

КОНЦЕПЦІЯ ЗАГАЛЬНОНАЦІОНАЛЬНИХ ЛОГІСТИЧНИХ ВИТРАТ ТА УПРАВЛІННЯ ГЛОБАЛЬНИМИ ЛАНЦЮГАМИ ВАРТОСТІ

Дашкуєв М. А.

Здобувач кафедри міжнародного бізнесу Інституту міжнародних відносин Київського національного університету імені Тараса Шевченка.

Науковий керівник: професор Ступницький О. І

Анотація. У статті аналізується ефективність управління організаційними системами глобальних ланцюгів вартості (ГЛВ) у сучасній логістиці. Переваги, які виникають з поширенням ГЛВ, базуються на синхронному вдосконаленні сучасних логістичних сервісів, інноваціях в технологіях зберігання і перевезення продукції та впливі інформаційних технологій на дистрибуцію. Як результат, з'явилися нові інноваційні логістичні сервіси, проте рівень їх розвитку та поширення відрізняється від країни до країни. Країни, які прагнуть отримати переваги від глобалізації та ГЛВ повинні проаналізувати ключові чинники, що впливають на їхні логістичні можливості та зрозуміти як вони впливають на виробництво, продуктивність та конкурентоздатність цих країн.

Ключові слова: логістика, ГСВ, індекс ефективності логістики (ІЕЛ), чинники логістичної ефективності, промислова політика.

Постановка проблеми. Торгова логістика в умовах глобальної економіки (connecting to compete) набуває особливого значення для країн, що розвиваються, у контексті їх участі у світовій торгівлі і можливостей реалізувати переваги глобалізації. а успіх у інтеграції до глобальних ланцюгів вартості починається з можливостей фірм переміщувати товари через кордон швидко, надійно і дешево. Інформація про час і витрати, пов'язані з окремими важливими логістичними процесами (перебування вантажу у логістичному центрі, витрати часу на проходження митного контролю, транспортування) у багатьох випадках є легко доступною. Але ця інформація, навіть якщо вона повна, не може бути легко об'єднана в єдиний узгоджений для всіх країн набір даних через істотне розходження в структурі ланцюга вартості поставок між країнами. Крім того, багато елементів необхідних для розрахунків ефективності національних логістичних систем, такі як: прозорість процесів і якість, передбачуваність і надійність послуг, не можуть бути визначені з наявної інформації щодо часу і витрат. Оцінка продуктивності логістики (рівень витрат на логістику загалом і у порівнянні з іншими галузями; основні чинники логістичних витрат; вплив витрат і недоліків розвитку на окремі сектори економіки) допомагає удосконалити ефективність каналів доставки і функціонування споріднених інфраструктур, послуг, процедур і регулювання.

Мета статті – проаналізувати основні тенденції розвитку національних логістичних систем в контексті реалізації переваг глобальних ланцюгів вартості.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Західні фахівці виділяють логістику, пов'язану із забезпеченням виробництвом товарів (закупівельна логістика) і збутову логістику (маркетингову, або розподільну), а також транспортну логістику, яка, по суті, є складовою частиною кожної із двох вищезазначених логістик. Тобто, типологічне дослідження структуризації логістики ґрунтується на трьох рівнях: бізнес-логістика; функціональна логістика; ресурсна логістика. Ю. Неруш [1] виокремлює наступні функціо-

нальні сфери логістики: запаси, транспорт, складське господарство, інформація, виробниче планування, контроль над матеріалопотоком у процесі виробництва, кадри і обслуговуюче виробництво. А. Гаджинський [2] виділяє п'ять функціональних сфер: закупівельну, виробничу, розподільну, транспортну і інформаційну логістики. Проте, до цього часу бракує наукових досліджень винятково прикладного характеру (тобто, логістики як суто практичної діяльності), метою яких є розрахунки ефективності логістичних структур окремих країн, що засновані як на сучасній методології логістики, так і на використанні новітніх інформаційних технологій.

