ЛИСЮК В.М.

д-р екон. наук, проф.

зав. відділом ринкових механізмів і структур

Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАНУ

Французький бульвар, 29, м. Одеса, Україна, 65044

E-mail: vlysyuk@ukr.net

ORCID: 0000-0001-8766-4325

ТЕОРІЯ РОЗВИТКУ РИНКОВОЇ ЛОГІСТИКИ У ПРОСТОРОВОМУ ТА ЧАСОВОМУ ВИМІРІ

Актуальність. Актуальність даного дослідження полягає у визначенні чинників прискорення процесу розвитку національної економіки на основі розвитку ринків реального сектору. Сучасна теорія звертає увагу на необхідність істотного зниження логістичних витрат на цих ринках. До останніх належить весь спектр витрат, що виникають під час руху товару чи послуги від місця виробництва до кінцевого споживача.

Сьогодні в світі, у зв'язку з високим рівнем виробництва, економічний акцент робиться на задоволенні потреб споживчих ринків, а розширення географічних меж ринків у зв'язку з розвитком глобальних процесів примушує шукати ефективні шляхи постачання у найвіддаленіші куточки континенту. Тому, найпотужніші виробники – корпорації витрачають значні зусилля на завоювання нових споживчих ринків. У цю боротьбу включаються і уряди країн. У процесі виникають так звані торговельні війни. На наш погляд найбільш дієвим інструментом у цій конкурентній боротьбі є створення ефективної логістики товарних ринків.

Мета та завдання. Метою статті є дослідження доведення гіпотези щодо необхідності введення поняття «ринкова логістика» у загальну теорію логістики та дослідження цієї категорії.

Результати. У ході дослідження доведена необхідність введення терміну «ринкова логістика» або «логістика ринку», розкрита його сутність та надано визначення. Розкриті механізми, що активізують просування товару по ринку (товароруху), які сприяють не тільки товарному руху, але й відтворюванню інших ресурсів (фінансових, трудових тощо), що задіяні у логістичному ланцюгу та наведена їх класифікація. Визначені відмінності у трактуванні та застосуванні на практиці механізмів категорії «логістика підприємства» та «логістика ринку».

Розроблена гіпотеза, сутність якої полягає у наступному: «Ефективність товарного ринку залежить від ефективності побудови та організації функціонування його логістичного ланцюга, і яка в свою чергу, залежить від його просторовий та часових параметрів, тобто від розповсюдження його географічних (територіальних) меж і стабільності часових меж». Розкриті просторові параметри логістичних ланцюгів товарних ринків, наведена їх сутність, а також проведений аналіз глобальних ланцюгів вартості, як методологія аналізу просторових параметрів товарних ринків.

Визначені та проаналізовані часові параметри логістичних ланцюгів товарних ринків та визначені механізми їх регулювання.

Запропоновано новий погляд на логістику, який на відміну від інших, передбачає врахування інтересів держави, участь її певних органів у ринкових процесах, що дозволить більш широко та предметно залучити управлінські інструменти у розвиток ринків.

Висновки. Загальний висновок результатів досліджень, які викладені у науковій доповіді, полягає у наступному. Організація логістики ринків, яка вбудована в теорію організації товарних ринків має базуватись на наступних принципах: максимальне охоплення усіх суб'єктів ринків організованою (упорядкованою) логістикою ринку відповідного товару; максимальною часткою обсягів доданої вартості, що утворюється на релевантному ринку, яка залишається в країні (в межах географічних параметрів ринку) з відповідним її поверненням у відтворювальний процес даного ринку; ефективної організації товарно-обмінних операцій у точках логістичних перетинів (перехресть), шляхом застосування сучасних інтеграційних і диференційних економічних механізмів та технологій виконання логістичних сервісів (операцій); максимальні інтеграції товарних ринків у національну економіку, шляхом скорочення часу товарного руху по ринку від виробника до споживача на основі усунення логістичних розривів в логістичних ланцюгах; оптимізація просторових параметрів вітчизняних товарних ринків, шляхом розширення їх географічних (територіальних) меж, у тому складі закордонної держави, при умові повернення утвореної доданої вартості у національну економіку та державної підтримки.

Ключові слова: логістика, ринкова логістика, товарний ринок, товарний рух, логістичний ланцюг, логістичні сервіси, відтворювальний процес, товарні, просторові і часові межі ринку.

LISYUK V.M.
Dr.Sc. (Economics), prof.
Institute of Market Problems And Economic &
Ecological Research of the National Academy of Sciences of Ukraine
Frantsuzskiy Boulevard, 29, Odessa, Ukraine
E-mail: vlisyuk@ukr.net
ORCID: 0000-0001-8766-4325

THEORY OF MARKET LOGISTICS DEVELOPMENT IN SPATIAL AND TIMELINE DIMENSION

Topicality. The relevance of this study is to determine the factors that accelerate the process of development of the national economy based on the development of real sector markets. Current theory draws attention to the need to significantly reduce logistics costs in these markets. The latter include the full range of costs incurred in moving a product or service from the place of production to the end consumer.

Today, in the world due to high production levels, the economic focus is on meeting the needs of consumer markets, and the expansion of geographic boundaries of markets due to the development of global processes is forcing effective ways of supply to the farthest corners of the continent. Therefore, the most powerful manufacturers - corporations spend considerable efforts to win new consumer markets. The governments of the countries are also involved in this fight. In the process there are so-called trade wars. In our view, the most effective tool in this competition is to create effective logistics for commodity markets.

Aim and tasks. The purpose of the article is to investigate the hypothesis of the need to introduce the concept of "market logistics" in the general theory of logistics and research of this category.

Research results. In the course of the research the necessity of the term "market logistics" or "market logistics" was proved, its essence was revealed and definitions were given. Mechanisms that promote the promotion of goods in the market (commodity movement), which contribute not only to the commodity movement, but also to the reproduction of other resources (financial, labor, etc.) involved in the logistics chain and their classification are disclosed. The differences in the interpretation and application of the mechanisms of the category "enterprise logistics" and "market logistics" are identified.

