

ПОЛОУС

Ольга Вікторівна
polousolgavictorovna@gmail.com

УДК 338.47:656:339

ОСОБЛИВОСТІ
ФУНКЦІОНУВАННЯ
ЛОГІСТИЧНИХ СИСТЕМ НА
МЕГА-, МАКРО- ТА МІКРОРІВНІк.е.н., доцент, Національний
авіаційний університетFEATURES OF THE LOGISTIC
SYSTEMS' OPERATING ON THE
MEGA, MACRO AND MICRO
LEVELS

ЛИСТОПАДОВА

Анастасія Василівна
alevtinarerih35@gmail.comстудент, Національний
авіаційний університет

Стаття присвячена визначенню особливостей функціонування логічних систем на мега-, макро- та макрорівні. В статті визначаються фактори, що впливають на функціонування логічних систем на кожному із зазначених рівнів. Проводиться порівняльна характеристика логістичних систем кожного рівня на прикладі України та Чехії.

Статья посвящена определению особенностей функционирования логических систем на мега-, макро- и макроуровне. В статье определяются факторы, влияющие на функционирование логических систем на каждом из указанных уровней. Проводится сравнительная характеристика логистических систем каждого уровня на примере Украины и Чехии.

The article is devoted to the determination of the peculiarities of the functioning of logistic systems on the mega, macro and macro levels. The article defines the factors that determine the functioning of the logistic systems at each of the specified levels. The comparative characteristic of logistic systems of each level on the example of Ukraine and the Czech Republic is conducted.

Ключові слова: глобальна економіка, логістика, бізнес, фактори, підприємство

Ключевые слова: глобальная экономика, логистика, бизнес, факторы, предприятие

Keywords: global economy, logistics, business, factors, enterprise

ВСТУП

На даний час назріла об'єктивна необхідність переломити хід розвитку української економіки, забезпечити неухильний її підйом, постійне зростання національного надбання та добробуту українського суспільства. Глобальна торгівля залежить від логістики, а ефективність організації імпорту і експорту товарів країною визначає потенціал її економічного зростання і її конкурентоспроможність у світовій економіці. Країни з ефективною логістикою здатні без зусиль забезпечувати компаніям доступ на внутрішні і міжнародні ринки за допомогою надійних ланцюгів поставок. Країни з низькою ефективністю логістики змушені нести високі витрати - як часу, так і грошей, - в міжнародній торгівлі і в глобальних ланцюгах поставок. Це може істотно підірвати конкурентоспроможність країни на світовому рівні. Тому на даному етапі розвитку світової економіки питання функціонування логістичних систем на всіх рівнях набуває значної актуальності.

МЕТА РОБОТИ полягає у визначенні особливостей функціонування логістичних систем на мега-, макро- та мікрорівні на прикладі України та Чехії.

МЕТОДИ ДОСЛІДЖЕННЯ

Методологічною та інформаційною основою роботи є наукові праці, матеріали періодичних видань, ресурси Internet, нормативно-правові акти та звіти міжнародних організацій.

При проведенні дослідження використано методи порівняльного аналізу і групування при дослідженні тенденцій розвитку логістичних систем різних рівнів за Україною та Чехією, а також метод факторного аналізу при встановленні чинників, які впливають на функціонування логістичних систем.

РЕЗУЛЬТАТИ

Використання логістичних підходів до розвитку інфраструктури на внутрішньогосподарчих і макро-економічних рівнях, впровадження логістичних систем управління ланцюгами поставок є потужним засобом економії дефіцитних матеріальних, сировинних, енергетичних, фінансових і трудових ресурсів.

Вітчизняний і зарубіжний досвід показав високу ефективність принципів і методів логістичних систем як в сфері виробництва, так і в сфері обігу. В цьому випадку основу для успішного конкурування складають не технічні переваги товару, а переваги в управлінні процесами руху товару, обслуговування продажів. Наприклад, виявилось, що будівництво в містах Німеччини таких об'єктів логістичної інфраструктури, як сучасні складські комплекси, не тільки приносить додатковий прибуток товаровласникам, але і позитивно позначається на економії бюджетних інвестицій міста, зменшення шкідливого впливу міського транспорту на навколишнє середовище і жителів, знижує інтенсивність вуличного руху, забезпечуючи більш безпечні умови для проїзду громадського транспорту [1].

