

ГЛОБАЛЬНІ ЛАНЦЮГИ ДОДАНОЇ ВАРТОСТІ НА РИНКУ ЛОГІСТИЧНИХ ПОСЛУГ

Мамедов Кянан Алескер огли, аспірант кафедри світового господарства і міжнародних економічних відносин
Інститут міжнародних відносин
Київського національного університету імені Тараса Шевченка
науковий керівник: д.е.н, професор Заблоцька Р.О.

Розвиток глобальної та регіональної виробничої спеціалізації, а також кооперації визначає роль транспортно-логістичного сектору як механізму забезпечення якісного функціонування світової торгівлі та економіки в умовах транскордонного переміщення факторів виробництва. Фрагментація глобального виробничого процесу з розміщенням його окремих частин в різних країнах та регіональних торговельних об'єднаннях в рамках глобальних ланцюгів вартості і, як слідство, збільшення частки проміжних товарів та компонентів у світовій торгівлі є важливими умовами формування глобальних логістичних мереж.

Логістичні послуги включають складну мережу діяльності, яка спрямована на забезпечення ефективного руху сировини, проміжних витрат і готової продукції між постачальниками, виробниками і споживачами. Фахівці логістичних послуг управляють потоком цих факторів і продуктів шляхом об'єднання консультацій по ланцюгу поставок, управління транспортом, вантажних перевезень та інших послуг, пов'язаних з цим, щоб забезпечити своєчасну поставку і скоротити складські витрати.

Сучасний процес доставки вантажів в глобальних ланцюгах створення доданої вартості (ГЛДВ) не обмежується виключно лінійним переміщенням, тобто транспортуванням з пункту відправлення в пункт призначення. Глобальна виробнича трансформація ускладнила маршрути доставки, що призвело до необхідності пошуку більш системних і мережевих рішень для координації етапів виробництва із залученням супутніх операцій, таких як упаковка, маркування, вантажно-розвантажувальні роботи, складування, митний і страховий консалтинг, використання інформаційних технологій і систем стеження, методів стратегічного планування та ін.

Комплексні системи виробництва регіонального та глобального характеру, що характеризуються ГЛДВ і мережами постачань, залежать від ефективної логістики. Логістика підтримує і формує узгодженість в рамках ГЛДВ мереж [1.]. Переваги, які виникають з поширенням ланцюгів виробництва і збуту не можуть бути реалізовані без супровідних змін в сучасних логістичних послугах, які підкріплюються інноваціями в сфері контейнеризації, інтермодальних перевезень і застосуванням інформаційних технологій у товарорусі та управлінні постачання сировини та комплектуючих деталей.

Хоча деякі логістичні операції можуть і залишатися в рамках виробничо-організаційної структури компанії, багато компаній передають логістичні

функції логістичним аутсорсерам. Оскільки глобальні ланцюжки поставок стають все більш складними, клієнти все більше покладаються на спеціалізовані компанії, які надають повний спектр логістичних послуг, що призводить до консолідації в галузі завдяки економії на масштабі.

Такі постачальники можуть краще інтегрувати поставки сировини з постачанням готової продукції та забезпечити економічну, від дверей до дверей логістичну послугу в межах глобальних виробничих мереж. Цей рівень інтеграції підвищує надійність обслуговування і знижує витрати клієнтів. В результаті зростаючого попиту на інтегровані послуги, багато фірм, які являють собою ядро компетенцій в конкретних транспортних сегментах все більш спеціалізуються на надання логістичної послуги, як ключову допоміжну послугу, що підвищує своєю наявністю цінність основної послуги.

Логістика є важливою і складовою частиною процесу управління ланцюгами поставок, що відповідає за інтегроване планування, організацію і управління функцією руху матеріалів і товарів в рамках ланцюга від постачальника до кінцевого споживача в суворій відповідності з його вимогами. Завдяки дезінтеграційним виробничим процесам, логістика набула транскордонний статус, відповідаючи за інтегроване управління сукупністю ланок ГЛДВ, які розташовані в різних країнах і регіонах [2; 3.].

Ступінь інтегрованості транспортно-логістичного процесу в ГЛДВ залежить від технологічного рівня продукції, що переміщуються в рамках заданого ланцюга поставок: чим вища додана вартість товарів, тим вище потреба учасників транспортно-логістичного процесу в інтегрованості наданих послуг.

Так само, як ефективність транспортної та логістичної інфраструктури має різний рівень розвитку та значення для певних галузей економіки (наприклад, у виробничих ГЦДС), те ж саме можна стверджувати і в відношенні різних країн і регіонів. Країни, які географічно ізольовані - в тому числі країни, які не мають вихід до моря, і малі острівні держави - всі вони сильно залежать від ефективних транспортних та логістичних послуг, рівень розвитку яких сильно впливає на можливість та ефективність інтеграції цих країн до глобальних виробничих мереж. Справді, країни з географічно несприятливим положенням з метою зменшення їх відносної ізоляції, повинні зосередити увагу на розробку і проведення такої економічної політики, яка спрямована на поліпшення ефективності в ключових секторах послуг, таких як транспорт і логістика [4].

В сучасних економічних системах, розвиток яких ґрунтується на домінуванні ГЛДВ, і де відбувається посилення глобальної конкуренції і зменшення норми прибутку, саме логістика є детермінантом підвищення ефективності та продуктивності виробничих мереж. [5]. У багатьох сферах діяльності застосування ефективних логістичних рішень залишається одним з ефективним каналом зменшення витрат. Ці можливості реалізуються завдяки сучасним логістичним підходам, які полягають в управлінні потоків часу і простору між матеріально-виробничими витратами, дизайном, виробництвом, розподілом і споживанням. Географічна дезінтеграція виробництва і споживання та їх функціональна інтеграція в ГЛДВ засновані, саме, на принципі потоків і локальності.

Література

1. Hesse, M. and Rodrigue, J-P. (2004) 'The transport geography of logistics and freight distribution', *Journal of Transport Geography*, Vol. 12, pp.171–184.
2. Hertz S. Strategic Development of Third Party Logistics Providers / Susanne Hertz, Monica Alfredsson // *Industrial Marketing Management*. – 2003. – No.2 – P. 141.;
3. Christopher M. The Supply Chain Becomes the Demand Chain / Martin Christopher, Lynette Ryals // *Journal of Business Logistics*. 2014. – Vol.35. – No.1. – P. 31.
4. Borchert, I., B. Gootiiz, A. Grover, and A. Mattoo. 2012. "Landlocked or Policy Locked? How Services Trade Protection Deepens Economic Isolation." Policy Research Working Paper 5942, World Bank, www-wds.worldbank.org/servlet/WDSContentServer.
5. Rodrigue, J-P. (2006) 'Transportation and the geographical and functional integration of global production networks', *Growth and Change*, Vol. 37, No. 4, pp.510–525.