The hypothesis is developed, the essence of which is as follows: "The effectiveness of a commodity rick depends on the efficiency of construction and organization of its logistics chain, and which, in turn, depends on its spatial and temporal parameters, ie on the extension of its geographical (territorial) boundaries and the stability of time border ». Spatial parameters of logistics chains of commodity markets are revealed, their essence is presented, and also the analysis of global value chains as a methodology of analysis of spatial parameters of commodity markets is carried out.

Time parameters of logistics chains of commodity markets are defined and analyzed and mechanisms of their regulation are defined.

A new view of logistics, which, unlike others, provides for taking into account the interests of the state, the participation of certain bodies in market processes, which will allow to involve management tools more widely and substantively in the development of markets.

Conclusions. The overall conclusion of the research findings outlined in the scientific report is as follows. Organization of market logistics, which is built into the theory of organization of commodity markets should be based on the following principles: maximum coverage of all market entities by the organized (ordered) logistics of the relevant product market; the maximum share of value added generated in the relevant market that remains in the country (within geographic market parameters) with its corresponding return to the reproduction process of the given market; effective organization of commodity exchange operations at the points of logistic crossings (crossroads), by applying modern integration and differential economic mechanisms and technologies of logistics services (operations) execution; maximum integration of commodity markets into the national economy, by reducing the time of commodity movement through the market from producer to consumer based on the elimination of logistical gaps in logistics chains; optimization of spatial parameters of domestic commodity markets, by extension of their geographical (territorial) borders, including foreign states, provided that the added value is returned to the national economy and state support.

Keywords: logistics, market logistics, commodity market, commodity movement, logistics chain, logistics services, reproduction process, commodity, spatial and temporal boundaries of the market.

Постановка проблеми та її зв'язок з важливими науковими та практичними завданнями.

В сучасних ринкових умовах коли поглиблюється спеціалізація господарюючих суб'єктів, що надають відповідні послуги на товарних ринках відбувається спеціалізація на виконання окремих логістичних функцій (сервісів) тому, сама логістика під тиском ринкових трансформацій теж поступово набуває ринкових ознак і якщо її розглядати у цілісному вигляді, то вона набуває форми і

категоріального змісту як логістики ринку, а не окремого підприємства [1-4]. Тому, виникає проблема розкриття сутності ринкової логістики, її мети, структури та ефективності діяльності логістичних суб'єктів.

Усвідомлюючи необхідність розвитку теорії логістики, слід також усвідомити, що саме має лежати в основі її економічної мети. Існуюча теорія розкриває теоретичну сутність логістики, пояснює, що навіть якщо логістика спрямована на задоволення, в першу чергу, споживчого попиту, то, обов'язковою, правда не завжди очевидною умовою, є ефективність діяльності підприємств – господарюючих структур – суб'єктів логістичного ланцюга ринку.

Аналіз останніх публікацій по проблемі. Цією проблемою сучасні науковці займались суто у рамках теорії економіки підприємства і надавали підприємствам усі логістичні функції (від виробництва до постачання продукції споживачу).

Питаннями наукового та практичного застосування логістики займались такі вчені: В. Губенко, І. Смірнов, В. Лівшиц, О. Лямзін, Я. Нефедова, М. Хара, Л. Миротін, В. Поліщук, В. Доля, А. Гаджинський, А. Кальченко, О. Нікішина, Ф. Котлер, Л. Гурч, В. Круглов, М. Тараканов, І. Топалова, В. Крикавський, В. Мельниченко, М. Окландер, І. Савенко, І. Комарницький, І. Літовченко, Ю. Пономарьова, Р. Сопільник, Д. Бауерсокс, М. Крістофер, Д. Кочубей, О. Сумець та ін.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Для цього слід звернутись до наукових робіт, в яких закріплені та поширені погляди на цю категорію і критично їх проаналізувати з врахуванням плинності часу, певних інституціональних та структурних змін, що відбулись і продовжують відбуватись у економічних системах світу і у нашій державі. Слід при цьому також врахувати і певний розвиток економічних теорій, які все більш поглиблюються у напрямку дослідження ринків реального сектору економіки, тобто ринків товарів та послуг.

При цьому автори дотримуються таких позицій, що економічний розвиток сучасної держави, чия економіка побудована за ринковими принципами, має базуватись, в першу чергу, на розвитку ринків реального сектора економіки, які ми ототожнюємо з товарними ринками.

Ось чому існуючий понятійно-категоріальний апарат, а також і теорія логістики, яка і так протягом останніх часів зазнає значних змін у наукових роботах, мають, на наш погляд, ще в більшій мірі орієнтуватись на ринкові процеси та тенденції поглиблення спеціалізації суб'єктів ринку, які є одночасно пов'язаними між собою учасниками товароруху по ринку протягом всього логістичного його ланцюга. З цією метою ми наводимо аналіз категоріально-понятійного апарату, пов'язаного з терміном «логістика», і які застосовуються у різних виданнях та у роботах провідних вчених, і на цій основі пропонуємо свої трактування.

Формулювання цілей дослідження (постановка завдання). Згідно визначеної мети, яка полягає у доведенні гіпотези щодо необхідності введення поняття «ринкова логістика» у загальну теорію логістики та дослідження цієї категорії нами визначені основні проблеми розвитку логістики, а саме:

- уточнити та обґрунтувати визначення поняття «ринкова логістика»;
- визначити відмінності у сутностях логістики підприємства та «логістики ринку»;
- визначити просторові та часові характеристики організаційних форм логістики товарних ринків.

Перелічені завдання дозволяють досягти поставленої мети та сформувати теоретичні засади розвитку ринкової логістики у просторовому та часовому вимірі.

Виклад основних результатів та їх обґрунтування. Новий, запропонований нами погляд на ринкову логістику, на відміну від інших, передбачає врахування інтересів держави, а також поєднання їх з інтересами всіх суб'єктів логістичного ланцюгу ринку та передбачає участь певних державних органів у ринкових процесах, що дозволить більш широко та предметно залучити управлінські інструменти у розвиток ринків, а корпораціям заручитись державною підтримкою у конкурентній боротьбі на ринках.

