

ФАКТОРИ ФОРМУВАННЯ ЛОГІСТИЧНИХ ТРАНСПОРТНИХ СИСТЕМ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ

FACTORS OF FORMATION LOGISTICAL TRANSPORT SYSTEMS UNDER THE GLOBALIZATION CONDITIONS



Віталій МІНАКОВ,
кандидат економічних наук,
Інститут проблем ринку
та економіко-екологічних
досліджень, Одеса

Vitaliy MINAKOV,
PhD in Economics,
Institute of Market Problems
and Economic & Ecological
Research, Odessa

Світлана МІНАКОВА,
доктор економічних наук,
Одеський національний
морський університет

Svitlana MINAKOVA,
Doctor of Economics,
Odessa National
Maritime University



Формування логістичних транспортних систем в умовах глобального розвитку економіки є об'єктивною відповіддю на вимоги сьогодення. Важливим напрямом є дослідження та систематизація факторів розвитку сучасних логістичних транспортних систем.

За масштабністю ці фактори доцільно класифікувати на глобальні та субглобальні. Необхідність такої класифікації викликана нагальною потребою системного підходу до вивчення в більшій мірі зовнішніх факторів, оскільки вони є на сьогодні визначальними в розвитку логістичних транспортних систем.

Провідним світовим центром інтелектуальної думки в галузі глобалістики є Гарвардський університет (США) з іменами визначних професіоналів його політекономічної школи, а саме: М.Кастельса, П.Ратленда, С.Хантінгтона, Дж.Гельбрейта та інших. Серед них, наприклад, І.Валлерстайн у монографії «Кінець знайомого світу» (2003) обґрунтовує, що «звичний світ першої глобальної капіталістичної економіки зникає», а вже у новітній публікації формулює роздуми щодо перспектив цього світу [3].

Проблеми глобалізації досліджуються такими українськими науковцями, як О.Білорус [1], Ю.Пахомов, І.Гузенко, О.Скаленко, О.Гаврилюк, В.Решетило, Г.Стадник [6] та інші.

Проте недостатньо уваги приділено вивченню проблем підвищення моніторингу логістичної інфраструктури в умовах глобалізації.

Досить висока частка витрат на логістику в кінцевій ціні товару показує, які резерви поліпшення економічних показників суб'єктів господарювання містить оптимізація управління матеріальними потоками шляхом удосконалення конкретних логістичних операцій. Цей інструментарій для підприємств, фірм і компаній є досить ефективним у конкурентній боротьбі за стійкі позиції на ринку.

Наведені фактори розвитку логістики свідчать про нагальну необхідність розвитку в Україні мережі логістичних ланцюгів переусування матеріальних потоків, сучасної транспортної та дорожньої інфраструктури тощо. Це підтверджує і той факт, що частка транспортної складової в ціні товарної продукції на ринках її збуту є значною.

Діяльність та роль портів у розвитку міжнародного поділу праці та світової торгівлі важко переоцінити. Від ефективності їх функціонування залежать темпи та форми розвитку міжнародного, національного й регіонального поділу праці, ефекти міжнародної спеціалізації та кооперування виробництва, ефективність відтворувальних процесів як окремих фірм, так і цілих держав та їх об'єднань, що у своєму підсумку не може не відобразитися на формуванні передумов та факторів, які впливають на вибір та ефективність внутрішнього господарського механізму морського порту. У статті визначені, систематизовані та обґрунтовані основні з цих факторів, а саме: технологічні зміни, глобалізація, перманентна інтеграція різних видів транспорту та їх послуг, зростання участі приватного сектору, зростання значення здійснення стратегічного менеджменту, дерегуляція та інституціональне реформування портового сектору. Авторами доведено, що побудова внутрішнього економічного механізму господарювання та вимірювання портової ефективності безпосередньо залежить від цих аспектів, а також обґрунтовано деякі особливості, які чинять вплив на призводять до необхідності корегування отриманих результатів.

The activities and the role of ports in the international division of labour and world trade cannot be overemphasized. The pace and form of international, national and regional division of labour, the effects of international specialization and co-production, efficiency of reproduction processes both of individual companies and entire countries and their associations depend on ports' effectiveness, that cannot help but affect formation conditions and factors that influence the choice and effectiveness of internal economic mechanism of a seaport. In the article it has been defined, systematized and substantiated these key factors, namely, technological change, globalization, permanent integration of different transport types and their services, increase of private sector participation, the growing importance of the strategic management and institutional reformation and deregulation of the port sector. The authors have proved that the elaboration of internal economic mechanism of economic management and measurement of port efficiency depend on these aspects, and have grounded some features that impact and lead to the need to adjust the obtained results.

