

DOI: 10.5281/zenodo.3766749

UDC: 339.5.012.23

JEL: F 31

THE IMPACT OF CURRENCY CLAUSES ON EXPORT PRODUCT COMPETITIVENESS

ВПЛИВ ВАЛЮТНИХ ЗАСТЕРЕЖЕНЬ НА КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ ЕКСПОРТНОГО ПРОДУКТУ



Volodymyr M. Lysyuk, Doctor of Economics, Professor
*Institute of Market Problems and Economic & Ecological Research of the
 National Academy of Sciences of Ukraine Odessa, Ukraine*
 ORCID: 0000-0001-8766-4325
 E-mail: vlisyuk@ukr.net

Iryna A. Topalova, PhD in Economics
*Institute of Market Problems and Economic & Ecological Research of the
 National Academy of Sciences of Ukraine Odessa, Ukraine*
 ORCID: 0000-0001-7845-6612
 E-mail: djesi@te.net.ua

Received 17.09.2019

Лисюк В.М., Топалова І.А. Методологія формування та аналізу логістичної структури товарних ринків. Науково-методична стаття.

У даній науковій статті розкрито сутність та поняття логістичної структури товарного ринку. Побудовані та проаналізовані структурно-логістичні схеми логістичних структур різних типів товарних ринків. Визначені структурні елементи логістичної структури ринку, проаналізовані їх властивості та зв'язки між собою, що впливає на реалізацію цілей функціонування логістичного ланцюга ринку. На основі встановлених принципів та ознак проведено класифікацію різних типів логістичних структур та обґрунтована доцільність їх врахування при реалізації відповідних логістичних проєктів. Розроблено ланкову модель ланцюгу, яка дозволяє структурувати його за стадіями формування доданої вартості.

Ключові слова: логістична структура, товарний ринок, логістичний ланцюг, логістична ланка, логістичні сервіси.

Lysyuk V.M., Topalova I.A. Methodology of formation and analysis of logistic structure of commodity markets. Scientific and methodological article.

In this scientific article the essence and concepts of logistic structure of commodity markets are revealed. Structural-logistical schemes of logistic structures of different types of commodity markets have been constructed and analyzed. The structural elements of the logistic structure of the market are identified, their properties and functional relationships are analyzed, which influences the realization of the goals of functioning of the logistic chain of the market as a system as a whole. On the basis of the established principles and features, the classification of different types of logistics structures was carried out and the expediency of their consideration in the implementation of the respective logistics projects was substantiated. A link model of the chain has been developed that allows it to be structured according to the stages of value added formation.

Keywords: logistics structure, commodity market, logistics chain, logistics link, logistics services.

Ефективність функціонування товарних ринків в межах національної економіки залежить від раціональної організації їх логістичних структур. Проведені попередні дослідження показали, що у національній економіці значне місце займають саме логістичні економічні процеси, організація яких на ринках створює умови для реалізації відтворювальних циклів, виробництва та використання доданої вартості.

У структурі витрат національної економіки України значну частину (більш ніж 40%) займають логістичні витрати, а функціонування логістичних структур приносять значні надходження до бюджету, а також сприяють накопиченню ресурсів для розвитку національних товарних ринків.

Дані інших дослідників теж підтверджують досить значну логістичну частку в економічній діяльності як в цілому по Україні, так і окремих її галузях (ринках) та підприємствах. Так, О.М. Сумець визначає логістичну частку у діяльності підприємств через дослідження фінансових потоків, що спрямовані на забезпечення пересування товарних потоків та пов'язаних з ним інформаційними та іншими. В процесі дослідження підприємств оліе-жирової галузі він визначає, що середня частка логістичних фінансових потоків підприємств галузі коливається в межах 25-27%. А максимальна частка логістичних фінансових потоків припадає на фазу (ланку) розподілу і збуту готової продукції, яка досягає 52% [1].

З цього приводу існує думка, що у національній економіці, у тому стані у якому вона

сформувалась, в останній історичний період превалює логістична складова (тобто економіка пов'язана з переміщенням товарів та послуг), яку можливо назвати логістичною економікою. У теперішні часи коли існує перевиробництво товарів і превалює пропозиція над попитом на перший план виступає проблема доставки товару до споживчих ринків і його продажів.

За нашими попередніми підрахунками на основі статистичних даних обсяги логістичної частки (частка підприємств, які за КВЕДом слід віднести до логістичних) у ВВП за 2018 рік складає більше 30% (підрахунки за виробничим методом). А частка ВВП у тому ж році за категоріями доходу складає 44%, що дорівнює 1559259 млн. грн. при загальному ВВП 3558706 млн. грн. [2].

Це показує досить значну частку логістичної економіки у ВВП України і розкриває значні резерви вдосконалення національної економіки в цілому на логістичних засадах.

Теоретичні дослідження, які проведені на основі застосування структурного та процесного підходів, а також методів диференціації дозволили визначити складові частини товарного ринку, як економічної системи у складі національної економіки, а відтак і логістичних ланцюгів цих ринків як самодостатньої підсистеми ринку у складі якої в свою чергу виділено логістичні ланки. В межах цих ланок функціонують логістичні суб'єкти, які виконують певні спеціалізовані роботи та операції, що сприяють ефективному просуванню товару на ринку. Ці роботи (операції) нами визначено як логістичні сервіси. Аналіз структурних елементів логістики товарних ринків дозволив визначити їх властивості та характер взаємодії як всередині системи, так і за її межами, що в подальшому може стати основою для подальшої розробки ефективних механізмів регулювання та розвитку логістики товарних ринків.

Аналіз останніх досліджень та публікацій.