Найбільш поширеним визначенням за відомими джерелами є наступне: «Логістика - галузь економічної науки, що вивчає теорію оптимального управління матеріальними, інформаційними та фінансовими потоками в економічних адаптивних системах із синергічними зв'язками». Таке визначення логістики з одного боку доволі теоретичне, а з іншого – не вказує на суб'єктне управління ринковими процесами, тому потребує більш конкретизованого визначення.

Починаючи з 90-х років терміном «логістика» позначають новий напрям у науці - теорію та практику управління матеріальними, інформаційними і навіть фінансовими потоками [4, 9]. Отже,

логістику пов'язують з процесами обігу: сировини, матеріалів, комплектуючих виробів, напівфабрикатів, запасних частин, готової продукції, їх доставки від постачальника до виробника і від виробника до кінцевого споживача. Логістику також починають використовувати, як теорію підприємницької діяльності. Оскільки логістика починає розумітись як отримання потрібних товарів або послуг як необхідні атрибути підприємницької діяльності у потрібному місці, в потрібний час та отримання підприємствами найбільшого від цього доходу, її також можна трактувати як механізм досягнення компромісу між виконанням зобов'язань і необхідними для цього витратами. Відтак, сферою дослідження і організаційного застосування логістики стають диспозиційні, торговельні, транспортні процеси, процеси складування, сортування та пакування, виробничого планування й управління та ін. Виходячи з цього існує три підходи до визначення поняття «логістика».

Але при цьому в більшості, вони зорієнтовані на управління лише окремими складовими всього логістичного ланцюга, а в цілому і в загалі на економіку підприємства. Як відомо, логістика підприємства (англ. Business Logistics; нім. Unternehmens logistic), як підсистема економіки підприємства, означає за енциклопедійним визначенням: - «галузь теорії логістики, що вивчає закономірності та особливості впровадження логістичних концепцій у діяльність підприємств - промислових, торговельних та підприємств послуг» [6, 12]. Згідно з таким визначенням функцією логістики підприємство передбачає постачання, виробництво, збут (дистрибуцію), переробку та утилізацію відходів, зовнішньо-виробниче транспортування, а також розробку товару, технічну підготовку виробництва. Відповідно до цього логістику підприємства як напрям діяльності структурують на підсистеми: логістика постачання, виробнича логістика, дистрибуційна логістика, логістика переробки та утилізації відходів, транспортна логістика».

Отже, помічається парадокс, який полягає в тому, що в умовах розвиненої ринкової економіки, а відповідно і теорія логістики більшою мірою зорієнтовані на підприємства, а не на ринок. При цьому підприємству надаються функції самому визначати цілі, завдання та маршрути логістики власного товару, з яким у даний час оперує підприємство, що входить до логістичного ланцюга даного релевантного ринку, а саме:

- виробляє (складає) товар;
- виробляє (постачає виробнику кінцевої продукції) сировину;
- виробляє частину (комплектуючи) для складання кінцевого товару;
- зберігає (накопичує) партію товару;
- транспортує, перевантажує товар;
- доробляє, пакує, сортує, сушить, очищає, комплектує тощо товар.

Сьогодні помітно, що під тиском ринкових процесів, науковці пробують певною мірою узагальнити ринкові логістичні процеси товароруку, вводять поняття «логістична система», «транспортна, збутова». Так, наприклад, визначення поняття логістичної системи як: «цільова інтеграція логістичних елементів у межах певної економічної системи з метою оптимізації процесів трансформації матеріального потоку» [11, 12]. Незважаючи на свою недосконалість, з точки зору, обґрунтованості та науково- методичного побудування є першим кроком подальшого розвитку теорії логістики. Слід додати, що поки що нічого конкретного для подальшого практичного застосування, як і теоретичного осмислення, таке визначення не надало. Так, введення термінів «цільова інтеграція», «економічна система», «трансформація матеріальних потоків», «синергічний ефект» і інших потребує подальшого роз'яснення їх сутності, необхідності застосування у первинному терміні (визначенні), і як їх слід поєднати між собою.

Значною мірою виникають питання до існуючої теорії логістики і в частині спроби її обґрунтувати у процесі побудови логістичної структури ринку, розподіляючи її на види: «логістика підприємства», «транспортна логістика», «збутова логістика» та інші і при цьому переплутують логістичні функції різних видів як між собою, так і між різними суб'єктами ринку. З'ясовується, що стосовно того, хто має виконувати ті, чи інші логістичні функції немає загальної спільної думки. Це зауваження особливо значиме в умовах поглибленої спеціалізації. Так, логістиці підприємства надаються одночасно повноваження, (функції) транспортної, збутової, складської або, навіть, розподільчої логістики.

Отже, визначене вище надає нам підстави подальшого аналізу як самої ринкової логістики, так і понятійно-категоріального апарату.

На підставі визначеного, ми висуваємо робочу гіпотезу визначення категорії «логістика ринку», під якою розуміється: «розділ економіки, що присвячений організації у просторі і часі

ринків товарів і послуг на базі ефективної взаємодії господарюючих суб'єктів ринку та товарообмінних операцій між ними».

Аналізуючи літературні джерела, присвячені ринковій економіці і дослідженню ринків, ми, на жаль, не виявили серед досліджень функцій ринків, особливо товарних ринків, крім, не лише досліджень найважливішої, на наш погляд, відтворювальної функції.

Нам здається, що це серйозне упущення в теорії ринків і ринкової економіки, яке спричиняє не лише теоретичні, але і практичні негативні наслідки. Ці наслідки мають глибоке коріння, що тягнеться з теорії А. Сміта і пронизує теорію і практику управління ринковою економікою до сьогодення. Принаймні, до кризового 2008 року, періоду, який викликав у багатьох теоретиків і практиків низку запитань, з одного боку, щодо непорушності законів саморегулювання конкурентних ринків, а з іншого - відмив сумніви у доцільності державного регулювання цих ринків.

В той же час, цю найважливішу функцію (відтворювальну), яка забезпечує всі механізми економічного розвитку держави і соціуму, у тому числі в частині накопичення і приросту капіталу і ресурсів, не можна віддавати на відкуп стихійним ринковим механізмам. І це підтверджують кризи, до яких схильна ринкова економіка, і в чому ми переконуємось сьогодні.