До глобальних факторів розвитку логістичних транспортних систем можна віднести такі складові:

1. Міжнародна експансія промисловості. Цей фактор спонукає фактично всі великі компанії до участі в бізнесі за межами своєї країни. У зв'язку з цим організації перебувають у постійному пошуку в межах земної кулі кращих варіантів доставки, збереження, розподілу і збуту своєї продукції. І в цьому їм допомагає логістика.

2. Зростання міжнародної торгівлі. Цей факт зафіксований Програмою дій «Порядок денний на XXI століття (AGENDA 21)», що була схвалена Конвенцією ООН з навколишнього середовища і розвитку в Ріо-де-Жанейро (Саміт «Планета Земля», 1992). У документі зазначено, що «за останні роки світова торгівля продовжувала зростати більш інтенсивно, ніж світове виробництво. Відкрита, справедлива, надійна, недискримінаційна багатобічна система торгівлі, що погоджується із цілями постійного розвитку, веде до оптимального розподілу глобального виробництва відповідно до конкурентоздатності і є вигідною для всіх торговельних партнерів». Зазначена вигода багато в чому підсилюється завдяки логістиці, що інтегрує діяльність міжнародних фірм і компаній для досягнення більш високих результатів.

3. Міжнародний поділ праці та кооперація. На світовому ринковому просторі йде інтенсивний процес утворення нових і трансформація

існуючих транснаціональних компаній, які змушені використовувати в бізнесі глобальні логістичні канали і ланцюги, що пов'язано з можливостями підвищення віддачі на вкладений капітал, використанням логістичних посередників в інших країнах (де більш низькі тарифи), а також сприятливими фінансовими умовами.

4. Необхідність забезпечення конкурентних переваг на світовому ринку збуту продукції. Це може бути досягнуто насамперед за рахунок швидкої адаптації товаровиробників до умов ринкового середовища і попиту на продукцію. Успіх у досягненні значної конкурентної позиції на ринку можливий за умови використання логістики.

5. Зміна філософії ринку. На сьогодні світова економіка переживає чергову фазу трансформації ринку, а саме перехід від «ринку продавця» до «ринку покупця». Це спричиняє ускладнення системи ринкових відносин і підвищення вимог до якісних характеристик процесу розподілу, зростання «диктату споживача» стосовно виробників та їхніх партнерів по бізнесу.

6. Зростаюча економічна потужність регіонів. Цей процес відкриває більш широкі можливості переміщення матеріалів через збільшення споживання продуктів. Потужна економіка має й більш ефективну логістику завдяки більш удосконаленій інфраструктурі.

7. Зростаючий дефіцит ресурсів. Це проблема глобального характеру номер один. Відповідно до Програми дій «Порядок денний на XXI століття (AGENDA 21)» міжнародна співдружність повинна прагнути до:

□ забезпечення кращого управління природними ресурсами, при якому враховуються потреби розвитку;

□ впровадження більш ефективних виробничих процесів, що ведуть до відсутності відходів або скорочення їхнього обсягу до мінімуму;

□ удосконалення виробничих систем шляхом впровадження таких технологій і процесів, при яких ресурси використовуються більш ефективно і водночас створюється менше відходів, тобто одержання більшого ефекту при менших витратах є одним з найважливіших шляхів досягнення сталості у сфері бізнесу й промисловості;

□ розвитку науки: вона повинна продовжувати грати все більш важливу роль у підвищенні ефективності використання ресурсів, у пошуку нових методів і варіантів розвитку. Вона повинна постійно займатися переоцінкою і сприяти розвитку менш інтенсивних тенденцій у галузі використання природних ресурсів, включаючи інтенсивне використання енергоресурсів у промисловості, сільському господарстві й на транспорті.

До субглобальних факторів розвитку логістики можна віднести зростання обсягів виробництва і відповідно збільшення витрат сфери обігу. Це обумовлено тим, що одержання продуктів і послуг пов'язане з величезними матеріальними витратами. Так, у європейських країнах у промисловості вони становлять до 50% всіх витрат, а в деяких галузях питома вага матеріальних витрат збільшується до 80-90%. Витрати, що пов'язані зі збереженням сировини, матеріалів, напівфабрикатів, готової продукції на складах, становлять у середньому 10-15% для країн Західної Європи і 20-28% для держав СНД. А, наприклад, в Україні відповідно до результатів розрахунку

фахівців у більшості галузей економіки в середині 90-х років XX ст. питомі витрати на виробництво продуктів і послуг були вищими, ніж у Японії у 2,8 раза, ніж у США – в 2,7 раза і ніж у Німеччині – в 2,3 раза. Однією з основних причин такого перевищення стало ігнорування принципів логістики.