Питаннями наукового та практичного застосування логістики займалися такі вчені: В. Губенко, І. Майорова, І. Смірнов, В. Лівшиц, О. Лямзін, Я. Нефедова, М. Хара, Л. Миротін, В. Поліщук, В. Доля, А. Гаджинський, А. Кальченко, Ф. Котлер, Л. Гурч, В. Круглов, В. Крикавський, В. Мельниченко, М. Окландер, О. Котлубай, І. Савенко, О. Сумець, Є. Ромат, І. Комарницький, І. Літовченко, Ю. Пономарьова, Р. Сопільник, Д. Бауерсокс, М. Крістофер та ін. Але вони займалися даною науковою проблемою в межах традиційної теорії логістики підприємства, при якій основна роль та завдання логістики покладається на виробника товару. В подальшому з розвитком товарних ринків та спеціалізації суб'єктів, що працюють на цьому ринку, а також управління процесами товароруку виникає проблема організації логістики всього товарного ринку, що виходить за межі інтересів та

повноважень виробника. Тому, нами запропоновано ввести поняття «логістики товарного ринку», яка з часом може сформуватись як окремий науковий напрям.

Метою статті є: визначення узагальненої (принципової) логістичної структури товарних ринків як самовідтворювальної економічної системи, здатною продукувати та відтворювати додану вартість на основі визначення її складових елементів; запропонування методології (підходи, принципи, методи) побудови логістичних структур різних типів товарних ринків та на основі їх класифікації за запропонованими ознаками визначити найбільш ефективні (оптимальні) з точки зору їх відтворювальної спроможності.

Виклад основного матеріалу дослідження.

Дослідження логістичних структур товарних ринків з метою пошуку ефективних шляхів її вдосконалення базуються на авторському баченні поняття 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, а також вибору раціональних маршрутів товарного руху по ринку [3, 4].

Наукове дослідження будь-якого об'єкту чи системи має опиратись на аналіз його структури, яка в свою чергу визначається шляхом диференціації досліджуваної системи на складові її частини. Ступінь (межа чи глибина) такої диференціації характеризується визначенням найменшої неподільної її частини, яка в подальшому шляхом наукового методу синтезу, зводиться до цілісного об'єкту чи системи дослідження. У руслі вище означеного наведемо визначення поняття структури взагалі і структури ринкової логістики зокрема у трактовці різних авторів.

Структура (від лат. structure – устрій, порядок, сукупність) – сукупність сталих зв'язків об'єкту, які забезпечують його цілісність, тобто збереження основних властивостей при різних зовнішніх та внутрішніх змінах [5].

Структура – відносно стала єдність елементів, їх відносини у цілісному об'єкті [6].

Структура ринку – сукупність окремих ринків у межах національної економіки (внутрішній ринок), світового господарства та його окремих регіонів (зовнішні ринки) [7].

Спираючись на ці визначення та розглядаючи товарний ринок як систему взагалі, і економічну зокрема, ми будемо проводити її аналіз за класичним принципом системного аналізу.

Загально відомо, що серйозні фундаментальні наукові дослідження базуються на базових наукових принципах аналізу та синтезу, які реалізуються послідовно. При цьому аналіз передбачає диференціацію досліджуваної системи (об'єкта, явища) на окремі складові з наступним їх

дослідженням та виявленню властивостей і зв'язків. Наступним після аналізу етапом дослідження є синтез, в результаті якого досліджуються їх взаємозв'язки один з одним у цілісній системі чи явищі, які утворюються та зв'язки з зовнішнім середовищем. Іншими словами синтез узагальнює результати аналізу. Саме в цьому полягає структурний аналіз.

Таким чином, дослідження системи починається з аналізу її структури.

Структурний аналіз системи починається з виявлення складу системи – її підсистем або елементів, визначення їх неподільності та відносин між ними. Ці відносини визначаються як структурні відносини, при цьому поняття частини системи можливо розглядати як початковий ступінь у процесі формування поняття елементу системи.

Згідно теорії системного аналізу, критерієм елементності частин виступає їх інваріантність, яка приймає різні форми, в залежності від особливості того чи іншого класу систем (ринків). Таким критерієм може виступати принцип тотожності частин відносно їх місця і ролі в даній системі. В інших випадках, зокрема при дослідженні матеріальних (економічних) систем, ці структурні елементи характеризуються неподільністю, цілісністю та їх функціями.

Але, ні елементи самі по собі, ні їх властивості і навіть відносини не дають повної структурної картини об'єкту, а елементи та їх відносини утворюють структуру тільки тоді, коли відносини елементів набувають характер сталості внутрішніх зв'язків і на цій основі виникають цілісні властивості системи її зовнішніх зв'язках. Наприклад, стосовно ринків, які як ми раніше довели є структуроутворюючими елементами економічної системи ринкового типу, характеристикою їх цілісності є сутність або мета утворення та функціонування самого об'єкту (ринку) [8].

У наведених та інших джерелах [3, 4] доведено, що головною метою товарного ринку як організаційно-економічної системи реального сектору економіки є виробництво благ (товарів та послуг) та забезпечення ними потреб споживачів. При цьому він має і інші цільові функції, а саме: регулююча, ціноутворююча, стимулююча та ін., але головною серед них є відтворювальна функція, яка полягає у реалізації товарно-грошового обігу за відтворювальним принципом. У такому сенсі кожний структурний елемент ринкової системи має бути підпорядкований загальній меті системи в цілому і реалізувати цю мету в своїх відносинах та виконанні конкретних функцій.

На підставі цих теоретичних уявлень розглядається та послідовно диференціюється ринок як система на підсистеми (елементи, частини), яким ми дали назву – сектори, і в свою чергу, об'єднують у собі господарюючі суб'єкти на ринку за принципом ідентичності їх спеціалізації. Отже, кожен з секторів утворюється

за певними принципами ідентичності його складових елементів, зокрема спеціалізацією, профілем та функціями.