Основні результати дослідження. Складні виробничі системи, пов'язані з глобальними ланцюгами вартості (ГЛВ), залежать від ефективності логістики. Логістика встановлює взаємозв'язок між ГЛВ та різноманітними мережами. Переваги, які виникають в зв'язку з розвитком ГЛВ, не можуть бути поміченими без одночасного розвитку логістики, підкріпленої інноваціями в технологіях зберігання, транспорту та застосування інформаційних технологій у розповсюдженні товарів. Поняття логістики зазвичай означає організацію та координацію і у комерційних організаціях отримала назву логістичний менеджмент – частина ланцюга поставок, яка відповідає за планування, втілення та контроль ефективного потоку та складування вантажів, сервісів та відповідної інформації між місцем походження товару та місцем його споживання.

В реальності, масштаби логістичних проблем, які вирішують виробничі та торгові компанії, значно складніші за просто рух товарів. Тепер у перелік їхніх функцій включають обслуговування клієнтів, передбачення попиту, документообіг, управління запасами, прийом замовлень, упаковку, продукти, що повертаються, обслуговування, транспортування та управління логістичними складами. Ці функції повинні бути ретельно виконані задля підтримки виробництва. Враховуючи зростаючу конкуренцію, логістика дає можливості для підвищення ефективності компанії завдяки сучасним логістичним концепціям, таким як управління вільним простором та часом, а також товарними потоками. Географічна фрагментація виробничих потужностей та споживання базується на принципах безперервного потоку та місця розташування. [3, р. 512].

Ефективність досягається завдяки принципу безперервного потоку: попит синхронізований з постачальниками завдяки змінам у підходах до дистрибуції. Системи управління ланцюгами поставок, що базувалася на бажанні швидко задовольнити базові потреби споживача, швидко змінюється на складну систему, що базується на обробці інформації та забезпечує краще співвідношення попиту і пропозиції. З метою економії часу потік матеріалів та інформації синхронізується з фізичними потоками товарів, при цьому більшість сучасних ТНК пов'язані з ГЛВ через швидку і гнучку систему безперервного потоку.

Географічна фрагментації виробництва та споживання базується на моделі конкурентних переваг різноманітних місць розташування з метою підвищення ефективності. ГЛВ базуються на інтеграції системи місця розташування через систему безперервних потоків. Компоненти у цій інтеграції не просто залежать один від одного, а навіть можуть мати свої підсистеми, які у свою чергу теж взаємопов'язані між собою. Ця глобальна система виробництва може бути самодостатньою, якщо зростання продуктивності спричиняє інвестиції у подальший розвиток логістики та на покриття витрат з управління ГЛВ та підтримки її інфраструктури. Крім цього, цей процес залежить він цін на енергію та глобальної макроекономічної ситуації, а всі його суб'єкти є дуже волатильними, що спричиняє високі ризики. Тому країнам, які намагаються отримати переваги від глобалізації та ГЛВ, необхідно постійно аналізувати і здійснювати моніторинг їхніх логістичних можливостей та впливу останніх на промислову політику та конкурентоспроможність.

Моніторинг безпосередньо пов'язаний із аналізом змін у розміщені глобальних виробничих потужностей, що спричиняють зміни у глобальних системах дистрибуції, місцях проходження світових торгових шляхів та виходах на глобальні споживчі ринки (що послідовно поділяються на частини відповідно до їх функціонального призначення). З однієї сторони, великі експортно-орієнтовані центри, такі як Гонконг, Сінгапур або Шанхай свідчать про те, що більша частина нових виробничих потужностей споруджується у регіоні Тихоокеанської Азії. З іншого боку, імпорто-орієнтовані центри, такі як Роттердам або Лос-Анджелес, претворилися як на споживчі ринки-«шлюзи» між центрами виробництва та споживання, так і на кластери розподілу вантажів, управління вантажопотоками кількох непов'язаних між собою користувачів, забезпечують вигоди від економії на масштабі у обмін на засоби та обладнання транспортних терміналів. Це скорочує транспортні витрати і сприяє підвищенню надійності. Хоча деякі товари вимагають трирівневої системи розподілу (міжнародні, національні та регіональні центри розподілу), інші зорієнтовані на один глобальний центр розподілу вантажів, що призводить до використання різних стратегій розташування.