У західних країнах близько 93% часу руху товару від джерела сировини до кінцевого споживача витрачається на його проходження різними каналами постачання, збуту і на збереження, тобто на логістичні операції. Скорочення цієї складової дозволяє прискорити оборотність капіталу і збільшити прибуток, що одержується в одиницю часу, а також знизити собівартість продукції. А щодо виробництва товарів, як свідчить статистика, то цей цикл займає лише 2% від сумарного часу циклу процесу виробничо-комерційної діяльності [12].

Проведені у Великобританії дослідження виробничого циклу продукції, включаючи її доставку кінцевому споживачеві, довели, що у вартості товару, який потрапив до споживача, понад 70% становлять витрати, пов'язані зі збереженням, транспортуванням, упакуванням та іншими операціями, які забезпечують просування матеріального потоку.

Функціонування транспортно-логістичних мереж включає не лише фізичне переміщення товарів з місць виробництва в місця споживання, а й операції, пов'язані з їх зберіганням, сортуванням і підготовкою до продажу на підприємствах торгівлі. На організацію процесу руху товару впливає ряд чинників, які можна об'єднати в певні групи:

- виробничі;
- транспортні;
- соціальні;
- торговельні.

При обліку всіх чинників руху товару, щоб досягти раціональної організації бізнес-процесів у ланцюгах постачань, потрібно дотримуватися таких основних принципів:

- застосування найкоротших шляхів руху товарів;
- встановлення оптимальної форми та ланцюговості руху товарів із широким застосуванням централізованої доставки товарів у роздрібну торговельну мережу;
- вибір раціональних транспортних засобів і ефективного їх використання;
- широке застосування тари, тобто устаткування і засобів механізації навантажувально-розвантажувальних і складських робіт;

Рис. 1. Фактори формування системи управління транспортно-логістичними системами



□ постійне вдосконалення й оптимізація технологічного ланцюга руху товару.

Організація технологічного ланцюга руху товару з дотриманням названих вище основних принципів дозволяє забезпечити високу ефективність усього процесу руху товару.

На процес формування системи управління логістичними транспортними системами впливає ряд факторів як зовнішнього, так і внутрішнього середовища підприємств – користувачів послуг. До таких факторів варто віднести: фактори технологічного характеру, внутрішні фактори, фактори ринкового характеру, управлінські фактори (рис. 1).

Доцільною також є класифікація факторів формування транспортно-логістичних систем на макро- та мікрорівнях:

Факторами формування транспортно-логістичних систем на макрорівні є:

□ політичні (визначають рішення з питань розвитку бізнесу в країні; інвестиційний, фінансовий клімат тощо);

□ законодавчі (формують нормативно-правові документи, що регулюють діяльність фірми);

□ технічні та технологічні (визначають рівень розвитку транспортних, інформаційно-комп'ютерних систем, виробничих технологій тощо);

□ економічні (впливають на рівень інфляції, валютний курс, темпи розвитку різних галузей, ринків праці, капіталу, попиту та пропозиції тощо);

□ соціальні (демографічна ситуація, соціальні потреби, міграція, культурні запити тощо);

□ екологічні (вимоги до технологій).

Вплив кожної групи факторів може бути різноспрямованим, може як позитивно, так і негативно позначатися на сукупних характеристиках організаційної структури управління транспортними підприємствами. З урахуванням впливу цих факторів можна досліджувати інструментарій розвитку систем управління транспортно-логістичними системами на основі процесно-орієнтованого підходу.

Факторами формування транспортно-логістичних систем на мікрорівні є:

□ організаційна структура управління логістики (лінійна, функціональна, лінійно-функціональна, дивізійна, матрична);

□ зміст логістичної стратегії (конфігурація логістичної мережі, встановлення та утримання стандартів логістичного сервісу, проектування логістичної інформаційної системи тощо);

□ наявність (відсутність) складського комплексу;

□ наявність (відсутність) власного автопарку;

□ географічне розташування об'єктів управління;

□ фінансовий та кадровий потенціал тощо.

