

## ДОСЛІДЖЕННЯ ЕКОНОМІЧНОГО ПРОСТОРУ ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ

© Костюченко Л. В., 2014

**Досліджено особливості регіонально-просторових трансформацій у логістичній системі різних рівнів. Визначено напрями удосконалення підходів до управління елементами логістичної системи в межах її економічного простору. Досліджено чинники, які визначають стратегію ціноутворення і способи модифікації цін у межах економічного простору логістичної системи**

**Ключові слова:** логістична система, регіонально-просторова трансформація, економічний простір.

## RESEARCH OF THE LOGISTICS SYSTEM ECONOMIC AREA

© Kostyuchenko L. V. , 2014

**The article is devoted to the study of regional-spatial transformations peculiarities in the logistic system at different levels. The directions of approaches improvement to the management of logistics system's elements the in the framework of its economic space. We have studied the factors that determine pricing strategies and methods of prices modification within the economic space of the logistics system.**

**Key words:** logistics system, the regional spatial transformation, economic space.

**Постановка проблеми.** У сучасних доволі нестабільних умовах ринкового господарювання логістика є невід'ємною складовою ефективною реалізації бізнес-процесів. Поряд з інструментарієм та методологією логістики – науки, логічним завершенням розбудови структури логістичної системи – сьогодні набула поширення концепція виділення основних взаємодій між такими сферами бізнесу: постачальник – закупівля – виробництво – маркетинг – дистрибуція – посередник – споживач. Водночас трансформація сучасної світової економічної системи в сервісну економіку, яка сьогодні вже практично повністю переорієнтована на споживача, ґрунтована на глобалізації й інтеграції економічних процесів, також спричиняє інтенсивний розвиток логістики.

Практика показує, що обмеження будь-якого роду межами (правилами, неузгодженостями тощо) економічного простору при управлінні елементами логістичної системи призводять до підвищення собівартості або зниження якості логістичної продукції.

Отже, необхідним є дослідження та визначення особливостей регіонально-просторових трансформацій у логістичній системі різних рівнів та пошуку напрямів удосконалення підходів до управління елементами логістичної системи в межах її економічного простору .

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** На думку сучасних науковців, зокрема Н. І. Чухрай, М. Ю. Григорак, Н. К. Мойсєєвої, Т. А. Родкіної, Б. О. Анікіна, В. В. Дибської та ін., умовою ефектної стратегії й тактики логістики стає організація гармонійного виробництва і збуту, інтеграція логістичної діяльності в основних сферах (постачанні, виробництві, збуті) з метою оптимізації ресурсів при організації бізнесу та реалізації корпоративної стратегії. Відправною точкою такої інтеграції слугує безперервний моніторинг динаміки попиту, з урахуванням якої розроблюються планові показники структурних ланок ланцюга постачання. Під терміном “логістичний ланцюг” у цьому контексті розуміємо лінійно підпорядковану множинність елементів

логістичної системи, впорядковану за матеріальним, сервісним, інформаційним або фінансовим потоком з метою аналізу чи синтезу певної сукупності логістичних процедур [6].

Визначення та розширене трактування терміна “логістичний простір” детально описане в роботі професора В. І. Сергєєва, Н. К. Моїсєєвої [5] проте ця праця не стосується питання практичного управління логістичною системою або її елементами з огляду на особливості регіонально-просторових трансформацій в економіці логістичних партнерів не залежно від приналежності до тієї чи іншої держави.

**Мета статті.** Спираючись на результати аналізу останніх досліджень та публікацій, доходимо думки про необхідність детальнішого дослідження та вивчення економічного простору логістики підприємства як засобу формування високоефективної логістичної системи. Тому головною метою цієї статті є дослідження економічних основ логістики, змісту й структури економіки логістики та економічного простору логістики підприємства.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Логістична системи являє собою порівняно стійку сукупність ланок (структурних або функціональних підрозділів підприємства, а також постачальників, споживачів і логістичних посередників), взаємопов’язаних і об’єднаних єдиним управлінням логістичними процесами для організації досягнення мети бізнесу [5].