Розглянемо відтворювальний процес, що протікає на ринку конкретного товару. Складність його аналізу полягає в тому, що на товарному ринку протікає безліч відтворювальних процесів, принаймні, їх число дорівнює кількості задіяних ресурсів у виробництві і обороті цього товару. Це і природні сировинні ресурси, і матеріали, і трудові (робоча сила), і виробничі фонди (будівлі, устаткування, транспорт, прилади та інше), і фінансові ресурси, та інші. В процесі їх використання у виробництві і споживання виникає необхідність їх відтворення, яка виражається у поповненні, заміні, оновленні, модернізації, і так далі. І якщо цей процес розглядати в сукупності, то існує побоювання заплутатися і втратити глибинний сенс і суть відтворювального процесу, що протікає в надрах цього конкретного ринку. Тому звернемося до аналізу і синтезу ринку, його складових, які ми визначили вище. Для цього нам прийдеться звернутись до класичних наукових методів дослідження – аналізу і синтезу ринкової логістики, як об'єкту дослідження. Частково ми його застосували при аналізі товарних ринків шляхом диференціації їх секторної структури та виокремленні ідентичних за функціями і операціями (роботами) суб'єктів ринку з подальшим їх об'єднанням за цією ідентичністю у відповідні сектори ринку.

При цьому слід зазначити, що звертаючись до природи ринків діалектичною основою реалізації їх функцій є рух, тобто рух товару по всьому ринку, а забезпечує цей рух товарообмінна операція, яка відбувається на кожному етапі (ланці) логістичного ланцюга. Товар при цьому може змінювати свою форму (у якісному і кількісному вимірі), а також у економічному по відношенню до його власника (розпорядника) обмінюючись на гроші. Але головне – він не змінює своє головне призначення – задоволення потреб споживача, завдяки своїй якісним та споживчим властивостям. Саме ці властивості є носієм відтворювального процесу у логістичному ланцюгу ринку повертаючись по ньому у зворотньому напрямку. Така товарообмінна операція і є головним рушійним механізмом відтворювального ринкового процесу. У прив'язці до логістичного ланцюга ринку ці операції відбуваються у просторі та часі і відповідно виникає необхідність їх вимірювання.

Крім того, існуюча теорія і практика побудови логістичних ланцюгів, як правило, не враховує інтереси держави, а також не передбачає втручання державних регуляторних механізмів у стимулювання розбудови ефективних логістичних ланцюгів національних товарних ринків. Це призводить до нехтування державними інтересами і логістичні ланцюги ринків будуються лише в інтересах суб'єктів (корпорацій), що будують ці ланцюги. Країни, що зацікавлені у економічному розвитку власних ринків, застосовують досить ефективні регуляторні і в тому складі, інституціональні механізми, які мають сприяти ефективному товароруку товарів на національних ринках. Ці державні механізми сприяють розвитку, як ринків, так і економіки в цілому.

А між тим у західних розвинутих країнах формування цін на товари (особливо сільськогосподарські біржові товари) відбуваються на основі державного моніторингу і відповідно прогнозу. Це з одного боку дозволяє логістичним структурам ринку планувати витрати і зменшувати ризики, особливо на кінцевій стадії логістичного ланцюга – продажу. А з іншого – державі забезпечувати баланси на ринках і зокрема продовольчу безпеку. Так, міністерство сільського господарства Великої Британії на основі власних прогнозів контролює процес посівної кампанії і навіть регулює її, надаючи фермерам гарантії щодо погашення збитків та викупу врожаю при виконанні державних умов.

Що стосується виведення логістичних ланцюгів на зовнішні ринки, то тут важливе значення

мають міжнародні правила, які регулюють відносини між суб'єктами логістичного ланцюга товарного руху і правила товароруху при перетинанні державних кордонів. Тому для нашої інституціональної бази слід передбачити обов'язкове введення і дотримання міжнародних правил на національних ринках, що зробить їх більш пристосованими до зовнішніх ринків, а поки що їх дотримання залишається в межах інтересів лише експортерів.

Перелік механізмів, які можуть упорядкувати логістичні ланцюги вітчизняних товарних ринків і зробити їх більш ефективними наведений у наступному переліку (табл. 1).

Таблиця 1.

Механізми сприяння товароруху та упорядкування його організації на логістичному ланцюгу ринку

Зміст механізмів
1. Об'єктивний ринковий механізм товарно-грошового обміну: 1.1. Товарно-грошовий обмін;   1.2. Логістичний сервіс;   1.3. Інтереси учасників логістичного ланцюга (ЛЛ).   2. Механізм підприємницьких інтересів: 2.1. Економічний інтерес товарозбуту (необхідність реалізації);   2.2. Договори (угоди) на постачання товару (юридично закріплені відносини);   2.3. Страхування (захист) контрактів на постачання;   2.4. Юридично закріплені партнерські гарантії.   3. Регуляторні (інституціональні) механізми активізації (захисту) державних інтересів: 3.1. Створення державних логістичних компаній;   3.2. Механізм державних закупівель;   3.3. Надання дозволу на розміщення логістичних центрів та інших логістичних структур;   3.4. Механізми підтримки інвестування створення логістичних структур;   3.5. Надання державних гарантій;   3.6. Механізм податково-пільгового регулювання суб'єктів логістичного ланцюга;   3.7. Механізм державно-приватного партнерства у створенні логістичних елементів – структур.   4. Правила ІНКОТЕРМС: 4.1. Міжнародна регламентація руху вітчизняних товарів;   4.2. Адаптація правил ІНКОТЕРМС для умов побудови логістичних ланцюгів вітчизняних ринків.

Таким чином, на підставі попередніх досліджень, ми можемо представити більш глибоке і, на наш погляд, приближене до сутності, визначення поняття «логістика ринку», а саме: «*Логістика ринку* - це розділ економічної науки про організацію ринків, який у практичному застосуванні передбачає визначення напрямів, механізмів та засобів створення ефективних маршрутів логістичного ланцюга релевантного ринку, з врахуванням інтересів всіх учасників ринкового процесу, а саме: господарюючих суб'єктів – учасників логістичних ланцюгів (виробників, продавців, покупців товару), а також держави (як в цілому, так і в особі окремих виконавчих органів)» [1, 2].

