

Методы исследования - статистический анализ.

Научный подход исследования заключается в использовании научно обоснованных методов, согласно которым можно сформулировать модель взаимодействия маркетинга и логистики при обслуживании клиента складского комплекса, как интегрированной системы планирования и организации материального и сервисного потоков.

Решения, предложенные в статье, могут применяться для оптимизации бизнес-процессов обслуживания клиентов складских операторов.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: СКЛАДСКОЙ КОМПЛЕКС, ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ С КЛИЕНТОМ, БИЗНЕС-ПРОЦЕССЫ, УРОВЕНЬ СЕРВИСА.

УДК 656.13

ФОРМУВАННЯ ЛОГІСТИЧНИХ ЛАНЦЮГІВ ДОСТАВКИ ТОВАРІВ

Савченко Л.В., кандидат технічних наук

Сауляк Л.В.

Постановка проблеми. В наш час значна увага приділяється проблемі максимального задоволення потреб клієнтів з прийнятними порівняно з конкурентами витратами. На можливість досягнення даної мети впливають логістичні процеси. Оптимально функціонуючий логістичний процес може призвести до зниження витрат підприємства, адже функціонування логістичного ланцюга починається із замовлення клієнтом і закінчується оплатою клієнтом товару чи послуги. Одним з можливих компонентів ланцюгів доставки товарів є розподільчий центр. І тому досить актуальним є вивчення питань формування оптимального логістичного ланцюга.

Метою роботи є порівняльний аналіз різних каналів розподілу та уточнення методики знаходження їх місця розташування.

Виклад основного матеріалу. Розподільча логістика являє собою частину логістики, яка здійснюється в післявиробничий період та полягає в управлінні транспортуванням, складуванням та іншими матеріальними і нематеріальними потоками, які існують в процесі доведення готової продукції до споживача згідно з інтересами і вимогами усіх учасників логістичного ланцюга.

Якщо звернутись до статистичних даних Держкомстату можна побачити, що товарообіг України зростає (рис.1), і тому досить важливо будувати раціональні канали розподілу товарів для подальшого підтримування такої тенденції.

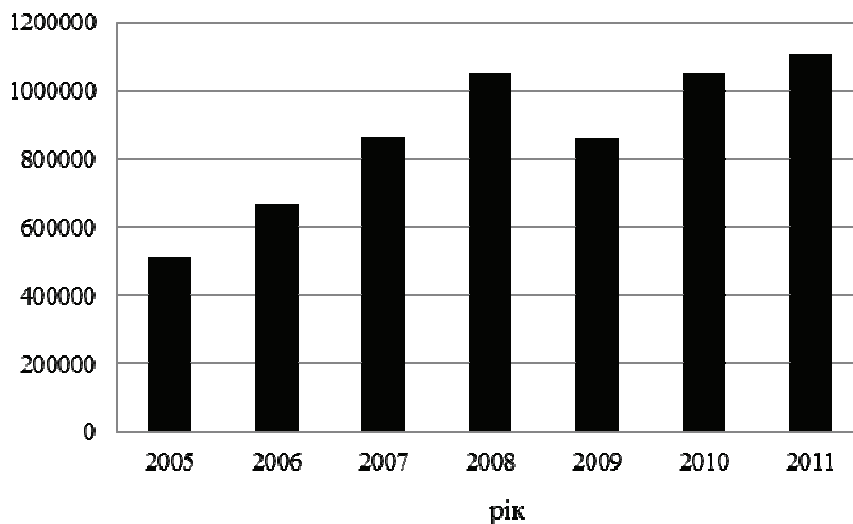


Рисунок 1. – Оптовий товарообіг України, млн. грн.

Розподільча логістика вирішує багато задач, але однією з ключових її задач є визначення оптимального місця розташування транспортно-логістичного центру на території, яка обслуговується. Якщо розглядати такими територіями області України, то найбільш важливою задачею побудови оптимальних каналів розподілу постає для східних областей та Київської області (рис. 2).

Забезпечення діяльності транспортно-логістичної інфраструктури передбачає такі складові організаційно-правового та економічного механізму: організаційно-правові структури; нормативно-правове забезпечення; економічний режим діяльності. Концептуально система логістичного управління єдиною транспортною системою країни може бути представлена як різномірнева сукупність чотирьох підсистем: державні органи управління; головні логістичні центри у складі державних департаментів різних видів транспорту; територіальні органи управління – міжнародні та регіональні логістичні центри залізничного, водного, автомобільного транспорту; філії логістичних центрів у межах транспортних підприємств (розподільчі центри) [1].

