

УДК 65.012.34 (075.8)

В.Є. Качуровський, к.т.н., доцент
Вінницький національний аграрний університет

ВИКОРИСТАННЯ ЛОГІСТИКИ В УКРАЇНІ ТА ЗА КОРДОНОМ

Досліджується сучасний стан використання логістики в Україні та за кордоном. Визначені перспективи та особливості використання логістики в Україні.

Ключові слова: стадія розвитку логістики, консультативні ради, асоціації, концепція логістики, маркетингова стратегія, мережа логістичних ланцюгів.

I. Вступ. Останніми роками зростаючого значення набуває концепція логістики наряду з концепцією маркетингу як засіб забезпечення стійких економічних позицій вітчизняних підприємств та досягнення успіху загостреній конкурентній боротьбі на ринку. Аналіз тенденцій розвитку логістики у розвинутих країнах і створення різноманітних форм логістичних інтеграцій дозволяють не тільки визнати ефективність застосування цієї економічної концепції у практиці господарювання, а й достатньо значне не пророблене поле для науково-теоретичних осмислень.

II. Постановка завдання. Дослідити сучасний стан використання логістики в Україні та за кордоном. Визначити перспективи та особливості використання логістики в Україні.

III. Результати. При розгляді досвіду зарубіжних країн слід зазначити, що в країнах з розвинутою економікою існують неабиякі досягнення у галузі логістики, але ці досягнення мають різний рівень досконалості. Обстеження 500 західноєвропейських компаній (26 % — компанії Німеччини, 20 % — Голландії, 17 % — Великобританії, 16 % — Франції, 11 % — Бельгії, 10 % — Іспанії), які представляють 30 різних галузей економіки, виявило чотири стадії розвитку логістики. На першій стадії, якій притаманне нерегулярне добове логістичне планування, перебувають 57 % обстежених фірм; на другій стадії— 20 % компаній, які нерегулярно займаються питаннями застосування логістики, але вживають заходів щодо її використання вже на тижневий строк, пов'язуючи

свої дії з бюджетом і зниженням витрат виробництва. Третя і четверта стадії розвитку логістики характеризуються впровадженням її інтегрованої системи, що охоплює доставку товарів від постачальника матеріалів до кінцевих споживачів готової продукції. На цих стадіях розвитку перебувають лише 23 % компаній. Вони розробляють довгострокові плани функціонування забезпечення (на місяць і більш тривалий термін), одночасно приділяючи велику увагу вивченню попиту.[1].

З метою прискорення впровадження логістики у господарську практику фірм за кордоном почали створюватися консультативні ради. На підприємствах Франції у середині 80-х років нараховувалося близько 50 рад, які займалися логістикою. [2].

Як правило, такі ради зосереджують свою діяльність на одній з ланок логістичного ланцюга (наприклад, транспорті) або двох-трьох ланках, але у сукупності з іншими її елементами. Консультації також надаються різним зовнішнім фірмам. Адміністрація фірм використовує консультативні ради для діагностування стану логістики на підприємстві. Ради також виконують дослідження у галузі логістики, розробляють пропозиції щодо її вдосконалення, проводять заняття з вивчення проблем логістики, впроваджують досвід інших фірм. На консультантів при цьому покладаються такі функції [2]:

- визначення стратегічних аспектів логістики, в яких виникає необхідність;
- розгляд оперативних аспектів логістики (наприклад, аналіз витрат з логістики, оптимізація існуючих систем управління, стандартизація пакувань тощо);
- оперативне планування, пов'язане, зокрема, з впровадженням методу «точно у строк», нових автоматизованих систем складування і транспортування;
- планування перевезень (наприклад, оптимізація парку транспортних засобів, методів перевезення небезпечних вантажів з урахуванням вимог охорони довкілля).

При виборі послуг зовнішніх консультантів, що надаються фахівцями бюро (наприклад, у Швейцарії їх нараховується близько 30) та окремими особами, рекомендується оцінювати їх діяльність, виходячи насамперед з таких критеріїв:

- правильність запропонованих консультантами рекомендацій;
- рівень реалізації пропозицій, висловлених у ході консультації;
- досвід розв'язання питань;
- кваліфікація консультанта;
- ціна, умови, строки надання консультативних послуг;

- ступінь деталізації документації на окремих етапах планування логістики;
- досвід спільної роботи консультанта із замовником.

Від замовника при цьому вимагається дотримання таких умов: чітке формулювання мети дослідження та обсягу робіт, розбиття складного завдання на окремі етапи, спільна робота консультанта із спеціалістом фірми, чітке визначення очікуваного результату консультації.

Крім консультативних рад, у транспортних фірмах ряду країн почали використовувати логістичні організації у вигляді спеціальних центрів чи інших структур. У Франції, наприклад, такі центри існують як на регіональному, так і національному рівнях.