Розглядаючи таку секторну структуру ми можемо її охарактеризувати як структуру ринкової системи утворену за структурно-статичним підходом. Тобто, при такому розгляді ринку фіксується тільки стан товару на різних його стадіях проходження. Отже, така структура визначає певні укрупнені стадії, у яких знаходиться товар на ринку у певний момент часу. Ті стадії можна описати наступним чином:

1. Складові товару знаходяться у сировинній стадії, вважається, що сировина для виготовлення товару може бути двох видів: рукотворна (вирощена сільськогосподарська продукція, виготовлені тканини, вироблений металопрокат) і нерукотворна (корисні копалини, нафта, газ, вугілля, руда).
2. Виробництво товару з отриманих попередньому секторі сировини, матеріалів, комплектуючих. У цьому секторі виробляється товар з основними його споживчими властивостями.
3. Інфраструктурний сектор (іноді його називають логістичним). Основними функціями суб'єктів цього сектору є просування товару по ринку (транспортування, оптові закупівлі, складування, торгівля, тощо).
4. Споживчий сектор характеризується споживанням товару та його безпосереднім обслуговуванням (передпродажне та післяпродажне). Можлива певна доробка товару.

В результаті утворюється чотириох-секторна структура повного товарного ринку, у складі секторів: сировинний; виробничий; інфраструктурний; споживчий, кожен з яких може поділятися на більш дрібні складові частини.

Кожен з секторів теж може поділятися у свою чергу на частини, підсектори. Враховуючі, що на виході кожного з них виникає товар, який є кінцевим продуктом для цього сектору і вхідним (сировинним) продуктом для наступного сектору.

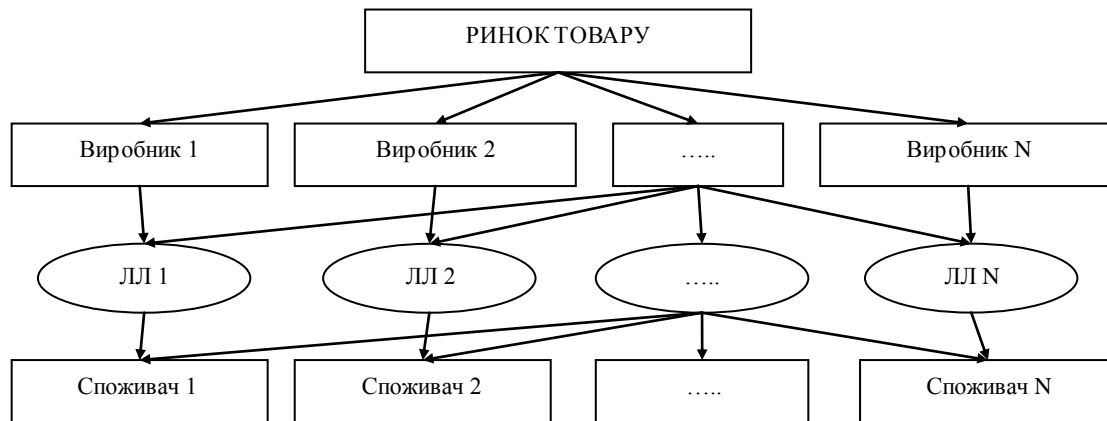
Але за своєю формою, якщо ринок розглядати не тільки по відношенню до сталого стану товару в той чи інший момент часу, але й по відношенню до організації процесу товарного руху між суб'єктами у динаміці, то у ньому можливо виділити логістичні підсистеми – логістичні ланцюги. Такий підхід структурування ринку називається процесним підходом.

Товар, що формує ринок може вироблятися багатьма виробничими суб'єктами і рухатись по ринку у різних напрямках (маршрутах) на різні споживчі ринки, тобто придбаватись різними покупцями при організації товарного руху різними постачальниками та посередниками. Останні організують такий процес товароруку, який вибудовує власні логістичні ланцюги, які в літературі іменуються як ланцюги постачання [9]. У сукупності вони утворюють логістичну систему ринку. Таким чином ринок певного

товару згідно процесного підходу може структурно складатись з множини різних логістичних ланцюгів товароруху, а відповідно

метою їх створення є ефективна організація товароруху по ринку від виробника до споживача.

У такому разі, логістична структура товарного ринку може мати наступний вигляд (рис. 1).



Примітка: ЛЛ1...ЛЛn – логістичні ланцюги

Рис. 1. Логістична структура товарного ринку

Джерело: власна розробка авторів

Даний рисунок демонструє логістичну структуру ринку за процесним підходом, в якій логістичні ланцюги вибудовуються від постачальника до споживача.

У наведеній структурній схемі передбачається, що один і той же товар може вироблятися різними виробниками, а також постачатись до різних споживчих ринків за різними логістичними ланцюгами. Таку структуру можна назвати конкурентною або досконалою, яка передбачає вільне виробництво та конкуренцію, як у виробничих, так і постачальницьких секторах за участю різних логістичних суб'єктів.

Побудова логістичних ланцюгів базується на організації вертикальної взаємодії між суб'єктами, що приймають участь у товарному русі. Ці суб'єкти надають певні логістичні послуги і формують цілісну систему – логістичний ланцюг, які є підсистемою ринку.

На формування логістичних ланцюгів впливає і вид товару, що вимагає створення певних умов організації його логістики: перевезення, вид транспорту, системи кріплення, стафіровки (вид, спосіб завантаження), зберігання (відповідне обладнання складських приміщень та сховищ), сортування, упаковки, передпродажної підготовки (монтаж, наладка, настройка), тощо. Такі умови викликають необхідність проведення певних спеціалізованих робіт та організації нових спеціалізованих суб'єктів, які мають їх виконувати, як у складі самих виробників товару, так і незалежних суб'єктів у складі логістичного ланцюга. Це ускладнює сьогодні організацію системи логістики. Більш специфічне і детальне структурування логістичних ланцюгів може відбуватись при аналізі конкретних ринків (наприклад: ринків продовольчих товарів потребують створення спеціальних складських

приміщень, які обладнанні клімат-контролем, холодильним устаткуванням, кондиціонуванням; зернові ринки потребують нове обладнання для контейнерної стафіровки зерна з наступним перевезенням його контейнеровозами; ринки металу потребують обладнання у місцях їх складування відповідних структур з доведення металопрокату до вимог споживчого ринку; ринки автомобілів потребують організації центрів з передпродажного сервісного обслуговування).