У процесі розподілу товару будь-який матеріальний потік виходить або з джерела сировини, або з виробництва, або з розподільчого центру. Відповідно, потрапляє він або на виробництво, або на розподільчий центр, або споживачеві. У будь-якому разі постачальник і споживач матеріального потоку в загальному випадку представляють собою дві макрологістичні системи, пов'язані між собою так званим логістичним каналом (каналом розподілу). Логістичний канал - це частково впорядкована множина різних посередників, що здійснюють доведення матеріального потоку від конкретного виробника до його споживачів.

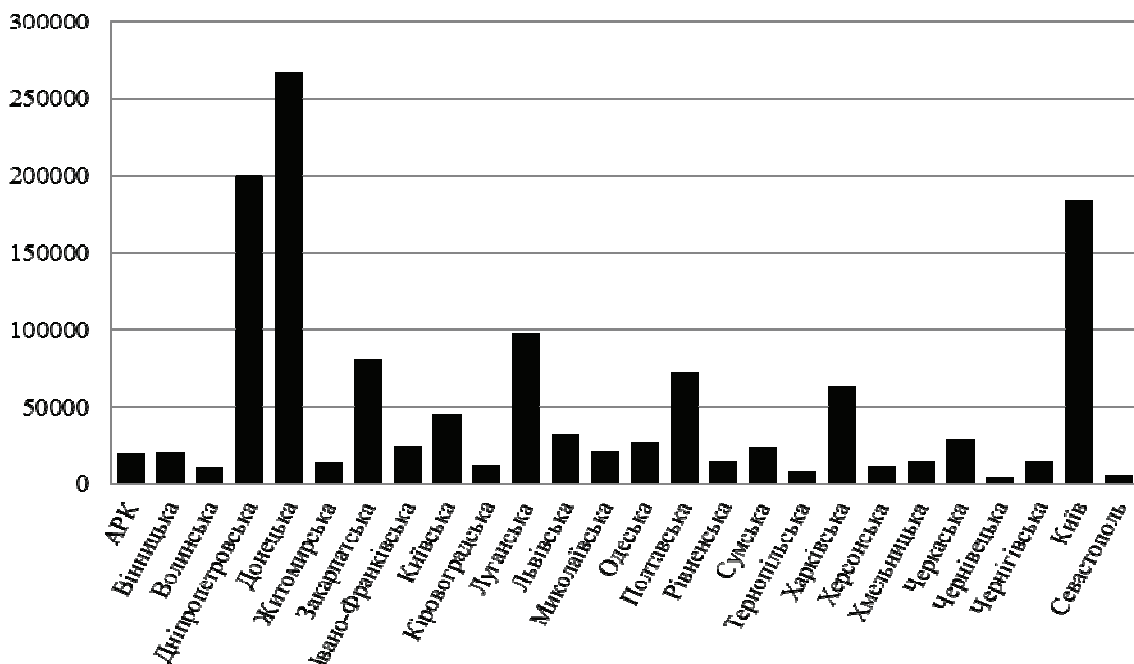


Рисунок 2. – Обсяг реалізованої промислової продукції України за 2011 рік

Множина є частково впорядкованим до тих пір, поки не зроблений вибір конкретних учасників процесу просування матеріального потоку від постачальника до споживача. Після цього логістичний канал перетвориться в логістичний ланцюг(рис.3).