Розглянемо критерії відмінностей у визначенні понять «логістика підприємства» та «логістика ринку» у таблиці 2.

Слід зазначити, що головною відмінністю не тільки у теоретичному сприйнятті цих критерії є значна і активна участь держави у процесах логістичної розбудови національної економіки, яка охоплює не тільки створення інституціональної, але і інституційної бази. Іншими словами, держава на наш погляд має не тільки законодавчо і нормативно підтримувати логістичні системи, а й створювати власні логістичні інституції і активно впровадити їх діяльність для розвитку національних ринків. При цьому, на державу має покладено важливу функцію узгодження інтересів і знаходження компромісу між елементами логістичної системи, які сьогодні вирішуються лише на ринковому рівні. Держава має також сприяти усуненню конфліктів між суб'єктами логістичних ланцюгів з іншими галузями: виробництва, збуту, транспортування, переробки та утилізації відходів, підготовки виробництва, розвитку виробу і щодо цілей підприємства - логістичної системи; на мікрорівні - узгодження цілей і досягнення компромісу між виробником (надавачем послуг) та споживачем (користувачем послуг), який полягає в тому, що споживач задоволений рівнем виконання замовлення і витрати виробника є для нього прийнятними.

Таблиця 2.

Відмінності у визначенні понять «логістика підприємства» та «логістика ринку»

	Критерії відмінностей	Опис критерію «логістика підприємства»	Опис критерію «логістика ринку»
1	2	3	4
1	Мета логістики	Прибутковість суб'єктів логістичного ланцюга	Максимізація відтворювальної вартості. Ефективність ринку
2	Завдання	Організація надання логістичних послуг окремими суб'єктами логістичного ланцюга	Максимізація обсягів внутрішньої переробки товару. Створення нових робочих місць. Розширення територіальних меж.
3	Суб'єкти формування логістики ринку	Домінуючі на ринку структури. Корпорації (ТНК), холдинги, трейдери	1. Національні логістичні компанії 2. Правила ІНКОТЕРМС 3. Національні торгові палати 4. Вантажовласники 5. Генеральні експедитори 6. Спеціалізовані логістичні компанії 7. Державні органи управління
4	Функції суб'єктів логістики	Універсалізація суб'єктів ринку (виробників) на виконання логістичних операцій	Спеціалізація суб'єктів логістичного ланцюга на виконання окремих робіт, операцій Формування логістичних ланцюгів
5	Об'єкти управління	Суб'єкти логістичного ланцюга ринку	Товарні потоки – процеси їх руху, товарообмінні операції
6	Механізми товаруху та управління	1. Контракти на постачання 2. Логістичний маркетинг товаророзпорядника 3. Правила ІНКОТЕРМС	1. Національна інституційна база (Законів, Постанови тощо) 2. Ринкові механізми, попиту пропозиції на ринку 3. Правила ІНКОТЕРМС 4. Інтеграційні механізми об'єднання інтересів та функцій суб'єктів логістичного ланцюга
7	Товар	1. Одиничне та дрібносерійне виробництво технологічно-складних виробів 2. Потоки товарів з низькою доданою вартістю (сировина)	1. Крупнотоварне та масове виробництво товарів масового попиту 2. Потоки товарів з низькою доданою вартістю (сировина)
8	Товарний потік	Мілкі та середні партії	Великі товарні партії
9	Спосіб просування товару по ланцюгу	Дискретний товарообмін операцій	Потоковий, налагоджуваний, безперервний
10	Цілісність логістичного ланцюга	Окремі дискретні логістичні ланцюги товарів з різних джерел постачання	Організація наскрізної об'єднаної логістичної мережі з захопленням всього товарного обсягу ринку

Ефективність товарного ринку, яка залежить від ефективної побудови і організації функціонування його логістичного ланцюга, що в свою чергу залежить від його просторових і часових параметрів, тобто від його географічних (територіальних) і часових меж.

Цей вислів може виступати у нашому дослідженні у якості робочої гіпотези. Але перш ніж досліджувати ці параметри логістики ринку, звернемося до їх визначення згідно класичної методики. Відповідно до цієї методики географічні (територіальні) межі ринку (а, відповідно, його логістичного ланцюга) - це географічний (територіальний) простір проникнення (поширення) товару в кількостях (обсягах), здатних формувати конкурентне середовище на ринку цього товару.

Згідно з українським законодавством, «...територіальні (географічні) межі ринку - територія з сферою взаємин купівлі-продажу товару (групи товарів), в межах якої, за звичайних умов, споживач може легко задовольнити свій попит на певний товар, і яка може бути, як правило, територією держави, області, району, міста і тому подібне або їх частинами».

Якщо розглядати (визначати) територіальні межі ринку з точки зору виробника або продавця товару, то географічні (територіальні) межі ринку для нього визначаються межами території, в межах якої існує можливість доставки або доцільність просування (транспортування і продажу) свого товару на цій території. В ЄС цю характеристику товарного ринку тісніше пов'язують з конкуренцією і трактують її таким чином – «...це територія, на якій відповідні підприємства створюють пропозицію і попит на товари і послуги, при цьому умови конкуренції на цій території досить однорідні, і цю територію можна відрізнити від сусідніх, тому що умови конкуренції на них являються відчутно іншими».

Під час досліджень ринків слід, зокрема, брати до уваги природу і характеристики відповідних товарів, існування бар'єрів входу на ринок, смак споживачів, істотну різницю в ринкових частках суб'єктів господарювання на відповідній і сусідніх територіях або ж значну різницю в цінах на різних територіях.