Логістичний підхід вимагає адаптації теорії, методології, алгоритмів і моделей опису об'єктів і суб'єктів управління, а також сучасних технологій прийняття організаційних і управлінських рішень при синтезі макрологістичних систем стосовно специфіки регіональних перетворень [5].

Глобальна логістика передбачає формування і організацію функціонування стійких логістичних систем, що пов'язують підприємницькі структури різних країн світу на основі поділу праці, кооперування і партнерства у формі угод, що підтримуються на міждержавному рівні.

Мегалогістичні системи зародилися не так давно і виходили з розуміння глобальної економіки, як господарської системи. Наймасштабнішими прикладами таких систем є ЄС і економічний союз США – Канада – Мексика. Причому інтеграція в ЄС більш глибока і базується на єдиній інституційній базі. Виділяють чотири концептуальних фактора побудови мегалогістики: позиціонування, інтеграція, гнучкість і вимірність.

Найбільшим постачальником логістичних послуг в глобальних масштабах є США. Їх експорт складає близько 80–90 млрд. дол. США. Але вони й імпортують транспортно-експедиційні послуги на рік на суму в 90–100 млрд. дол. США. Проте поступово США втрачає лідируючі позиції в даному сегменті ринку. Це пояснюється рядом економічних факторів та активним розвитком логістики в провідних європейських країнах. Також до найбільших експортерів даних послуг у світі відносяться Німеччина (25–26 млрд. дол. США), Японія (40–45 млрд. дол. США), а також Великобританія, Нідерланди, Гонконг (22–28 млрд. доларів США), Корея та ін..

Одноосібним лідером в імпорті логістичних послуг також є США. Слідом за США за обсягами імпорту транспортних послуг йдуть: Німеччина – 52 млрд. дол. США (7,56% ринку); Японія – 42,3 млрд. дол. США (6,24% ринку); Великобританія – 35,8 млрд. дол. США (5,21% ринку); Франція – 29,5 млрд. дол. США (5,01% ринку); Данія – 23,9 млрд. дол. США (3,48% ринку); Індія – 31,1 млрд. дол. США (3,47% ринку); Республіка Корея – 29,9 млрд. дол. США (3,41% ринку); Італія – 22,6 млрд. дол. США (3,3% ринку); Нідерланди – 16,6 млрд. дол. США (2,41% ринку) та ін. (дані наведені в середньорічному обсязі) [2].

Макрологістична система являє собою велику систему управління матеріальним потоком, що охоплює підприємства і організації промисловості, посередницькі, торгові і транспортні організації різних відомств, розташованих в різних районах, регіонах країни або в різних країнах.

У доповіді «Налагодження зв'язків для підвищення конкурентоспроможності» за 2016 р. оцінюється і порівнюється ефективність логістики в різних країнах. Перше місце – вдруге поспіль – зайняла Німеччина, а на останньому місці опинилася Сирія. До країн з найвищими показниками ефективності логістики,

як правило, відносяться країни з високим рівнем доходів, а в числі країн з найнижчими її показниками зазвичай опиняються країни з низьким рівнем доходів.

Ефективність логістики країни залежить від безлічі факторів, у тому числі інфраструктури, нормативної бази, заходів політики, географічного положення та політичної економії.

Індекс ефективності логістики (LPI), що є складовою частиною доповіді «Налагодження зв'язків для підвищення конкурентоспроможності», використовується для вимірювання ефективності міжнародних ланцюгів поставок. Це дослідження, що охоплює понад 160 країн, спирається на багатоаспектні оцінки, що виконуються за участю понад 1000 фахівців з логістики з усього світу.

Так, в Україні зменшення вантажопотоків означає зменшення обсягів логістичної діяльності і свідчить про стагнацію і навіть деградації. Рівень маржинальності логістичного бізнесу досяг мінімально допустимого порогу і більшість логістичних операторів працюють майже на межі точки беззбитковості (рис. 1).