За своїм профілем та специфікою суб'єкти, що виконують такі роботи у межах логістичного ланцюга можливо згрупувати за таким же принципом, як побудована секторна модель (структура) ринку і таким чином визначити етапи проходження товару по всьому логістичному ланцюгу. А суб'єкти, які теж можна поділити за специфікою і профілем виконання робіт групують таким же чином і відповідні групи цих суб'єктів можна назвати логістичними ланками, які і визначають етапи проходження товару по всьому логістичному ланцюгу. З точки зору теорії логістики ланка, яка утворюється у складі логістики ринку може ідентифікуватись з відповідним сектором ринку.

Таким чином, можна представити логістичний ланцюг у вигляді послідовного проходження товару по логістичним ланкам.

Логістична ланка – це підсистема логістичного ланцюга і включає в себе суб'єктів, об'єднаних за профілем та спеціалізацією, які надають певні послуги товарам, що сприяють їх руху по ринку. Ці послуги у подальшому ми будемо називати логістичні сервіси.

Саме дослідження цих сервісів можна розглядати за методом процесного аналізу (входом та виходом) (рис. 2).

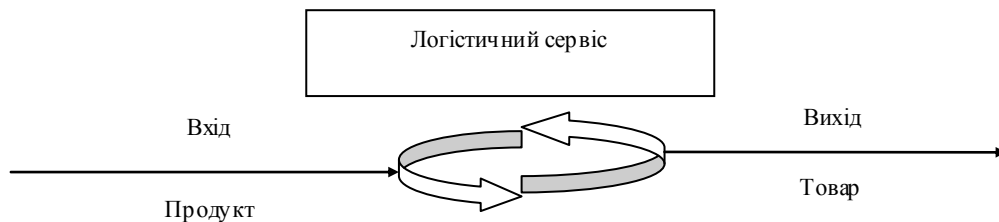


Рис. 2. Схема процесного аналізу логістичного сервісу
Джерело: власна розробка авторів

Отже, процесний аналіз логістичних сервісів розкриває ті операції, що відбуваються з товаром у відповідній логістичній ланці (суб'єкті) куди товар заходить у якості продукту, а після проведення з ним певних логістичних операцій (надання логістичного сервісу) виходить у якості товару по відношенню до даного суб'єкту. Ці сервісні технологічні операції аналізуються окремо у рамках економіки конкретного підприємства – суб'єкта логістичної ланки. Важливо інше, те що товар після виходу від суб'єкта логістичної ланки рухається далі до наступної. Тобто процес його руху по логістичному ланцюгу ринку полягає в передачі (переміщенні його від однієї ланки до іншої). Цей процес реалізується і регламентується через відносини, які виникають між суб'єктами логістичного ланцюга.

Розглядаючи ринок, як систему матеріальних елементів (суб'єктів) між якими відбувається товарорух, ми визначаємо закономірність у послідовності такого товароруху, у напрямку між сировинним та споживчим секторами. Така послідовна система товароруху утворює логістичний ланцюгданого ринку.

Рушійною силою (механізмом) товарного руху по ринку є саме відносини, які виникають між суб'єктами при переміщенні товару від одного до іншого. Цей процес можна розглядати дискретно, що представляє собою частку маршруту, переміщення товару від одної до наступної логістичної ланки. Саме аналіз таких відносин дає закінчену уяву про логістичну структуру ринку в цілому у руслі теорії тернарного опису систем, яка розкриває: речову сутність системи і її елементів, їх властивостей і відносин.

Відносини, що виникають у системі логістичного ланцюга можливо поділити на два типи:

1. Ті, що виникають між суб'єктними і об'єктними складовими, тобто ті, що виникають у господарюючих суб'єктів по відношенню до товару (товарного потоку) і які реалізуються при виконанні ними своїх функцій, тобто наданні логістичних сервісів (завантаження, транспортування збереження, сортування).
2. Відносини, що виникають між самими суб'єктами як в середині логістичної ланки, так

і з іншими ланками по маршруту логістичного ланцюгу теж можна поділити на дві групи:

- 1.1 Між суб'єктами однієї логістичної ланки, що надають однакові види логістичного сервісу виникають конкурентні відносини, що примушує їх конкурувати за товари та замовника на їх послуги та підвищувати якість своїх логістичних послуг;
- 1.2 Між суб'єктами різних ланок виникають відносини, що спонукають їх до ефективного виконання функцій щодо своєчасної передачі товару від одного до іншого. Такі відносини сучасні дослідники розглядають у рамках теорії управління ланцюгами поставок, що з їх точки зору є перспективним напрямком подальшого розвитку логістичної науки і практики. Так, Кочубей Д.В. вважає, що управління ланцюгами поставок є синтезом логістики, стратегічного управління, маркетингу, інформаційних технологій на рівні системи підприємств від постачальника через виробництво і дистрибуцію включно кінцевого споживача [9].

Цій проблемі також присвячені роботи Д. Ламберта, Г. Купера, В. Улаги [10-11]. Згідно визначенню

Council of Supply Chain Management Professionals (CSCMP): «управління ланцюгами поставок включає планування та управління цією діяльністю, пов'язаною з постачанням, закупками, виробництвом і всіма діями з управління логістикою» [12].

Але, оскільки ці відносини у більшій мірі стосуються проблеми управління процесом товароруху, їх слід аналізувати у окремому дослідженні.

З теорії дослідження систем випливає, що ринкова система має структуру, яка складається з відповідних елементів, які в свою чергу можуть характеризуватись з позиції речового та матеріального складу, властивостей та відносин між ними.

В якості елементів логістичної структури товарного ринку визначається найменша неподільна частина логістичного ланцюгу, якою у нашому дослідженні є логістична операція.

