

ЩОДО ПИТАННЯ НЕОБХІДНОСТІ СТВОРЕННЯ ЛОГІСТИЧНИХ ЦЕНТРІВ В УКРАЇНІ

Дефіцит логістичних потужностей західні компанії називають однією з основних перешкод роботи на ринках Східної Європи взагалі і України зокрема. Ця ж причина робить нашу країну менш привабливою для міжнародного транзиту вантажів.

Дефіцит логистических мощностей западные компании называют одной из основных преград работы на рынках Восточной Европы вообще и Украины в частности. Эта же причина делает нашу страну менее привлекательной для международного транзита грузов.

The Western companies consider the lack of logistic powers as the main obstacle for activities in the markets of the Eastern Europe in general and Ukraine in particular. The same problem makes our country less attractive for international cargo transit.

У словнику логістики Сіменс А.Г. (Мюнхен, 1996 р.) сказано «Логистика – это рыночно-направленные формирование, планирование, рост и развитие всех материало- и информационных потоков для выполнения заказов клиентов».

Сьогодні світова економіка стоїть перед новим стрибком зростання. Перехідний етап, який вона проходить зараз, характеризується спрямуванням від спеціалізації по окремих країнах і регіонах до мультиорганізованого світового господарства. Його відмінні особливості: зближення політичних умов, нові види міжнародного розподілу праці, усунення меж між стандартами споживання в різних регіонах світу.

Конференція «Bretton Woods», організована урядом США в липні 1944 р. за підтримки Міжнародного валютного фонду і Міжнародного банку реконструкції та розвитку, сформулювала цілі мікроекономічної політики на період після Другої світової війни. Вони були орієнтовані на тотальне дерегулювання всіх ринків: товарних, фінансових, побутового обслуговування.

Через 50 років після роботи «Bretton Woods» вдалося створити політичні передумови для вільного товарообігу, а також для обмінних процесів у світовій сфері виробництва та побутового обслуговування. Початок цього покладено в 1992 р. на Уругвайській конференції (GAAT) в результаті створення Світової торгівельної організації (WTO). Рішення, отримані на вказаних світових форумах, заклали основу нової структури світового розподілу праці, яку намічено формувати протягом найближчих двадцяти років. Сприятливим чинником для реалізації цього процесу став прискоро-

рений розвиток значної кількості країн так званого третього світу, що наближує їх до передових індустріальних країн. Щорічно понад 100 млн чоловік у всьому світі одержують статус споживача, що означає перевищення їх річних доходів прожиткового мінімуму.

Перетворення охоплюють найрізноманітніші світові ринки. Створення політичних умов доступу на все регіональні ринки збільшує значення динамічно зростаючого попиту на товари і послуги, що вимагає принципово нової структури виробництва для забезпечення вимог клієнтів. В результаті цих процесів формують нові стандарти для інвестицій і споживчих товарів. Гігантський союз виробників виникає на основі нової орієнтації виробництва, мета якої полягає в скороченні витрат і покращенні світової системи поставок.

Згідно даним досліджень Академії зовнішньої торгівлі і транспорту світовий сукупний продукт зростає непропорційно. Зокрема, збільшується частка товарів народного споживання сукупного світового продукту. Очікується, що до 2010 р. вона досягне приблизно 50 %. Цей прогноз стосується практично всіх видів товарів народного споживання – продуктів харчування, продукції текстильної промисловості, побутової електроніки, а також транспортних засобів.

Глобалізація світового господарства доповнюється прискореним зростанням світової економіки в цілому. Сам процес глобалізації знаходиться під впливом кількісних і якісних перетворень в таких сферах, як система повідомлень, міжнародний менеджмент, здатний управляти господарством з урахуванням історичних і культурних особливостей. Найважли-

вішими чинниками глобалізації економіки є: нове співвідношення між сферою виробництва і торгівлі, перевага частки споживчих товарів в сукупному світовому продукті; активізація товарообміну між територіально розділеними виробництвами; формування системи інформаційного, комунікаційного і побутового обслуговування високої якості, як умова успішної реалізації двох попередніх чинників. При цьому логістика розглядається в якості необхідного елементу глобалізації.

Підхід до розвитку логістики базується, з одного боку, на класичному розумінні її суті, а з іншого – на глобалізації світової економіки, ускладненні світових господарських зв'язків. Класичне розуміння логістики – це необхідність забезпечення певного обсягу товарів необхідної якості в потрібний час і в потрібному місці. В умовах насиченого ринку задача виконання вимог клієнта полегшується, потреби можуть задовольнятися безпосередньо по мірі їх надходження.

Підприємства-товаровиробники все більше зближуються один з одним за якістю та ціною товарів і послуг, що надаються. Це викликає необхідність забезпечення високої конкурентоспроможності. У зв'язку з цим доцільно мати спектр пропозицій різноманітних варіантів з високою якістю і в найкоротший час. Саме тому логістика сьогодні розглядається як чинник успішної ринкової орієнтації.