Специфічними ознаками транспортно-логістичних систем є: наявність потокового процесу (матеріального, інформаційного, фінансового та ін.) при розподілі та матеріально-технічному постачанні; здійснення синергічного ефекту, що проявляється в загальному прискоренні матеріального потоку, яке викликає підвищення реакції на бажання клієнтів, зменшення сукупних витрат шляхом усунення конфліктів часткових витрат, підвищення рівня логістичного сервісу, що викликає збільшення додаткової вартості

(корисності) для клієнта і формування додаткових конкурентних переваг.

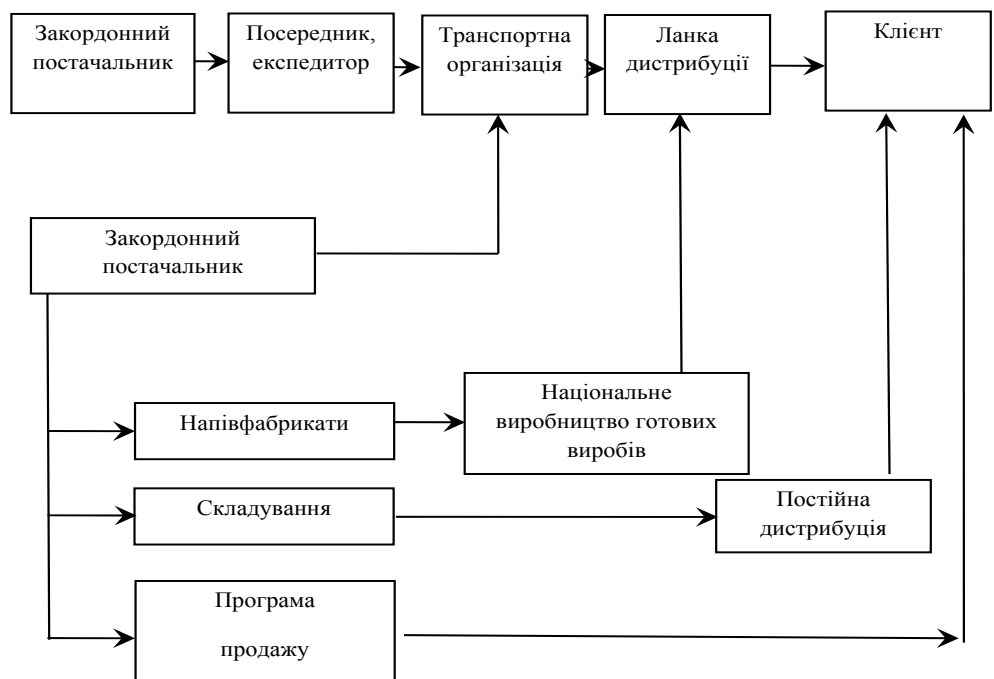
Крім того, слід зазначити, що кожен із видів транспортно-логістичних систем має свої специфічні фактори, що сприяють їх ефективному розвитку. Зокрема, сучасний порт постає складним комплексом гідротехнічних споруд, як транспортний вузол, у рамках якого взаємодіють підприємства різних видів транспорту і який оснащений різними видами техніки та обладнання для виконання всього комплексу робіт, що характеризує цей комплекс підприємств як транспортну інфраструктуру ринку.

Найбільші порти світу виконують кілька функцій у міжнародній ринковій інфраструктурі і здійснюють перевалювання декількох видів вантажів. Транснаціональні корпорації (ТНК) контролюють близько 75% світової торгівлі, а внутрішньофірмові постачання в ній становлять понад 30%. З огляду на це слід констатувати, що в зоні тяжіння найбільших портів включений весь світ, а морський транспорт, що забезпечує перевезення насамперед вантажів ТНК, значною мірою перетворюється на внутрішньозаводський транспорт цих промислових гігантів.

Таким чином, ефективність найбільших портів світу визначається не тільки їхніми технічними параметрами, але і тим впливом, який вони чинять своєю діяльністю на процес ціноутворення фірм-виробників, які є основними споживачами послуг морського транспорту та морських портів. Нині транспортні витрати досягають 50% від величини загальних витрат підприємств, що включаються до ціни товарів. Ця обставина обумовлює загальну зацікавленість основних вантажовідправників і вантажоодержувачів у зниженні транспортної складової їх витрат. Ось чому висувуються такі високі вимоги до портів і тієї транспортної та інших видів ринкової інфраструктури, які забезпечують підвищення ефективності діяльності основних споживачів їх послуг за рахунок зниження транспортно-експлуатаційних та інших витрат [2].