Але існують інші класифікаційні ознаки, які можуть поділяться на суб'єктні та об'єктні. Перші характеризують господарюючі суб'єкти у логістичній структурі, які відрізняються

спеціалізацією (транспортні, складські, погрузо-разгрузочні, інформаційні, фінансові, документаційні, упаковочні, контейнерні). Другі характеризуються фізичним та кількісним станом об'єктів – це товар, товарні потоки, послуги, що обертаються на ринку різних його фізичних та кількісних формах.

Ці матеріальні складові за своїми властивостями теж можна поділити:

— перші – за юридичною формою та участю товароруху на ринку (корпорації, малі підприємства, експедиторські компанії, кооперативи, тощо);

— другі – за фізичними властивостями товару (товарного потоку) та обсягами: наливні, насипні, одиничні, газоподібні.

Крім того, за принципом функціональних властивостей їх можливо поділяють на:

1. Властивості суб'єктних складових (логістичні послуги, передача товару, транспортування, зберігання, складування, пакування, накопичення, дистрибуція).
2. Властивості об'єктних складових (спроможність до: концентрації товару в партії – формування товарних партій, дистрибуції та підлягають доробці, пакуванню, транспортуванню, сортуванню, перевантаженню, продажу, споживання).

За принципом виду відносин між суб'єктами логістичного ланцюгу їх можливо поділити на відносини:

— стосовно права власності на товар;

— стосовно функціонального виконання обов'язків щодо переміщення товарних потоків між логістичними ланками (суб'єктами);

— страхові відносно відповідальності за виконання належним чином обов'язків та відповідальності та збереження якісних характеристик товарного потоку;

— відносно виконання фінансових обов'язків щодо своєчасної сплати за логістичні сервіси;

— щодо інформаційного забезпечення усіх учасників логістичного процесу стосовно проходження товару по всім ланкам логістичного ланцюгу.

Таким чином, товарний ринок як економічна система складається з наступних елементів, які можуть в цілому утворювати структуру логістичної системи організації ринку (табл. 1).

Таким чином, згідно таблиці 1, дамо визначення даним поняттям.

1. Логістичний ланцюг – агрегована сукупність типових ланок, структурованих у контексті відносин сировинного, виробничого, інфраструктурного та споживчого секторів ринку у процесі просування товарів по ринку від виробника (продавця) до споживача.
2. Логістична ланка – це підсистема логістичного ланцюга, що включає в себе суб'єктів, об'єднаних за профілем та спеціалізацією, які надають певні послуги товарам та сприяють їх руху по ринку. Ці послуги у подальшому ми будемо називати логістичні сервіси.
3. Логістичний канал визначається упорядкованим постачанням товару (товарного руху), напрям якого визначається економічною доцільністю обраного логістичного маршруту та закріплюються договірними відносинами між учасниками – суб'єктами логістичного ланцюгу.

Таблиця 1. Класифікація елементів логістичних ланцюгів

Види елементів		
За матеріальними ознаками	За операційними ознаками	За відносинами між елементами
Суб'єкти логістичного ланцюгу: - Корпорації; - Експедиторські компанії; - Кооперативи; - Трейдери; - Посередники; - Логістичні компанії; - Дистрибутори; - Державні установи; - Агентські організації Об'єкти логістичного ланцюгу: - Товарні потоки; - Товари; - Послуги; - Інформаційні потоки; - Фінансові потоки	- Логістична мережа; - Логістичний ланцюг; - Логістичний канал; - Логістична ланка; - Логістичний сервіс у складі комплексу логістичних операцій; - Логістична операція: транспортування; зберігання; доробка; сортування; перевантаження; дистрибуція; пакування; сушка; збагачення сировини	1. Стосовно права власності на товар. 2. Стосовно функціонального виконання обов'язків щодо переміщення товарних потоків. 3. Страхові відносини відносно відповідальності. 4. Відносини щодо виконання фінансових обов'язків. 5. Відносини щодо інформаційного забезпечення.

Джерело: власна розробка авторів

4. Логістична операція – дії чи роботи, які виконуються певним суб'єктом логістичного ланцюга, спрямованим на ефективне

просування товару по ринку (транспортування; зберігання; доробка; сортування; перевантаження; дистрибуція; пакування;

- сушка; збагачення сировини).
- Логістичний сервіс – узагальнене поняття комплексу логістичних операцій, які виконує певна логістична структура по відношенню до товару чи товарної партії на даному етапі їх проходження по логістичному ланцюгу.
 - Логістичні мережі – сукупність логістичних ланцюгів товарного ринку.

При дослідженні логістичної структури, крім того, слід розглянути такі основні етапи:

- аналіз ринку як системи, що включає класифікацію ринкових систем, їх структурування, аналіз елементів, визначення оточення та формування цілей;
- формування логістичної системи – проектування (моделювання), визначення шляхів розвитку різних ланцюгів, оцінка цих варіантів та вибір найбільш оптимального варіанту з його апробацією;
- реалізація системи – впровадження оптимальної логістичного ланцюга, контроль та економічне оцінювання результатів.

У ході дослідження визначені і інші варіанти класифікації логістичних структур за наступними принципами:

- По видам товарів, що рухаються на ринку (одиничні, сипучі, рідкі).
- По видам та ступеню організації (корпоративна, кооперативна, трейдерська, споживча, стохастична, спеціалізована).
- По видам управління (державне, корпоративне, експедиторське з передачею управлінських функцій, кооперативне, стохастичне).
- По ступеню інтегрованості у національну економіку можливо розглядати її наступні види:
 - Всі фази товароруку по логістичному ланцюгу, а також пов'язані з ними фінансові операції відбуваються в межах держави;
 - Логістика ринків зорієнтованих на імпорту товарів, тобто товар який не виробляється в Україні імпортується з інших країн;
 - Логістика ринків зорієнтованих на експорт товарів, особливо для ринків з відсутнім внутрішнім попитом;
 - Змішана логістика, тобто частина товару споживається на внутрішньому ринку, а частина імпортується або експортується.
- За встановленими межами ринку, зокрема: за товарними межами, за географічними межами, за часовими межами.

