

ГЛОБАЛЬНОЇ ЛОГІСТИЧНІ СИСТЕМИ В СИСТЕМІ ЕКСПОРТНО-ОРІЄНТОВАНОГО ВИРОБНИЦТВА

ОЛЕНА КАНІЩЕНКО,
д.е.н., професор, кафедра міжнародної економіки
Київського національного університету імені Тараса Шевченка

***Анотація.** Розвинені країни здійснюють послідовну політику щодо створення національних і наднаціональних логістичних систем, які базуються на мультимодальних логістичних центрах регіонального, національного та наднаціонального значення, що є основою логістичного середовища. Для країн ЄС характерним є створення загальноєвропейської наднаціональної логістичної системи, що забезпечує внутрішній економічний розвиток, а також ефективну інтеграцію у світовий економічний простір.*

***Ключеві слова.** Глобальні логістичні системи, транспортно-логістичні послуги, експорт, міжнародна торгівля, логістичні послуги.*

Вступ та постановка проблеми

Розвиток світового ринку логістики визначається досить суперечливими тенденціями. Будучи складовою інфраструктурного сектору міжнародної економіки, світовий транспортно-логістичний комплекс перебуває в залежному положенні від галузей матеріально-речового виробництва. Тому кризові явища у виробничій сфері не можуть не позначатися на світовому ринку логістичних послуг. Водночас логістичний ринок сам виступає чинником інтенсифікації та оптимізації виробництва. Тому виробничий сектор і сектор транспортно-логістичних послуг взаємопов'язані складним чином, однак мають дещо відмінну один від одного динаміку та тенденції розвитку.

Аналіз останніх досліджень

Дослідник С. Саркісова [3, С.16-17] вважав, що ринок логістичних послуг нині перебуває на стадії фундаментальних змін, які суттєво впливають на роль і масштаби діяльності його учасників та структуру їх взаємовідносин. Також цією

проблематикою займалися такі вчені, як Д. Уотерс, В. Лукинський, В. Сергеев, В. Васильців.

Виклад основного матеріалу

На початку третього тисячоліття світовий ринок транспортно-логістичних послуг оцінювався більше ніж у 1 трлн дол. США, що становить близько 4 % глобального ВВП [00, С. 68]. Розвиток галузі в найближчі роки визначається динамікою зростання світової промисловості та торгівлі, а також розширенням глобальних мереж дистрибуції. Існує два найважливіші чинники, що стимулюють розширення операцій провідних логістичних провайдерів, насамперед щодо експансії на нові ринки. Це вступ Китаю у ВТО, що надало могутній імпульс розвитку світової торгівлі, та розширення Євросоюзу з введенням нових країн у транс'європейські виробничі, торговельні та транспортні мережі. Унаслідок цього світовий ринок транспортно-логістичних послуг розвивається досить динамічно (рис. 1).

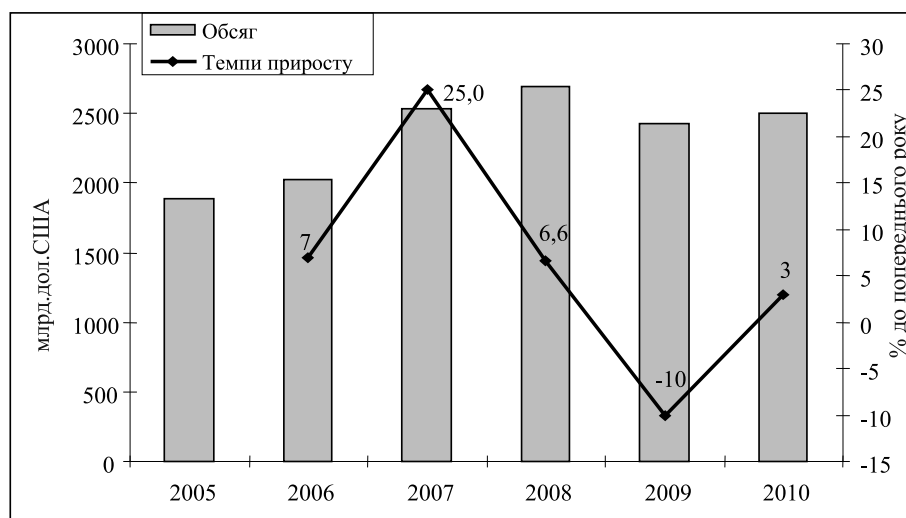


Рис. 1. Обсяги та динаміка світового ринку транспортно-логістичних послуг

Як бачимо з рис. 1, у 2008 році відбулося суттєве зниження темпів приросту світового ринку транспортно-логістичних послуг. Ця тенденція продовжувалася й у 2009 році і проявилася зменшенням обсягів ринку в абсолютному вираженні, порівняно з попереднім роком. Передусім це пов'язано з кризовими явищами в економіці США та країн Європи, які є найбільшими регіональними сегментами міжнародного ринку транспортно-логістичних послуг. Ще одним чинником, який зумовив суттєвий негативний спад на розглядуваному ринку слід вважати зменшення обсягів міжнародної торгівлі в 2009 році.

