпшення світової логістичної інфраструктури істотно впливають на розвиток міжнародної кооперації.

In the article the concept of logistics is reviewed, its essence is described, levels of logistics systems and their use in international cooperation are analyzed. It is shown that the effective operation of logistics systems and improvement of global logistics infrastructure significantly influence the development of international cooperation.

*Ключові слова: логістика, логістична система, міжнародна кооперація, глобалізація, технологічний прогрес, процеси, економіка.*

*Key words: logistics, logistic system, international cooperation, globalization, technological progress, processes, economy.*

#### ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ У ЗАГАЛЬНОМУ ВИГЛЯДІ ТА ЇЇ ЗВ'ЯЗОК З ВАЖЛИВИМИ НАУКОВИМИ ЧИ ПРАКТИЧНИМИ ЗАВДАННЯМИ

Глобалізаційні процеси, які відбуваються в усьому світі, впливають на розвиток цивілізації, адже відкриваються кордони, які раніше були закритими. Тому важливим стає розвиток логістики, яка, в свою, чергу також впливає на глобалізацію.

#### АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Вагомий внесок у дослідження питання формування та розвитку логістики зробили такі представники, як: Бест М., Вордлоу Д., Вуд Д., Джонсон Д., Плахута Г., Саркисов С. та інші. Вплив глобалізації на логістичні системи розглядав дослідник Саркисов С.В. [3]; висвітлив основні шляхи розвитку логістичних систем і процесів в світовій економіці для формування і ефективного використання МЛС в зов-

нішньо економічній діяльності підприємств, Сербин В.Д.; показав вплив логістичних витрат на формування собівартості продукції Бест М. [1], Плахута Г.А. [2] та інші.

#### МЕТА СТАТТІ

Мета статті полягає в аналізі процесу розвитку логістики та її впливу на розвиток міжнародної торгівлі за умов глобалізації.

#### ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ ДОСЛІДЖЕННЯ

Впровадження передового досвіду логістики став одним з найбільш цікавих і складних оперативних областях 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].

Поняття "логістика" походить від французького слова "Loger", що означає мистецтво ос-

новного навчання до руху і поставку товарів. Це стратегія або концепція, що зазвичай застосовується до управління маркетингом [2, с. 47]. Для нас цікавим є й визначення поняття "логістична система" — це сукупність дій учасників логістичного ланцюга (підприємств — виробників, транспортних та торговельних організацій, магазинів, тощо), побудованих таким чином, 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, збільшення ефективності виробничої діяльності) логістичні системи повинні охоплювати практично всі (крім бухгалтерських, кадрових тощо) напрями діяльності.

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 в логістиці розрізняють різні рівні: 1PL — від англ. "First — party logistics" — підхід, при якому організація вирішує логістичні питання самостійно; 3PL від англ. "Third — party logistics" — підхід, при якому повний комплекс логістичних послуг від доставки і адресного зберігання до управління замовленнями і відстеження руху товарів передається на сторону транспортно-логістичної організації. До функцій такого 3PL-провайдера входить організація і управління перевезеннями, облік і управління запасами, підготовка імпортно-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 і упаковка (простота і легкість з 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].

Розрізняють наступні види логістики: закупівельну, транспортну, складську, виробничу, інформаційну та інші.

Саме логістика, що є інтегрованою, міждисциплінарною наукою, надає можливість прогнозувати об'єми реалізації продукції, витрати на їх просування до клієнта/споживача, терміни надходження платежів за відвантажену продукцію тощо, а також оцінювати спрямованість і силу впливу на ці процеси чинників бізнес-середовища. Тобто, саме логістика допомагає підприємству вірно розподілити зусилля у турбулентно-фрактальному ринку, який 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 вірної побудови діяльності підприємства, заснованої на логістичному підході.

Практично в усіх галузях і географічних регіонах, виробники мають одну спільну мету: збільшити рентабельність за рахунок зниження витрат [5, с. 379].

Все більше число виробників, як у Сполучених Штатах і в усьому світі, взяли глобальні джерела постачання як метод прискорення для досягнення цієї мети.

Глобальні ланцюжки поставок стали більш складними, з багатьма варіаціями, розвивається ландшафт вантажовідправників і практики. Складність і проблеми виникають у багатьох видах і на багатьох рівнях. Відстань, час, продуктивність, валюти, численні учасники, ризики, і культура небагато з них. Ланцюжки поставок не монолітні. З другого боку, міжнароді пересилки, як процес — ланцюжками поставок, видимості, вирівнювання та співробітництва здобули більшого значення [6, с. 102].

Приховані події часто впливають на операції ланцюжка поставок. Вони часто замовчують про зміни, адже викликані одним з найважливіших гравців логістичних у міжнародній торгівлі — контейнерні лінії. Доставка товарів змінювалася і продовжує змінюватися.

Перший рівень транспортно-логістичної системи характеризується низьким ступенем 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 [7, 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 (РТАС), які спрямовані на оптимізацію руху вантажного потоку в межах певного регіону. Звідси виходить, що основним обмеженням цього рівня інтеграції є його територіальна приналежність. РТАС сприяють взаємодії суб'єктів транспортно-логістичної діяльності при обслуговуванні вантажного потоку на території конкретного регіону, використовуючи його специфіку та потенційні можливості. РТАС є підсистемою регіональної економічної системи та транспортно-логістичного кластера.