Залишатися конкурентоспроможним часто передбачає більш високу пропускну здатність і надання необхідних послуг за низькими цінами, а отже вантажовідправники, експедитори, складські фірми і оператори терміналів намагаються пристосувати окремі завдання у ланцюгу створення вартості логістики за принципом мереж «глобальної присутності» через інвестування у склади, розподільні центри, траси, літаки, кораблі та у складні інформаційні системи. Це означає безперервність і довгостроковість відносин з клієнтами, пропозиції послуг, що розширюються за часом і включають не тільки транспортування і зберігання, а й закупівлю, складування, управління запасами, упаковку, автотранспортування, митні, брокерські, електронні послуги, міжнародні перевезення, консалтинг ланцюга поставок та оптимізацію у обслуговуванні клієнтів.

Роль логістичних провайдерів у ГЛВ поступово змінюється, і за змістом, і за складністю: вони перетворюються у координаторів та інтеграторів ГЛВ (координують та інтегрують різні завдання логістики з виробництвом, маркетингом, дистрибуцією та продажами). З одного боку, центри розподілу виконують прості завдання виробництва, наприклад, збір та упаковку, що перетворює відмінності між виробництвом і розподілом у відносну формальність. З іншого – вони володіють широким спектром повноважень, у тому числі транспортних менеджерів, експедиторів, інтермодальних вантажників, а також здійснюють діяльність у сферах складування, ІТ-послуг, програмного забезпечення.

Сьогодні логістична галузь генерує близько 14% світового ВВП і складає 14-17% витрат у промислово розвинених країнах. Надання сучасних логістичних послуг залежить від адекватної фізичної інфраструктури, у відповідності з технологічним розвитком, новими організаційними змінами і потребами ефективного та екологічно чистого транспорту [4, р. 358].

Недостатньо розвинені інфраструктура і зв'язки з глобальною транспортною мережею, низькі транспортні можливості, складні і непрозорі адміністративні вимоги через великі затримки у портах і на митниці серйозно перешкоджають виробникам з країн, що розвиваються, які бажають брати участь у ГЛС і мати доступ до ринків, де вони можуть конкурувати за ціною. При цьому, якщо створення інфраструктури є просто питанням інвестицій та технічних ноу-хау, то нормативно-правова база є складним питанням, пов'язаним з політикою і національними інтересами. Моніторинг та оцінка країн щодо можливостей для надання послуг з логістики, конкурентоспроможність основних показників логістики, таких як якісна інфраструктура, якість логістичних послуг, сприятливі за-

кони і правила та спрощення процедур торгівлі, є важливим кроком у розумінні проблеми логістики та вирішення її основних завдань. Це сприяє прийняттю рішень на різних рівнях (національних і наднаціональних) та отриманню матеріалів для різних приватних та державних компаній про те, як інфраструктура та сприяння торгівлі можуть бути покращені для поліпшення міжнародної торгівлі.

Торгові і транспортні операції включають партнерів як у державному, так і у приватному секторі (банківські та страхові агенти, різні постачальники послуг логістики). Індекс логістичної ефективності (ІЛЕ) заснований на вимірах транспортної та інформаційної інфраструктури, можливостях спрощення процедур торгівлі, які розраховуються на основі світових звітів міжнародних експедиторів та експрес-перевізників. ІЛЕ базується на семи основних чинниках ефективності логістики:

- 1) ефективність процесу розмитнення та інших процедур прикордонних відомств;
- 2) якість транспортної та ІТ-інфраструктури для логістики;
- 3) легкість і доступність організації міжнародних перевезень;
- 4) компетенція місцевої промислової логістики;
- 5) здатність здійснення моніторингу міжнародних перевезень;
- 6) внутрішні витрати на логістику;
- 7) своєчасність доставки вантажів до пункту призначення.

Відбір показників заснований на принципах рівня кваліфікації управлінського персоналу міжнародних транспортно-експедиторських фірм, передбачуваності сфери міжнародної логістики вантажів, надійності, яка наразі є важливішою, ніж витрати.