Зокрема пояснити інтенсивний розвиток логістичних систем можна такими чинниками, як:

- формування глобальних ланцюгів постачання, переорієнтація традиційного виробництва на виробництво “на замовника” чи масову кастомізацію (mass customization),
- помітне скорочення життєвого циклу товарів, конструктивне та технологічне ускладнення товарів й інтенсивне розширення асортименту,
- впровадження нових логістичних технологій доставки вантажів, надшвидкий розвиток ІТ систем і технологій підтримки логістики і SCM,
- спрямування компаній до скорочення тотальних витрат часових та фінансових витрат, пов’язаних з логістикою тощо.

Погоджуємося з думкою авторів наукових праць [3, 4], які зазначають, що побудова ефективної логістичної системи дозволяє менеджменту компаній виконувати такі господарські завдання, як:

- синхронізація обсягів виробництва з обсягами логістичних операцій (складування, вантажопереробки, транспортування);
- зниження витрат та збитків від логістичних ризиків;
- встановлення доцільних рівнів кооперації у ланцюзі постачання;
- раціоналізація документообігу й інформаційних потоків, пов’язаних з логістичною діяльністю тощо.

Ефективність логістичної системи часто стає ключовим чинником глобального успіху. Таке твердження не виключає важливості економіки логістики для самих підприємств, особливо для середніх і малих, з невеликими циклічними (у часі) потоками широкої номенклатури вантажів [4]. У цьому випадку раціоналізація робіт (транспортних експедиторських, складських, навантажувально-розвантажувальних тощо) досягається шляхом високоорганізованого логістичного сервісу на основі оптимізації тотальних витрат і якості чи рівня сервісу.

У загальному розумінні, економіка логістики вивчає економічні стосунки, котрі виникають в економічному просторі логістики. Відмінною ознакою економіки логістики слугують масштаби її орієнтації, котрі виходять за межі підприємства (корпоративні цілі обслуговування не лише сегменту ринку, але і території, регіону і навіть країни, загалом) [5].

Термін “економічний простір логістики” корелюється з поняттям “логістична система” як ефективна інтеграція логістичної діяльності в межах ланцюга постачання.

За результатами вивчення наукових публікацій [4, 5] можемо визначити такі характеристики якості економічного простору логістики:

- -цільність (валового продукту, ресурсів, основного капіталу тощо на одиницю площі простору),

– -інтегрованість (інтенсивність економічних зв'язків між частинами і елементами цього простору, умовами мобільності товарів, послуг, капіталу тощо, визначуваними розвитком транспортних і комунікаційних мереж),

– -економічна відстань – на відміну від фізичної (км тощо), визначається передусім транспортними і трансакційними витратами (зокрема на подолання фізичної відстані).

Економічний простір логістичної системи може охоплювати різні форми організації господарства і типів просторових структур. Необхідними ознаками і умовами існування економічного простору логістики, зазначеними в [5], є:

по-перше, загальне економічне законодавство;

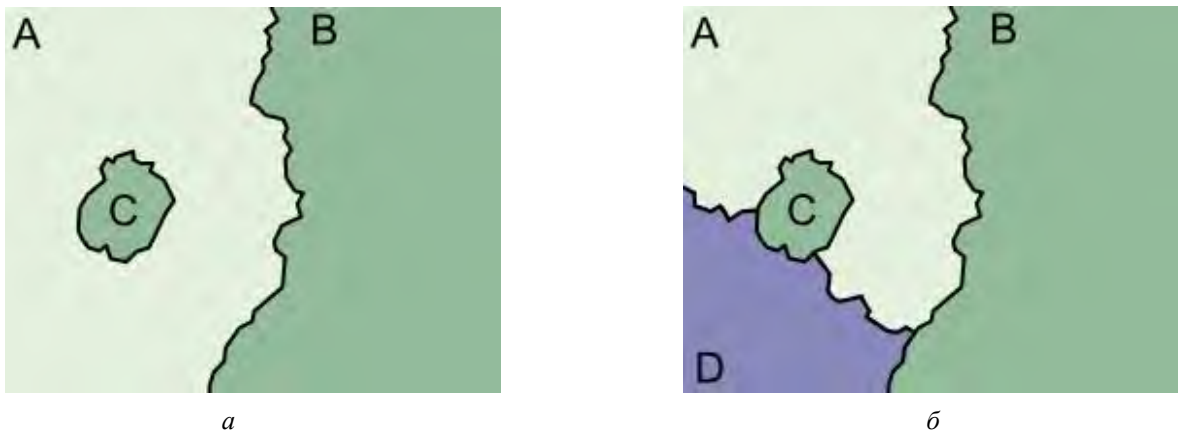
по-друге, єдність грошово-кредитної системи;

по-третє, єдність митної території та функціонування загальних інфраструктурних систем (транспорт, зв'язок, сервіс тощо).