У 2010 році розвиток світового ринку транспортно-логістичних послуг відзначався позитивною динамікою. Зростання відбувалося переважно за рахунок відновлення вантажопотоків з країн Азії до Європи, Північної та Латинської Америки, що надзвичайно зменшилися за 2008–2009 рр. Крім того, в 2010 році спостерігалось стабільне збільшення імпорту сировини й інвестиційних товарів в азіатсько-тихоокеанський регіон.

Проаналізуємо товарну структуру експортного виробництва (табл. 1).

Дані, подані в табл. 1, демонструють, що в XXI столітті найбільшу питому вагу в світовому експорті займають промислові товари, хоча їх динаміка у посткризовий період (після спаду в 2009 році) поступається динаміці мінеральних корисних копалин і сільськогосподарської продукції. Це також вказує на те, що добувна промисловість і сільське господарство стають дедалі більш експортно-орієнтованими.

У виробництві промислової продукції найбільш експортно-орієнтованими галузями є хімічна промисловість, виробництво офісного та телекомунікаційного обладнання (зокрема комп'ютерної техніки), автомобілебудування. Металургійна та легка промисловість мають меншу питому вагу, проте експорт цих галузей у 2011 році зростав вищими темпами, ніж експорт продукції хімічної промисловості та офісного і телекомунікаційного обладнання. Втім у кожному регіоні складається власна структура експортоорієнтованого виробництва (табл. 2). Так, структура зазначеного виробництва у регіонах Північної Америки та Європи подібна: експортується переважно продукція переробної

Таблиця 1

Товарна структура світового експорту

Товарна група	2011 рік		Середньорічні темпи приросту, %				
	\$ млрд	Питома вага у світовому обсязі експорту, %	2000–2005	2005–2011	2009	2010	2011
Сільськогосподарська продукція	1660	9,3	9	12	-12	16	21
Мінеральні корисні копалини, в тому числі	4008	22,5	16	14	-36	33	34
Нафта та нафтопродукти	3171	17,8	17	14	-37	29	37
Товари переробної промисловості, в тому числі	11 511	64,6	9	8	-20	20	15
Залізо і сталь	527	3,0	17	9	-45	30	24
Продукти хімічної промисловості	1997	11,2	14	10	-13	18	16
Офісне та телекомунікаційне обладнання	1680	9,4	6	5	-15	22	4
Автомобільна продукція	1287	7,2	10	6	-31	29	17
Текстиль	294	1,6	6	6	-16	20	17
Одяг	412	2,3	7	7	-13	11	17
Інше	638	3,6					

Таблиця 2

Товарна структура експорту за регіонами у 2011 році

Регіон	Сільськогосподарська продукція	Мінеральні корисні копалини		Продукція переробної промисловості						
		Всього	Нафта і нафтопродукти	Всього	Залізо та сталь	Продукти хімічної промисловості	Офісне та телекомунікаційне обладнання	Автомобільна продукція	Текстиль	Одяг
Північна Америка	11,0	17,9	13,2	65,7	1,5	11,4	9,3	10,6	0,8	0,5
Південна та Центральна Америка	27,5	43,0	24,8	26,4	2,8	6,4	0,8	3,6	0,6	2,0
Європа	10,1	12,4	8,7	75,3	3,4	16,2	5,8	10,3	1,3	2,0
Країни СНД	7,5	66,1	59,6	22,9	6,9	6,2	0,4	1,1	0,4	0,3
Африка	10	64	55	19	2	4	1	1	1	2
Середній Схід	2,6	67,7	66,2	20,9	0,6	7,5	1,1	1,4	0,5	0,3
Азія	6,9	12,7	8,8	77,4	3,2	8,2	19,1	5,5	3,1	4,2

промисловості, зокрема хімічної та автомобілебудування. В експорті Північної Америки дещо більша частка офісного та телекомунікаційного обладнання, ніж у Європі. У країнах СНД, Африки та Середнього Сходу основу експорту становить продукція добувної промисловості. Експорт регіону Азії також (як у Північній Америці та Європі) формується переробною промисловістю, однак у ній найбільш експортно-орієнтованим є виробництво офісного та телекомунікаційного обладнання.