Розвиток економіки відбувається на основі виробництва та використання доданої вартості, яка є основою нарощування ресурсів, що є джерелами зростання і спрямовані на нього. Як вже раніше доведено, додана вартість утворюється і приростає на логістичному ланцюгу ринку. Механізмом такого утворення доданої вартості є по'язані операції товарного живого обміну який послідовно здійснюється по ланкам логістичного ланцюгу від виробництва аж до кінцевої ланки

продажу і споживання товару з кінцевою (ринковою) його вартістю.

Зрозуміло, що при цьому зростає вартість товару за рахунок додавання до попередньої виробничої вартості логістичних операцій сервісів, що виконуються на протязі проходження товару по всім ланкам логістичного ланцюгу.

Рух товару по ринку може відбуватись у різних напрямках, за різними маршрутами, враховуючи, що виробники товару, а також його споживачі можуть географічно знаходитись у різних регіонах країни, а також і за її межами. Таким чином, рух товару має певну векторну спрямованість (характеристику). Умовно можливо надати логістичним ланцюгам наступні позначення їх векторних характеристик, а саме логістичний ланцюг ринку, у якому:

- Рух товару спрямований на повне споживання у внутрішній економіці (\leftrightarrow);
- Рух товару спрямований на експорт (\uparrow);
- Рух товару рух спрямований на імпорту (\downarrow);
- Рух товару з частковим експортом ($\rightarrow\uparrow$);
- Рух товару з частковим імпортом ($\rightarrow\downarrow$).

Розглянемо більш детально дані векторні характеристики логістичного ланцюгу.

- Попередній аналіз показує, що найбільш вигідні для економіки країни є ринки з логістичними ланцюгами, які відображають повний відтворювальний цикл товарного руху в межах кордонів держави, тобто: товар виробляється вітчизняними виробниками і споживається теж вітчизняними споживачами. При цьому вся додана вартість залишається в країні. Всі товарно-грошові обмінні операції відбуваються в межах економіки держави і додана вартість, у тому складі та її частина, що додатково утворюється суб'єктами логістичного ланцюгу, теж залишається і накопичується в державних межах.

Відповідно, загальна додана вартість може розраховуватись за такою формулою:

$$ДВ = ДВ_v + \sum_{i=1}^n ДВ_{лі}, \quad (1)$$

де, ДВ – загальна додана вартість з урахуванням її частки доданої вартості у вартості товару;

$ДВ_v$ – додана вартість, отримана при виробництві товару, що міститься у ціни виробника;

$ДВ_{лі}$ – додана вартість, що отримана у і-й логістичній ланці чи і-му логістичному суб'єкті;

$i - n$ – кількість суб'єктів у логістичному ланцюзі.

Економічний аналіз цього процесу буде нами наведено у подальших дослідженнях, але з першого погляду він показує, що такі логістичні ланцюги досить економічно вигідні в першу чергу для держави, оскільки вони сприяють створенню нових робочих місць, а також надходжень до бюджету країни.

- Інший тип логістичних ланцюгів обґрунтований тим, що в нашій економіці, яка має цілеспрямовані наміри вбудовуватись в

світову (європейську) економіку привалюють спроби експортувати власні товари на світові ринки. Нібто такі проекти вважаються позитивними кроками, але з практичної точки зору ці наміри мають бути підкріплені двома факторами: наявність в країні потужного виробництва кінцевих товарів зі значною частиною доданої вартості і які користуються попитом на світових ринках; наявність розвинутою інституціональної бази, що жорстко регламентує повернення у національну економіку коштів, отриманих за реалізацію товарів на зовнішніх ринках.

Витрати логістичних суб'єктів, що надають логістичні сервіси для експортних потоків товарів, безумовно впливають на кінцеву ціну експортного товару, але враховуючи ситуацію на зовнішніх ринках це не може впливати на експортні ціни вітчизняних товарів, тому, що вони обмежені цінами світових ринків.

Тут спостерігається досить дивний зворотній вплив, який особливо помітний в умовах слабкої економіки України. Він полягає у перерозподілі витрат по логістичному ланцюгу при якому логістичні структури, які домінують на ринку (корпорації, трейдери) перерозподіляють витрати на свою користь за рахунок виробника, варіюючи закупівельні внутрішні ціни. Тим самим створюючи невідповідні умови для виробника товару.

2. Найгіршим з точки зору логістики отримання доданої вартості є варіант коли товари імпортуються.

З точки зору логістики, коли товар імпортується як це доводить практика, найбільша частка доданої вартості, яка міститься у ціні товару виводиться закордон. Але, логістика може об'єктивно розвиватись на обслуговуванні цих внутрішніх потоків, що призводить до збільшення внутрішньої ціни на імпортні товари. Тут виникають певні протиріччя, з одного боку створюються робочі місця у логістичних структурах, які обслуговують імпортні товарні потоки, а з іншого, логістичні витрати, що при цьому збільшуються сприяють відповідно підвищенню кінцевої ціни імпортного товару. А в умовах слабкої економіки і відсутності конкуренції на ринку це створює умови для інфляції.

Сьогодні ми спостерігаємо активну діяльність в країні у створенні логістичних центрів з обслуговування переважно імпортних потоків навколо крупних міст України, яким навіть виділяється для цього досить цінні земельні ділянки. Це потребує додаткового осмислення і перегляду державної політики у цьому напрямку. Отже, логістичні ланцюги імпортної спрямованості у відсутності власного виробництва товарів, що мають попит на внутрішньому ринку, мають право на існування, але на наш погляд, потребують відповідного державного контролю.