Більшість країн світу мають неоднорідний економічний простір, у межах якого виділяються особливі частини – анклави і ексклави, які доцільно враховувати під час формування економічних стосунків у логістичній системі. Вікіпедійне трактування цих понять таке [8]:

– чистий екслав – несuverенний регіон, відокремлений від основної території країни і оточений більш ніж однією державою (тобто не є анклавом). Чистий екслав не є анклавом щодо інших держав, але є екславом щодо основної території країни. Екслав, що має вихід до моря, називається напівекславом. Також іноді поняття екслава і напіванклава поширюють на інші територіальні утворення – наприклад, на адміністративно-територіальні одиниці у складі держави.

– анклав (енклав) (фр. enclave – від лат. in-clavare – закривати на ключ) – територія або частина однієї держави, оточена з усіх сторін територією іншої держави або частина території однієї держави, яка не має спільних меж зі своєю материнською частиною і оточена територією іншої держави. Наприклад, Республіка Сан-Марино, розташована у межах Італії, італійське місто Кальпоне у Швейцарії. Якщо анклав має морський берег, його називають напіванклавом (наприклад, округ Анголи Кабінда, Калінінградська область Росії).



*Схематичне зображення анклава та екслава умовної країни C: а – країна C – анклав країни A та екслав країни B; б – країна C – екслав країни B, але не анклав країни A, бо країна D також має кордон з країною C*

*Джерело: [8]*

Під анклавом розуміється відособлена ділянка території, яка по відношенню до території, що оточує його, відрізняється специфічними умовами (економічними, фінансовими, національно-культурними тощо). Типовими прикладами анклавів є вільні і офшорні економічні зони, що мають особливі режими зовнішньоекономічної і фінансової діяльності.

Екславом вважаємо окрему частину від основної території країни. У певному значенні екславами є об'єкти за кордоном, що перебувають у власності, в оренді або під юрисдикцією держави. Ці особливості виявляються особливо важливими при організації транспортних потоків, крім того, вони враховуються у разі застосування методології оптимального розміщення

виробничо-логістичних потужностей (виробничих майданчиків, складів різного рівня і призначення, вантажних терміналів тощо) відносно джерел сировини і ринків збуту продукції.

Наведене вище свідчить про неможливість визначення чітких регіональних меж простору логістичної системи як об'єкта управління розвитком її економічного простору. Цей процес повинен ґрунтуватися на забезпеченні єдності економічного простору учасників логістичної системи незалежно від географічних кордонів логістичної системи. З іншого боку, доцільним було б формування гнучкої політики розширення економічного простору логістичної системи на різних рівнях, особливо на макро-, та реалізації поліцентричної моделі просторового розвитку.

Реалізацію зазначеної концепції, на нашу думку, можливо здійснити за допомогою модернізації інструментів стратегічного та просторового планування ланок логістичних ланцюжків або їхньої мережі у частині посилення їх прогностичної, контролюючої та координуючої функцій.

З іншого боку, ґрунтуючись на результатах наукових досліджень, викладених у роботі [7], приходимо до теорії, що концепція управління економічним простором певного регіону повинна спрямовуватись на врахування позитивних проявів його розширення та стиснення. Загальний вектор регіональної політики має бути спрямований на:

- розширення економічного простору регіонів шляхом посилення інтеграційних тенденцій у соціальній та економічній сферах, що сприятиме не тільки зниженню рівня міжрегіональної диференціації та реалізації конвергентного сценарію розвитку регіонів України, а й розвитку регіональних ринків та розширенню мережевих бізнес-структур. Крім того, регіони України повинні бути зацікавлені у продовженні брати активну участь у зовнішньоекономічній діяльності: від транскордонної до макрорегіональної співпраці;

- використання позитивів стиснення економічного простору регіонів країни, тобто у підтримці розвитку українських міст, які є сьогодні центрами концентрації і регулювання економічних потоків, розбудові транспортної інфраструктури, як на міжрегіональному, так і на внутрішньо-регіональному рівнях та підтримці активного розвитку, портів, прикордонних та інших зон інтенсивного розвитку.

