Електронне наукове фахове видання **"Ефективна економіка"** включено до переліку наукових фахових видань України з питань економіки (Наказ Міністерства освіти і науки України від 29.12.2014 № 1528)
www. economy.nayka.com. ua | № 9, 2018 | 28.09.2018 р.

УДК 333.2. 12

О. В. Гуренкова,
к. пед. н., доцент кафедри електрообладнання та автоматики водного транспорту,
Державний університет інфраструктури та технологій
С. В. Дем'яненко,
аспірант, кафедра управління та економіки водного транспорту,
Державний університет інфраструктури та технологій

СВІТОВИЙ ДОСВІД РОЗВИТКУ ЛОГІСТИЧНИХ ПІДПРИЄМСТВ

O. V. Gurenkova
Phd, Associate Professor of the Department of Electrical Equipment and Automatics of Water Transport,
State University of Infrastructure and Technology, Kyiv
S. V. Demianenko
Postgraduate student, Department of Management and Economics of Water Transport,
State University of Infrastructure and Technology, Kyiv

WORLD EXPERIENCE OF INNOVATIVE DEVELOPMENT OF LOGISTICS

В статті проаналізований досвід розвитку світової логістики, зокрема: проаналізовані наукові роботи авторів, в яких зазначено, що основними тенденціями розвитку світової логістики є швидкі темпи виробництва, філософія виробництва, інноваційні технології, екологія. Визначено основні тенденції розвитку логістичних процесів у світі, проведений детальний аналіз основних макро-регіонів (Азійський, Північно-Американський, Європейський), визначена динаміка основних показників (експорт та імпорт транспортних послуг). Детальний аналіз дозволив визначити, що інноваційний розвиток в перевезеннях дозволяє країнам зазначеного макрорегіону ставати лідерами в даній галузі. В даній статті представлений рейтинг країн, які вирізняються найбільш ефективною логістикою. Згідно представленого нами рейтингу – лідером є Німеччина, (за якістю надання логістичних послуг («Logistics quality and competence») та за рівнем оснащеності інфраструктури.(«Infrastructure»); Люксембург за часовим показником, а саме часом доставки вантажу (Time of delivery).
Зроблені висновки, що до того, як світовий досвід може бути використаний вітчизняним логістичним ринком

The article analyzes the experience of the development of world logistics, in particular: the author's scientific works are analyzed, in which it is stated that the main tendencies of development of world logistics are fast pace of production, production philosophy, innovative technologies, ecology. The main tendencies of development of logistic processes in the world are determined, detailed analysis of the main macro regions (Asian, North American, European) was conducted, the dynamics of the main indicators (export and import of transport services) was determined. A detailed analysis has made it possible to determine that innovative development in transportation allows countries of the specified macro-region to become leaders in this field. This article presents the ranking of countries with the most effective logistics. According to the ranking we have presented, Germany is the leader (on the quality of logistics services (Logistics quality and competence) and on the level of infrastructure (Infrastructure), Luxembourg according to the time value, namely, the time of delivery (Time of delivery).

It is concluded that before the world experience can be used by the domestic logistics market.

***Ключові слова**: логістика; світовий досвід; економічні показники; макро-регіони.*

***Key words:** logistics; world experience; economic indicators; macro-regions.*

Постановка проблеми. Глобалізаційні процеси приводять до міжнародного поділу праці; міграції капіталу, людських ресурсів, технологічних процесів. Такі процеси ведуть до перетворення світу в єдину глобалізаційну систему, де міжнародні компанії розташовують свої потужності для забезпечення найбільшої ефективності та продуктивності виробництва. Логістика стала рушійною силою у зазначеній нами економічній інтеграції. Пропонуємо розглянути основні тенденції розвитку світової логістики для розуміння того, як визначений досвід може бути використаний вітчизняними логістами.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Питання розвитку сучасної концепції логістики та розгляд різних аспектів її реалізації на практиці в світовій практиці займалися як вітчизняні так і зарубіжні науковці, а саме: С.М. Боняр, Я.Р. Корнійко, Н.М. Тюрій, І.В. Гой, І.В. Бабій, Д. Дж. Бауерсокса, М.Крістофера, Дугласа М.Ламберта, Р.Ван Хоука.