Експортно-імпорتنі операції в глобальних логістичних системах за змістом відповідають операціям, що здійснюються в національних логістичних системах, але порівняно з ними вони пов'язані зі значно більшим обсягом інформації та більш складним документообігом. Логістичні системи, як правило, пов'язані з більшим, ніж у звичайному логістичному менеджменті, обсягом інформації, складнішим документообігом. Структуру глобальної логістичної мережі наведено на рис. 2.

Рис. 2. Структура глобальної логістичної мережі



Проаналізувавши основні світові тенденції щодо механізму ефективного функціонування ринку надання портових послуг, нами визначено основні фактори глобального розвитку та встановлено ступінь їх впливу на формування внутрішньоекономічного механізму портових підприємств.

1. *Технологічні зміни* – глибока та повсюдна контейнеризація вантажних перевезень і використання нових технологій, у першу чергу інформаційно-комунікаційних.

За останні десятиріччя портова індустрія піддалася стрімкому зростанню значення технологічних інновацій, контейнеризація – одна з таких. Цей процес потребує від морських портів наявності відповідної інфраструктури, умов експлуатації, відповідних технологій тощо, що безпосередньо впливає на портове середовище та формує попит на зростання міжнародної торгівлі. Окрім цього, впровадження новітніх технологій, як, наприклад, електронний обмін даними, постійно підвищує ефективність роботи портів. «Контейнерна революція» у якості зовнішнього фактору впливу на діяльність портів трансформувала роль традиційних державних портів-монополістів на пошук форм, які забезпечували б існування та ефективну роботу в цих умовах. Крім змін в інституціональній площині це мало вплив також і на побудову внутрішнього механізму господарювання, а саме на процес ціноутворення, який відбувається вже не суворими вимогами державних контролюючих структур, а враховуючи також інтереси приватної сторони та кон'юнктуру ринку. Більш того, позитивні екстерналії, які генерує портове співтовариство, вже не обмежуються локальною портовою зоною, а поширюються на великі прилегли території.

2. *Глобалізація* – зростання морської торгівлі та міжнародного судноплавства.

Морська світова торгівля, незважаючи на кризові спади, поступово відновлюється та зростає. Якщо проаналізувати темпи цього зростання у минулому, то за останні 30 років помітне 4-відсоткове стабільне нарощування на рік. Прогнози UNCTAD свідчать про те, що для майбутніх років цей показник буде ще більшим, що безпосереднім чином впливатиме і на обсяги міжнародного судноплавства.

Зі свого боку глобалізація та створення великих транснаціональних корпорацій змінили внутрішню структуру портів та стимулювали владу портів до впровадження новітніх інформаційно-комунікаційних технологій, щоб мати змогу слідувати та корегувати процеси переміщення вантажів у просторовому баченні. Структурний синергійний ефект трьох факторів – продуктивність ТНК, використання комунікаційних технологій та контейнеризація транспортних перевезень – дозволила порту Сінгапур стати світовим лідером портової індустрії, а працюючим з ним ТНК – контейнерними операторами світового рівня.

3. *Перманентна інтеграція різних видів транспорту та їх послуг* – зростання морської торгівлі та міжнародного судноплавства.

Створення інтермодального транспорту та побудова маршрутів за використанням такого виду транспортування вантажів сприяє підвищенню конкуренції між портами за залучення більшої кількості суден і збільшення вантажопотоків у портах. Більш того, розвиток системи постачання вантажів на «від дверей до дверей» змінює саму функцію морського порту з центру переміщення вантажів та пасажирів з одного виду транспорту на інший, на ланку великого транспортного ланцюга постачання. Тому дуже важливим є сприяння інтеграції морських портів у логістичний ланцюг з експедиторами та транспортними компаніями. Крім того, ці компанії активно спонсують портову владу сприяти наданню вищого рівня послуг за нижчу ціну.

4. *Зростання участі приватного сектору*. Участь приватного сектору в управлінні портом та у фінансуванні його діяльності за останні десятиріччя суттєво зростає. Приватизаційні процедури у портах вкрай рідко включають приватизацію портових земель та основної інфраструктури. Практика приватної участі не є уніфікованою. Проте передання операційної діяльності щодо пере-

вантаження в морському порту приватному сектору найчастіше всього відбувається шляхом

укладання контрактних домовленостей: контракти послуг, франшизи, угоди оренди активів, концесійні угоди – це у своїй більшості;

та набагато рідше за рахунок продажу своїх активів.