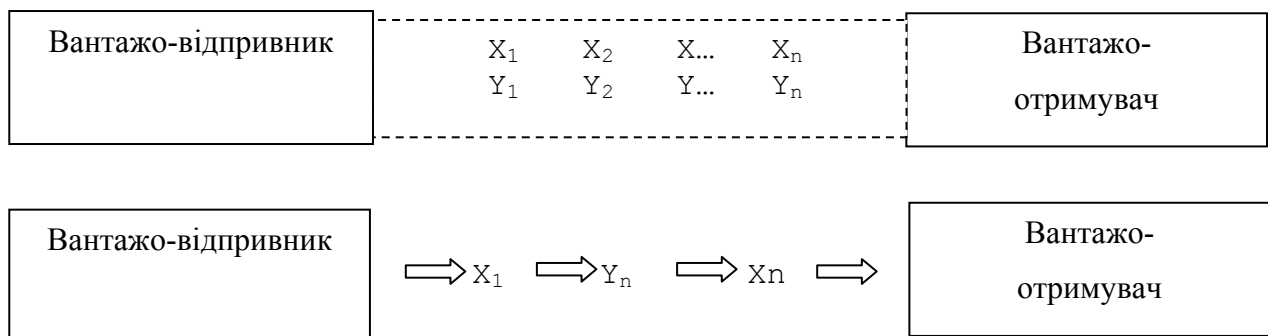


Рисунок 3. – Ланки логістичного ланцюга,

де: X-ланки логістичного ланцюга, Y-ланки логістичного ланцюга, які виконують функції розподілу.

Існує декілька видів логістичних каналів, відповідно й логістичних ланцюгів, які характеризуються кількістю учасників процесу доставки. Тобто до їхнього складу може не входити

жоден з посередників, тобто доставка відбувається на пряму, посередники, які виконують різноманітні функції, та посередники, основною функцією яких є – розподільча (рис 4).

Рационально організований розподільний центр – один з ключових чинників, який визначає конкурентоспроможність компаній і допомагає правильно організувати товарообіг.

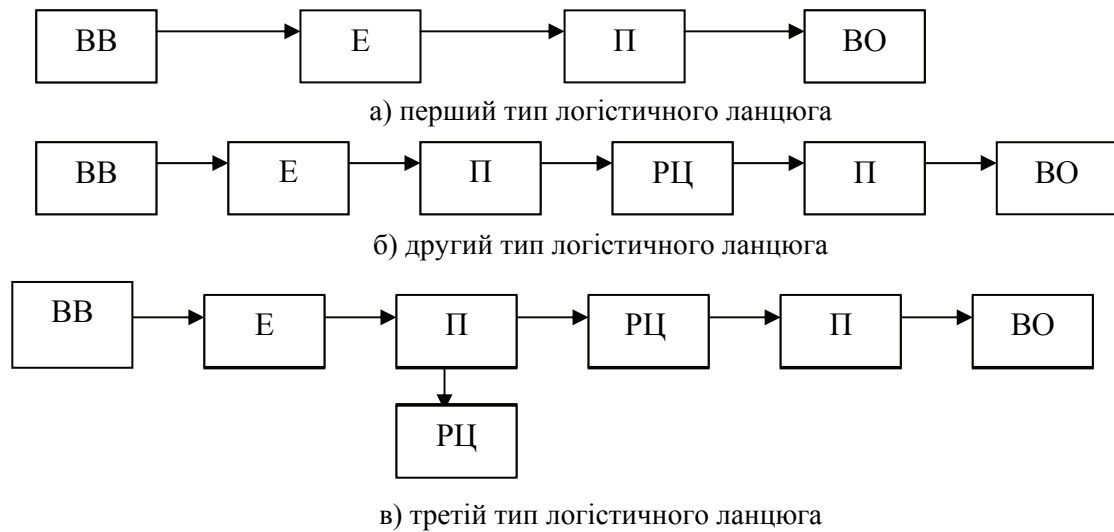


Рисунок 4. – Схеми формування логістичних ланцюгів без та з розподільчими центрами, де: ВВ – вантажовідправник; Е – експедитор; П – перевізник, РЦ – розподільчий центр, ВО – вантажоодержувач.

За допомогою розподільчих центрів можливо проводити наступні операції: розробка і оптимізація ланцюгів постачань Supply Chain Management; підготовка до проведення сертифікації логістичних систем і логістичних ланцюгів; розробка системи управління рухом товару; побудова системи розподілу продукції; визначення основних напрямів для зниження витрат і оптимізації логістичних потоків; аналіз об'єкту транспортно-логістичної інфраструктури – транспортно-експедиторське обслуговування проектів інфраструктурного забезпечення транспортних коридорів; оптимізація і розробка ланцюга постачання [3,4].