Представляє також науковий інтерес географічна локалізація експортно-орієнтованого виробництва за основними товарними групами світового експорту (табл.3). Згідно з даними таблиці можна дійти висновку, що основними регіонами локалізації експортоорієнтованого сільськогосподарського виробництва є Європа і меншою мірою – Азія. Експорт добувної промисловості забезпечується

переважно європейським регіоном і регіоном Середнього Сходу. Експортно-орієнтоване виробництво продукції переробної промисловості локалізовано переважно в Європі та Азії. Причому Азія є найбільшим у світовому масштабі експортером текстилю, одягу, офісного та телекомунікаційного обладнання, а Європа – експортером продукції хімічної промисловості та автомобілебудування. Країни СНД як регіон локалізації експортоорієнтованого виробництва відіграють помітну роль у експортному виробництві заліза та сталі, а також нафти та нафтопродуктів, однак роль зазначеного регіону є нижчою, ніж Середнього Сходу та Європи в експорті нафти та нафтопродуктів, Європи та Азії – в експорті заліза та сталі.

Як бачимо, експортно-орієнтоване виробництво локалізовано в трьох географічних регіонах: Європі, Азії та Північній Америці. Одним з вагомих чинни-

Таблиця 2

Товарна структура експорту за регіонами у 2011 році

Регіон	Сільськогосподарська продукція	Мінеральні корисні копалини		Продукція переробної промисловості						
		Всього	Нафта та нафтопродукти	Всього	Залізо та сталь	Продукти хімічної промисловості	Офісне та телекомунікаційне обладнання	Автомобільна продукція	Текстиль	Одяг
Північна Америка	15	10	10	13	6	13	13	19	6	3
Південна та Центральна Америка	12	8	6	2	4	2	0	2	1	4
Європа	40	21	18	43	43	54	23	53	30	33
Країни СНД	4	13	15	2	10	2	0	1	1	1
Африка	4	10	10	1	2	1	0	1	1	3
Середній Схід	2	21	26	2	1	5	1	1	2	1
Азія	23	18	15	37	34	23	63	24	58	57
Всього	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Джерело: розраховано автором згідно з даними [201]

ків такої географічної структури експортно-орієнтованого виробництва є високий розвиток регіональних сегментів світового ринку логістики.

Головною тенденцією розвитку світового ринку транспортно-логістичних послуг є збільшення питомої ваги логістичного аутсорсингу.

Логістичні функції, які найчастіше передаються в аутсорсинг у міжнародній практиці. Транспортні компанії, сферою діяльності яких є логістичний аутсорсинг, беруть на себе виконання багатьох важливих завдань: розроблення маршруту вантажоперевезень, забезпечення складського обслуговування, вибір логістичних схем перевезення вантажу тощо. Доручення цих завдань спеціалізованим логістичним компаніям є набагато вигіднішим за самостійне їх виконання, що й зумовлює розвиток логістичного аутсорсингу.

Висновки

Отже, зазначимо, що з розглядом світового ринку логістичних послуг можна виявити домінуючу тенденцію – зростання аутсорсингу та концентрацію в так званій «логістичній тріаді»: перший полюс – країни ЄС, другий – США та Канада; третій – Японія, Сінгапур, Гонконг, Південна Корея та Китай, Індія і Таїланд. Функціональними трендами розвитку міжнародного ринку логістичних послуг є: глобалізація діяльності компаній-клієнтів; укрупнення логістичних компаній за рахунок операцій зі

злиттів і поглинань; зростання ролі інформаційних технологій у логістиці та SCM; відхід від спеціалізованих послуг і концентрація на наданні закінчених і комплексних логічних рішень у ланцюгах постачань; інтенсивний розвиток мультимодальних перевезень; збільшення частки 3PL-провайдерів.

Список використаних джерел

1. Васильців Н.М. Передумови та тенденції розвитку глобальної логістики / Н.М. Васильців // Вісник Національного університету "Львівська політехніка". Сер. Логістика- 2010. - №669. – С.267-274.
2. Петров В. Ю. Формирование глобальной логистической системы как инновационный инструмент интеграции Украины в структуру мирового хозяйства / В. Ю. Петров // Проблемы развития внешнеэкономических связей и привлечения
3. Саркисов С. В. Управление логистикой : учебное пособие / С. В. Саркисов. – М. : Дело, 2004. – 368 с.
4. Сергеев В. И. Глобальные логистические системы / В. И. Сергеев. – М. : Бизнес-Пресса, 2001. – 231 с. Ситуация на рынке M&A в секторе транспорта и логистики внушает оптимизм [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://building.ua/Situaciya-na-rynke-MA-v-sektore-transporta-i-logistiki>
5. Уотерс Д. Логистика. Управление цепью поставок / пер. с англ. / Д. Уотерс – М. : ЮНИТИ-ДАНА, 2003. – 503 с.