На залізницях розвинутих країн існують й інші транспортні організації, які надають логістичні послуги, наприклад організації з експедиторської діяльності, що несуть відповідальність за доставку вантажу, включаючи його перевезення у змішаних сполученнях.

Генерацією ідей, обміном досвідом, визначенням наукових і практичних підходів до стратегії і тактики логістики у розвинутих країнах займаються національні та міжнародні спеціалізовані товариства та асоціації, які об'єднують промислові фірми і наукові організації. Такі об'єднання мають свої дослідницькі центри з добре поставленою методикою аналізу ситуації в промисловості, консультативні відділи, банки інформації, навчальні центри [2].

Для реалізації логістичного підходу в управлінні фірми створюють спеціальні підрозділи. Так, в одній із західнонімецьких компаній сферу логістики курирують два спеціально створених органи— комітет правління «Адміністрація та матеріально-технічне забезпечення» і «Центральна комісія з логістики» [1].

У деяких країнах існують національні асоціації. Так, тільки в Європі їх налічується понад 20, і вони є членами Європейської асоціації логістики (ELA), штаб-квартира якої знаходиться у Швейцарії (м. Берн). Ця асоціація виконує приблизно такі ж функції, як і національні асоціації, але вже у межах всього регіону країн — членів цієї асоціації. Навчальні заклади готують спеціалістів з логістики, крупними тиражами видаються спеціальні книги. Серед найбільш авторитетних джерел слід виділити такі журнали: «Logistics» (Великобританія), «Logistiques Magazine» (Франція), «Logistik Spertrum» (Німеччина), «Production and Inventory Management» (США) та інші [1].

Аналіз стану розвитку логістики у розвинутих країнах на сучасному етапі, різноманітність форм логістичних інтеграцій у динамічних та ринкових умовах дає змогу дійти висновку про високу ефективність застосування цієї економічної концепції.

У США концепція логістики розглядається у вищих ешелонах управління корпорації як ефективний мотивований підхід до управління з метою зниження витрат виробництва. Ця концепція лежить в основі економічної стратегії фірм, коли логістика використовується як знаряддя у конкурентній боротьбі і розглядається як управління процесами планування, розміщення і контролю за фінансовими й людськими ресурсами. Подібний підхід дає змогу забезпечити тісну координацію логістичного забезпечення ринку та виробничої стратегії.

Важливою складовою ланкою успішного функціонування логістики є ефективне використання трудових ресурсів. Застосування принципів логістики сприяє суттєвому підвищенню продуктивності праці. Так, у США починаючи з 80-х років вона щороку стабільно зростає на 3 % [2].

Для зменшення ризику, пов'язаного із складнощами у реалізації продукції, фірми дедалі ширше застосовують сегментну маркетингову стратегію, що потребує добре відрегульованого розподілу. Система доставки чи замовлення в одному сегменті може зовсім не відповідати вимогам іншого. Провідні фірми США пильно стежать за високим рівнем обслуговування основних споживачів. Сталі стандарти широко рекламуються, доводяться до відома споживачів, чії потреби детально вивчаються. Як свідчать статистичні дані, одна з п'яти фірм встановлює жорсткі стандарти обслуговування і гнучко їх регулює, підтримуючи тісний зворотний зв'язок з покупцями. Але тільки 20 % американських фірм застосовують логістичну концепцію на такому рівні, який дає змогу одержувати конкурентні переваги.

Досвід практичного застосування логістики є в Росії. На першому семінарі з логістики було повідомлено про існування логістичної системи «Ритм», в якій розглядаються матеріальні потоки між підприємствами добувної промисловості та металургійними комбінатами чи ТЕЦ, з одного боку, і залізничного транспорту як посередника— з іншого. Між такими підприємствами існують стійкі зв'язки на основі масових перевезень сировини. Ці перевезення характеризуються, як правило, високою нерівномірністю надходження порожніх вагонів під завантаження та розвантаження, що потребує додаткового парку механізмів та штату вантажників, великих складських площ. Невпевненість у своєчасності поставки сировини примушує одержувачів створювати її страховий запас, щоб уникнути збоїв в основному технологічному процесі виробництва, не допустити простою дорогого устаткування. Свою складську базу розвивають й вантажовідправники, «звикнувши» неритмічно одержувати порожні вагони під завантаження і часто змушені працювати не за прямим варіантом. Таким чином, періодично то у постачальників, то у споживачів виникають наднормативні запаси, а отже, виникає потреба у повторних вантажних операціях, знижується якість