Виклад основного матеріалу дослідження. Динаміка світового ринку логістичних послуг на початку 21 століття визначається постійними коливаннями, оскільки за своєю природою вони тісно залежить від розвитку всіх галузей виробництва. Це пояснюється в першу чергу тим, що сектор виробництва та сектор транспортно-логістичних послуг достатньо активно почав розвиватися.

Аналіз зарубіжних науковців показав, що основними тенденціями розвитку світової логістики є [1]:

- ✓ *Швидкі темпи виробництва.* Ефективність виробництва досягла максимуму, тому стало важко домагатися додаткової економії коштів, оскільки весь прибуток формувався у виробництві. Але фізичний розподіл і логістика були фактично недослідженими областями з погляду прибутковості й ефективності.
- ✓ *Філософія виробництва*. Відбулися фундаментальні зміни у філософії товарно-матеріальних запасів.
- ✓ *Інноваційні технології.* Відбулися революційні зміни у сфері виробництва комп'ютерів і комунікаційних технологій, що сприяло здійсненню логістичного підходу, побудованого на безлічі облікових елементів і оперуючого великими обсягами даних, що і призвело до зростання ролі інновацій у технологічному процесі перевезень вантажів;
- ✓ *Екологія.* Сучасна світова спільнота звернула увагу на проблеми забруднення навколишнього середовища і повторного використання відходів (рециклінг). Ці проблеми зв'язані з логістикою, оскільки мова йде про пакувальні матеріали і про створення каналів повернення відходів для переробки.
- ✓ З'явилися нові, великі мережі роздрібного продажу і торговельні фірми масового продажу з дуже складними логістичними системами. Крім центрів масової торгівлі, з'явилися також мережі великих спеціалізованих магазинів, що процвітають багато в чому завдяки добре відпрацьованим логістичним системам.

Згідно представлених даних світових транспортних організацій, початок третього тисячоліття для світового логістичного сектору оцінюється більше ніж в 1 трлн. доларів, або 4 % від глобального ВВП.

Для більшої деталізації показників розвитку світової логістики пропонуємо розглянути діаграму 1. Як свідчать дані рисунку 1, 2007 рік характеризується достатньо високими показниками, обсяг перевезень вантажу склав 2550 млрд. доларів США, в подальші роки динаміка ринку світових послуг має негативну тенденцію. З 2008 року по 2009 рік спостерігається падіння загальних показників, що пояснюється впливом світової фінансової кризи [2].

