

DOI: 10.15276/ETR.03.2020.11

DOI: 10.5281/zenodo.4579908

UDC: 005.932(045)

JEL: O1, L1, F63, P23

ТРАНСФОРМАЦІЇ РИНКОВОЇ ЛОГІСТИКИ У ТЕОРЕТИЧНОМУ УЯВЛЕННІ ТА ПРАКТИЧНОМУ ЗАСТОСУВАННІ

TRANSFORMATION OF MARKET LOGISTICS IN THEORETICAL REPRESENTATION AND PRACTICAL APPLICATION

Volodimir M. Lisyuk, DEcon, Professor
Institute of Market Problems and Economic & Ecological Research,
National Academy of Sciences of Ukraine, Odessa, Ukraine
ORCID: 0000-0001-8766-4325
Email: vlisyuk@ukr.net

Viktor O. Diordiiev
Institute of Market Problems and Economic & Ecological Research,
National Academy of Sciences of Ukraine, Odessa, Ukraine
ORCID: 0000-0002-4466-4883
Email: vdiordiiev@gmail.com

Received 14.06.2020

Лисюк В.М., Діордієв В.О. Трансформації ринкової логістики у теоретичному уявленні та практичному застосуванні. Науково-методична стаття.

У статті представлений аналіз сутності логістики як об'єкта наукового дослідження та як організаційного механізму, спрямованого на упорядкування функціонування товарних ринків. Визначено, що така організаційна сутність логістики впливає на ефективність товарного руху по логістичному ланцюгу ринку, а, з іншого боку, - на ефективність діяльності самих логістичних суб'єктів. Показано, що в основі процесу товарного обігу на ринку лежить товарообмінна операція. Прив'язуючи теорію логістики до теорії товарних ринків, автори вважають доцільним та обгрунтованим ввести в науковий і практичний обіг поняття «ринкова логістика» або «логістика ринку». На цій підставі наведено аналіз різниці мети, функцій і механізмів цих наукових категорій.

Ключові слова: логістика, ринкова логістика, товарний ринок, товарний рух, логістичний ланцюг, логістичні сервіси, відтворювальний процес

Lisyuk V.M., Diordiiev V.O. Transformation of market logistics in theoretical representation and practical application. Scientific and methodical article.

The article presents an analysis of the essence of logistics as an object of scientific research and as an organizational mechanism aimed at streamlining the functioning of commodity markets. It has been determined that such an organizational essence of logistics affects the efficiency of commodity movement along the logistics chain of the market, and, on the other hand, the efficiency of the activities of the logistics entities themselves. It is shown that the process of commodity circulation in the market is based on a commodity exchange operation. Tying the theory of logistics to the theory of commodity markets, the authors consider it expedient and reasonable to introduce the concept of "market logistics" or "market logistics" into scientific and practical circulation. On this basis, an analysis of the difference in goals, functions and mechanisms of these scientific categories is presented.

Keywords: logistics, market logistics, commodity market, commodity movement, supply chain, logistics services, reproduction process

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

Аналіз останніх досліджень та публікацій

Питаннями наукового та практичного застосування логістики займалися такі вчені як: 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, І. Комарницький, І. Літовченко, Ю. Пономарьова, Р. Сопільник, Д. Бауерсокс, М. Крістофер та ін.

Головним чинником прискорення процесу розвитку національної економіки є розвиток ринків реального сектору. В свою чергу, 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.

Цією проблемою сучасні науковці займалися суто у рамках теорії економіки підприємства і надавали підприємствам усі логістичні функції (від виробництва до постачання продукції споживачу). Але 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].

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.

Багатогранність дефініції логістики зумовлена розвитком ринкової теорії і збагаченням її концепцій, а також під впливом наступних чинників:

- орієнтацією на вартість і значимість логістичних процесів, зважаючи на створення нею додаткових вартостей;
- спробою системно-ринкового її уявлення, що ґрунтується на взаємозалежності засобів і процесів товароруху;
- її ефективності з урахуванням повних витрат по всьому логістичному ланцюгу (витрат на замовлення, транспортування, пакування, управління запасами, складських перевантажувальних та інших), а також витрат на закупівлю і обслуговування споживача;
- розширення географічних меж споживчих секторів ринку, а також скорочення часу просування товару до них.

