

Вісник Академії праці і соціальних відносин: наук.-пр. зб. – Київ: АПСВ, 2009. – Вип. 2. – С. 65–69.

4. Грязнова А.Г. Оценка бизнеса [Текст] / А.Г. Грязнова, М.А. Федотова. – М.: Интерреклама, 2003. – 544 с.

5. Івасів І.Б. Економічна модель аналізу результативності управління в контексті вартісно-орієнтованого банківського менеджменту [Текст] / І.Б. Івасів // *Фінанси, облік і аудит*. – 2009. – №14. – С. 87–101.

6. Кириченко О.А. Банківський менеджмент [Текст] / Кириченко О.А., Гіленко І.В., Роголь С., Сиротян С.В., Немой О. – К.: Знання-Прес, 2002. – 438 с.

7. Коупленд Т. Стоимость компаний: оценка и управление [Текст] / Т. Коупленд, Т. Коллер, Дж. Мурир. – М.: Олимп-Бизнес, 1999. – 576 с.

8. Науменкова С.В. Зарубіжний досвід організації систем регулювання й нагляду за діяльністю фінансових установ [Текст] / С.В. Науменкова // *Фінанси України*. – 2009. – №12. – С. 20–27.

9. Никонова, І.А. Оценки стоимости коммерческого банка и его акций [Электронный ресурс]. / И.А. Никонова. – режим доступа: www.cfin.ru. – 09.08.2004.

10. Примостка, Л.О. Фінансовий менеджмент у банку: Підручник [Текст]. / Л.О. Примостка. – 2-ге вид., доп. і перероб. – К.: КНЕУ, 2004. – 468 с.

11. Седин, А.И. Некоторые практические аспекты слияний и поглощений банков. Корпоративный менеджмент [Электрон. ресурс]. / А.И. Седин. – режим доступа: www.cfin.ru. – 10.07.2002.

12. Management methods, models and theories [Електрон. ресурс]. – режим доступу: <http://www.valuebasedmanagement.net>

А.В. БАКУТА,
аспірантка, Запорізька державна інженерна академія

Проблеми та перспективи складської логістики в Україні

У статті розглянуто сутність складів, роль складів у сучасному виробництві, у процесах глобалізації економіки. Вивчено проблеми сучасних складів, висвітлені в працях багатьох вчених і фахівців у цій сфері. Розглянуто склад як інтегровану складову логістичного ланцюга, як нереалізований потенціал зниження витрат та підвищення конкурентоспроможності підприємств. Досліджено коло питань стосовно будівництва, організації та управління складами та регіональними логістичними центрами. Визначено проблеми в класифікації складів.

Ключові слова: склад, матеріальні запаси, функції складів, класифікація складів, матеріальні потоки, оптимізація руху матеріальних потоків, логістичний ланцюг, логістичний центр, транспортна інфраструктура.

В статье рассмотрена суть складов, роль складов в современном производстве, в процессах глобализации экономики. Изучены проблемы современных складов, которые отображены в работах многих ученых и экспертов в этой сфере. Рассмотрен склад как интегрированная составляющая логистической цепи, как нереализованный потенциал снижения затрат и повышения конкурентоспособности предприятий. Изучен круг вопросов относительно строительства, организации и управления складами и региональными логистическими центрами. Определена необходимость классификации складов.

Ключевые слова: склад, материальные запасы, функции складов, классификация складов, материальные потоки, оптимизация движения материальных потоков, логистическая цепь, логистический центр, транспортная инфраструктура.

This article considered the warehouses' point of the matter, the role of warehouses in the contemporary manufacture and their part in the economics' globalization process. It was learnt the problems of the modern warehouses which were reflected in the works of many scientists and experts in this sphere. There was considered the warehouses as the integration part of the logistical chain which like disrealization potential for reduction of expenditure and the increasing abilities of the enterprises' competition. Also there was researched the round of questions concerning to building, organization and management of the warehouses and the regions logistical centre. There was determined the problems of warehouses' classification.