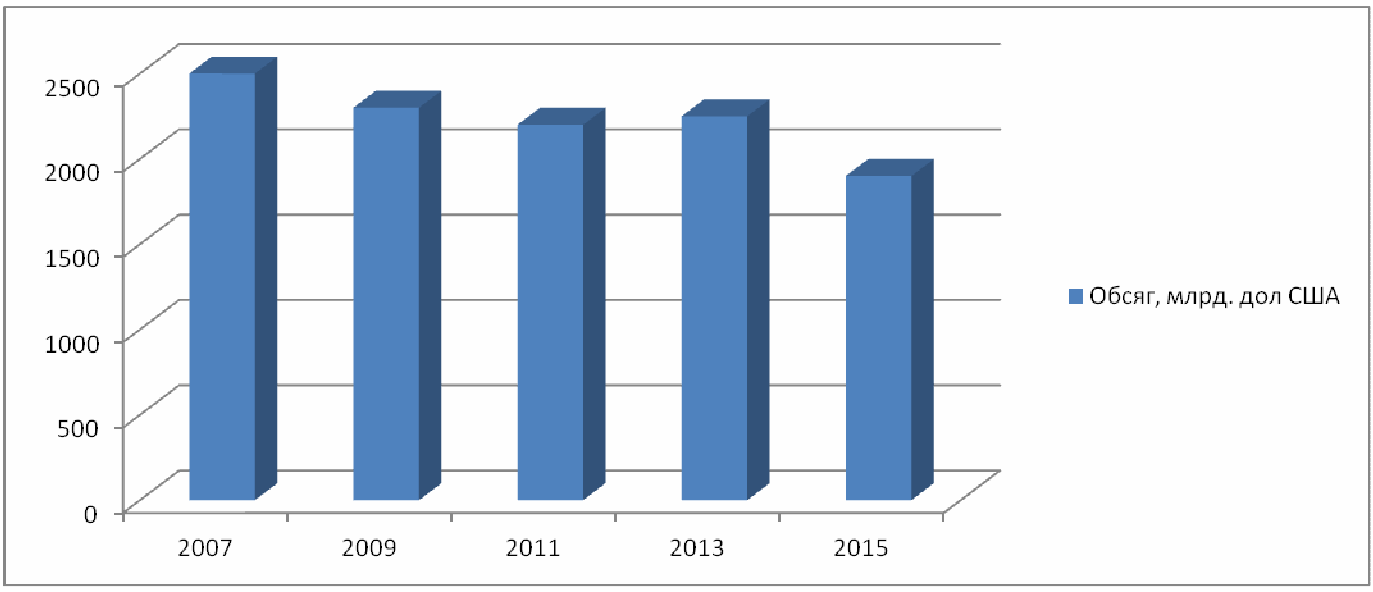

Рис. 1. Динаміка світового ринку логістичних послуг (млрд. дол. США)

В першу чергу це пояснюється кризовими явищами в економіці Сполучених Штатів Америки та країн Західної Європи, оскільки зазначені макро-регіони є найбільшими транспортно-логістичними центрами в глобальному сенсі. З 2010 року, ми можемо спостерігати деяке пожвавлення міжнародного ринку логістичних послуг.

Така позитивна тенденція пояснюється в першу чергу відновлення вантажопотоків Америки, європейських країн, а також країн Азії та Латинської Америки. Такий активний розвиток логістики призвів до утворення трьох найбільших торговельних регіонів, а саме: Європа, Північна Америка та Азійсько-Тихоокеанський регіон, рис. 2.

Згідно рисунку 2, світовий транспортно-логістичний комплекс розподілений майже однаково між найбільшими торговельними регіонами.

Якщо аналізувати більш детально торгівельні світові регіони, то варто відзначити, що їх створення не завжди ставало запорукою збільшення обсягу торгових операцій та об’єднання зусиль задля спільного, позитивного економічного ефекту. Так наприклад, регіон Північної Америки Північноамериканська асоціація вільної торгівлі (НАФТА) набрала чинності 1 січня 1994 року, зберігши і підтвердивши Канадсько-американську угоду про вільну торгівлю (CUSFTA) 1988 року. Основною метою НАФТА є усунення бар'єрів у сфері торгівлі та інвестицій між США, Канадою і Мексикою. Взаємодія в сфері торгового обороту в кожному з цих держав підтримується автономними директивними органами в рамках, встановлених НАФТА[2, 3]. Цілі НАФТА:

- ✓ усунення митних і паспортних бар'єрів і стимулювання руху товарів і послуг між країнами-учасницями угоди;
- ✓ створення і підтримання умови для справедливої конкуренції в зоні вільної торгівлі;
- ✓ залучення інвестицій в країни-члени угоди;
- ✓ забезпечення належної та ефективної захисту і охорони прав інтелектуальної власності;
- ✓ створення дієвих механізмів впровадження та використання Угоди, спільного вирішення спорів та управління;
- ✓ створення бази для майбутньої тристоронньої, регіональної та міжнародної кооперації з метою розширення і поліпшення Угоди;
- ✓ створення єдиного континентального ринку.

Азійський макро-регіон характеризується швидким зростанням економіки. До Японії, яка добре відома своїми досягненнями в сфері виробничої логістики, зокрема логістичними системами Канбан і Кайдзен, приєднуються «Азіатські дракони» (Республіка Корея, Тайвань, Сінгапур, Гонконг), а також найбільші країни світу - Китай та Індія, де прискореними темпами створюється сучасна транспортно-логістична інфраструктура.

За останні роки Азія це найбільший ринок, що розвивається. Розвиток азійської економіки відбувається надзвичайно високими темпами, створюючи нові стимули як для розвитку світової торгівлі, так і для глобальної логістики, яка забезпечує інфраструктурну основу для руху міжнародних потоків товарів та послуг. Азійський ринок логістики та регіональні мережі поставок хоча й відстають від цих темпів, але теж зазнають значних змін. Так, якщо ще десять років тому на Азійському ринку логістичних послуг домінувала Японія (82 %), а також Республіка Корея, Тайвань, Сінгапур, то нині на перші місця висуваються Китай (з Гонконгом) та Індія. Зокрема, китайський ринок логістики можна вважати таким, що розвивається, оскільки більшість китайських підприємств тільки відкривають для себе значення та можливості логістики та управління ланцюжками поставок. Китайські товари мають масу переваг у ціновому аспекті, їх якість підвищується, оскільки вони розповсюджуються в усьому світі (так, 70% споживчих товарів, що імпортуються в США,- китайського виробництва) [4].