Слід зазначити, що, у процесі просування товару по логістичному ланцюгу ринку він (товар) набуває додатково у кожній ланці за рахунок логістичних витрат додану вартість, що в кінцевому рахунку може збільшити його ринкову ціну.

Отже, логістика стає джерелом формування нових вартостей і корисностей, які в змозі забезпечувати зростаючий попит. Логістична концепція передусім опирається на реалії ринкової інформації, тобто базою і передумовою всіх (операційних і стратегічних) дій, а також рішень у сфері логістики має бути підхід, зорієнтований на товарообмінні процеси на ринках та організації ефективного руху товаропотоків на них.

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

Виклад основного матеріалу дослідження

Активний інтеграційний аспект логістики виявляється в її координаційній функції, яка має бути спрямована на:

- вдосконалення управління процесами переміщення і складування товару;
- коригування стратегій розвитку господарюючих суб'єктів, як ланок логістичних ланцюгів;
- узгодження економічних інтересів всіх учасників логістичного ланцюга ринку;
- підпорядкування дій, пов'язаних з логістичними процесами, вимогам споживачів і відповідно організацією сервісу достатнього рівня та якості обслуговування;
- підвищення ефективності переміщення товарів та забезпечення мінімізації логістичних витрат, тощо.

Аналіз логістичних ланцюгів товарорухів на ринках показує, що у транспортно-складських та сортувально-пакувальних процесах дещо нижча продуктивність праці, що дає підстави стверджувати про значні резерви в цих ланках логістичних процесів в частині поглиблення спеціалізації. Останнім часом, особливо на стратегічних ринках, розвивається спеціалізація суб'єктів ринку, що задіяні у логістичних процесах. Збільшення чисельності логістичних суб'єктів призводить до перебирання логістичних функцій спеціалізованими організаціями, що сприяє організаційному упорядкуванню товароруху за рахунок досягнення ефекту масштабу.

Але, не залишається без уваги напрям щодо індивідуалізації виробництва товарів та послуг у зв'язку з диференціацією потреб покупців. Така диверсифікація, як один з напрямів розвитку, призводить до необхідності забезпечення широкого асортименту та номенклатури товарів. У такому разі ефект виробництва зміщується зі стадії кінцевого складання виробу на стадію виготовлення його складових частин. А ефект всього ринку – на логістичну стадію обслуговування товару і клієнта.

Сучасний рівень логістичних процесів, розвинутої транспортної мережі, відносно високої швидкості транзакційних процесів, ринкової інфраструктури зумовлює зміну інвестиційних пріоритетів. І в той же час вони потребують різкого зростання інформаційного забезпечення, інформаційного зв'язку, орієнтації на ринкові регулятори, тобто формування інтегрованих (відкритих) інформаційних систем.

В умовах жорсткої конкуренції все більше великих транснаціональних компаній сповідують нову ринкову філософію, що забезпечує - на відміну від традиційних підходів отримання додаткового ефекту за рахунок інтеграції логістичних ланок всього логістичного ланцюга ринку.

Найбільш традиційними є заходи винесення трудомістких структур, що є елементами

логістичного ланцюга за кордон – у країни з дешевою вартістю робочої сили. Такі заходи під силу лише крупним корпораціям, які здатні вкладати значні інвестиції і вибудувати логістичні ланцюги згідно своїм інтересам. Цим вони досягають потрібного ефекту за рахунок:

- скорочення витрат на зарплату;
- наближення товарів та послуг до ринків збуту;
- стимулювання попиту;
- збільшення обсягів збуту та власного товарообороту господарюючих суб'єктів ринку;
- просторового розширення логістичного ланцюга ринку;
- прискорення товароруку за рахунок технологічних і організаційних новацій.