Динаміка ВВП України в вартісному вираженні і динаміка питомої ваги групи підприємств транспорту, складського господарства, поштових та кур'єрських послуг (по суті обсягів логістичних послуг) в структурі внутрішнього продукту є макроекономічними показниками, що підтверджують тезу про стагнацію і деградацію ринку, оскільки на тлі зростання ВВП в гривневому обчисленні, скорочення питомої ваги також в гривневому вимірі свідчить про те, що частина підприємств перейшли від аутсорсингу в логістиці до інсорсингу, тобто, відкату назад в економічному розвитку (рис. 2.).

За останні роки суттєво зріс сегмент поштової логістики, не в останню чергу це пов'язано з розширенням асортименту послуг і підвищенням якості сервісів, перш за все, лідерами сегменту. Ринок контрактної логістики істотно видозмінився з появою пропозицій з інтегрованої логістики з боку компанії «Кюне і Нагель Україна», а також з наданням фулфілмент-послуг для інтернет-магазинів компанією «Заммлер Україна» [3].

Згідно з рейтингом Logistics Performance Index Україна займає 80-те місце в світі з розвитку логістики на 2016 р. [12]. За якістю інфраструктури та набору логістичних послуг, що пропонуються ми значно відстаємо від інших східноєвропейських країн. Зростає обсяг роздрібної торгівлі та загальний вантажообіг в країні. Зростає також і обсяг наданих логістичних послуг. При цьому великі міжнародні компанії залучають професійних логістичних операторів для виконання всього комплексу логістичних завдань на умовах аутсорсингу, у той час коли компанії менших масштабів тільки приходять до усвідомлення переваг аутсорсингу логістичних послуг. Якщо коротко розтлумачити значення логістичного аутсорсингу, то це зовнішнє управління комплексом логістичних послуг.



Рис. 1. Динаміка ВВП України в гривневому та доларовому вимірі [сайт Logist.FM [3]]

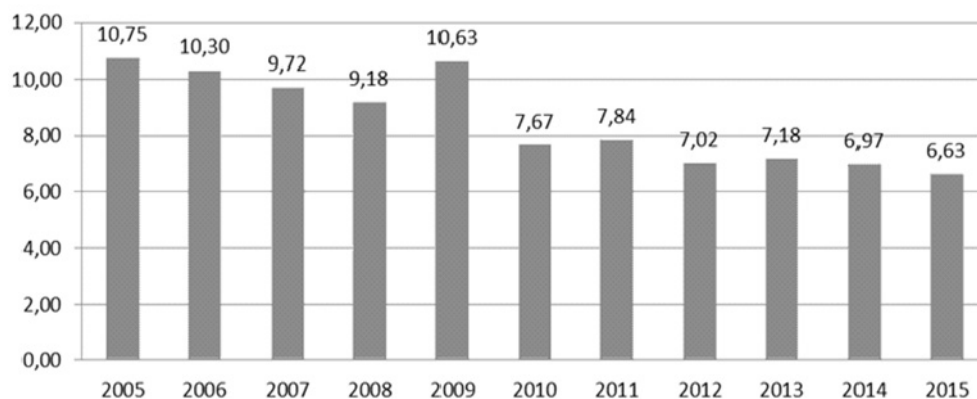


Рис. 2. Вага транспорту, складського господарства, поштових та кур'єрських послуг в структурі ВВП України [сайт Logist.FM [3]]

У перспективі великі та середні компанії будуть відмовлятися від утримання власних логістичних підрозділів. А це призведе до розширення існуючих та появи нових логістичних компаній, які зможуть надати весь комплекс логістичних послуг. Перехід до надання комплексних логістичних рішень рівня 3PL (3PL-логістика – підхід у бізнесовій логістиці, що передбачає передачу логістичних функцій логістичному провайдеру) буде основним трендом українського ринку логістичних послуг [6].