Деякі закордонні вчені [4] відокремлюють сім функцій, які повинні бути розмежовані державною портовою владою при побудові внутрішніх механізмів господарювання своїх підприємств:

стратегічне планування;

фінансова діяльність;

процес ціноутворення;

інвестиційна діяльність;

законодавчі ініціативи;

комерціалізація портової діяльності;

безпека (економічна, екологічна, праці, життєдіяльності тощо) та надійність.

5. *Зростання значення здійснення стратегічного менеджменту*. Унаслідок складності портового управління та розвитку вкрай важливо для портової влади мати можливість визначити ступінь ефективності існуючих активів та здатність купувати з часом нові активи.

Несправності, які викликають затримки в операційній діяльності, нестача потужностей негативним чином впливають на портову діяльність та її ефективність. До цього призводить також небажання портового менеджменту й державних владних органів у деяких портах займатися стратегічним плануванням та управлінням, у тому числі у сфері інвестування.

Базова інфраструктура порту потребує довгого періоду окупності. Більш того, достатньо складно ефективно використовувати цю інфраструктуру, щоб забезпечити цю окупність. Але стратегічний менеджмент у цьому сенсі відіграє дуже важливу роль, якою не слід нехтувати. Але є різні точки зору на ступінь впливу цих факторів на рівень конкурентоспроможності порту:

чи змінюються показники роботи порту, чи його продуктивність залежить від інституціональних змін, використання методів стратегічного менеджменту, вибору варіантів побудови внутрішньогосподарських відносин?

який вплив цих механізмів на формування операційного середовища порту та побудови схем роботи портових операторів?

який ступінь впливу цих факторів, чи вони виконують провідну, другорядну або допоміжну роль?

6. *Дерегуляція та інституціональне реформування портового сектору*. Інституціональні реформи у портовій сфері та в інших секторах економіки відбуваються в багатьох країнах світу. Метою таких змін є підвищення ефективності роботи портів та підвищення якості портових послуг шляхом вдосконалення роботи портового менеджменту. Основними напрямками цього реформування є такі:

децентралізація портової системи, надання фінансової та операційної автономії окремим портам, зводячи політичний вплив та тиск на процес прийняття рішень керівництвом відповідного морського порту до мінімуму;

відокремлення управлінських та контролюючих функцій;

комерціалізація управлінських функцій, яка підтримується та здійснюється шляхом впровадження комерційної системи обліку та звітності, оцінювання й капіталізації портових активів;

покращення доступу до довгострокового капіталу (комерційні позики, забезпечені активами позики, проектне фінансування тощо);

перетворення портового управлінського апарату в акціонерні товариства за умови утримання майнових прав лише державою.

Сучасний розвиток транспортно-логістичних систем характеризується певними тенденціями щодо підвищення рівня логістичної агрегації. Такими можна визначити тенденції, що стосуються працездатності (потенціалу), дислокації (розміщення) і часових структур економічних систем, що має безпосереднє відношення до трансформації логістичних процесів і потреб:

1. *Працездатність* економіки як потенціал певної системи зростає при інтернаціональних зв'язках. Спеціалізація промислового виробництва має тенденцію до поглиблення насамперед у Західній Європі і Північній Америці, де порівняно з Японією виробничі квоти створення вартості є більш істотними. З огляду на це поглиблення спеціалізації у виробничому створенні вартості будуть створюватись нові міжорганізаційні відносини ("single sourcing", "outsourcing", типових угод тощо). Покращені умови трансакцій, збільшені гнучкі вимоги ринку, зростаюча кількість варіантів, як і впровадження гнучких технологій виготовлення, формують стратегічну вигоду вертикальної інтеграції. Це ґрунтується на численних значних ефектах, які будуть віднесені до загальної економії. Отже, постачання, виробництво і збут будуть все більш інтегровані. Очевидно, що інтеграційний обмін товарами зростає швидше від валового внутрішнього продукту.

2. *Розташування*. У зв'язку з поділом праці в економіці змінюється її розташування. Підприємницька діяльність стає більш просторово розташованою, скорочуються цикли виробництва, розширюються зони обслуговування і сфери збуту. Статистичним виразом цих змін загалом буде збільшення середніх відстаней постачання, якщо, наприклад, в окремих галузях економіки буде прискорення «бідного» (без запасів) постачання. І це також ініціюватиме ефективність факторів розміщення, в т.ч. розміщення промислових підприємств поблизу споживачів.