Якщо аналізувати логістичний ринок Індії, то варто відмітити, що Індія на даний час є центром уваги зі сторони світових логістичних компаній. Проте існують певні перешкоди для більш швидкого входження компаній на ринок: бюрократичні перепони на рівні держави; відставання інфраструктури, оскільки великі витрати викликаються,

поряд з іншими причинами, тривалими термінами доставки вантажів. Якщо подивитися на нинішню транспортно-логістичну інфраструктуру Індії, то можна взнати як, виглядав Китай десять років тому. Однак логістика в цілому та мережі доставки вантажів розвиваються семимильними кроками, отже Індія є наступним основним логістичним ринком в Азії. Оптимізація логістичних мереж вимагає ефективних рішень в галузі інформаційних технологій, а саме цього не вистачає Китаю зараз. З наявним досвідом у сфері інформаційних технологій для логістичних мереж Індія має певні можливості, щоб випередити Китай у даному секторі економіки в майбутньому[3].

Прискорений розвиток логістики в країнах Азії, зокрема в Китаї та Індії має важливе значення для України, яка підтримує активні міжнародні торговельні відносини з цими країнами. Особливо це відноситься до Китаю, обсяги зовнішньо-торгівельного обігу України, з яким динамічно зростають рік від року. Відповідно збільшуються обсяги транспортно-логістичних послуг, що забезпечують процеси доставки зовнішньо-торгівельних вантажів між нашими країнами [5].

Впровадження зазначених нами інновацій в сфері логістики забезпечили азійським країнам достатньо високі темпи обсягу транспортно-логістичних операцій (рис. 2).

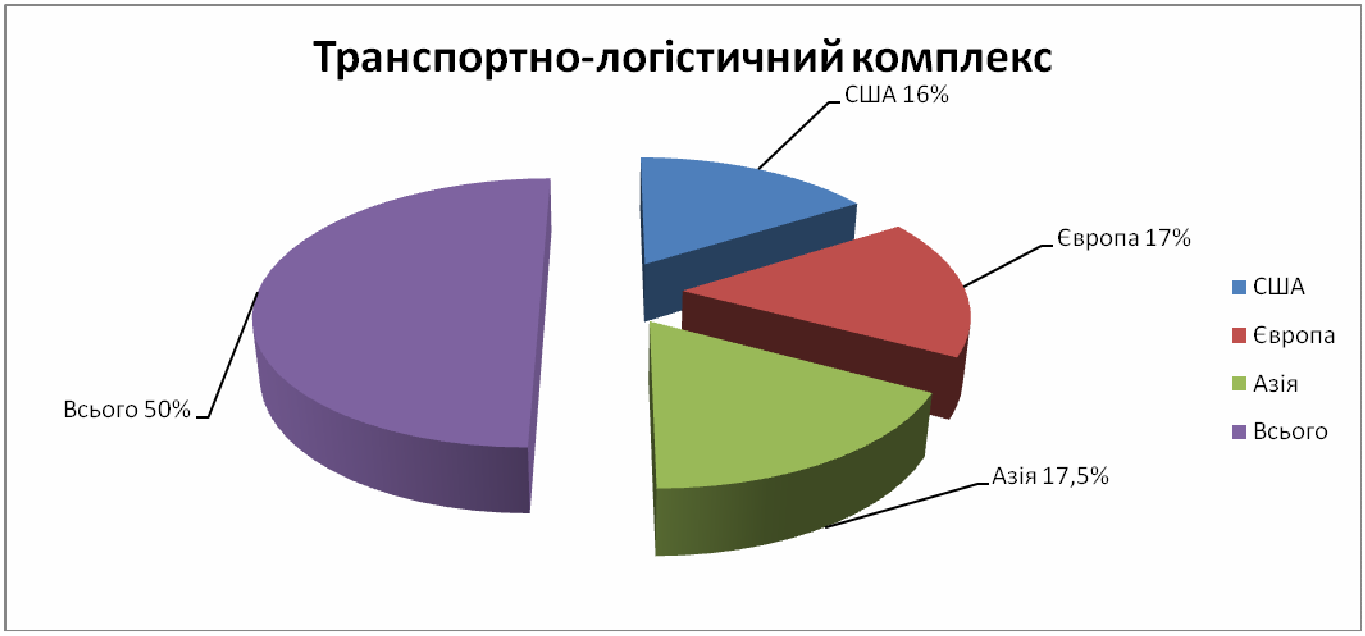

Рис. 2. Розподіл показників світового транспортно-логістичного ринку, 2016 р

Міжнародні експерти пояснюють це розвитком найбільш перспективних маршрутів:

- ✓ Південно-Східна Азія – Північна Америка;
- ✓ Південно-Східна Азія – Європа.