В даному контексті варто також розглянути Чехію, як країну, яка пропонує ряд конкурентних переваг в сфері логістичних послуг в порівнянні з іншими юрисдикціями. Прагу багато європейців називають географічним центром Європи. Стратегічне розташування Чехії – це перше, що приваблює інвесторів з усього світу, тому Чехія цікава для транспортного та логістичного бізнесу. Другим важливим фактором є наявність кваліфікованої робочої сили. Високі стандарти життя, розвинена система освіти надають інвестору можливість знайти необхідних фахівців без особливих складнощів. І, звичайно, розвинена банківська система надає доступ до фінансових ресурсів за досить низькими ставками кредитування.

Згідно з рейтингом Logistics Performance Index Чехія займає досить високе 26-те місце в світі з розвит-

ку логістики на 2016 р. [12]. Саме тому Чехія демонструє стабільне зростання Індексу Глобальної Конкурентоспроможності (Всесвітнього економічного форуму). За минулий рік Чехія піднялася на 5 пунктів. Чехія найбільш успішна з країн Центральної та Східної Європи із залучення прямих іноземних інвестицій з 1990 р.. Інвестори з Німеччини, Франції, США, Швейцарії, Австрії активно інвестують у виробництво, нерухомість, транспорт, телекомунікації в Чехії.

Ключовим елементом розвитку економіки Чехії був відкритий інвестиційний клімат Чехії. Країна отримала високі оцінки від світових рейтингових агентств. Як результат ВВП Чехії незмінно зростає з 2010 р. (рис. 3.).

Мікрологістичні системи є підсистемами, структурними складовими макрологістичних систем. Мікрологістичні системи охоплюють сферу діяльності окремого підприємства, будуються з позицій стратегічних цілей фірм і оптимізації основних процесів, забезпечують вирішення локальних питань в рамках окремих функціональних елементів логістичних систем. Це можуть бути виробничі, торговельні підприємства, територіально-виробничі комплекси.

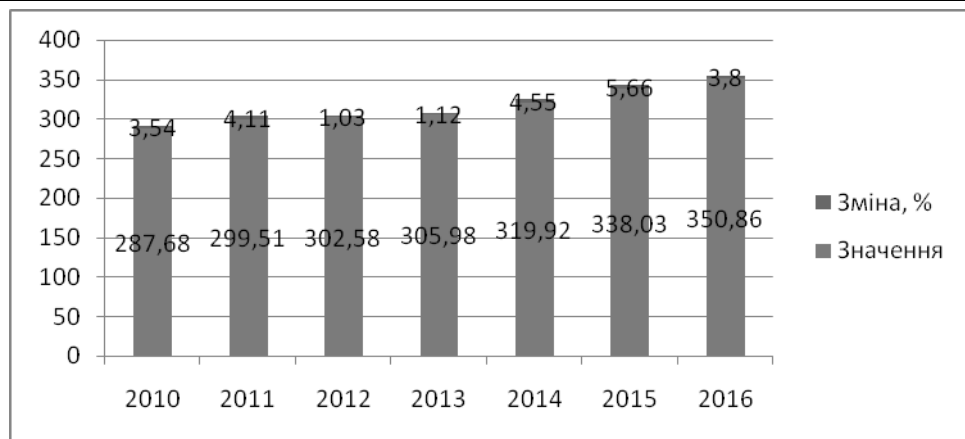


Рис. 3. Динаміка ВВП Чехії за 2010-2016 рр. [побудовано авторами за даними [13]]

Перш за все слід зазначити, що логістичні підприємства є такими самими суб'єктами ведення бізнесу, як і інші підприємства будь-якої держави та підпорядковуються світовим факторам розвитку бізнесової діяльності. За даними «Рейтингу легкості ведення бізнесу – 2016» Чехія та Україна перебувають відпо-

відно на 36 місці та 83 місці серед 189 країн світу за загальним показником легкості ведення бізнесу згідно з «Doing Business 2016, Measuring Business Regulations» [10]. Динаміка ключових субіндексів «Рейтингу легкості ведення бізнесу» за Україною та Чехією за 2010-2016 рр. наведена на рис. 4.