Розвиток логістики за останні 25 років ознав принципових змін. На початку 80-х років значимість логістики для підприємства була досить низькою, основними її задачами в цей період були організація системного підходу, оптимізація стандартів виробництва і автоматизації. До початку 90-х років значимість логістики істотно виросла при орієнтації на саме підприємство, ступінь компетенції його працівників. До 2010 року роль логістики для підприємства стане ще більш вагомою. Головним орієнтиром буде клієнт, оптимізація всього ланцюга його забезпечення на підставі максимального задоволення потреб.

Раніше логістика розвивалася в рамках діючого підприємництва. Проте глобалізація регіональних ринків, прискорене формування єдиного світового ринку вимагає тісної співпраці підприємств, переплетіння їх ділових інтересів. Логістична система поступово розвивається від окремих ізольованих компонентів до зосередження орієнтованих відносно один одного функцій в єдиному виробничому процесі.

Дослідження Gartner Group показують, що в

найближчі роки нас чекає перехід до «співпадаючої» логістики. Її концепція розвивається послідовно протягом останніх десяти років і оперує такими показниками, як коефіцієнт споживацьких відгуків, оперативність реакцій на вимоги клієнтів та ін. В результаті можна вважати, що в ту мить, коли споживач забирає продукт із існуючого запасу, виробнича лінія вже виготовляє інший, з тим щоб замінити придбаний. І цей продукт так само надходитиме в користування наступних споживачів. Такий підхід узгоджує відносини між продавцем, покупцем і споживачем продукту, а також сферою обслуговування.

Новий напрямок логістики складається там, де мова йде про оптимізацію єдиного процесу задоволення споживацьких вимог і про сумісність усіх партнерів – його учасників. Щоб досягти цієї мети, в найближчі роки будуть необхідні додаткові зусилля і витрати з формування відповідної інфраструктури, як у сфері виробництва, так і у сфері торгівлі. Результатом всієї цієї роботи стане використання логістики як нового ефективного засобу для створення глобального ринку.

Глобалізація транспортних сполучень потребує гармонійної роботи всіх видів транспорту, забезпечення взаємозв'язаного використання різних видів транспорту. Рішення цієї проблеми слід шукати у створенні ефективно діючої системи, здатної запобігати перебоєм на транспорті.

Використання методів логістики відкриває нові резерви створення конкурентної переваги тієї або іншої фірми на підставі максимального задоволення вимог клієнтів. При цьому слід розглядати концепцію управління просуванням товару як більш загальну, ніж менеджмент і маркетинг. Якщо менеджмент розглядає питання управління всередині підприємства, а маркетинг – управління попитом з боку зовнішнього оточення, то логістика об'єднує ці концепції в єдину систему, орієнтовану на кінцевого споживача.

Важливе практичне значення має висновок конгресу про переміщення центру ваги зі сфери виробництва товарів і послуг в сферу торгівлі і розподілу.

Близько 90...95 % всіх вантажних перевезень здійснюються за участю двох або більше видів транспорту, а в транспортних вузлах, що є стиковими пунктами різних транспортних систем, вантажі знаходяться до 70 % часу просування.

В рамках міжнародного розподілу праці де-

далі більше зростає значення систем зі всебічним і детальним узгодженням процесів виготовлення і збуту продукції при сучасних інформаційних технологіях з транспортними процесами і їх інтеграцією в комплексні логістичні процеси.

Логістика є одним з механізмів, що забезпечує ефективне управління роботою компанії на ринку. Зараз розрізняють наступні види логістики: матеріально-технічного постачання, пов'язану з визначенням найбільш вигідних схем забезпечення виробництва сировиною, матеріалами, запасними частинами та ін.; виробничу, що забезпечує формування ефективних моделей організації виробничих процесів; збуту (маркетингову), пов'язану із встановленням оптимальних схем збуту продукції, яка виробляється.

Особливе місце займає транспортна логістика. Під транспортною логістикою розуміється товаропросування, при якому здійснюються операції, пов'язані з переміщенням готової про-

дукції від місця її виробництва до місця споживання. В свою чергу, для перевізників транспортна логістика вважається виробничою, а збутова і логістика матеріально-технічного постачання переходить в нову якість – маркетингову транспортну логістику, яка у сфері вантажних перевезень охоплює два комплекси задач:

- встановлення ефективних, економічно вигідних схем організації матеріальних потоків для власних потреб;

- визначення оптимальних (за критерієм максимальної ціни реалізації продукції і мінімального рівня транспортної складової в її кінцевій ціні) варіантів товарних і транспортно-економічних зв'язків між виробником, споживачем продукції і перевізником, див. рис.1.

Зростання вантажопотоку вимагає подальшого розвитку інфраструктури, поповнення парку сучасним рухомим складом, а також впровадження нових інформаційних технологій. Тільки ці «три кити» можуть підняти співпрацю між країнами на новий рівень.