Переваги використання розподільчого центру: можливість оптимального розподілу замовлень за призначенням; комплектація замовлень; формування постійних партнерських зв'язків між продавцями та покупцями; можливість зниження вартості зберігання товарів у зв'язку з отриманням знижок на оптові партії; технологічне оснащення; перевезень вантажів економічними партіями; здатність найкраще обслуговувати торговельні точки та повною мірою задовольняти їхні замовлення у товарах широкого асортименту.

Недоліки використання розподільчого центру: збільшення тривалості обслуговування замовлень; можлива віддаленість від постачальника матеріального потоку, що збільшує витрати на доставку; значні капіталовкладення в будівництво.

Отже, при вирішенні використання в логістичному ланцюзі розподільчого центру, досить важливим є максимальне зменшення вищезазначених недоліків, щоб створена логістична система працювала оптимально і задовольняла вимоги усіх учасників процесу доставки вантажів.

Але важливими є не лише дії, які виконуються в середині розподільчого центру, але його географічне розташування. За традиційною класифікацією, розробленою Е. Гувером, існують три принципові стратегії розташування розподільчих центрів: поблизу від ринків збуту, поблизу від виробництва або проміжне розташування. Відповідно до обраної стратегії розташування товаропровідна мережа може бути організована як централізована структура (з одним центром і децентралізована структура (з декількома центрами).

У централізованій товаропровідній мережі розподільчий центр направляє товари, виготовлені підприємством-виробником, кінцевим або проміжним споживачам у різні регіони країни. Перевага цього варіанту полягає в тому, що можна знизити запаси зберігання на складі готової продукції виробника, відправляючи відразу всю виготовлену продукцію в розподільчі центри. Суттєвим недоліком - є великі транспортні витрати на доставку товарів замовникам.

При децентралізованій розподільчій системі загальні матеріальні запаси і вартість обслуговування на декількох розподільчих центрів будуть більшими, ніж у попередньому варіанті.

Однак вартість доставки товарів споживачам буде меншою, оскільки, розподільчі центри знаходяться на території товарних ринків, поблизу споживачів. Крім цього, локальним розподільчим центрам легше досліджувати свої регіональні ринки, і вони можуть оперативно реагувати на ситуацію, що відбувається на них. Разом з тим, у невеликих регіональних розподільчих центрах важко домогтися такої ж низької собівартості переробки вантажів, як у великому автоматизованому розподільчому центрі. Витрати на оформлення замовлень у централізованій розподільчій системі можуть бути більшими і знижуватися при збільшенні числа розподільчих центрів, оскільки за умови розташуванні складів у різних регіонах і наближення їх до клієнтів зв'язки зі споживачами можуть бути більш ефективними і дешевими.

При створенні розгалуженої децентралізованої системи розподілу з окремими складами в різних регіонах роль центрального розподільчого центру, власне кажучи, відіграє склад готової продукції підприємства-виробника. У цій системі витрати на складування і переробку вантажів можуть зростати, а вартість транспортування вантажів і оформлення замовлень — знижуватися. Доставка вантажів у інші райони на свої розподільчі центри виявляється дешевшою через порівняно невелику кількість цих складів [5].

При визначенні оптимального місця знаходження розподільчого центру, визначальними величинами є обсяги перевезень і витрати на ці перевезення (у фінансових, трудових або часових величинах) [6].

Існує безліч методів для визначення оптимального місця розташування розподільчого центру, такі як: метод повного перебору; евристичні методи; метод центра тяжіння; метод пробної точки; розрахунок рейтинг місця під склад. Кожен з вищезазначених методів, на жаль не є оптимальним. Розглянемо більш детально такий метод як «метод центра тяжіння». Цим методом можна оптимізувати розміщення складу підприємства оптової торгівлі, що постачає магазини товарами. Координати центра тяжіння вантажних потоків тобто точки, в яких може бути розміщений розподільний центр, визначаються за формулами:

$$X_{PЦ} = \frac{\sum_{i=1}^n B_i \times X_i}{\sum_{i=1}^n B_i} \quad (1)$$

$$Y_{PЦ} = \frac{\sum_{i=1}^n B_i \times Y_i}{\sum_{i=1}^n B_i} \quad (2)$$

де B_i - вантажообіг i -го споживача; X_i, Y_i - координати i -го споживача.