На встановлення певних географічних меж ринків можуть чинити вплив природні чинники - такі, наприклад, як транспортні витрати, або штучні перешкоди для вільної торгівлі між певними територіями, адміністративними утвореннями або регіонами. Зокрема, такі перешкоди можуть бути у формі заборон на імпорту або експорту, встановлення квот або картельних домовленостей про захист відповідної території від конкуренції ззовні. Такі види перешкод були дуже поширені в ЄС, де окремі національні ринки мали бути об'єднані в один спільний ринок Співдружності. Вони також можуть грати певну роль і в Україні або, скажімо, в США, Росії, тобто в країнах, які мають велику територію і географічно децентралізовану економіку.

Слід зазначити, що процедура визначення географічних (територіальних) меж ринку певного товару, базується на спеціальній інформаційній базі. Ця процедура специфічна для кожного товару (товарної групи) і базується на досконалих знаннях ринку, товару, технології, логістики, досвіді та кваліфікації менеджерів.

При визначенні географічних (територіальних) меж ринку враховуються як характеристики товару, так і особливості законодавчої і нормативної бази, що діють на території, яку перетинає логістичний ланцюг ринку або реалізується і експлуатується (споживається) товар, і вплив інших чинників, зокрема:

1 - фізичні і технічні характеристики товару, у тому числі його термін придатності і реалізації, а також пристосованість товару до кліматичних умов і транспортування;

2 - можливість налагодження технологічних зв'язків між виробниками і споживачами товару, у тому числі можливість і доцільність налагодження на цій території сервісного обслуговування товару;

3 - рівень логістичних дистриб'юторських витрат по доставці товару, його реалізації і ступінь їх впливу на ціну товару;

4 - рівень розвитку логістичної інфраструктури, необхідної для просування товару, у тому числі: торговельних баз, залізничних і автомобільних доріг, роздрібних торговельних мереж, причалів, холодильників;

5 - специфічні особливості законодавчої бази або обмеження, діючі на цій території в частині цього товару (санітарні норми або екологічні вимоги), - підвищені мита, особливі додаткові вимоги до товару або до упаковки;

6 - наявність сильних протекціоністських бар'єрів (нормативних актів), що перешкоджають проникненню товарів на цей ринок (регіональний або державний);

7 - цінова політика і співвідношення цін в цьому регіоні в частині товарної групи (групи взаємозамінних товарів);

8 - регулювання ринку (регулювання рентабельності, товарні інтервенції, пільги та ін.);

9 - наявність монопольних конкуруючих структур в регіоні, здатних створити потужні штучні бар'єри на шляху просування товарів на цю територію у вигляді антиреклами, відмови торговельних мереж в реалізації або складських структур в зберіганні, тощо.

Наявність перерахованих чинників впливу на просторові (географічні межі) ринку створює бар'єри, що перешкоджають проникненню товарів на цей територіальний ринок, і звужує загальні межі поширення (руху) товару, скорочує логістичні ланцюги ринку.

На підставі проведених досліджень нами запропонована власна класифікація логістичних ланцюгів товарних ринків, побудована на їх угрупованні за ознаками: повнота їх логістично-відтворювальної структури та наявності (відсутності) у їх логістичних структурах тих або інших

секторів (ланок), які можуть впливати на кінцеву вартість товару [1].

Враховуючі процеси глобалізації і те, що майже кожна країна приймає участь у товарообміні у якості постачання кінцевої та проміжної продукції була прийнята концепція глобальних ланцюгів вартості. Згідно цієї концепції оцінюються показники вертикальної спеціалізації (VS) та (VSI), які оцінюють участь країн у глобальних ланцюгах вартості та можуть надавати просторову характеристику логістичним ланцюгам розповсюдження товарів на зовнішніх ринках [1].

Що стосується часового параметру логістики, то логічним його вимірюванням є час руху товару по логістичному ланцюгу від початкової його ланки до кінцевої, або від виробника товару до його споживача (Т). Цей параметр може вимірюватись у годинах, днях, тижнях тощо і визначається генеральною угодою між постачальником (виробником) товару і його покупцем.

У якості оцінюючого параметра (критерія) може виступати показник відхилення у часі дійсного постачання товару (Тд) від визначеного угодою (Ту).

$$\pm\Delta T = T_d - T_u \quad (1)$$

Якщо виходити з ланкової структури логістичного ланцюга, то враховуючи, що на проходження кожної ланки на виконання окремих логістичних операцій витрачається певний час - t_i . А сумарний час проходження товару по всьому ланцюгу, може вимірюватись за формулою:

$$T_d = \sum_{i=1}^n t_i \quad (2)$$

де n – кількість ланок у ланцюзі.

Причому t_i - параметр, який вміщує у логістичний сервіс (логістичну ланку) час виконання ним різномірних, операцій, наприклад, у час транспортування входить: завантаження, перевезення, розвантаження, оформлення документації, огляд, приймання та перевірки товару тощо, тобто:

$$t_i = t_j^1 + t_j^2 + t_j^3 \dots t_j^m, \text{ або} \quad (3)$$

$$t_i = \sum_{j=1}^m t_j \quad (4)$$

де m - кількість складових j у i -тій операції.

Причому, деякі види робіт і операцій можуть передаватись на аутсорсинг, що певним чином ускладнює процес організації і планування часу проходження товару, як по окремій ланці, так і по всьому логістичному ланцюгу. У такому разі виникає більший ризик зростання абсолютної величини ΔT . Але при цьому можуть зменшуватись загальні логістичні витрати за рахунок спеціалізації та застосування нових прогресивних технологій.

У Методиці визначення монопольного (домінуючого) положення суб'єктів господарювання на ринку (АМК України), дано наступне визначення: «...часові межі ринку - час стабільності ринку, тобто, період, протягом якого структура ринку, співвідношення попиту і пропозиції на нім істотним чином, не змінюються».

Вказаною методикою рекомендується визначати часові межі ринку «...як проміжок часу (як правило, рік), протягом якого відповідна сукупність товарно-грошових відносин між продавцями (постачальниками, виробниками) і споживачами, утворює ринок товару із сталою структурою». Але при цьому обумовлюється, що, якщо: «...період повного обороту авансованого капіталу у виробництві відповідного товару перевищує один рік, часові межі ринку, як правило, визначаються, як проміжок часу, рівний від одного до трьох позначених періодів обігу капіталу».