Промислово розвинені країни з високим рівнем логістичних послуг використовують переваги від економії за рахунок масштабу, інновацій, технологічних змін і розташування у системі ГЛВ. Наприклад, згідно міжнародних розрахунків ІЛЕ, Сінгапур є одним з основних глобальних транспортно-логістичних центрів, і займає перше місце серед контейнерних портів світу, Німеччина займає 3-є, Японія – 6-е, Великобританія – 9-е, Канада – 10-е, США – 14-е, Франція та Італії займають відповідно 18-е та 22-е місця у списку 150-ти країн, охоплених індексом. Існують також значні відмінності між країнами, що розвиваються з аналогічним рівнем доходу: Китай і Чилі, наприклад, займають 30-е і 32-е місця відповідно, у той час як у нафтовидобувних країнах з високими доходами, системи логістики яких зосереджені на експорті сировинних матеріалів і потребують складної логістичної інфраструктури, середньозважений показник відносно низький. Виняток становлять ОАЕ і Бахрейн, які стали важливими фінансовими центрами і глобальними логістичними провайдерами через високий коефіцієнт рециркуляції доходів від нафти. Наприклад, «Dubai Ports World» (DPW) сьогодні є одним з найбільших глобальних портових операторів, здійснюючи управління 42 портовими терміналами у 27 країнах.

Отже, країни, що розвиваються, з кращими можливостями логістики, як правило, отримують більш значні обсяги прямих іноземних інвестицій, мають суттєвий потенціал зниження операційних витрат, диверсифіковану структуру експорту і більш високі темпи зростання. Так, Гонконг, активно використовуючи «модернізаційну траєкторію» переходу від оригінального логістичного устаткування до глобальної договірної логістики і власного виробництва, значно знизив транспортні витрати, затримки поставок і залежність від логістичних можливостей країн-транзитерів. Більшість нових країн-членів ЄС змогли поліпшити свою логістику протягом досить короткого проміжку часу: перевага надавалася не «інфраструктурі на основі перешкод», а передовим концепціям логістики на основі прямих інвестицій іноземних фірм і фінансової підтримки з боку ЄС, що і були ключовими чинниками швидкого розвитку цих країн.

Які основні чинники зростання національної логістичної продуктивності у контексті розвитку систем ГЛВ?

По-перше, це розвиненість національної інфраструктури. Відомо, що вага транспортної інфраструктури у логістичних витратах досить висока – у багатьох випадках виробництво зростає швидше, ніж можливості інфраструктури. Згідно низки досліджень, питома вага якості інфраструктури становить 40% транспортних витрат для прибережних країн, і приблизно 60% для країн, що не мають виходу до моря [5, р. 16]. Дослідження ролі інвестицій у розвиток інфраструктури групи країн Латинської Америки засвідчили, що довгострокові доходи на душу населення у досліджуваних країнах зростали у середньому від 1,1 до 4,8% на рік [6, р. 11]. Згідно дослідженням С. Реддінга і А. Венабелза понад 70% варіації доходів на душу населення в різних країнах можна пояснити географію ринку і постачальників, у той час як більш широкий доступ до прибережних/портових зон може підвищити доходи лише на 20%. [7, р. 34]. У багатьох країнах, що розвиваються, регіональні транспортні витрати ще пояснюються значно часткою вартості доставки продукції на ринок, які є більш суттєвим бар'єром для торгівлі, ніж прикордонні бар'єри. Тобто, якість інфраструктури країн має значний вплив на продуктивність, конкурентоспроможність і економічне зростання, а зменшення імпорتنих і експортних цін створює позитивні зовнішні ефекти.

По-друге, розвиненість транспортних коридорів. Різниця у часі та ціні пояснюється якістю транспортної інфраструктури, уніфікацією стандартизації при транспортуванні всередині країни, а також рівнем управління та забезпечення безпеки навколишнього середовища. Економіки США і ЄС мають серйозні вигоди від міжміських транспортних коридорів, що пов'язують їх внутрішні ринки з основними «шлюзами» торгівлі, а саме портовими містами, а також транскордонними пунктами в'їзду. Для країн без виходу до моря в Африці, розвиток транспортних коридорів в порти прибережних районів дуже важливі, оскільки високі транспортні витрати роблять продукцію менш конкурентоспроможною на світовому ринку. Недостатньо розвинена транспортна інфраструктура обмежує внутрішню регіональну торгівлю та регіональну конкурентоспроможність. За деякими оцінками, якщо дороги будуть прокладені, торгівля між країнами Західної Африки може розширитися до 400% і у середньому на 300% у Південній Африці [8, р. 32].

