

УДК 338.47

Олена Харчук, к. е. н.

*(доц. кафедри менеджменту організацій і логістики,
Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

Сергій Козак

*(студент гр. І-МОіА маг.,
Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД ПРАКТИЧНОГО ЗАСТОСУВАННЯ ТА РОЗВИТКУ ЛОГІСТИКИ В УКРАЇНІ

Стаття присвячена аналізу зарубіжного досвіду використання і практичного застосування логістики. Визначені причини, які стримують її практичне застосування і основні умови успішного її розвитку в Україні.

Ключові слова: логістика, інтегровані системи, постачальники і споживачі, логістична система, логістичний ланцюг, управління матеріальними потоками.

Статья посвящена анализу зарубежного опыта использования и практического применения логистики. Определены причины, сдерживающие ее практическое применение и основные условия успешного ее развития в Украине.

Ключевые слова: логистика, интегрированные системы, поставщики и потребители, логистическая система, логистическая цепь, управления материальными потоками.

Постановка проблеми. В країнах з розвинутою економікою існують великі досягнення у галузі логістики. Обстеження 500 західноєвропейських компаній (26 % – компанії Німеччини, 20 % – Голландії, 17 % – Великобританії, 16 % – Франції, 11 % – Бельгії, 10 % – Іспанії), що представляють 30 різних галузей економіки, виявило чотири стадії розвитку логістики [2]. Першій стадії притаманне нерегулярне добове логістичне планування (в ній перебувають 57 % обстежених фірм). Другій стадії (20 % компаній) – логістику використовують вже на тижневий строк, пов'язуючи свої дії з бюджетом і зниженням витрат виробництва. Третя і четверта стадії розвитку логістики (лише 23 % компаній) характеризуються впровадженням її інтегрованої системи, що охоплює доставку товарів від постачальника матеріалів до кінцевих споживачів готової продукції, одночасно приділяючи велику увагу вивченню попиту.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженням потенціалу підприємств, його складових і розвитку логістики займалися такі відомі вітчизняні і зарубіжні вчені, як: Краснокутська Н. С., Федонін О. С., Вовк О. М., Должанський І. З., Попова І.В., Гриценко С.І., Матвієнко-Біляєва Г.Л., Проценко І.О. Даній проблематиці також присвячено значну кількість дисертацій.

© Харчук О. Г., Козак С. В., 2014

Дослідженням проблеми ресурсного забезпечення виробничих і сервісних підприємств присвячені праці Д. Бауерстока, Дж. Вітковського, Є.В. Крикавського, Н.І. Чухрай, В.І Сергєєва, В.В. Дибської, С.О. Уварова, О.П. Долгова, Ю.М. Неруша, Б.О. Анікіна і ін.

Метою даної статті є дослідження зарубіжного досвіду використання і практичного застосування логістики і можливість впровадження її для успішного розвитку в Україні в сучасних умовах.

Виклад основного матеріалу дослідження. За кордоном з метою впровадження логістики в практичну діяльність організацій створювалися консультативні ради, які, як правило, надавали консультації різним зовнішнім фірмам і зосереджували свою діяльність на одній з ланок логістичного ланцюга (наприклад, транспорті). Наприклад, на підприємствах Франції у середині 80-х років нараховувалося близько 50 рад, які займалися логістикою [4].

Адміністрація організацій і фірм використовувала консультативні ради для діагностування стану логістики на підприємствах, так як ради також виконували дослідження у галузі логістики, розробляли пропозиції щодо її вдосконалення, проводили заняття з вивчення проблем логістики і впровадження досвіду інших фірм. На консультантів при цьому покладалися такі функції:

- визначення стратегічних аспектів логістики, в яких є необхідність;
- розгляд оперативних аспектів логістики (наприклад, аналіз витрат з логістики, оптимізація існуючих систем управління, стандартизація пакувань тощо);
- оперативне планування, що пов'язане 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).