3. *Структура часу*. Продовжуються тенденції щодо скорочення виробничого циклу, окремі виробничі процеси прискорюються, особливо процеси виготовлення і транспортування. Зростають вимоги до надійності, термінів постачання як наслідки впровадження «бідного» (just-in-time) постачання і дистрибуції. Нові часові обмеження факторами використання – скорочення часу праці й часу управління, часові заборони проїзду й розвантаження, обмежений час розподілу тощо – ускладнюють логістику, обмежуючи наявність необхідних ресурсів для діяльності окремих логістичних галузей.

Наведені тенденції розвитку передбачають зростання значення логістики як в економіці загалом, так і в окремих галузях. Такі змінені завдання будуть ідентифікуватися з погляду окремих підприємств, виходячи насамперед з їх двоякої необхідності: по-перше, посиленої підтримки логістичного планування, керування й контролю; по-друге, інтенсивнішої підприємницької співпраці. У результаті логістична співпраця призведе до нових функціональних об'єднань та інституцій, тобто нових логістичних систем вищого порядку агрегації. Прототипом цього процесу є також індивідуалізація розподілу товарів: при малих партіях замовлення і транспортування вони відповідно повинні доставлятися часто, надійно і виконуватись ексклюзивною дистрибуцією окремими оферентами. Розв'язання цих проблем стоїть як перед багатьма підприємствами, так і перед їх конкурентами (через однаковість їх дистрибуторських завдань) і стосується вибору логістичної концепції розподілу товарів, наприклад, із спільними виробничими та / чи дистрибуційними центрами, спільними транзитними пунктами, консолідованим плануванням транспортування, плануванням поїздок тощо.

Першочерговим для інституціонального розвитку транспортно-логістичних систем є розв'язання інформаційних проблем через стандартизацію даних і нормування. Для побудови ефективних логістичних служб необхідні системи послуг і розрахунків, які дозволяють моделювати змінні мережі замовлень і розраховувати послуги. Звідси випливає, що впровадження логістичної концепції в інституціональному аспекті визначатиметься внеском інформаційних систем, наявністю транспортної і комунікаційної інфраструктури.

ВИСНОВКИ

Стан розвитку транспортно-логістичних систем є одним з найважливіших факторів на шляху підвищення ефективності функціонування всієї національної економіки. Однак в Україні

економічна ситуація та стан транспортно-логістичних систем характеризуються низкою процесів, у тому числі протиріччями, обумовленими об'єктивними тенденціями розвитку країни та її економіки. Одним із підсумків є невідповідність результатів проведених перетворень поточним інвестиційним програмам і стратегічним цілям. Це супроводжується структурними зрушеннями й глибинними соціально-економічними змінами.

Незаперечним є те, що на фактори зовнішнього середовища підприємство впливати не може, проте має пристосовуватись до нього, функціонуючи на ринку як самостійна логістична система. При цьому воно обов'язково вступає в рівноправні взаємовідносини з іншими суб'єктами: постачальниками, споживачами, логістичними посередниками.

ЛІТЕРАТУРА

1. Bilorus O. H. *Hlobal'nyy konkurentnyy prostir: monohrafiya* / O. H. Bilorus ta in. – K. : KNEU, 2007. – 680 s.
2. Прокопьев В. Е. *Морской порт как предприятие морского транспорта: особенности развития и управления в современных условиях* [Электронный ресурс]: / В. Е. Прокопьев // *Транспортное дело России*. – 2008. – № 2. – Режим доступа: <http://www.morvesti.ru/>.
3. Hushcha I.O. *Fenomen ekonomichnoyi hlobalizatsiyi: zmist i ryzyky* / Hushcha I.O. // *Naukovi pratsi PDDA*. – 2012. – Вр. 2(5). – Т. 1 – *Ekonomichni nauky*. – 2012. – S. 74–79.
4. Olson D. J. *Public Port Accountability: A Framework for Evaluation* / D. J. Olson // *Urban Ports and Harbor Management: Responding to Change Along U.S. Waterfronts*. – 1988. – 259 p.
5. Буркинський Б. *Про роздержавлення морських торговельних портів України* / Б. В. Буркинський, М. І. Котлубай, О. М. Котлубай // *Економіка України*. – 2006. – № 11. – С. 12 – 18.
6. Reshetilo V. P. *Hlobalizatsiya ekonomiky ta yiyi vplyv na suchasnyy rehional'nyy rozvytok* / V. P. Reshetilo, H. V. Stadnyk // *Komunal'ne hospodarstvo mist*. – 2013 – # 106. –S. 9–17.
7. Нікулін С. Г. *Портове господарство України в ринковій економіці* / С. Г. Нікулін, В. І. Чекаловець, С. В. Крижановський // *Міжнародний проект: Транспортний комплекс України*. – К.: Укр. видавн. консорціум, 2006. – С. 97 – 100.
8. Котлубай М. І. *Становление морского транспорта в рыночной среде: Монография* / М. И. Котлубай. – Одесса: ИПРЭИ НАН Украины, 2005. – 224 с.
9. Чекаловець В. І. *Управление портовым хозяйством Украины в рыночных условиях* / В. И. Чекаловець // *Судоходство*. – 2007. – № 3. – С. 37 – 39.
10. Шпак Н. *Порты: возможно ли государственно-частное партнерство* / Н. Шпак // *Порты Украины*. – 2007. – № 4. – С. 26 – 27.].
11. Haken H. *Erfolgsgeheimnisse der Natur. Synergetik: Die Lehre vom Zusammenwirken. (rororo Sachbuch)* / H. Haken – Reinbek bei Hamburg, 2012. - 314 с.
12. Сумець О. М., Ткаченко І. А. *Фактори розвитку логістики в умовах глобалізації ринкових відносин* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://nauka.kushnir.mk.ua/?p=13697>.