продукції. Однак і залізничники змушені мати свої «склади-буфери», роль яких виконує технологічний резерв вагонів на станції. Ці «буфери» амортизують вагонопотік чи вантажопотік, який нерівномірно надходить від підприємств, відправників та одержувачів. Аналіз показує, що всі учасники цього технологічного ланцюжка мають невикористані витрати й незадоволені роботою одне одного. Для таких підприємств поняття своєчасності перевезень зводиться насамперед до ритмічності доставки вантажів. На перший погляд, розв'язання цього завдання досить просте й полягає у здійсненні перевезень маршрутними поїздами за чітким графіком. Концептуально це й вирішили покласти в основу єдиної міжгалузевої технології, їй властиві взаємопов'язані графіки руху поїздів, названих технологічними маршрутами, узгоджена робота станцій та підприємств, нормативність маси вантажів та протяжності таких маршрутів. Лише одним обмеженням була вимога, щоб маса поїзда не перевищувала максимально допустимої типовими розрахунками. Як варіант розглядалася й організація ступінчастих технологічних маршрутів. Ішлося про те, щоб маса, протяжність та час завантаження маршрутних груп, які формуються на спеціально виділеній станції, заздалегідь узгоджувалися. Відправлення маршрутних груп на поєднання з іншими маршрутними групами передбачалося здійснювати за твердими графіками і мало на меті домогтися мінімального розриву між закінченням підготовки маршруту та відправленням зі станції. Однак перші спроби реалізації таких технологій зазнали невдачі, оскільки залишилися не вирішеними насамперед економічні питання.

Налагодження стабільного пропуску поїздів за твердим графіком за умови високої пропускної спроможності напрямів пов'язано з необхідністю їх пріоритетного обслуговування. Це означає, що треба мати більший резерв локомотивів і вагонів, провести часткову реконструкцію шляхів ряду станцій, збільшити працевитрати диспетчерського апарату. Отже, забезпечення твердого графіка руху поїздів тягне за собою додаткові витрати залізниць. Радикальним вирішенням цієї проблеми стало запровадження договірних тарифів на перевезення вантажів, встановлених у 1988 році. В їх основу було покладено перерозподіл позатранспортного ефекту, тобто спрямування його частини на покриття транспортних витрат. Розмір цього позатранспортного ефекту досить значний. Так, тільки за рахунок прямого варіанту перевантаження сировини з вагонів безпосередньо до доменних печей обсяг вантажопереробки може скоротитися у чотири рази й до того ж збережеться якість сировини. Однак вирішення суто економічних та технологічних завдань було недостатнім для успішного втілення в життя системи «Ритм», оскільки залишалися нерозв'язаними завдання технічного забезпечення та розвитку, а також ряд оптимізаційних управлінських завдань. Тільки після їх повного вирішення

можна бути впевненим у стійкості єдиної міжгалузевої технології забезпечення підприємств сировиною. Основою організації праці за системою «Ритм» є угода про спільні зобов'язання підприємств, що беруть у ній участь, та залізницею. Укладена угода має чітко визначити економіко-юридичну відповідальність за виконання умов перевезення. Підписуючи договір, залізниця дає гарантію високоякісного транспортного обслуговування промислових підприємств, які, в свою чергу, одержують ряд переваг на постачання сировини та палива.

Скориставшись принципами логістики, розглянемо інший випадок функціонування виробничо-транспортних систем для утворення їх технологічних ланцюгів. Зупинимось, наприклад, на підприємствах, пов'язаних між собою кооперацією. З боку підприємства-виробника вимоги щодо своєчасної доставки зводяться до впевненості у можливості відправки вантажу у будь-який день та гарантій його доставки у стислі строки. Такі вимоги може задовольнити вантажний поїзд, що працює із заданою регулярністю за жорстким розкладом. Його структура (набір вагонів) може бути постійною чи змінною. На початковому етапі роботи поїздів такого типу доцільно організувати їх прямування за чітким графіком між великими промисловими центрами. Головне, щоб у визначений строк вагони були завантажені й подані до перевезення. Завчасне відправлення блокує місця на такий поїзд за умов зазначення в заяві розмірів відправки [2].

При виникненні та розвитку логістики за кордоном основною причиною її розвитку став пошук резервів у позавиробничій галузі за рахунок системного підходу до виробничих процесів та їх транспортно-складського забезпечення з урахуванням особливостей товарообороту.

Для того щоб прискорити розвиток логістики в Україні, важливо з'ясувати причини, які стримують її практичне застосування [2].

По-перше, це відсутність належного державного підходу до проблем логістики, що виявляється як у відсутності відповідної правової бази, так і у нестачі спеціалістів і центрів їх підготовки.