Наприклад, у Швейцарії, при виборі послуг зовнішніх консультантів, рекомендується оцінювати їх діяльність, виходячи насамперед з таких критеріїв:

- правильність запропонованих рекомендацій консультантами;
- рівень реалізації пропозицій у ході консультації;
- досвід розв'язання питань;
- кваліфікація консультанта;
- умови, строки і ціна надання консультативних послуг;
- ступінь деталізації документації на окремих етапах планування логістики;
- досвід спільної роботи консультанта із замовником.

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

На залізницях розвинутих країн існують й інші транспортні організації, що надають логістичні послуги, наприклад організації з експедиторської діяльності, які несуть відповідальність за доставку вантажу, включаючи його перевезення у змішаних сполученнях [4].

Національні і міжнародні спеціалізовані товариства і асоціації, які об'єднують промислові фірми і наукові організації, займаються генерацією ідей, обміном досвідом, визначенням наукових і практичних підходів до стратегії і тактики логістики у розвинутих країнах. В своїй структурі вони мають дослідницькі центри для аналі-

зу в сфері промисловості, консультативні відділи, банки інформації, навчальні центри, спеціальні підрозділи і ін.

Наприклад, в одній із західнонімецьких компаній сферу логістики курирують два спеціально створених органи – комітет правління «Адміністрація і матеріально-технічне забезпечення» і «Центральна комісія з логістики».

У деяких країнах існують національні асоціації. Тільки в Європі їх налічується понад 20, і вони є членами Європейської асоціації логістики (ELA). Дана асоціація виконує приблизно такі ж функції, як і національні асоціації, але вже у межах всього регіону країн – членів цієї асоціації.

За кордоном, з метою обміну досвідом з впровадження логістики, проводяться міжнародні конгреси, симпозіуми, конференції. Спеціалістів з логістики готують навчальні заклади, де 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) і ін.

Досвід практичного застосування логістики є і в Росії [2], де існує логістична система «Ритм», основою організації праці якої є угода про спільні зобов'язання підприємств, що беруть у ній участь, і 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 і палива.

В логістичній системі «Ритм» розглядаються матеріальні потоки між підприємствами добувної промисловості і 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, які характеризуються, як правило, високою нерівномірністю надходження порожніх вагонів під завантаження і розвантаження, що потребує додаткового парку механізмів і штату вантажників, великих складських площ. Невпевненість у своєчасності поставки сировини примушує одержувачів створювати її страховий запас, щоб уникнути збоїв в основному технологічному процесі виробництва і не допустити простою дорогого устаткування. Тому 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, що знижує якість продукції. На перший погляд, розв'язання цього завдання досить просте й полягає у здійсненні перевезень маршрутними поїздами за чітким графіком. Концептуально це вирішили покласти в основу єдиної міжгалузевої технології, якій властиві взаємопов'язані графіки руху поїздів, названих технологічними маршрутами, узгоджена робота станцій і підприємств, нормативність маси вантажів і протяжності таких маршрутів.

Отже, при виникненні і розвитку логістики за кордоном основною причиною її розвитку став пошук резервів у позавиробничій галузі за рахунок системного підходу до виробничих процесів і 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 [1]. Це наприклад:

- відсутність належного державного підходу до проблем логістики (відсутність відповідної правової бази і нестача спеціалістів і центрів їх підготовки);
- відсутній комплексний облік витрат, при якому їх зростання у транспортно-складському господарстві перебивається ефективністю, досягнутою за межами цієї галузі господарства;
- необхідність переходу до більш гнучких організаційних структур, створення спеціалізованих цехів і служб транспортно-складського господарства;
- недоліки у професійній підготовці кадрів, що гальмує розвиток і впровадження логістики у практику.

Тому в Україні необхідно створити розгалужену мережу логістичних ланцюгів, що в сучасних умовах допоможе підприємствам швидше встановлювати нові господарські зв'язки.