По-третє, стабільність та передбачуваність бізнес-клімату. Рівень конкурентоспроможності та продуктивності фірми дуже чутливий до якості логістичного середовища, а нестабільність і непередбачуваність бізнес-середовища часто призводить до збільшення питомих витрат індукованого зростання запасів за рахунок використання більш дорогих видів транспорту. Наприклад, сьогодні вартість запасів компаній США еквівалентно приблизно 12% ВВП, у той час як запаси компаній країн Латинської Америки складають у тричі більшу суму. Ці індуковані витрати є більш важливим чинником при визначенні конкурентоспроможності, ніж прямі витрати (тобто капітал, матеріальні витрати, паливо і транспортні послуги). Ефективні поставки готової продукції посередниками сприяють падінню середнього рівня запасів фірм США на 1/5 у продовж кожного десятиліття, а також підвищенню продуктивності в цілому по економіці [9, р. 16]. У той же час витрати на транспорт, логістику, телекомунікації, комунальні послуги, безпеку та хабарі є високими у багатьох країнах, що розвиваються: у більшості африканських країн, вони складають від 20 до 30% від загальних витрат фірми, від 7 до 12% в Китаї, Індії, Нікарагуа, Бангладеш, Марокко та Сенегалі; навпаки, у розвинених країнах ці витрати невеликі і досить неважливі.

По-четверте, якість логістичних послуг. Найбільш важливими рушійними чинниками ефективності логістики є надійність доставки, яка вимірюється передбачуваністю оформ-

лення процесу, своєчасністю доставки і якістю логістичних послуг на противагу нерозвиненості ринку, відсутності конкуренції і неадекватного регулювання ринку, що призводить до корупції та низького рівня якості логістичних послуг. Складні митні процедури і тривалий час митного оформлення товарів, надмірний документообіг, відсутність координації між митними та сертифікаційними організаціями також є важливими чинниками витрат на логістику. Спрощення процедур зменшує масштаби корупції, сприяє безпеці за рахунок більш ефективного митного контролю та державних доходів, які у деяких випадках складають близько 50% державних доходів. Ефект втрати від неефективних прикордонних процедур у деяких країнах, що розвиваються перевищує 5% ВВП, тому в умовах глобалізації спрощення процедур торгівлі та ефективні митні правила безпосередньо впливають на зміцнення зв'язків ланцюга поставок з ГЛВ. Загалом, вигоди для експортерів від поліпшення сфери спрощення процедур торгівлі набагато більші, ніж для імпортерів, тому лібералізація «червоної стрічки» на кордонах країни генерує зростання ВВП приблизно у два рази і є більш ваговою, ніж лібералізація тарифів.

Аналіз загальнонаціональних логістичних систем здійснюється на основі індексу ефективності логістичних можливостей (LOGAI), до складу якого входять п'ять основних чинників: сучасна інфраструктура, адаптованість інфраструктури до мультимодальних перевезень, модель сприяння торгівлі, якість логістичних послуг і «м'якість» інфраструктури. Оскільки значна частина даних для найменш розвинених країн може бути повністю відсутня, або може бути низької якості оцінка здійснюється шляхом методологічної конструкції (введенням додаткового показника достовірності щодо надійності і повноти вхідних даних). LOGAI безпосередньо пов'язаний з транспортним сектором, транспортною інфраструктурою та логістичними послугами підгалузей. Його застосування корисно для:

- а) економічного аналізу динаміки показників рейтингу конкурентоспроможності країни;
- б) фінансових установ або корпорацій, що беруть участь у інвестуванні у транспортну інфраструктуру і які потребують дані для прийняття рішень про інвестування;
- в) сектору логістики, для оцінки основних управлінських та нормативних вузьких місць галузі;
- г) глобальних та регіональних організацій, що спеціалізуються з питань торгівлі, транспорту та економічного розвитку.

Україна, яка прагне отримати вигоду з глобалізації та від ГЛВ, повинна, по-перше, вирішити найважливіші базові проблеми ефективності логістики, по-друге, визначити рівень їх впливу на можливості поставок, продуктивність і конкурентоспроможність. Рушійні чинники конкурентоспроможності логістики – сучасні і традиційні інфраструктури (транспорт та ІКТ), якість логістичних послуг, нормативно-правова база для цих послуг, а також спрощення процедур торгівлі – тісно взаємопов'язані. Оскільки удосконалення тільки одного з них напрямів навряд чи призведе до помітного поліпшення продуктивності та конкурентоспроможності, лише комплексний підхід до реформ вкрай важливий. Ці реформи повинні включати чітко визначене бачення, стратегії, політику та програми, які розробляються і координуються урядом на різних рівнях (субнаціональному, національному та наднаціональному). Промислова політика має бути доповнена політикою у галузі торгівлі, освіти та транспорту, суб'єктами якої є:

- 1) крупні роздрібні ланцюги товарів, для підтримки яких використовуються послуги логістичних компаній;
- 2) експедитори та посередники;
- 3) крупні компанії, які займають значну долю на ринку морських перевезень;

4) оператори морських портів;

5) крупні конгломерати з розгалуженою системою виробництва і продажів.