Пріоритетами управління розвитком економічного простору регіону є такі [1, 7]:

1) підвищення ефективності функціонування виробничої, соціальної, транспортної і логістичної інфраструктури:

- розвиток національної міської мережі на засадах формування потужних регіональних центрів та посилення їх просторових функцій;

- формування на території країни “вузлів”, “воріт”, “каналів”, “осей” і зон інтенсивного розвитку;

- раціоналізація просторової економічної концентрації та формування агломераційних форм організації економічної діяльності;

2) активізація зв'язків регіонів з глобальним економічним простором:

- розвиток регіональних ринків у напрямку підвищення просторової цінової і товарної інтегрованості;

- створення умов для забезпечення просторової дифузії інновацій шляхом підвищення мобільності інновацій та їх носіїв;

- апробація в практику господарювання мережі глобалізованих економічних районів;

- підвищення ефективності регулювання просторової економічної конкуренції;

- сприяння мобільності чинників економічного зростання.

Варто врахувати те, що стратегічні цілі просторово-регіонального розвитку ґрунтуються на:

- інтенсифікації освоєння економічного простору регіонів;

- формуванні єдиного економічного простору країни;

- зростанні ролі міст на макрорегіональному, регіональному та субрегіональному рівнях.

При цьому суб'єктами управління розвитком економічного простору регіону є: держава та її владні інституції; органи місцевого самоврядування; консультативно-дорадчі органи державних інституцій; громадські інституції. А об'єктами – макрорегіони; регіони міста та інші адміністративно-територіальні одиниці; транскордонні регіони та інші територіальні утворення.

Ще одним “вузьким місцем” при формуванні підходів до управління економічним простором логістичної системи є питання ціноутворення, зокрема стратегії, інструментарію та узгодження

інтересів усіх учасників. Проблема тут загострюється не лише вирішенням “конфлікту цілей” усіх компаній – елементів логістичної системи та власників об’єктів логістичної інфраструктури.

Складнощі завдають також неузгодження різного роду в міжнародному законодавстві щодо умов ведення логістичної діяльності, міжнародних стандартів якості товарів, робіт чи послуг, культури ведення бізнесу тощо. І, нарешті, відмінності стратегії ціноутворення, розрахунку собівартості та обчислення складової логістичних витрат у кінцевій вартості товарів, робіт чи послуг учасників у межах логістичної системи на макро- та глобальному рівні.

При визначенні цін на логістичну продукцію повинні максимально використовуватися усі наявні засоби. Для найбільш правильного і повного зіставлення порівнюваного товару з іншими, розрахунки проводяться із залученням, зазвичай не менше двох конкурентних пропозицій і опрацюванням декількох логістичних варіантів, схем митного очищення тощо.

У такий спосіб, ціна є найважливішим показником для компанії – учасника логістичної діяльності на різних рівнях, оскільки її основна функція полягає у забезпеченні виручки від продажу товарів чи послуг, прибутку, рентабельності тощо [5].

З іншого боку, ціна є чинником, вагомим не лише для споживачів товару, але й для встановлення зв’язків між компанією і всіма учасниками товарного ринку, зокрема логістичними посередниками. Вирішуючи питання про зміну цін, компанія має ретельно вивчити ймовірні реакції споживачів і конкурентів, а також постачальників, посередників і контактних аудиторій в системі маркетингу, а також стан організацій, котрі діють у ланцюзі постачання.

Розглядаючи питання ціноутворення в логістичній системі, слід мати на увазі дві категорії організацій:

- перша об’єднує підприємства виробників продукції, для яких логістика розглядається як забезпечувальна підсистема,
- друга складається з організацій, котрі надають логістичні послуги.

Цінова політика тих чи інших компаній може ґрунтуватися на цілях, орієнтованих на ринок або на розвиток власного підприємства. Часто виникають комбінації цілей, які стосуються і ринку, і окремої компанії (яка, наприклад, надає логістичні послуги), досягнення максимального прибутку або максимального об’єму продажів [5].

Серед цілей, орієнтованих на ринок, може бути збільшення контрольованої частки ринку, вичерпання можливостей ринку (наприклад, освоєння нових сегментів шляхом цінової диференціації).

Цілі стратегії ціноутворення можуть бути також орієнтовані на покупців (наприклад, досягнення за можливістю глибшого впровадження на ринок за допомогою низьких цін) або на конкурентів (наприклад, формування конкурентоздатних цін або створення вхідних бар’єрів на ринок за допомогою політики низьких цін).