Keywords: warehouse; material supplies; functions of warehouses; classification of the warehouses; material streams; the material streams' optimization of movement; logistical chain; logistical centre; means of transport service.

Постановка проблеми. Через надмірне утворення матеріальних запасів, нестачу достовірної та своєчасної інформації про становище на ринку збуту на українських підприємствах відбувається зменшення обсягів прибутку, зростання питомої ваги витрат. У сучасних конкурентних умовах успішне функціонування підприємств багато в чому залежить від рівня використання концепції логістики та складської логістики зокрема.

Під впливом процесів глобалізації неймовірно зросли швидкості матеріальних, фінансових та інформаційних потоків, тому у складській логістиці, як і у всій економіці, необхідне впровадження принципів інтегрованої логістики.

Вітчизняні науковці не дійшли чіткого визначення поняття складу та складської логістики, що стало причиною відсут-

ності у науковців єдиного погляду на функції і класифікацію складів. Відсутній і єдиний класифікатор складів.

На даний час існують проблеми функціонування складів, їх призначення та оптимального використання. Ці проблеми потребують подальшого вивчення та усунення через регіональні логістичні структури. Такими структурами автор перш за все вважає регіональні логістичні центри.

Аналіз досліджень та публікацій з проблеми. Висвітленню проблем складського господарства присвячена велика кількість праць вчених і фахівців у цій сфері.

Склад як ланку логістичного процесу, організаційно-функціональну структуру, що здійснює складування матеріальних запасів, розглядають А.У. Альбеков та Є.М. Грибов [1], Є.В. Крикавський [7]. Роль складів у контексті впровадження основних логістичних концепцій і систем розглядають Л.Б. Міротін і В.І. Сергеев [11]. Функції складів дослідили такі науковці: А.У. Альбеков, О.А. Митько [2]; І.І. Бажин [4]; В.В. Дибська [3]; В.М. Кислий, О.А. Біловодська, О.М. Олефіренко, О.М. Смоляник [6]; Є.В. Крикавський та Н.В. Чернописька [8]; Дж.Р. Сток та Д.М. Ламберт [14].

Сутність логістичних систем та логістичних комплексів розглянута Є.В. Крикавським та Н.В. Чернопиською [8]; Л.Б. Міротіним [10]. Пошуку зменшення складських витрат присвячені дослідження: В.В. Дибської [3]; В.М. Кислого, О.А. Біловодської, О.М. Олефіренко, О.М. Смоляник [6]; А.А. Чеботаєва [15]. Діяльність власних складів фірм та складів загального користування всебічно вивчили І.І. Бажин [4], Дж.Р. Сток та Д.М. Ламберт в [14]. Сутність інфраструктури складських одиниць розкриває Л.Б. Міротін [10]. Класифікацію складів проведено І.І. Бажиним [4]; Л.Б. Міротіним [9], В.М. Кислим, О.А. Біловодською, О.М. Олефіренко, О.М. Смоляник [12, с. 95–133], А.А. Чеботаєвим [10, с. 151–155].

Фахівцями та вченими приділено достатньо уваги складам, транспортним вузлам і терміналам, розподільчим та дистрибуторським центрам, але недостатньо висвітлена проблема логістичних центрів, проблема аутсорсингу складських послуг, актуальних у період глобалізації економіки.

Мета статті полягає у вивченні існуючих проблем функціонування складів, їх призначенні та оптимального використання та усуненні цих проблем за допомогою логістичних рішень. Обґрунтувати важливість і своєчасність логістики в управлінні розвитком регіонів за допомогою створення регіональних логістичних систем з урахуванням зміцнення горизонтальних економічних зв'язків.