Логістичні фірми впливають на умови поставки, які повинні бути виконані постачальниками послуг, а транспортні фірми рухаються у напрямку забезпечення високої якості за низькою ціною в умовах жорсткої конкуренції. Нерівномірний розподіл впливу залежить від позиції фірм у ланцюгу, від попиту на ринку, логістичних організаційних і технологічних ноу-хау. Як тільки країна модернізує свої промислові та технологічні можливості, стане можливим виробництво більш наукомістких товарів з більш високим рівнем маржі, і тих, які мають більш низькі витрати на транспортування, але вимагають спеціалізованих логістичних систем. Подальше їх застосування надасть країні істотну вигоду участі у нішевих сегментах ГЛВ. Наприклад, швидкопсувні сільськогосподарські товари, (садівництво, фрукти і овочі) та наукомістка сільськогосподарська продукція потребує особливої обробки, упаковки, вчасної доставки і здатності задовольняти сертифікаційні вимоги до безпеки харчових продуктів. Крім того, у сфері електроніки, де досить тісні ланцюги поставок і виробничі мережі тісно інтегровані, координація з органами сертифікації для безпеки продукту є необхідною.

Деякі з рушієвих чинників логістичних можливостей, наприклад, інфраструктура, закони і правила, знання (як суспільні блага), пов'язані з відносною відсутністю конкуренції у державному секторі, який традиційно бере участь в їх наданні. В Україні сьогодні державні інвестиції у ці суспільні блага обмежені бюджетним дефіцитом та бюджетними скороченнями, що може бути компенсовано за рахунок іноземної допомоги та прямих іноземних інвестицій та механізмів, таких, наприклад, як концесії та спільна експлуатація. Проте, як засвідчив світовий досвід розвитку міжнародного портового сектору, приватна власність та експлуатація транспортної інфраструктури є домінуючою тенденцією, яка, у перспективі залишиться стабільною. На національному рівні недоліки телекомунікаційних мереж (а також доріг, залізниць, портів, внутрішніх водних перевезень, основних ліній цивільної авіації і т.д.), технічна стандартизація та гармонізація процедур оформлення і відповідності, а також координація політики та програм заслуговують наразі на самий високий пріоритет.

Хоча здійснення регіональної економічної інтеграції Україна – ЄС через торговельні угоди стимулюють внутрішньорегіональну торгівлю і потоки капіталу, вигоди від відкритості торгівлі для зростання не будуть реалізовані, якщо узгоджені дії не будуть доповнені:

а) зміцненням регіональної інфраструктури через створення спільних мереж енергопостачання;

б) гармонізацією національних і регіональних законів у галузі транспорту і процедур перетину кордонів;

в) спрощенням процедур торгівлі і створення торговельних та транспортних коридорів;

г) стандартизацією та координацією мультимодального транспорту логістичних ланцюгів.

Тобто, регіональні економічні угоди і кластери в регіоні отримують вигоду від різниці між витратами факторів виробництва і від взаємодоповнюваності у різних бізнес-середовищах, а зростаюча конкуренція та кооперація між індустріальними локальними центрами у регіонах стимулюватиме реформи у бізнесі.

Низька ефективність внутрішньої транспортної системи України і недостатня різноманітність ланцюга поставок (мається на увазі, наприклад, перерозподіл перевезень та

консолідації) уразливі до більш високих витрат на логістику: незважаючи на порівняльні переваги трудових та інших ресурсів, ризику волатильності та більших витрат на логістику можуть призвести до маргіналізації. Взаємозалежності з глобальними виробничими системами та мережами, з світовими оптовими і роздрібними ринками вимагають використання логістичних принципів у контексті вимог щодо прийняття організаційних і територіальних рішень. Тобто, Україна, яка бере участь у ГЛВ заснованих на дешевій робочій силі і не має переваг у природних ресурсах може навіть відчувати зниження іноземного інвестування принаймні у місцях за межами прибережних логістичних центрів і внутрішніх коридорів. Енергетичні проблеми також можна розглядати як можливості для інновацій шляхом досягнення високого ступеня інтеграції між морським, залізничним і автомобільним транспортом залежно від регіональних особливостей.