Проте у визначенні цієї характеристики товарного ринку (у трактуванні методики АМКУ), існує ряд протиріч і різночитань, які можуть внести певні не стикування і непогодження, і навіть помилки в загальне уявлення про ринок, в оцінку його параметрів, а також в наступні прогностичні результати. А причиною цього, на наш погляд, являється упущення врахування цільової відтворювальної функції в процедурі «визначення товарного ринку» взагалі і його часових меж, зокрема.

Якщо ж для цілей дослідження потрібно врахування умов, які в майбутньому складуться на даному товарному ринку (наприклад, після здійснення певних регуляторних, або інтеграційних дій), проводиться перспективний аналіз стану на товарному ринку, в ході якого виявляється стан,

існуючий на момент проведення дослідження, і аналізується вплив дій на цей стан.

Якщо покупці не замінюють і не готові замінити в споживанні товар, що придбався в одні періоди часу, товаром, що придбався в інші періоди, то при виборі часового інтервалу враховуються інші характеристики товарного ринку, у тому числі:

- сезонність постачань;
- стабільність постачань товару впродовж інтервалу часу (року);
- можливості продавців змінити час продажу або зберігання товару;
- періоди максимального і мінімального попиту (у тому числі короткострокові);
- можливість встановлення продавцями різних цін в різні тимчасові періоди;
- страхове покриття ризиків;
- терміни дії договорів;
- ступінь новизни товару, тощо.

Ми загострюємо на часовому параметрі увагу саме тому, що, по-перше, в сучасних умовах досить швидко і різко міняється ситуація на ринках, що, у свою чергу, виражається у:

- оновленні товарного асортименту, появі товарів-замінників;
- зміні складу учасників ринку, процесах злиття і поглинання;
- цінових змінах, як під впливом зовнішніх чинників (світової кон'юнктури), так і під впливом внутрішніх чинників: сезонних і форс-мажорних обставин (природних і політичних катаклізмів тощо).

Будь-яка зміна вказаних елементів може різко змінити ситуацію на ринку. А, по-друге, само поняття і сенс процедури «визначення ринку» має на увазі отримати уявлення про логістичну структуру товарного ринку (певний його зріз - статичну модель) у конкретний встановлений момент часу. І тільки отримання таких повних зрізів в різні моменти часу дозволить їх порівнювати і надасть об'єктивну інформаційну базу для наступного аналізу, розробки прогнозів та заходів регулювання.

Виходячи з цих міркувань, ми схильні вважати, що термін «часові межі ринку» в українському його тлумаченні більше характеризує ринок з точки зору життєвого циклу товару і самого ринку. А в іншому підході його визначення як «часовий інтервал дослідження» з цільовою ув'язкою і процедурою більше відповідає сенсу і змісту поняття «Визначення товарного ринку» як об'єкту наступного аналізу і регулювання.

Висновки та перспективи подальших досліджень.

1. У ході дослідження доведена необхідність введення терміну «ринкова логістика» або «логістика ринку», розкрита його сутність та надано визначення. *Логістика ринку* - це розділ економічної науки про організацію ринків, який у практичному застосуванні передбачає визначення напрямів, механізмів та засобів створення ефективних маршрутів логістичного ланцюга релевантного ринку, з врахуванням інтересів всіх учасників ринкового процесу, а саме: господарюючих суб'єктів – учасників логістичних ланцюгів (виробників, продавців, покупців товару), а також держави (як в цілому, так і в особі окремих виконавчих органів).

2. Розкрито ринковий механізм спонукання товароруху по ринку, сутність якого складає товарообмінна операція до якої додається логістично-сервісна операція, або замінюється нею.

3. Розкриті механізми, що активізують просування товару по ринку (товароруху), які сприяють не тільки товарному руху, але й відтворюванню інших ресурсів (фінансових, трудових тощо), що задіяні у логістичному ланцюгу та наведена їх класифікація.

4. На основі аналізу логістичних ланцюгів визначені типові маршрути і канали просування товарів (на прикладі ринків плодоовочевої продукції) та встановлені логістичні розриви на цих ринках, як бар'єри на шляху товароруху та стримування цього руху.

5. Надано визначення поняттю «логістичний ланцюг» товарного ринку, а саме: «логістичний ланцюг товарного ринку – це чітко визначений маршрут товароруху з точками (переходами) перетину або перехрестями товарних потоків, в яких відбуваються зміни характеру товарного потоку (кількісні і якісні), а також і можливі зміни власника товару. При цьому можуть відбуватись і вартісні зміни за рахунок додавання вартості логістичних сервісів».

6. Визначені відмінності у трактуванні та застосуванні на практиці механізмів категорії «логістика підприємства» та «логістика ринку».

7. Розроблена гіпотеза, сутність якої полягає у наступному: «Ефективність товарного ринку залежить від ефективності побудови та організації функціонування його логістичного ланцюга, і яка

в свою чергу, залежить від його просторовий та часових параметрів, тобто від розповсюдження його географічних (територіальних) меж і стабільності часових меж».

8. Розкриті просторові параметри логістичних ланцюгів товарних ринків, наведена їх сутність, а також проведений аналіз глобальних ланцюгів вартості, як методологія аналізу просторових параметрів товарних ринків.

9. Визначені та проаналізовані часові параметри логістичних ланцюгів товарних ринків та визначені механізми їх регулювання.

10. Загальний висновок результатів досліджень, які викладені у науковій доповіді, полягає у наступному. Організація логістики ринків, яка вбудована в теорію організації товарних ринків має базуватись на наступних принципах:

- максимальне охоплення усіх суб'єктів ринків організованою (упорядкованою) логістикою ринку відповідного товару;

- максимальною часткою обсягів доданої вартості, що утворюється на релевантному ринку, яка залишається в країні (в межах географічних параметрів ринку) з відповідним її поверненням у відтворювальний процес даного ринку;

- ефективної організації товарно-обмінних операцій у точках логістичних перетинів (перехресть), шляхом застосування сучасних інтеграційних і диференційних економічних механізмів та технологій виконання логістичних сервісів (операцій);

- максимальні інтеграції товарних ринків у національну економіку, шляхом скорочення часу товарного руху по ринку від виробника до споживача на основі усунення логістичних розривів в логістичних ланцюгах;

- оптимізація просторових параметрів вітчизняних товарних ринків, шляхом розширення їх географічних (територіальних) меж, у тому складі закордонні держави, при умові повергнення утвореної доданої вартості у національну економіку та державної підтримки.