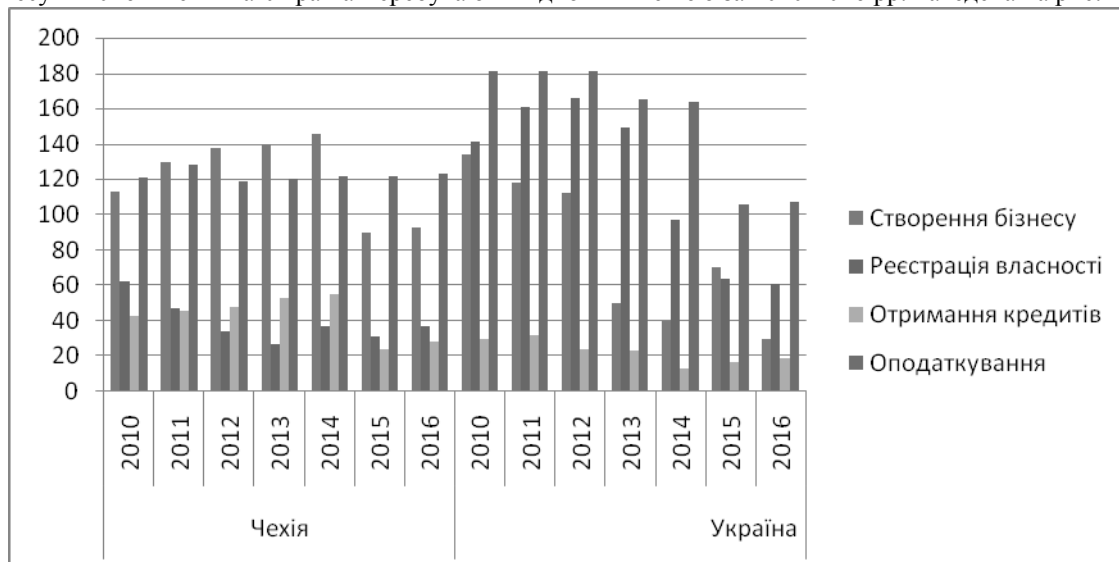


Рис. 4. Динаміка ключових субіндексів «Рейтингу легкості ведення бізнесу - 2016» за Україною та Чехією, 2010-2016 рр., рейтинги [побудовано авторами за даними [11]]

За даними дослідження експертів Світового банку можна простежити, що за всіма ключовими показниками Чехія випереджає Україну. Розглянемо більш докладно послуги, що пропонуються вітчизняними та чеськими логістичними підприємствами.

Серед провідних логістичних підприємств України варто виділити ТОВ «Українські Логістичні Системи», ТОВ «Універсальна логістична компанія» та «УВК Україна».

ТОВ «Українські Логістичні Системи» була заснована для задоволення потреб внутрішнього ринку України в якісних та економічно обґрунтованих послугах з доставки та складської обробки невеликих партій вантажів [7]. «Українські Логістичні Системи» – одна з перших українських логістичних компаній, яка впритул зайнялася адресною доставкою невеликих партій вантажів по території України і сформулила основні принципи та тарифи на даному ринку послуг.

ТОВ «Універсальна логістична компанія» є українським підприємством, головною метою діяльності якого є надання всього комплексу логістичних послуг [8]. Компанія була офіційно зареєстрована в червні 2010 року в місті Львів. Задум полягав у тому, щоб організувати логістичне забезпечення одного з найважливіших напрямків діяльності Концерну Галнафтогаз – реалізації товарів в магазинах при автозаправних комплексах по всій Україні.

Транспортний парк налічує 30 автомобілів різної вантажопідйомності (від 2 до 20 тон). Середньомісячний вантажообіг становить 600 тон.

«УВК Україна» є провідним національним 3PL логістичним оператором з десятилітнім досвідом [9]. Унікальна внутрішня система розподільної логістики УВК дозволяє ефективно управляти ланцюгами поставок – всім процесом руху вантажів (товарів) від виробника, імпортера або дистрибутора до кінцевого споживача. Серед клієнтів компанії є як міжнародні компанії, що управляють продажами всесвітньо відо-

мих брендів, так і вітчизняні виробники і дистрибутори, як великі, так і дрібні оператори.

Що стосується Чехії, то останнім часом багато компанії позиціонують себе як логістичні мережі. Деякі з них починали свій бізнес або як складський оператор, або як транспортна компанія.