В цілому значення логістики полягає в тому, що вона:

- підтримує ринкову орієнтацію підприємства на пропозицію суб'єкта логістичного сервісу (рівня та якості обслуговування), а також еластичності і здатності пристосування господарюючих суб'єктів до змін на ринку;
- зорієнтована на стимулювання продажу та сервісу за одночасної раціоналізації структури логістичних витрат загалом, тобто посилює значення співвідношення «витрати – корисність» усіх суб'єктів і логістичного процесу;
- дає змогу розв'язувати проблеми, що виникають у місцях логістичних переходів (з'єднань) переміщень товарів та інформації з іншими суб'єктами ринку;
- стимулює зростання загальної ефективності ринку.

Але аналіз визначень, ролі, функцій та концепцій цієї логістичної категорії привів нас до висновку, що в більшості випадків вони зорієнтовані на управління лише окремими складовими всього логістичного ланцюга і в цілому на економіку підприємства. Як відомо, логістика підприємства (англ. Business Logistics; нім. Unternehmens logistic), як система 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» [13, 14].

Згідно з таким визначенням, функцією логістики підприємства бачить постачання, виробництво, збут (дистрибуцію), переробку та утилізацію відходів, зовнішньо-виробниче транспортування, а також розробку товару, технічну підготовку виробництва. Відповідно до цього логістику підприємства 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

понятійно-категоріальний апарат, а, відповідно, і теорія логістики більшою мірою зорієнтовані на підприємства, а не ринок. При цьому підприємству надаються повноваження самому визначати цілі, завдання та функції 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 (комплектуючі) для складання кінцевого товару;
- зберігає (накопичує) партію товару;
- транспортує, перевантажує товар;
- доробляє, пакує, сортує, сушить, очищає, комплектує тощо товар.

Але виконувати одночасні ці функції під силу лише великим корпораціям, яких, на жаль, в Україні не так вже й багато.

В умовах розвиненої ринкової економіки та поглиблення спеціалізації господарюючих суб'єктів понятійно-категоріальний апарат, а відповідно, і теорія логістики, більшою мірою зорієнтовані на підприємства, а не на ринки, потребує певної ринкової переорієнтації.

Певною мірою під тиском ринкових процесів, науковці пробують узагальнити ринкові логістичні процеси товароруку шляхом введення таких понять, як: «логістична система», транспортна, збутова, логістики та інші.

Усвідомлюючи необхідність розвитку теорії логістики, слід також усвідомити, що саме має лежати в основі її економічної мети рушійних сил і механізмів. При цьому слід виходити з того, що основним об'єктом, навколо якого формується ринок, є товар. Товар обертається на ринку, проходячи процес від його сировинних складових до споживання в його кінцевій товарній формі. Але при його руху по ринку до споживання він може декілька разів змінювати свою форму і власника у процесі товарообмінних операцій. Товар, переходячи у власність покупця, втрачає для ринку свою речову форму, і повертається у відтворювальний процес на ринок у грошовому еквіваленті, рівному його споживчій вартості.

Отже, об'єктом відтворення на ринку є товар зі своїми споживчими властивостями або його економічний зміст – споживча вартість. Адже і сировинні, і трудові, і виробничі ресурси використовуються в процесах виробництва і просування товару з єдиною метою – створити і доставити до споживача товар з відповідними споживчими властивостями, який матиме попит у споживача, а, відповідно, матиме задану споживчу вартість. Таким чином, об'єктом відтворювального процесу на товарному ринку є споживча вартість товару, яка обертається на ринку в двох формах: в першій фазі – в речовій формі (у вигляді фізичного товару з відповідним набором споживчих властивостей), а в другій – в грошовій формі у вигляді оплати його ціни (рис. 1).