Крім викладених вище факторів, слід враховувати існуючі обмеження щодо вантажопідйомності наявного рухомого складу. Завдання набагато ускладнюється, якщо в парку присутні транспортні засоби різної вантажопідйомності. Для врахування різниці в перевезеннях повинні прийматися до уваги різниця тарифів на перевезення різними транспортними засобами. У цьому випадку можна врахувати вид транспортного засобу, який здійснює те чи інше перевезення, його вантажопідйомність [6].

Тобто важливим є не лише відстань, а вартість перевезень, тому вище зазначені формули, можна представити в такому вигляді:

$$X_{PЦ} = \frac{\sum_{i=1}^n B_i \times X_i \times C_{ni}}{\sum_{i=1}^n B_i \times C_{ni}} \quad (3)$$

$$Y_{PI} = \frac{\sum_{i=1}^n B_i \times Y_i \times C_{ni}}{\sum_{i=1}^n B_i \times C_{ni}} \quad (4)$$

де: C_{ni} - вартість перевезення товарів.

Висновки та перспективи розробки даного напрямку. Урахування витрат дозволяє врахувати дійсні вартості доставки товарів з та до розподільчого центру, що дозволить отримати більш точні координати даного центру за критерієм сумарних витрат на перевезення

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. <http://librar.org.ua>
2. Гаджинский А.М. Основы логистики : Учебное пособие. – М.: ИВЦ «Маркетинг», 1996. – 124 с.
3. Кальченко А.Г. Логістика: Підручник. - К.: КНЕУ, 2003. - 284 с.
4. Мельников А.В. Оптимизация товарных потоков регионального логистического центра (на примере товаров хозяйственного назначения) // Автореф. дисс. на соискание уч. степени канд.экон.наук . – Екатеринбург, 2004. – 26 с.
5. Макарова В.В. Роль розподільчих центрів у логістичних ланцюгах. Режим доступу: <http://nauka.kushnir.mk.ua/?p=26047>.
6. Савченко Л.В. Уточнение методики нахождения оптимального места расположения предприятия/ Проблемы подготовки профессиональных кадров по логистике в условиях глобальной конкурентной среды: Сборник докладов / Отв. ред. М.Ю. Григорак, Л.В. Савченко. – К.: НАУ, 2006. – С. 273-278.

РЕФЕРАТ

Савченко Л.В., Сауляк Л.В. Формування логістичних ланцюгів доставки товарів. / Лідія Володимирівна Савченко, Людмила Валеріївна Сауляк // Вісник НТУ. – К.: НТУ – 2012. – Вип. 26.

У статті зазначено, що проблемним напрямком є формування логістичних ланцюгів при здійсненні перевезень вантажів від вантажовідправника до вантажоотримувача.

Об'єкт дослідження – логістичний ланцюг, по якому здійснюється доставка вантажу.

Мета роботи – порівняльний аналіз різних каналів розподілу та уточнення методики знаходження їх місця розташування.

Метод дослідження – системний аналіз.

За статистичними даними, на території України спостерігається збільшення обсягів перевезень. Це спонукає до застосування логістичних підходів для вантажовідправників та вантажоодержувачів. У статті представлені основні типи логістичних ланцюгів, розглянуто переваги та недоліки застосування розподільчих центрів. Основна увага приділяється проблемі щодо місця розташування розподільчого центру, адже включення центру розподілу в логістичний ланцюг має значний вплив на вартість доведення продукції до кінцевого споживача. Запропоновано враховувати не лише координати та обсяги перевезень вантажовідправників та вантажоодержувачів, а й питомі витрати на перевезення існуючим рухомим складом.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ЛОГІСТИЧНИЙ ЛАНЦЮГ, КАНАЛ РОЗПОДІЛУ, РОЗПОДІЛЬЧИЙ ЦЕНТР, ОПТИМАЛЬНЕ МІСЦЕ РОЗТАШУВАННЯ

ABSTRACT

Savchenko L.V., Saulyak L.V. Formation of supply chain delivery of goods. / Lidia Savchenko, Lyudmila Saulyak // Visnyk NTU. – K.: NTU, 2012. –Vol. 26.

The article indicates that the problem area is the formation of the supply chain for the transport of goods from the shipper to the consignee.

Object of study - the logistic chain, which is used for shipping freight.

Purpose - a comparative analysis of the various distribution channels and improved technique for finding the location.

The method of investigation - a systematic analysis.