У загальносвітовому експорті та імпорті всіх видів послуг частка транспортних послуг становить приблизно 24% (5,5 трлн. доларів США). Постачальники транспортно-експедиційних послуг на світовий ринок програють за вартісними показниками експортерам товарів, але тільки найбільшим [4]. Найбільшим постачальником логістичних послуг є США. Їх експорт складає близько 80-90 млрд. доларів США. Але вони імпортують транспортно-експедиційні послуги на рік на суму в 90-100 млрд. доларів США. Проте поступово США втрачає лідируючі позиції в даному сегменті ринку. Це пояснюється рядом економічних факторів та активним розвитком логістики в провідних європейських країнах [4].

Основні країни експортери та імпортери транспортно-логістичних послуг представлені на рисунку 3 та 4.

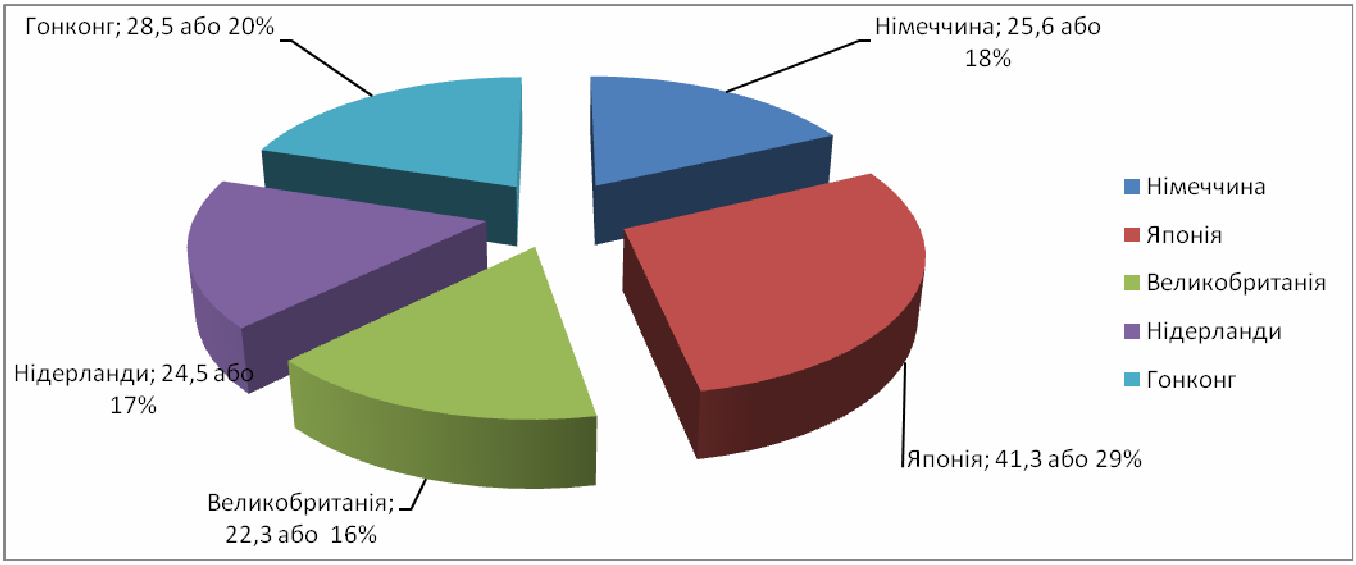

Рис. 3. Експорт транспортно-логістичних послуг в світі, млрд. дол. США 2015р

Як видно з рисунку 3, найбільшу частку в експорті транспортно-логістичних послуг займає Японія 29% та Гонконг 20%. Провідні європейські країни також мають достатньо високі показники, зокрема Великобританія – 16%, Нідерланди – 17%.