Висновки. Сьогодні попит на багаторівневі логістичні ланцюги поставок і мереж постійно зростає паралельно з тиском на компанії стосовно оптимізації якості та вартості послуг, які можуть запропонувати своїм клієнтам індивідуальні постійно оновлені і сервісоорієнтовані рішення. Дійсно, з одного боку, успішними логістичними компаніями є не ті, які надають послуги дешевше у межах своїх ринків, а ті, які першими використовують нові технології та пропонують нові продукти і послуги і швидко реагують на індивідуальні потреби своїх клієнтів. З іншого – нові вимоги до розробки продукції, обробка замовлень та швидкість реакції компаній призводять до ефекту «розпорошення» лотів, замовлень і поставок – заміни великих поставок на менші, більш часті і своєчасні потоки малих поставок. Логістика є сектором, де ноу-хау і оптимальний потік і структура процесів перетворює сьогодні клієнтоорієнтовані, орієнтовані на ринок, системно-контрольовані, мобілізовані і комплексно-оптимізовані ланцюги у ключ до успішного управління бізнесом.

Список використаної літератури

1. Неруш Ю. М. Логистика: учебник для вузов. / Ю. М. Неруш. – М. : ЮНИТИ-ДАНА, 2000. – 389 с.; Неруш Ю. М. Логистика. / Ю. М. Неруш. – М. : Проспект, 2010. – 520 с.
2. Гаджинский А. М. Логистика: учебник. / А. М. Гаджинский. – М. : ИТК Дашков и К°, 2003. – 408 с.; Гаджинский А. М. Логистика: Учебник. / А. М. Гаджинский. – Изд. доп. и пер. – М. : ИТК Дашков и К°, 2011. – 484 с.
3. Rodrigue J.-P. Transportation and the geographical and functional integration of global production networks / J.-P. Rodrigue // *Growth and Change*. – 2006. – Vol. 37. – No. 4. – P. 510–525.
4. Memedovic O., Ojala L., Rodrigue J.-P., Naula T. Fuelling the global value chains: what role for logistics capabilities? / O. Memedovic, L. Ojala, J.-P. Rodrigue, T. Naula // *Int. J. Technological Learning, Innovation and Development*. – 2008. – Vol. 1. – No. 3. – P. 353-374.
5. Arvis J.-F., Raballand G., Marteau J.-F. The Cost of Being Landlocked: Logistics Costs and Supply Chain Reliability / J.-F. Arvis, G. Raballand, J.-F. Marteau // *The World Bank, World Bank Policy Research Working Paper 4258*. – 2007. – June. – 64 P.
6. Arvis J.-F., Mustra M., Panzer J., Ojala L., Naula, T. Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy; The Logistics Performance Index and Its Indicators / J.-F. Arvis, M. Mustra, J. Panzer, L. Ojala, T. Naula // *The World Bank*. – 2007. – 34 P.
7. Redding S., Venables A. Economic Geography and International Inequality / S. Redding, A. Venables // *London: Center for Economic Policy Research Discussion*. – 2009. – Paper No. 2568. – 42 P.

8. Chowdury A., Erdenebileg S. Geography Against Development: A Case for Landlocked Developing Countries / A. Chowdury, S. Erdenebileg // New York: UN-OHRLs. – 2006. – 31 P.
9. Gonzalez J., Guasch J., Serebrisky T. Latin America: Addressing High Logistics Costs and Poor Infrastructure for Merchandise Transportation and Trade Facilitation / J. Gonzalez, J. Guasch, T. Serebrisky // The World Bank. –2007. – August. – 53 P.

DOMESTIC LOGISTICAL EXPENSES AND GLOBAL VALUE CHAINS NETWORKS MANAGEMENT

Dashkuev M. A.

Competitor, department of international business of the Institute of international relations of Kyiv National Taras Shevchenko University.

Supervisor: Prof. Dr. Stupnytskiy O.