По-друге, відсутній комплексний облік витрат, при якому їх зростання у транспортно-складському господарстві перебивається ефективністю, досягнутою за межами цієї галузі господарства. Разом з тим існуюча система бухгалтерського обліку, методика виробничого госпрозрахунку, які застосовуються на практиці, поки що не дають можливості для повної оцінки витрат і результатів на рівні відповідних підрозділів і служб підприємства.

По-третє, логістичний підхід передбачає проведення кардинальних змін у структурі підприємства, перехід до більш гнучких організаційних структур, створення спеціалізованих цехів і служб транспортно-складського господарства.

По-четверте, розвиток ідей логістики гальмується недоліками у професійній підготовці кадрів. Існує ще багато інших причин, ліквідація яких прискорила б широкомасштабне впровадження логістики у практику.

Логістика як наукова дисципліна та практика менеджменту може стати надійним помічником у вдосконаленні діяльності підприємств.

З цією метою в Україні необхідно створити розгалужену мережу логістичних ланцюгів, що в сучасних умовах допоможе підприємствам швидше встановити нові господарські зв'язки. Такі служби, як ніякі інші заходи, спроможні швидко відновити виробничий ритм, подолавши бар'єр у господарських відносинах.

При розробці логістичних моделей, орієнтованих на використання на загальноекономічному просторі колишнього СРСР, необхідно враховувати ряд особливостей [2].

Перша особливість полягає в тому, що територія застосування цих моделей досить велика, і це ускладнює проектування логістичних моделей, сприяє збільшенню обсягів запасів і транспортно-заготівельних витрат. Друга особливість — це нерозвинута інфраструктура (засоби транспорту і зв'язку, обладнані склади, пакувальне устаткування). Разом з уповільненням обороту матеріальних об'єктів це спричиняє великі втрати, пошкодження матеріальних цінностей. З розвитком матеріально-технічної бази сфери обороту дія цього фактора послаблюється. Третя особливість полягає у високому ступені концентрації виробництва та споживання на великих підприємствах. З одного боку, це сприяє інтенсифікації матеріальних потоків, а з іншого — уповільнює реакцію та гнучкість через зміну потреб клієнтів. Четверта особливість — високий ступінь концентрації управління, що знижує реактивну спроможність виробництва на змінюваний попит. Концентрація управління виявляється в обмеженій самостійності виробничих і постачальницько-збутових підприємств та організацій, в необхідності узгоджувати прийняті рішення з вищими органами управління. П'ята особливість полягає у низькому ступені інтеграції виробництва. Вона виявляється в об'єднанні багатьох проміжних етапів технологічного циклу, намаганні досягти максимального ступеня готовності продукції до кінцевого споживання. Шоста особливість — це слабка насиченість ринку. Дія цього фактора полегшує проектування і функціонування маркетинг-логістики, але створює великі складнощі для постачальницької логістики. Сьома особливість полягає у відсутності резервів виробничих потужностей і має вияв у нагромадженні великих резервів матеріальних ресурсів у вигляді матеріалів, сировини, що значною мірою перешкоджає гнучкості виробництва і свідчить про низький рівень інтенсивності матеріальних потоків

IV. Висновки. Концепція логістики в управлінні матеріальними потоками знаходиться на стадії становлення в Україні. Необхідною умовою успішного її розвитку при цьому є підготовка висококваліфікованих фахівців, спроможних здійснювати проектування автоматизованих систем логістики і застосовувати їх на підприємствах та у постачальницько-збутових організаціях [2]. З цією метою Є.В. Крикавський створив Всеукраїнську асоціацію логістики, основними напрямками діяльності якої стали:

- встановлення та розвиток міжнародних контактів в галузі логістики в тому числі з Європейською логістичною асоціацією;
 - переклад та видання зарубіжної літератури з логістики;
 - організація лекцій, семінарів, виставок, конференцій з метою пропаганди знань, обміну досвідом, надання методичної допомоги у сфері логістики;
 - здійснення наукових досліджень логістичної спрямованості [3].
-

Література

1. Бауэрсокс Дональд Дж., Клосс Дэйвид Дж. Логистика: интегрированная цепь поставок. – 2-е издание./ Пер.с англ. – М.: ЗАО «Олимп-Бизнес», 2005. – 640с.
 2. Кальченко А.Г. Логистика: Підручник. – К.:КНЕУ, 2004. – 284 с.
 3. Крикавський Є.В. Логістичне управління: Підручник. – Львів: Видавництво Національний університет «Львівська політехніка». -2005.-684с.
-

Summary

Use of logistic in Ukraine and by foreign country. / V.E. Kachurovskyy

The current state of use of logistics in Ukraine and abroad is studied. Prospects and features of usage of logistics in Ukraine are defined.

Key words: stage of development of logistics, the advisory councils, associations, the logistics concept, marketing strategy, network of logistical chains