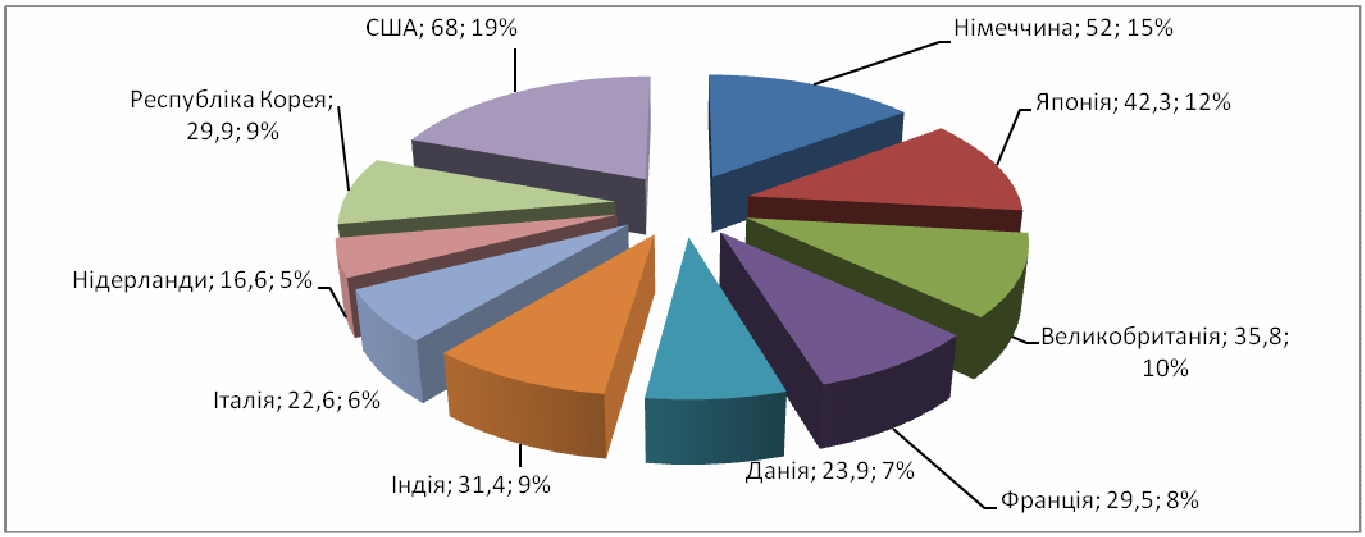

Рис. 4. Імпорт транспортно-логістичних послуг в світі, млрд. дол. США 2015р

Одноосібним лідером в імпорті логістичних послуг також є США. Слідом за США за обсягами імпорту транспортних послуг йдуть: Німеччина 7,56%; Японія 6,24%; Великобританія 10%. Для детального аналізу країн за обсягами і якістю надання логістичних послуг, варто скористатися даними LPI (індекс ефективності логістики), який є інтерактивним інструментом бенчмаркінгу створений, щоб допомогти країнам у визначенні проблем і можливостей, з якими вони стикаються у своїй діяльності з організації торгівлі логістики і що вони можуть зробити, щоб поліпшити їх продуктивність. LPI дозволяє 2016 порівнянь між 160 країн (рис. 5).