3. В умовах розвинутої економіки з досить

потужним виробничим потенціалом існують два шляхи економічного розвитку, який як відомо базується на ефекті масштабу. Перший, ми визначили як корпоративний, коли корпорації виносять виробництво товару за кордони власної держави з меншими виробничими (зарплата) витратами. І відповідно вибудовують логістику просування товару на ринок з очікуванням мінімізації не тільки виробничих, але і логістичних витрат (наприклад: США). Для країн-реципієнтів з одного боку цей варіант вигідний оскільки створює додаткові робочі місця і підвищує зайнятість населення, але з іншого боку іноземні інвестори більшу увагу зосереджують не на розвитку виробничої бази, а на побудові ефективної фінансової логістики, при якій додана вартість вимивається країною походження капіталу. Другий шлях застосовується країнами з розвинутим виробничим сектором, який може повністю забезпечити внутрішній попит, а надлишки власного виробництва відправляти на експорт, при цьому вони зосереджують увагу на побудові ефективних логістичних ланцюгів експорту надлишків власної продукції (наприклад: Німеччина).

4. Цей тип логістичних ланцюгів може бути рекомендований для країн, що розвиваються. Коли існуюча виробнича база неспроможна повністю забезпечити внутрішній попит і в такому разі держава компенсує його за рахунок імпортування необхідного товару. Але при цьому слід дотримуватись на внутрішньому ринку правил конкуренції між імпортованим товаром і товаром власного виробництва. Крім того, не слід дозволяти (обмежити) внутрішнім виробникам поступатись контрольними правами власності на свої виробничі потужності на користь іноземних інвесторів, які більш зацікавлені у імпорті товару, ніж у розвитку виробничих підприємств в нашій країні.

Сама така ситуація склалась на ринках тютюнової, цементних та інших промислових галузях України. У протилежному разі, ринки захоплюють іноземні імпортери, а розвиток економіки країни зупиняється.

Таким чином, пропонується підхід до структурування логістики вітчизняних товарних ринків з точки зору їх векторної спрямованості та спроможності до виробництва та відтворення доданої вартості, яка, як відомо, є джерелом економічного розвитку ринків та держави в цілому.

На підставі проведених досліджень можливо запропонувати класифікацію логістичних ланцюгів різних типів товарних ринків за комплексом ознак, тобто комплексну класифікацію, яка в подальшому може слугувати упорядкованим матеріалом для досліджень ринків з точки зору:

- а) побудови найбільш наближених до ринкових реалій логістичних структур ринків;
- б) вибору серед них найбільш ефективних логістичних структур;
- в) визначення та обґрунтування критеріїв ефективності цих структур;
- г) визначення серед них еластичних до управління;
- д) визначення вразливих точок (ланок, логістичних суб'єктів) у структурі логістичного ланцюга, які потребують управлінських впливів.

Висновки

Результати досліджень, що викладені в даній статті доводять, що:

1. Вплив ефективної логістики ринків на економічний розвиток проявляється через реалізацію функцій товарних ринків: інформаційну, стимулюючу, регулюючу, відтворювальну; і що саме відтворювальна функція логістичних ланцюгів є найважливішою з точки зору ресурсного та організаційного забезпечення процесів економічного розвитку. Суть цієї функції полягає в тому, що логістичний ланцюг, що об'єднує господарюючі суб'єкти ринку в єдиний економічний (відтворювальний) цикл виробництва просування і реалізації товару. Тобто організаційно вибудовує весь процес товарного руху в єдиний логістичний ланцюг.
2. Такий відтворювальний процес може бути представлений у вигляді ланкової моделі логістичного ланцюгу товарору, в якій

кожна ланка являє собою сукупність підприємств, що спеціалізуються на виконанні однотипних робіт, пов'язаних з просуванням товару або випуск однотипної (замінної) продукції.

3. Розроблена ланкова модель логістичного ланцюгу дозволяє чітко його структурувати також і за стадіями формування доданої вартості в ході виробництва й обертання товару (товарного руху), і дає підстави та інформацію для аналізу ефективності відтворювальних процесів по кожній з ланок і логістичному ланцюгу в цілому.
4. У ринковій економіці динамічний розвиток, як окремих господарюючих суб'єктів так і економічної системи у цілому, можливі тільки на основі постійного відтворення капіталу, в результаті якого виробляється і накопичується додана вартість, яка й утворює ресурси, що забезпечують економічне зростання.
5. Процес розширеного відтворення капіталу, як економічна форма розвитку, механізм якого реалізується шляхом обороту капіталу, на пряму залежить від виробництва доданої вартості.
6. Процес виробництва і відтворення доданої вартості залежить від досконалості (повноти) розвитку ланкового логістичного ланцюгу на товарних ринках, а, відповідно, найбільш ефективними для національної економіки є ті логістичні ланцюги, у яких виробляється найбільший обсяг доданої вартості.

Abstract

The efficiency of functioning of commodity markets within the national economy depends on the rational organization of their logistics structures. In the national economy, logistical economic processes (more than 40%) occupy a significant place, the organization of which in the markets creates the conditions for the realization of reproduction cycles, production and use of added value.

Some authors identify a logistical stake in enterprise activity through financial flow research aimed at ensuring the movement of goods flows and related information and others.

In the national economy, in the recent period, the logistics component (that is, the economy associated with the movement of goods and services) prevails, which can be called the logistics economy. Nowadays, when there is overproduction of goods and supply prevails over demand, the problem is the delivery of goods to the consumer markets and its sales.

Theoretical studies carried out on the basis of structural and process approaches, as well as differentiation methods have allowed to identify the components of the commodity market as an economic system within the national economy, and therefore the logistics chains of these markets as a self-sufficient subsystem of the market in which logistics links. Within these links, there are logistics entities that perform certain specialized operations and operations that promote the effective promotion of goods in the market. We define these works (operations) as logistic services. The analysis of the structural elements of commodity market logistics has allowed to determine their properties and the nature of interaction both inside and outside the system, which in the future may become the basis for further development of effective mechanisms for regulation and development of commodity logistics.