Abstract. *In article analysis the management of the organisational systems of Global Value Chains (GVCs) in modern logistics. The benefits arising from GVCs' spreading could not be realised without co-developments in modern logistics services, underpinned by innovations in containerisation, intermodal transport and the application of information technology in physical distribution and materials management. As a result new innovative logistics providers and concepts have emerged, but the development and provision of advanced logistics services vary from country to country. Countries seeking to benefit from globalisation and from GVCs need to address key underlying factors of their logistics capabilities and how they impact on their industrial performances, productivity and competitiveness.*

Key words: *logistics, GVCs and networks, Logistics Performance Index (LPI), drivers of logistics capabilities, industrial policy.*

Referances

1. Nerusch U. M. Logistica: Uchebnik dly voozov. M.: UNITI-DANA, 2000, 389 s.; Nerusch U. M. Logistica. – M. : Ez-vo Prospect, 2010. – 520 s.
2. Gadgensky A. M. Logistica: Uchebnik. M.: ITK Dashkov i K^o, 2003. – 408 s.; Gadgensky A. M. Logistica: Uchebnik. Izd. dop. i per. - M. : ITK Dashkov i K^o, 2011. – 484 s.
3. Rodrigue J.-P. Transportation and the geographical and functional integration of global production networks / J.-P. Rodrigue // Growth and Change. – 2006. – Vol. 37. – No. 4. – P. 510–525.
4. Memedovic O., Ojala L., Rodrigue J.-P., Naula T. Fuelling the global value chains: what role for logistics capabilities? / O. Memedovic, L. Ojala, J.-P. Rodrigue, T. Naula // Int. J. Technological Learning, Innovation and Development. – 2008. – Vol. 1. – No. 3. – P. 353-374.
5. Arvis J.-F., Raballand G., Marteau J.-F. The Cost of Being Landlocked: Logistics Costs and Supply Chain Reliability / J.-F. Arvis, G. Raballand, J.-F. Marteau // The World Bank, World Bank Policy Research Working Paper 4258. – 2007. – June. – 64 P.
6. Arvis J.-F., Mustra M., Panzer J., Ojala L., Naula, T. Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy; The Logistics Performance Index and Its Indicators / , J.-F. Arvis, M. Mustra, J. Panzer, L. Ojala, T. Naula // The World Bank. – 2007. – 34 P.
7. Redding S., Venables A. Economic Geography and International Inequality / S. Redding, A. Venables // London: Center for Economic Policy Research Discussion. – 2009. – Paper No. 2568. – 42 P.
8. Chowdury A., Erdenebileg S. Geography Against Development: A Case for Landlocked Developing Countries / A. Chowdury, S. Erdenebileg // New York: UN-OHRLs. – 2006. – 31 P.
9. Gonzalez J., Guasch J., Serebrisky T. Latin America: Addressing High Logistics Costs and Poor Infrastructure for Merchandise Transportation and Trade Facilitation / J. Gonzalez, J. Guasch, T. Serebrisky // The World Bank. –2007. – August. – 53 P.

КОНЦЕПЦИЯ ОБЩЕНАЦИОНАЛЬНЫХ ЛОГИСТИЧЕСКИХ РАСХОДОВ И УПРАВЛЕНИЕ ГЛОБАЛЬНЫМИ ЦЕПЯМИ СТОИМОСТИ

Дашкуев М. А.

Соискатель кафедры международного бизнеса Института международных отношений Киевского национального университета имени Тараса Шевченко.

Научный руководитель: профессор Ступницкий О. И.

Аннотация. *В статье анализируется эффективность управления организационными системами глобальных цепей стоимости (ГЦС) в современной логистике. Преимущества, которые возникают в связи с распространением ГЦС, основаны на синхронном усовершенствовании современных логистических сервисов, инновациях в технологиях сохранения и транспортировки продукции и влиянии информационных технологий на дистрибьюцию. Как результат, появляются новые инновационные логистические сервисы, однако уровень их развития и распространения отличается по странам. Страны, которые стремятся получить преимущества от глобализации и ГЦС должны анализировать основные факторы, которые воздействуют на их логистические возможности и понять как они воздействуют на производство, производительность и конкурентоспособность этих стран.*

Ключевые слова: *логистика, ГЦС, индекс эффективности логистики (ИЭЛ), факторы логистической эффективности, промышленная политика.*