11. Запропоновано новий погляд на логістику, який на відміну від інших, передбачає врахування інтересів держави, участь її певних органів у ринкових процесах, що дозволить більш широко та предметно залучити управлінські інструменти у розвиток ринків.

ЛІТЕРАТУРА

1. Буркинський Б.В., Лисюк В.М. та ін. Логістика товарного ринку. Монографія / За ред. Б.В. Буркинського, В.М. Лисюка. НАН України, ІПРЕД НАН України. – Одеса: ІПРЕД НАНУ, 2018. – 244 с.

2. Лисюк В.М., Топалова І.А. Іноваційні підходи до розвитку теорії і практики ринкової логістики. Розділ у монографії «Modern innovative and information technologies in the development of society». Katowice School of Technology Monograph, 23 – 2019. – p. 173-180.

3. Сумець О.М. Логістичні фінансові потоки: визначення, місця утворення, класифікація. Логістика: проблеми и решения. № 4 (83), июль-август 2019. - С. 18-23.

4. Кочубей Д.В. Сетевая типология цепей поставок. Логістика: проблеми и решения. № 4 (83), июль-август 2019. - С. 42-48.

5. Топалова І.А. Теоретичні основи формування логістичних ланцюгів регіональних товарних ринків // Економічний вісник Донбасу, №2(56), 2019. - С. 126-134. URL: <http://www.evd-journal.org/ru/o-журнале/>

6. Топалова І.А. Інтегроване планування формування логістичних ланцюгів регіональних товарних ринків // Вісник Хмельницького національного університету. Серія: Економічні науки. Хмельницький, 2019, №3 (270). - С. 186-193. URL: <http://journals.khnu.km.ua/vestnik/zmisthtme.htm>

7. Крикавський Є.В. Логістика: традиційні і нетрадиційні сфери використання / Вісн. нац. ун-та «Львівська політехніка». Логістика. - 2006. - № 552. - С. 62 - 75.

8. Нікішина О.В. Інтегровані об'єднання в збалансованому розвитку аграрних ринків України / Економічне зростання в епоху соціальних трансформацій: II міжнародна наук.-практ. конф., 26 січня 2017 р.: тези допов. – Вінниця: ТОВ «Нілан-ЛТД», 2017. – С. 126-130.

9. Окландер М.А. Промышленная логистика. – К.: Центр учебной литературы, 2004 – С.7-11.

10. Чухрай Н., Гірна О. Формування ланцюга постановок: питання теорії та практики. Монографія. – Львів: «Інтелект-Захід», 2007. – 232 с.

11. Шлафман Н.Л. Механізми регулювання розвитку підприємницького сектору. Херсон: ХНТУ, ІПРЕД НАН України, 2010. – 284 с.

12. CSCMP Supply Chain Management Definition and Glossary. URL: https://cscmp.org/CSCMP/Educate/SCM_Definitions_and_Glossary_of_Terms/CSCMP/Educate/SCM_Definitions_and_Glossary_of_Terms.aspx?hkey=60879588-f65f-4ab5-8c4b-6878815ef921

REFERENCES

1. Burkinsky, B.V., Lysyuk, V.M. (Eds.). (2018). *Commodity markets Logistics: [monograph]*. - National Academy of Sciences of Ukraine, Inst. market and eco-ec. research. - Odessa: IMPAEER NASU, 244. [in Ukrainian].
2. Lysyuk, V.M., Topalova, I.A. (2019). Innovative approaches to the development of the theory and practice of market logistics. Section in the monograph «Modern innovative and information technologies in the development of society». Katowice School of Technology Monograph, 23, 173-180. [in Ukrainian].
3. Sumets, O.M. (2019). Logistical financial flows: definitions, places of formation, classification. *Logistics: problems and solutions*, 4 (83), 18-23. [in Russian].
4. Kochubey, D.V. (2019). Network typology of supply chains. *Logistics: problems and solutions*, 4 (83), 42-48. [in Russian].
5. Topalova, I.A. (2019). Theoretical bases of formation of logistics chains of regional commodity markets. *Economic Bulletin of Donbass*, 2 (56), 126-134. [in Ukrainian].
6. Topalova, I.A. (2019). Integrated planning of the formation of logistics chains of regional commodity markets // *Bulletin of the Khmelnytsky National University. Series: Economic Sciences*. Khmelnytsky, 3 (270), 186-193. [in Ukrainian].
7. Krykavskyy, E.V. (2006). *Logistics: traditional and non-traditional applications* / Visn. nat. Lviv Polytechnic University. *Logistics*, 552, 62 - 75. [in Ukrainian].
8. Nikishina, O.V. (2017). Integrated Associations in the Balanced Development of Ukraine's Agrarian Markets / *Economic Growth in an Age of Social Transformation: II International Scientific Practice*. Conf. Vinnytsia: Nilan LTD, 126-130. [in Ukrainian].
9. Oucklander, M.A. (2004). *Industrial logistics*. - K.: Center for Educational Literature, 7-11. [in Ukrainian].
10. Chukhray, N., Girna, O. (2007). *Formation of a chain of productions: questions of theory and practice*. Monograph. - Lviv: Intellect-West, 232. [in Ukrainian].
11. Shlafman, N.L. (2010). *Mechanisms of regulation of business sector development*. Kherson: KhNTU, Yerevan Academy of Sciences of Ukraine, 284. [in Ukrainian].
12. CSCMP Supply Chain Management Definition and Glossary. URL: https://cscmp.org/CSCMP/Educate/SCM_Definitions_and_Glossary_of_Terms/CSCMP/Educate/SCM_Definitions_and_Glossary_of_Terms.aspx?hkey=60879588-f65f-4ab5-8c4b-6878815ef921.