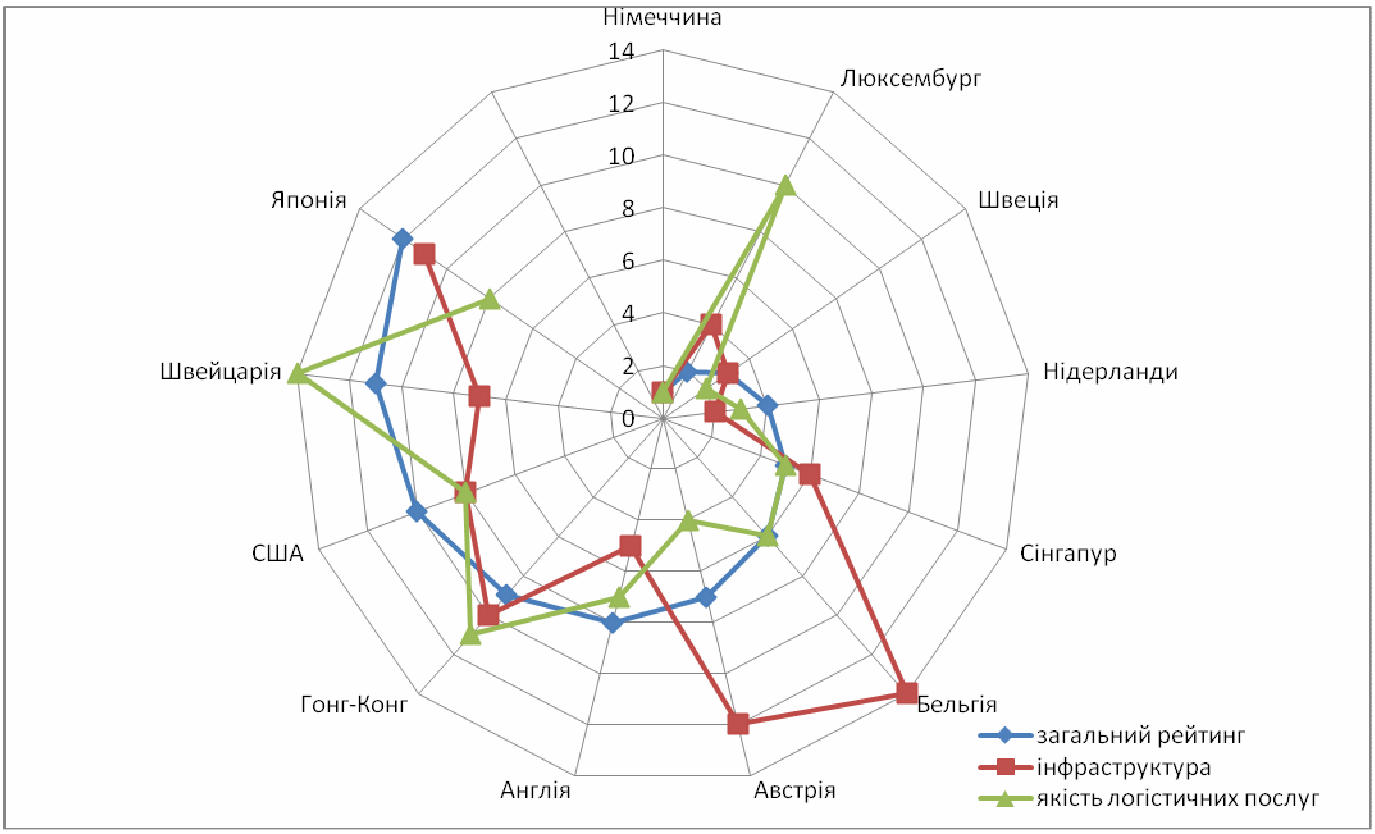

Рис. 5. Основні логістичні показники за провідними країнами, 2016 р

Згідно представленого рейтингу найбільш ефективною логістичною діяльністю відзначається Німеччина, яка посідає 1 місце в загальному рейтингу, за якістю надання логістичних послуг (**«Logistics quality and competence»)** та за рівнем оснащеності інфраструктури.(**«Infrastructure»)**. Люксембург зайняв друге місце в рейтингу, ставши кращим за доступом до найкращих міжнародних логістичних гравців та ставши кращим за часовим показником, а саме часом доставки вантажу **(Time of delivery).** Швеція та Нідерланди також мають достатньо високий рівень інфраструктури, що у свою чергу сприяє ефективній роботі логістичних процесів.

Проаналізувавши даний рейтинг країн, ми можемо зазначити, що європейські країни є лідерами, займаючи 17 місць з 30 представлених. Азія представлена 6 «китами», арабський світ Катар і ОАЕ. Крім ПАР, яка займає 20 позицію рейтингу, наступна африканська країна Уганда займає 58 місце [5].

Висновки. Проведений аналіз розвитку світової логістики спонукає до аналізу застосування інновацій в провідних країнах світу. Згідно з офіційними даними Організації економічного співробітництва та розвитку у відкритій базі даних «Основні показники науки і технологій» світовими лідерами за загальним обсягом внутрішніх витрат на інновації в абсолютних сумах є Швейцарія, Швеція, Велика Британія, Данія, Фінляндія, Нідерланди, Люксембург, США, , Сінгапур, Гонконг (рис. 6).