Концепція логістики в управлінні матеріальними потоками знаходиться на стадії становлення в Україні. Основною необхідною умовою успішного її розвитку є підготовка висококваліфікованих фахівців, спроможних здійснювати проектування автоматизованих систем логістики і застосування їх на підприємствах і у постачальницько-збутових організаціях [1]. З цією метою М. А. Окландер в своїй монографії «Логістична система підприємства» [3] пропонує створити Українську асоціацію логістики, основними напрямками діяльності якої є:

- встановлення і розвиток міжнародних контактів в галузі логістики, у тому числі з Європейською логістичною асоціацією;
- переклад і видання зарубіжної літератури з логістики;
- організація лекцій, семінарів, виставок, конференцій з метою пропаганди знань, обміну досвідом, надання методичної допомоги у сфері логістики;
- сприяння підвищенню професійного рівня спеціалістів з проблем логістики;
- здійснення наукових досліджень логістичної спрямованості.

Висновки і пропозиції. Проведений аналіз свідчить про необхідність дослідження сучасного стану використання логістичного потенціалу в діяльності підприємств залізничного транспорту в Україні.

ЛІТЕРАТУРА

1. Алесинская Т.В. Основы логистики. Общие вопросы логистического управления. Учебное пособие. Таганрог: Изд-во ТРТУ, 2005.
2. Кислий В. М., Біловодська О. А., Олфіренко О. М., Смоляник О. М., Л 69 Логістика: Теорія і практика: Навч. посіб. – К.: Центр учбової літератури, 2010. – 360 с.
3. Окландер М. А. Логістична система підприємства: Монографія. – О.: «Астропринт», 2004. – 312 с.
4. Семенов Г. А., Гиря М. Г. Еволюція поняття «логістика». Характеристика логістичних систем // «Держава і регіони». 2006. – 280-289с.

Sergei Kozak, student of Gr. 1-MOIA mag., State Economic and Technological University of Transport

Olena Kharchuk Ph.D. in Economics, Associate Professor of the Department of Management and Logistics, State Economic and Technological University of Transport

FOREIGN EXPERIENCE THE PRACTICAL APPLICATION

AND LOGISTICS DEVELOPMENT IN UKRAINE

The article analyzes the foreign experience usage and practical logistic application in France, Switzerland and Russia. In the event development of logistics and abroad the main reason of its development was to find of reserves in non-productive sector through a systematic approach to production processes and its transport and storage provision the peculiarities taking into account turnover. They causes that prevent its practical application and the main conditions for its successful development in Ukraine. For example:

- lack of an appropriate state approach to the problems of logistic (lack of an appropriate legal basis and lack of specialists and their training centers);*
- non-available combined accounting of costs, where their growth in transport and warehousing overlapping efficiency reached outside of this industry sector;*
- necessity of transition to a more of flexible organizational structures, creation of specialized departments and services of transportation and warehousing;*
- deficiencies in the professional training personnel, which hinders the development and implementation of logistics in practice.*

Therefore in Ukraine it needs to create ramified network of logistics circuits that nowadays will help businesses quickly install new economic relationships.

Keywords: logistics, integrated systems, suppliers and customers, logistic system, logistic chain, materials management.

REFERENCES

1. T.V. Alesynskaya Osnovy logistiki. Obshie voprosy logisticheskogo upravleniya. Uchebnoe posobie. Taganrog: Izd-vo TRTU, 2005.
2. Kyslyy VM, Bilovodska OA, Olefirenko OM, OM Smolyanyk, LB Lohistyka: Teoriia ta praktyka: Navch. posib. – K.: Tsentri uchbovoi litera-tury, 2010. – 360 s.
3. Oklander MA. Lohistychna systema pidpriemstva: Monohrafiia. – O.: «Astroprynt», 2004. – 312 s.
4. Semenov GA, kettlebell MG. Evoliutsiia poniattia «lohistyka». Kharakterystyka lohistychnykh system // «Derzhava ta rehiony». 2006. – 280-289 s.