Рисунок 1. Схема реалізації логістичної операції (сервісу):

Джерело: власна розробка авторів

У першій фазі циклу формується споживна вартість товару у вигляді його виробництва (обробки, виготовлення товару) і підготовки до його продажу, в другій фазі циклу, після реалізації товару, грошова виручка повертається назад у виробництво і розподіляється по усіх платіжках або накопичується. Отже на протязі цього ланцюга товар може декілька разів змінювати свою форму і власника у процесі товарообмінних операцій.

Наприклад, чинник «основні виробничі фонди» (ОВФ) слід диференціювати на: активну і пасивну частину. У свою чергу, в активній частині ОВФ можливо виділити металорізальне устаткування у складі груп: токарні, фрезерні, свердловальні, шліфувальні та інші верстати. А в кожній з цих товарних (верстатних) груп виділити групу взаємозамінних товарів за принципом можливої і доцільної для цього виробництва технологічної взаємозамінюваності.

Це класичний варіант структури товарного руху по ринку, при якому кожен етап (фаза) руху розглядається як товарообмінна операція зі зміною власника товару і повернення попередньому власнику вартості товару, яка складається на цьому етапі з врахуванням вартості логістичної послуги.

Якщо розглядати реальні процеси руху товарів по ринкам, то сьогодні товарообмінні операції супроводжуються логістичними сервісами: накопичення, оптові закупівлі, зберігання, упаковка, транспортування, дистрибуція, доробка, роздрібна торгівля тощо, які виконують спеціалізовані структури ринку. Кожна з цих операцій, на якій поділяється (диференціюється) весь процес руху товару по ринку, називається

логістичною ланкою, а схема їх виконання дещо відрізняється від попередньої класичної і не завжди супроводжується зміною власника товару.

Тоді виникає запитання, якщо не відбувається у такій логістичній ланці товарно-грошовий обмін, а лише додається до його попередньої вартості вартість логістичної послуги, то хто її сплачує і як? При цьому можливі варіанти, які виникають у залежності від того, хто організовував логістичний ланцюг і домінує на ринку, а також хто на яких етапах товарного руху є власником товару. Відповідно, можна розглядати структурну схему такої логістичної операції, яка виконується у межах логістичної ланки всього логістичного ланцюга (див. рис. 1).

Наведений вище аналіз визначив, що такою основою існуючої теорії логістики, є підприємницький інтерес, або як у довідниках і в науковій та викладацькій літературі визначено - інтерес підприємства. Причому, існуючий понятійно-категоріальний апарат, що, фактично, розкриває теоретичну сутність логістики, пояснює, що навіть якщо логістика спрямована на задоволення, в першу чергу, споживчого попиту, то, обов'язковою, умовою, є ефективність діяльності підприємств – господарюючих структур суб'єктів логістичного ланцюга ринку.

Тобто, другим чинником товароруку, який також є механізмом товарного руху, є підприємницький економічний інтерес – зацікавленість підприємців у збуті товару (послуги) і отриманні за нього, чи за надану послугу по його виробництву, зберіганню, транспортуванню та інше, оплату. Зрозуміло, що ця оплата, чи отриманий підприємцем дохід, має містити і його прибуток.

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, що будують ці ланцюги.

А між іншим, країни, що зацікавлені у економічному розвитку власних ринків, застосовують досить ефективні регуляторні і в тому складі, інституціональні механізми, які мають сприяти ефективному товароруху товарів на національних ринках. Ці державні механізми сприяють розвитку, як ринків, так і економіки в цілому.

Аналізуючи практику організації маршрутів руху товарів різних ринків, можливо зробити висновок, що логістичний ланцюг товарного ринку – це чітко визначений маршрут товароруху з точками (переходами), в яких відбуваються зміни характеру товарного потоку (кількісні і якісні), а також і зміни власника. При цьому також можуть відбуватись і вартісні зміни.

Виникає питання, яким чином можна об'єднати господарюючі суб'єкти у логістичний ланцюг?

Якщо розглядати логістику, як форму організації товароруху між суб'єктами ринку, то

найбільш ефективний спосіб ефективної організації логістики – це об'єднання суб'єктів ринку, яке може відбуватись шляхом застосування інтеграційних механізмів.