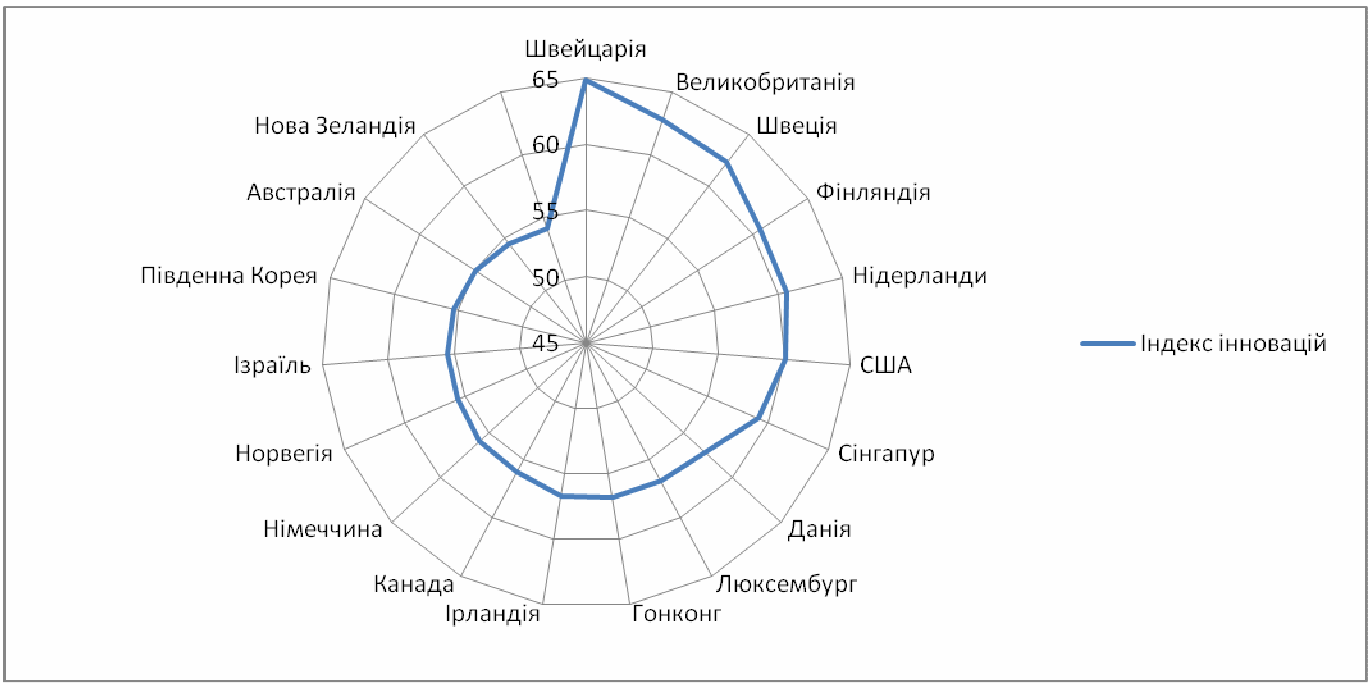

Рис. 6. Індекс інновацій країн, 2017 р

Список літератури.

1. Тюріна Н. М. Логістика [Текст]: Навч. посіб. / Н. М.Тюріна, І. В. Гой, І. В. Бабій. – К.: «Центр учбової літератури», 2015. – 392 с.

2. Друкер П.Ф. Бизнес и инновации : пер. с англ. / П.Ф. Друкер. – М. : ООО “И. Д. Вильямс”, 2007. – 432 с

3. North American Free Trade Agreement (NAFTA). Office of the United States Trade Representative. Проверено 3 декабря 2014.

4. Костюнина Г. М. Североамериканская интеграция: 20 лет спустя // Вестник МГИМО Университета. — 2015. — № 2 (41). — С. 232

5. Кобрин Л. Й., Діагностика факторів інноваційного розвитку підприємства, Наукові записки / SCIENTIFIC PAPERS * 2016 / 1 (52) (с.155)

References.

1. Tiurina, N. M. Hoi, I. V. and Babii, I. V. (2015), *Lohistyka* [Logistics], «Tsentr uchbovoi literatury», Kyiv, Ukraine, p. 392.

2. Druker, P.F. (2007), *Biznes i innovacii* [Business and innovation], OOO “I. D. Vil'jams”, Moscow, Russia, p. 432.

3. North American Free Trade Agreement (NAFTA). Office of the United States Trade Representative.

4. Kostjunina G. M. (2015), “North American integration: 20 years later”,*Vestnik MGIMO*, vol. 2 (41), pp. 232.

5. Kobryn, L. Y. (2016), “Diagnosis of Enterprise Innovation Development Factors”, *Naukovi zapysky*, vol. 1 (52), p.155.

Стаття надійшла до редакції 19.09.2018 р.