Транспортно-логістичні кластери (ТАК) формуються на четвертому рівні і, на відміну від РТАС, мають головне обмеження не за територіальними ознаками, а по наближенню знаходження учасників транспортно-розподільчого процесу до міжнародних транспортних коридорів. ТАК спрямовані на оптимізацію руху вантажного потоку у міжнародних ланцюгах постачання. ТАК концентрує в собі транспортно-логістичну інфраструктуру прикордонних територій та певних регіонів, транспортно-логістичні компанії, виробничі підприємства тощо. Концепція створення ТАК 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 (ІТАСУ), 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 ІТАСУ 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 [7, с. 78].

Держава, розробляючи та реалізуючи закони і правила щодо зовнішньої торгівлі і перевезень з 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 [8].

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 [9, 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 20—30% порівняно з нинішнім рівнем). З 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 [10, с. 141].

**ВИСНОВКИ З ДАНОГО ДОСЛІДЖЕННЯ  
І ПЕРСПЕКТИВИ ПОДАЛЬШИХ РОЗВІДОК  
У ДАНОМУ НАПРЯМІ**

Таким чином, можна зробити висновок, що останніми роками значення логістики як чинника посилення міжнародної кооперації підвищується. Особливу роль в цьому процесі відіграє науково-технічний прогрес. Логістика на сучасному етапі надає значно більше можливостей підприємствам у рамках міжнародної співпраці, ніж, наприклад, десять років тому. 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: Пер. с англ. — М.: Издательский дом "Вильямс", 2000. — 495 с.
2. Плахута Г.А. Логістичний аутсорсинг: переваги та недоліки застосування // Вісник СНУ ім. В.Даля, 2010. — № 11/158. — С. 47.
3. Саркисов С.В. Международные логистические системы в условиях глобализации: автореферат. — Москва, 2008. — С. 26.
4. Транспортно-логистические центры: зарубежный опыт [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.elc-ua.com/ru/news/60>
5. Новікова А.М. Україна в системі міжнародних транспортних коридорів / А.М. Новікова. — К.: НІПМБ, 2003. — 494 с.
6. Сирийчик Т. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу / Т. Сирийчик та ін.; за ред. Марчіна Свенціцькі. — 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)
7. Співаковський С. Позиції України на міжнародному ринку транспортно-експедиційних послуг / С. Співаковський // Економіка України. — 2009. — № 1. — С. 75—78.
8. Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України: тези доповідей за матеріалами сьомої Міжнар. наук.-практ. конф. (30 травня — 4 червня 2011 р., смт. Коктебель). — 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)
9. Круминьш Н., Витолиньш К. Логистика в Восточной Европе. — М.: SIA, 2007 г. — 156 с.
10. Сток Д.Р. Стратегическое управление логистикой. — М.: Инфра-М, 2005. — 142 с.

11. Джонсон Д., Вуд Д., Вордлоу Д., Мэрфи-мл. П. Современная логистика. 8-е изд. — М.: Издательский дом Вильямс, 2009. — 230 с.

**References:**

1. Best, M. (2002), *Novaya konkurentsia. Instituty promyshlennogo razvitiya* [The New Competition. Institutes of Industrial Restructuring], TEIS, Moscow, Russia.
  2. Plakhuta, G.A. (2010), "Logistics Outsourcing: Advantages and Disadvantages of Using It", *V.Dal SNU Bulletin*, vol. 11/158, p. 47.
  3. Sarkisov, S.V. (2008), "International Logistics System in the Age of Globalization", Ph.D. Thesis, Economy, Moscow, Russia.
  4. ELC (2015), "Transportation and Logistics Centers: Foreign Experience" available at: <http://www.elc-ua.com/ru/news/60> (Accessed 12 June 2015).
  5. Novikova, A.M. (2003), *Ukraine in the International Transport Corridors* [Ukraine v systemi mizhnarodnykh transportnykh korydoriv], NIPMB, Kyiv, Ukraine.
  6. Syrychik, T. (2010), *Ukraine's Transport Policy and its advancement EU standards* [Transportna polityka Ukrainy ta yii nablyzhennia do norm Yevropeiskoho Soiuzu], Analit. -doradch. tsentr Blakytnoi strichky, available at: [http://www.undp.org.ua/files/en\\_76033Transport\\_System\\_Reform\\_Jun2010.pdf](http://www.undp.org.ua/files/en_76033Transport_System_Reform_Jun2010.pdf) (Accessed 12 June 2015).
  7. Spivakovsky, S. (2009), *Positions of Ukraine in the International Market of Forwarding Services* [Pozytsii Ukrainy na mizhnarodnomu rynku transportno-ekspedytsiinykh posluh], *Ekonomika Ukrainy*, vol. 1, pp. 75—78.
  8. *Journal of economy and transport industry* (2011), *Problems of international transport corridors and integrated transport system of Ukraine* [Problemy mizhnarodnykh transportnykh korydoriv ta yedynoi transportnoi systemy Ukrainy] abstracts of the seventh scientific international conference, May 30 — June 4, Kокtebel, Ukraine, available at: [http://www.nbu.gov.ua/portal/Natural/Vetp/2011\\_34/11dtdzep.pdf](http://www.nbu.gov.ua/portal/Natural/Vetp/2011_34/11dtdzep.pdf) (Accessed 12 June 2015).
  9. Kruminish, N. and Vitolinsh, K. (2007), *Logistika v Vostochnoy Yevrope* [Logistics in Eastern Europe], SIA, Moscow, Russia.
  10. Stok, D.R. (2005), *Strategicheskoe upravlenie logistikoy* [Strategic logistics management], Infra-M, Moscow, Russia.
  11. Johnson, D. Wood, D. Wardlow, D. and Murphy, Jr. P. (2009), *Sovremennaya logistika* [Contemporary Logistics], 8th ed., Williams Publishing House, Moscow, Russia.
- Стаття надійшла до редакції 08.07.2015 р.*