При цьому об'єктом такої інтеграції у логістичному ланцюгу виступають не стільки підприємства (господарюючи суб'єкти ринку), скільки товар, а точніше – товарні потоки, а також функції цих суб'єктів, що пов'язані з товарним рухом.

Так, наприклад, якщо підприємець накопичує виготовлену продукцію на власному складі з метою сформувати відповідну партію для подальшої її реалізації, то при цьому він приймає рішення щодо ціни, обсягів накопичення товарної партії та часу її подальшого руху (продажу) іншому суб'єкту. При цьому він також приймає рішення ціни товару, враховуючи інтереси покупця. Отже, відбувається інтеграція інтересів двох (як мінімум) суб'єктів ринку, згідно якому включається механізм руху товару по ринку.

Наведений аналіз дозволив визначити певні розбіжності у сприйнятті категорії «логістика ринку» та «логістика підприємства», які ми визначили на підставі оцінки характеристик, запропонованих критеріїв відмінності цих понять.

Розглянемо критерії відмінностей у визначенні понять «логістика підприємства» та «логістика ринку» (Табл. 1).

Таблиця 1. 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 товару 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. Одиначне та дрібносерійне виробництво технологічно-складних	1. Крупнотоварне та масове виробництво товарів масового

Продовження таблиці 1

1	2	3	4
		виробів 2. Потоки товарів з низькою доданою вартістю (сировина)	попиту 2. Потоки товарів з низькою доданою вартістю (сировина)
8	Товарний потік	Малі 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

Джерело: власна розробка авторів

Висновки

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.

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)».

Abstract

The aim of the research presented in the article is to verify the hypothesis regarding the need to introduce the concept of "market logistics" into the general theory of logistics and to study this category. The result of the study was the clarification and substantiation of the definition of the concept of "market logistics", as well as the definition of differences in the essence of the concepts of "enterprise logistics" and "market logistics".

Список літератури:

1. Логістика товарного ринку: монографія / [Б.В.Буркинський, В.М.Лисюк, Н.Л.Тараканов та ін.]; за заг.ред. Б.В.Буркинського, В.М.Лисюка. – Одеса: ІПРЕЕД НАНУ, 2018. – 244 с.
2. Лисюк В.М., Топалова І.А. Формування концепції глобальних ланцюгів вартості за логістичним принципом / В. М. Лисюк, І. А.Топалова / Маркетинг: виклики та рішення: матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (м. Одеса). – Одеса: ОНЕУ, 2019. – С.31-33.
3. Пономарьова Ю.В. Логістика: навч. посіб. – К.: Центр навч. літ., 2005. – С.74 -100.
4. Гурч Л.М. Логістика: навч. посіб. для студ. вищ. навч. закл. – К.: ДП «Видавничий дім «Персонал», 2008. – 560 с.
5. Крикавський Є.В. Логістика: традиційні і нетрадиційні сфери використання / Є. В. Крикавський, Р. Патора // Вісн. нац. ун-та «Львівська політехніка». Логістика. – 2006. – № 552. – С. 62 - 75.
6. Крикавський Є. В. Логістика. Основи теорії: Підручник. – Л.: Вид-во Нац. ун-ту «Львівська політехніка», 2004. – 416 с.
7. Кальченко А.Г. Логістика: підручник. – К.: КНЕУ, 2006. – С. 21-43.
8. Лысюк В.М. Воспроизводственная функция товарных рынков / Институт проблем рынка и экономико-экологических исследований НАН Украины, 2011. – 225 с.
9. Окландер М.А. Промышленная логистика / М. А. Окландер, О. П. Хромов. – К.: Центр учебной литературы, 2004. – С.7-11.