Серед провідних компаній Чехії за приклад можна узяти чеську логістичну компанію «Корсель» [4]. Чехія є одним з великих європейських експортерів обладнання, вентиляційних систем і медикаментів. Для успішного транспортування вище перерахованих типів вантажів необхідно враховувати кілька моментів:

- важливість подачі правильного транспортного засобу для перевезення ліків і швидкопсувних продуктів, які вимагають особливого температурного режиму;

- особливості транспортування негабаритних вантажів (в разі імпорту виробничого обладнання).

Власний автопарк Корсель складається з більш ніж 80-ти траків, що відповідають стандарту Євро-5, а також сучасних рефрижераторів та 4-х складів на території ЄС (Іспанія, Італія, Польща). Компанія надає комплекс послуг з митного оформлення, комунікацію в митних органах ЄС і України та послуги зі страхування.

ВИСНОВКИ

Отже, за проведеними дослідженнями можна зробити висновок, що перелік країн з найвищими показниками ефективності логістики залишається відносно стабільним з 2010 р.. Серед 15 країн з найвищими показниками ефективності логістики з 2010 р. відбулися лише незначні зміни. У ньому представлені домінуючі учасники логістичної галузі, такі, як Німеччина, Нідерланди і Сінгапур. У доповіді за 2016 р. на перше місце в рейтингу поставлена Німеччина, а на останньому опинилася Сирія. Значення LPI для країн з високим рівнем доходів виявляються, в середньому, на 45 % вище значень LPI для країн з низьким рівнем доходів. Безперервність транскордонних поставок товарів Україною може прямо залежати від прагнення проводити реформи і впроваджувати передову практику і політику. Переконливим прикладом безумовно позитивного впливу таких змін політики на ефективності ланцюгів поставок може служити, наприклад, створення Єдиної митної території Східно-африканського співтовариства, що дозволило різко скоротити тривалість митного оформлення в регіональних коридорах.

Список використаних джерел

1. Авдейчикова Е.В. Формирование логистической инфраструктуры Омского региона / Е.В. Авдейчикова, С.Е. Метелев // Вестник Самарского государственного экономического университета. – 2009. – №2 (52).
2. Димарчук С.М. Логістична система управління та її взаємозв'язок з стратегією підприємства / С.М. Димарчук // Вісник ДУ «Львівська політехніка», 2015. – № 390. – С. 20.
3. Логистика в Украине: парадоксы рынка и пути раскрытия потенциала [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://logist.fm/publications/logistika-v-ukraine-paradoksy-rynka-i-puti-raskrytiya-potenciala>
4. Логістична компанія «Корсель». Офіційний сайт [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://corcel.com.ua/ua/gruzoperevozki-po-evrope/dostavka-gruzov-iz-chehii-v-ukrainu/>
5. Манунин А. Логистический подход к инфраструктуре как фактор экономического развития региона / А. Манунин // Логистика. – 2012. – №11. – С. 22.
6. Степанов В.И. Логистика: учебник для высших учебных заведений по направлению подготовки «Экономика» и экономическим специальностям / В.И. Степанов. – М.: Проспект, 2010. – 487 с.
7. ТОВ «Українські Логістичні Системи». Офіційний сайт [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://uls.com.ua/>
8. ТОВ «Універсальна логістична компанія» [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://www.ua-region.com/37162609>
9. «УВК Україна». Офіційний сайт [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://www.uvk.ua/>
10. Doing Business 2016, Measuring Business Regulations [Electronic resource]. Access mode: <http://www.doingbusiness.org/~media/WBG/DoingBusiness/Documents/Annual-Reports/English/DB16-Full-Report.pdf>
11. Doing Business. Official cite [Electronic resource]. Access mode: <http://www.doingbusiness.org>
12. International LPI Global Ranking [Electronic resource]. Access mode: <https://lpi.worldbank.org/international/global>
13. International monetary found. Balance of Payment statistics [Electronic resource]. Access mode: <http://data.imf.org/?sk=7A51304B-6426-40C0-83DD-CA473CA1FD52>