Своєю чергою, цілі, орієнтовані на розвиток підприємства, повинні сприяти кращому завантаженню виробничих потужностей, скороченню складських запасів, згладжуванню сезонних коливань попиту, спрощенню управління процесом реалізації тощо [4, 5].

Стратегії ціноутворення тісно пов’язані з принциповими рішеннями відносно вибору стратегії конкурентної боротьби і позиціонування на ринку окремого товару, групи товарів і компанії, загалом. Це вже заздалегідь обмежує сферу можливих рішень у галузі цінової політики.

Призначення ціни на один продукт або послугу може справити великий вплив на ціни та імідж інших продуктів або послуг товарного асортименту компанії. Тому цінові рішення повинні прийматися не для кожного продукту окремо, а з урахуванням їхньої комплексної взаємодії і можливих синергетичних ефектів у процесі виробництва і збуту, а також впливу на ринковий імідж інших товарів і підприємства, загалом.

**Висновки та перспективи подальших досліджень.** Отже, економічні основи логістики спираються на триполюсну систему: макроекономіка, мікроекономіка і регіональна (просторова) економіка, і є віддзеркаленням теорії загальної економічної рівноваги, економічного відтворення, економічного зростання, теорії стійкого розвитку, а також теорії міжнародної торгівлі, міжнародній економічній інтеграції тощо.

Економічним простором логістики є насичена територія, яка вміщає певну множину пов'язаних одне з одним об'єктів. Такими об'єктами є промислові, торговельні, сервісні підприємства, логістичні потужності (транспортні, складські, термінальні), транспортні комунікації, телекомунікаційні системи тощо, які взаємодіють відповідно до просторової (територіальної) структури економіки і просторової (територіальної) організації господарських одиниць, об'єднаних матеріальними і супутніми їм інформаційними та фінансовими потоками.

Отже, економічний простір логістичної системи є складовою частиною економічного простору країни (сукупності країн), єдність якого забезпечує законодавство, в котрому регламентовані такі умови:

- єдність економічного простору (гарантування вільного переміщення товарів, послуг і фінансових коштів, захист конкуренції, свобода економічної діяльності, незабороненої законом);
- недопущення встановлення внутрішніх митних кордонів, мита, зборів чи будь-яких інших перешкод для вільного руху товарів, послуг і фінансових коштів (спрощення митних процедур);
- заборона введення і емісії інших грошей в Україні, окрім національної валюти тощо.

Створення та різнобічна підтримка єдиного економічного простору для функціонування логістичної системи усіх рівнів дозволить зробити ринок логістичних послуг якісним, відкритим і доступним для усіх його учасників. Причому за умови узгодження інтересів й вирішення конфлікту цілей учасників економічного простору функціонування логістичної системи є можливість збільшити якість транспортних послуг за умови дотримання оптимального рівня логістичних витрат.

1. Зобова Л. Л. *Феномен экономической границы [Електронний ресурс]* //Л.Л. Зобова // *Современные проблемы науки и образования* . – 2009. – №3. – С. 88–91. – Режим доступа : <http://vak.ed.gov.ru> 2. Кислий В. М., Біловодська О. А., Олефіренко О. М., Соляник О. М. *Логістика: теорія та практика: навч. посіб.* — К.: Центр учбової літератури, 2010. – 360 с. 3. Крикавський Є. В. *Логістика: компендіум і практикум: навч. посібник* / Є. Крикавський, Н. Чухрай, Н. Чернописька. – К.: Кондор, 2006. – 340 с. 4. *Логистика: учебник* / В. В. Дыбская, Е. И. Зайцев, В. И. Сергеев, А. Н. Стерлигова; под ред. В. И. Сергеева. – М.: Эксмо, 2008. – 944 с. 5. Моисеева Н. К. *Экономические основы логистики: учебник*. – М.: ИНФРА-М, 2008. – 528 с. 6. Родников А. Н. *Логистика. Терминологический словарь*. – 2-е изд., исправ. и доп. – М.: ИНФРА-М, 2000. – 352 с. 7. Шульц С. Л. *Економічний простір України: формування, структурування та управління: [монографія]* / Світлана Шульц. – Львів: ІРД НАН України, 2010. – С. 340. 8. Вікіпедійний довідник. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [<http://uk.wikipedia.org/>].