10. Пономарьова Ю.В. Логістика: Навчальний посібник: Вид. 2-ге., перероб. та доп. – К.: Центр навчальної літератури, 2005. – 328 с.
11. Тридід О.М. Логістичний менеджмент : навчальний посібник / О. М. Тридід, К. М. Таньков. – Х.: ВД «Інжек», 2005. – 224 с.
12. Чухрай Н. Логістичне обслуговування: Підручник. – Львів: Видавництво національного університету «Львівська політехніка», 2006. – 292 с.
13. Экономическая энциклопедия: В 3-х т. / С. В. Мочерный (отв. ред.) и др. Т.1. – К.: Изд-во центра «Академия», 2000. – 864 с.
14. Экономическая энциклопедия: В 3-х т. / С.В. Мочерный (отв. ред.) и др. Т.3. – К.: Изд-во центра «Академия», 2002. – 952 с.

References:

1. Burkinsky, B.V., Lysyuk, V.M. & Tarakanov, N.L. et al. (2018). Commodity market logistics. Odessa: IMPEER [in Ukrainian].
2. Lysyuk, V.M. (2019). Formation of the concept of global value chains on the logistic principle. Marketyngh: vyklyky ta rishennja: Abstracts of Papers (pp.31-33). – Odessa, ONEU [in Ukrainian].
3. Ponomareva, Yu.V. (2005). Production logistics (pp.74-100). Kyiv: Centr navch. Lit. [in Ukrainian].
4. Gurch, L.M. (2008). Logistics: Navch. posib. dlja stud. vyssh. navch. zakl. – Kyiv: DP "Vydavnychyj dim "Personal" [in Ukrainian].
5. Krykavsjkij, Je.V., R. Patora (2006). Logistics: traditional and non-traditional areas of use. Visn. nac. un-ta "Ljvivsjka politekhnika", 552, 62-75 [in Ukrainian].
6. Krykavsjkij, Je.V. (2004). Logistics. Fundamentals of theory: Textbook. Lviv: "Ljvivsjka politekhnika" [in Ukrainian].
7. Kalchenko, A.G. (2006). Logistics as a tool of a developed economy: types of logistics, the concept of logistics. Variety of forms of logistics entities. Kyiv: KNEU [in Ukrainian].
8. Lysyuk, V.M. (2011). Reproductive function of commodity markets. Odessa: IMPEER [in Russian].
9. Oaklander, M.A., & Khromov, O.P. (2004). Industrial logistics. Kyiv: Center for educational literature [in Russian].
10. Ponomareva, Yu.V. (2005). Logistics: Textbook. (2nd ed., rev). Kyiv: Center for educational literature [in Ukrainian].
11. Tridid, O.M. & Tanjkov, K.M. (2005). Logistics management: a textbook. Kharkiv: VD "Inzhek" [in Ukrainian].
12. Chukhraj, N. (2006). Logistics service: Textbook. Lviv: Vydavnyctvo nacionaljnogho universytetu "Ljvivsjka politekhnika" [in Ukrainian].
13. Mochernyi, S.V. (Ed). (2000). Economic encyclopedia. (Vol.2). Kyiv: Izd-vo tsentra "Akademiiia".
14. Mochernyi, S.V. (Ed). (2000). Economic encyclopedia. (Vol.3). Kyiv: Izd-vo tsentra "Akademiiia".

Посилання на статтю:

Лисюк В.М. Трансформації ринкової логістики у теоретичному уявленні та практичному застосуванні / В. М. Лисюк, В. О. Діордієв // Економіка: реалії часу. Науковий журнал. – 2020. – № 3 (49). – С. 87-93. – Режим доступу до журн.: <https://economics.opu.ua/files/archive/2020/No3/87.pdf>. DOI: 10.15276/ETR.03.2020.11. DOI: 10.5281/zenodo.4579908.

Reference a Journal Article:

Lisyuk V.M. Transformation of market logistics in theoretical representation and practical application / V. M. Lisyuk, V. O. Diordiiev // Economics: time realities. Scientific journal. – 2020. – № 3 (49). – P. 87-93. – Retrieved from <https://economics.opu.ua/files/archive/2020/No3/87.pdf>. DOI: 10.15276/ETR.03.2020.11. DOI: 10.5281/zenodo.4579908.