According to statistics, in Ukraine there is an increase in traffic. This encourages the use of logistic approaches to shippers and consignees. The paper presents the main types of supply chains, discusses the

advantages and disadvantages of distribution centers. The main attention is paid to the relative location of the distribution center, because the inclusion of a distribution center in the logistics chain has a significant impact on the cost of bringing the product to the consumer. Asked to consider not only the position and traffic shippers and consignees, and the unit cost of transportation to existing rolling stock.

KEY WORDS: LOGISTICS CHAINS, DISTRIBUTION CHANNELS, DISTRIBUTION CENTERS, THE OPTIMAL LOCATION.

РЕФЕРАТ

Савченко Л.В., Сауляк Л.В. Формирование логистических цепей доставки товаров. / Лидия Владимировна Савченко, Людмила Валерьевна Сауляк // Вестник НТУ. – К.: НТУ, 2012. – Вып. 26.

В статье указано, что проблемным направлением является формирование логистических цепей при осуществлении перевозок грузов от грузоотправителя до грузополучателя.

Объект исследования - логистическая цепь, по которой осуществляется доставка груза.

Цель работы - сравнительный анализ различных каналов распределения и уточнение методики нахождения их месторасположения.

Метод исследования - системный анализ.

Согласно статистическим данным, на территории Украины из года в год наблюдается увеличение объемов перевозок. Это побуждает к применению логистических подходов для грузоотправителей и грузополучателей. В статье представлены основные типы логистических цепей, рассмотрены преимущества и недостатки применения распределительных центров. Основное внимание уделяется проблеме определения места расположения распределительного центра, поскольку включение центра распределения в логистическую цепь имеет значительное влияние на стоимость доведения продукции до конечного потребителя. Предложено учитывать не только координаты и объемы перевозок грузоотправителей и грузополучателей, а удельные затраты на перевозку существующим подвижным составом.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ЛОГИСТИЧЕСКАЯ ЦЕПЬ, ЛОГИСТИЧЕСКИЕ КАНАЛЫ РАСПРЕДЕЛЕНИЯ, РАСПРЕДЕЛИТЕЛЬНЫЙ ЦЕНТР, ОПТИМАЛЬНОЕ МЕСТОРАСПОЛОЖЕНИЕ.

УДК 658:656

ЧИННИКИ, ЩО ВПЛИВАЮТЬ НА ФОРМУВАННЯ ФІНАНСОВИХ РЕСУРСІВ ПІДПРИЄМСТВА ЗА РАХУНОК ВЛАСНИХ ДЖЕРЕЛ ДЛЯ ЇХ ВИКОРИСТАННЯ В ІННОВАЦІЙНІЙ ДІЯЛЬНОСТІ

Сніжко І.С.

Постановка проблеми. Інноваційна діяльність суб'єктів господарської діяльності у сучасних умовах господарювання потребує виваженої і раціональної політики формування необхідних для цього фінансових ресурсів. Одним із очевидних завдань даної проблеми є визначення потенційних можливостей самофінансування для реалізації ефективної інноваційної діяльності як одного із основних джерел фінансових ресурсів. Тому виникає необхідність розробки в рамках фінансової стратегії підприємства раціональної політики формування власних фінансових ресурсів, яка полягає в оптимізації пропорцій між частинами прибутку підприємства, що споживається і капіталізується.

Аналіз літературних джерел. Аналіз літературних джерел по темі статті показав, що у них недостатня увага приділена визначенню, систематизації та оцінці чинників, що впливають на формування фінансових ресурсів за рахунок власних джерел підприємства щодо їх використання в інноваційній діяльності. У зв'язку з цим доцільно розглянути, у першу чергу, всі можливі чинники забезпечення підприємства необхідними власними фінансовими ресурсами на основі його результативної та ефективної господарської діяльності.

Мета статті. Визначити, систематизувати та оцінити чинники, що впливають на формування ресурсів підприємства за рахунок самофінансування для розроблення ефективної раціональної політики забезпечення фінансовими ресурсами для їх використання в інноваційній діяльності.

Виклад основного матеріалу. Основу формування власних фінансових ресурсів, що направляються на розвиток підприємства, споживання та інші цілі складає балансовий прибуток, який є одним із найважливіших фінансових результатів господарської діяльності підприємства. Він