The process of production and reproduction of value added depends on the perfection (completeness) of the development of the link logistics chain in commodity markets, and, accordingly, the most efficient ones for the national economy are those logistics chains in which the largest amount of value is produced.

Список літератури:

1. Сумець О.М. Логістичні фінансові потоки: визначення, місця утворення, класифікація. *Логістика: проблеми та рішення*. № 4 (83), июль-август 2019. С. 18-23.
2. Експрес випуск Державної служби статистики від 31.03.2019 р. www.ukrstat.gov.ua.
3. Логістика товарного ринку : монографія / за ред. Буркинського Б. В. та Лисюка В. М. НАН України, Ін-т пробл. ринку та екон.-екол. дослідж. – Одеса : ІПРЕД НАНУ, 2018. 244 с.
4. Лисюк В.М., Топалова І.А. Формування концепції глобальних ланцюгів вартості за логістичним принципом // *Маркетинг: виклики та рішення*. Матеріали I Всеукраїнської науково-практичної конференції / За ред. Литовченко І.Л. Ромата Є.В. Одеса, ОНЕУ, 2019. С. 31-33. URL: <http://oneu.edu.ua/ru/programa-vseukrayinskoyi-naukovo-praktichnoyi-konferentsiyi-marketing-vikliki-ta-rishennya/>.
5. *Философский энциклопедический словарь*. – М.: Советская энциклопедия, 1983.
6. *Философский энциклопедический словарь*. – М.: Советская энциклопедия, 2010.
7. *Экономическая энциклопедия: В 3-х т. / С.В. Мочерный (отв. ред.) и др. Т.3. - К.: Изд-во центра «Академия», 2002. С. 505.*
8. Уйомов А.И. Системный подход и общая теория систем. М.: Изд-во «Мысль», 1978.
9. Кочубей Д.В. Сетевая типология цепей поставок. *Логістика: проблеми та рішення*. № 4 (83), июль-август 2019. С. 42-48.
10. Lambert D.M., Cooper M.C. Issue in supply chain management. *Industrial Marketing Management*. 2000. № 29 (1): 65-83.
11. Ulaga W. Customer Value in Business Markets – An Agenda for Inquiry/ *Industrial Marketing Management*. 2001. № 30. P. 315-319.
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.
13. Лисюк В.М., Топалова І.А. Відтворювальний принцип формування теорії ринкової логістики / *Економічні інновації*. ІПРЕД НАНУ, 2018. Вип. №67. С. 120-130.
14. Топалова І.А. Теоретичні основи формування логістичних ланцюгів регіональних товарних ринків // *Економічний вісник Донбасу*, №2(56), 2019. С. 126-134.
15. 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.

References:

1. Sumets, O.M. (Ed.). (2019). Logistical financial flows: definitions, places of formation, classification. *Logistics: problems and solutions*, 4 (83), 18-23. [in Ukrainian].
2. Express issue of the State Statistics Service of 31.03.2019. URL: <http://ukrstat.gov.ua> [in Ukrainian].
3. 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 p. [in Ukrainian].
4. Lysyuk, V.M., Topalova, I.A. (Eds.). (2019). Formation of the concept of global value chains on a logistical basis. *Marketing: Challenges and Solutions. Materials of the First Ukrainian Scientific-Practical Conference*. Ed. Litovchenko I.L., Romat E.V. Odessa: ONEU, 31-33. URL: <http://oneu.edu.ua/ru/programa-vseukrayinskoyi-naukovo-praktichnoyi-konferentsiyi-marketing-vikliki-ta-rishennya> [in Ukrainian].
5. *Philosophical Encyclopedic Dictionary* (1983). M.: Soviet Encyclopedia [in Russian].
6. *Philosophical Encyclopedic Dictionary* (2010). M.: Soviet Encyclopedia [in Russian].
7. Moscherny, S.V. (Eds.) and others. (2002). *Economic Encyclopedia: In 3 volumes*, 3. K.: Publishing house of the Center "Academy" [in Russian].
8. Uyomov, A.I. (Ed.). (1978). *Systems approach and general theory of systems*. M.: Publishing House "Thought" [in Russian].
9. Kochubey, D.V. (Ed.). (2019). Network typology of supply chains. *Logistics: problems and solutions*, 4 (83), 42-48 [in Russian].
10. Lambert, D.M., Cooper, M.C. (Ed.). (2000). Issue in supply chain management. *Industrial Marketing Management*, 29 (1), 65-83 [in English].
11. Ulaga, W. (Ed.). (2001). Customer Value in Business Markets – An Agenda for Inquiry/ *Industrial Marketing Management*, 30, 315-319 [in English].
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 [in English].

13. Lysyuk, V.M., Topalova, I.A. (Eds.). (2018). Reproductive Principle of Market Logistics Theory / Economic Innovation, IMPAEER NASU, 67, 120-130. [in Ukrainian].
14. Topalova, I.A. (Ed.) (2019). Theoretical bases of formation of logistics chains of regional commodity markets // Economic Bulletin of Donbass, 2 (56), 126-134. [in Ukrainian].
15. Topalova, I.A. (Ed.) (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].

Посилання на статтю:

Лисюк В. М. Методологія формування та аналізу логістичної структури товарних ринків / В. М. Лисюк, І. А. Топалова // Економіка: реалії часу. Науковий журнал. – 2019. – № 5 (45). – С. 5-15. – Режим доступу до журн.: <https://economics.opu.ua/files/archive/2019/No5/5.pdf>. DOI: 10.5281/zenodo.3766749

Reference a Journal Article:

Lysyuk V. M. Methodology of formation and analysis of logistic structure of commodity markets. / V. M. Lysyuk, I. A. Topalova // Economics: time realities. Scientific journal. – 2019. – № 5 (45). – P. 5-15. – Retrieved from <https://economics.opu.ua/files/archive/2019/No5/5.pdf>. DOI: 10.5281/zenodo.3766749