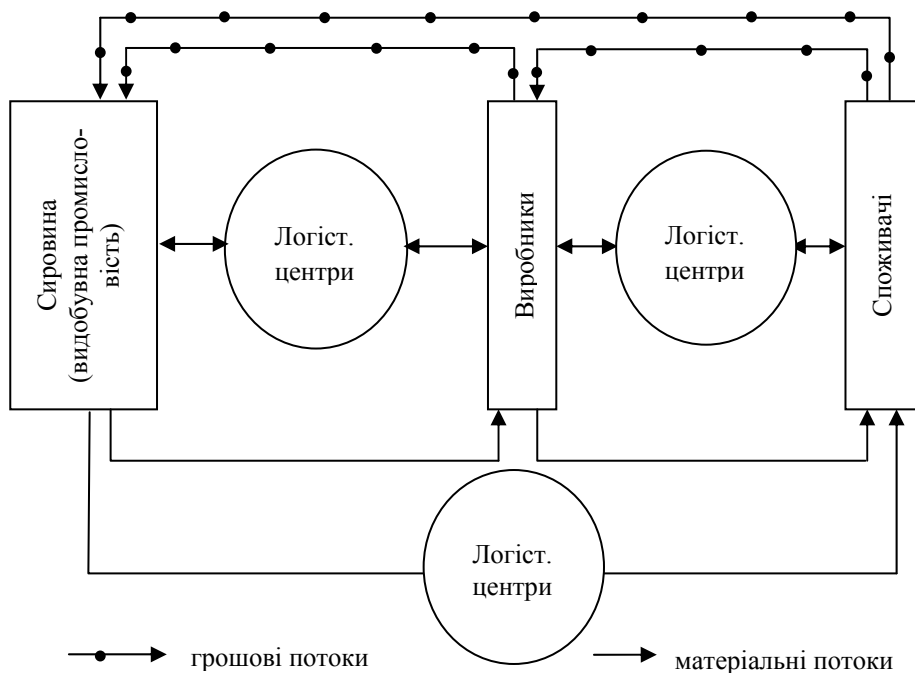


Рис.1. Принципова схема основних напрямків транспортної логістики

Логістичні центри повинні комплексно реалізовувати функції товаропросування вантажів та надавати всі необхідні при перевезенні послуги:

- укладання угод з власниками вантажів на перевезення експортно-імпортних вантажів, прямих угод з портами, залізницями, автотранспортними підприємствами – на доставку цих вантажів, з митною та іншими спеціальними

службами – на обслуговування в процесі перевезення;

- надання експедиторських послуг, враховуючи всі види транспортного обслуговування на всіх ланках логістичного ланцюга від пунктів виробництва товару до пунктів його споживання;

- інформаційне забезпечення процесу перевезення та контролю за терміном його вико-

нання на всіх стадіях транспортування;

- забезпечення контролю за фінансовими потоками та сучасними розрахунками за перевезення між його учасниками та виконавцями.

Розвиток логістики, якість і швидкість перевезень стануть головними пріоритетами транспортної політики.

Вирішення цієї задачі може бути схематично представлено у табл. 1, де позначено A_i – ресурс i -го постачальника, B_j – потреби продукції в пунктах j .

Таблиця 1

Типи вирішення транспортної задачі

Тип транспортної задачі	Умови	Застосування
Закрита задача	$\sum_i A_i = \sum_j B_j$	В поточному плануванні постачання і перевезень
Відкрита задача з перевищенням ресурсів	$\sum_i A_i > \sum_j B_j$	Для оптимізації перспективного планування перевезень
Відкрита задача з перевищенням потреб	$\sum_i A_i < \sum_j B_j$	Може бути складовою частиною складних оптимізаційних задач

В процесі переміщення товару в пункт призначення, а також транспортних засобів як в порожньому, так і в завантаженому станах необхідно відповідне інформаційне забезпечення оперативного управління перевізним процесом (управління вантажними і транспортними потоками).

Функцію стикування і взаємодії інформаційних, фінансових і матеріальних потоків виконують банки, а також товарні контори залізничних станцій, технологічні центри обробки перевізних документів, відділи по обробці перевізних документів залізниць, дорожні центри фірмового транспортного обслуговування, транспортно-експедиційні контори морських торговельних портів, вантажні контори річкових портів. Крім перерахованих підрозділів, дану функцію виконують експедиторські, митні, сертифікаційні і страхові організації, без оплати послуг яких, а також оформлення і пред'явлення відповідних документів неможливе переміщення транспортних і вантажних потоків. Функцію стикування і взаємодії інформаційних потоків з транспортними і вантажними виконують на всіх видах транспорту диспетчерські апарати.

За оцінкою провідних міжнародних експертів, до 2010 року в найбільших транспортних вузлах світу буде організовано приблизно 70 мультимодальних транспортно-логістичних комплексів глобального масштабу. Дефіцит логістичних потужностей західні компанії називають однією з основних перешкод роботи на ринках Східної Європи взагалі і України зокрема. Ця ж причина робить нашу країну менш привабливою для міжнародного транзиту вантажів.

БІБЛОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Логистика: Учебн. пос. / Под ред. Б. А. Аникина. – М.: ИНФРА, 1998. – 327 с.
2. Смахов А. А. Основы транспортной логистики: Учебн. пос. для вузов ж.д. трансп. – М.: Транспорт, 1995.

Надійшла до редколегії 07.11.2007.