REFERENCES

1. Bilorus O.H. *Hlobal'nyy konkurentnyy prostir* [Global competitive space]. Kyiv, KNEU, 2007, 680 p. [in Ukrainian].
2. Prokop'ev V. E. *Morskoy port kak predpriyatие морского транспорта: osobennosti razvitiya i upravleniya v sovremennykh usloviyakh* [Seaport as an enterprise of maritime transport: peculiarities of development and management in modern conditions]. *Transportnoe delo Rossii*, 2008, no. 2. Available at: <http://www.morvesti.ru> [in Russian].
3. Hushcha I.O. *Fenomen ekonomichnoyi hlobalizatsiyi: zmist i ryzyky* [The phenomenon of economic globalization: content and risks]. *Naukovi pratsi PDDA*, 2012, no. 2(5), vol. 1, *Ekonomichni nauky*, 2012, pp. 74-79 [in Ukrainian].
4. Olson D. J. *Public Port Accountability: A Framework for Evaluation*. *Urban Ports and Harbor Management: Responding to Change Along U.S. Waterfronts*, 1988, 259 p.
5. Burkynskyy V.V., Kotlubay M.I., Kotlubay O.M. *Pro rozderzhavlennya mors'kykh torhovel'nykh portiv Ukrainy* [On privatization of seaports of Ukraine]. *Ekonomika Ukrainy*, 2006, no. 11, pp. 12-18 [in Ukrainian].
6. Reshetilo V.P., Stadnyk H.V. *Hlobalizatsiya ekonomiky ta yiyi vplyv na suchasnyy rehional'nyy rozvytok* [Globalization of the economy and its influence upon modern regional development]. *Komunal'ne hospodarstvo mist*, 2013, no. 106, pp. 9-17 [in Ukrainian].
7. Nikulin S.H., Chekalovets' V.I., Kryzhanovskyy S.V. *Portove hospodarstvo Ukrainy v rynkoviy ekonomitsi* [The port economy of Ukraine under the market economy]. *Mizhnarodnyy proekt: Transportnyy kompleks Ukrainy*, Kyiv, Ukr. vydavn. konsortsium, 2006, pp. 97-100 [in Ukrainian].
8. Kotlubay M.I. *Stanovlenie морского транспорта v rynochnoy srede* []. *Odesa, IPREI НАN Ukrainy*, 2005, 224 p. [in Russian].
9. Chekalovec V.I. *Upravlenie portovym hozhajstvom Ukrainy v rynochnykh usloviyakh* [Ukrainian port management in market conditions]. *Sudohodstvo*, 2007, no. 3, pp. 37-39 [in Russian].
10. Shpak N. *Porty: vozmozhno li gosudarstvenno-chastnoe partnerstvo* [Ports: Is there a room for public-private partnership?]. *Porty Ukrainy*, 2007, no. 4, pp. 26-27 [in Russian].
11. Haken H. *Erfolgsgeheimnisse der Natur. Synergetik: Die Lehre vom Zusammenwirken. (rororo Sachbuch)*. Reinbek bei Hamburg, 2012, 314 p. [in German].
12. Sumets' O.M., Tkachenko I.A. *Faktory rozvytku lohistyky v umovakh hlobalizatsiyi rynkovykh vidnosyn* [Factors of logistics development in a globalizing market economy]. Available at: <http://nauka.kushnir.mk.ua/?p=13697> [in Ukrainian].