Виклад основного матеріалу. До 80-х років минулого сторіччя ринкова орієнтація вважалася головним фактором успіху. В 80-х роках погляд на економічний успіх змінився, в економічно розвинених країнах набула розвитку нова концепція – ресурсна орієнтація. Щоб досягти стабільної рентабельності, підприємствам довелося правильно вибирати та комбінувати ресурси. Вирішення питань підбору та комбінування ресурсів, їх оптимальних запасів відбувається з

меншими витратами завдяки використанню інструментів логістики.

Інструментарій логістики на практиці надає можливість багатократно підвищити ефективність діяльності підприємства за рахунок його інтеграції в єдину логістичну систему, що проявляється через оптимізацію матеріальних, трудових, фінансових та інформаційних потоків, а також через оптимізацію структури логістичної системи.

Інтегрований логістичний ланцюг може охоплювати десятки і навіть сотні підприємств. Підприємства, об'єднані в логістичний ланцюг, отримують безперечні переваги порівняно з іншими. При об'єднанні знижуються витрати, покращується якість функціонування усієї системи.

Але жодний з логістичних ланцюгів не буде ефективним та не надасть додаткових переваг його учасникам, якщо не буде ефективно працювати відповідно до вимог ринку така його ланка, як склад.

Склад – основна ланка між виробниками та споживачами, інтегрована частина будь-якої логістичної системи. За останні десятиріччя складування виросло і з відносно невеликого виду діяльності логістичної системи підприємства перетворилося на найбільш важливу її функцію. Складування відіграє важливу роль у формуванні рівня обслуговування, який потребують споживачі при найменших можливих витратах. Склад використовується для зберігання запасів на всіх етапах логістичного процесу.

Дослідники, такі як І.І. Бажин [4, с. 159–161], А.У. Альбеков, Є.М. Грибов [1, с. 54–55], Дж.Р. Сток, Д.М. Ламберт [14, с. 374–378], пояснюють необхідність існування складів багатьма причинами. Найважливіші з них такі: досягнення скорочення витрат постачання і виробництва (тим самим і загальних витрат); необхідність ліквідувати розрив та досягнення координації і динамічного балансу між попитом і пропозицією; вимоги ритмічності і безперервності виробництва і споживання; вимоги гнучкої і швидкої реакції на коливання попиту; можливість економії витрат за рахунок використання знижок при закупівлі великої кількості матеріальних ресурсів та при форвардних закупівлях; можливість більш широкого обхвату ринку; можливість реалізації більш ефективних маркетингових стратегій; необхідність підтримати джерело постачання; задоволення умов ринку, що змінюються (сезонність, коливання попиту, конкуренція); подолання різниці в часі і просторі, яка існує між виробниками і споживачами; досягнення найменших загальних логістичних витрат при забезпеченні рівня обслуговування, якого потребують споживачі; надання підтримки постачальникам і споживачам при реалізації програми «точно в строк».

Проблеми, зв'язані з функціонуванням складів, мають значний вплив на оптимізацію руху матеріальних потоків в логістичному ланцюгу та на сукупні витрати обігу.

Щоб краще зрозуміти проблеми, зв'язані з функціонуванням складів, треба звернутися до визначення поняття «склад».

Різні науковці, такі як Є.В. Крикавський [7, с. 57]; Б.А. Райзберг, Л.Ш. Лозовський та Є.Б. Стародубцева [13, с. 380]; Л.Б. Міротін [10, с. 118] та інші, наводять різні визначення складів.

Автор роботи більше схиляється до визначення сучасного складу, наданого В.В. Дибською [3, с. 258], як складної технічної споруди, яка складається із багаточисельних взаємозв'язаних елементів, має визначену структуру і виконує ряд функцій з перетворення матеріальних потоків, а також накопиченню, переробці і розподілу вантажів між споживачами.

Автор дає своє визначення сучасного складу: склад – це обмежений просторовий об'єкт визначеної функціональності з відповідною інфраструктурою, за допомогою якого реалізуються логістичні послуги, пов'язані з прийманням, складуванням, переробкою, розподілом і відправкою товарів, а також супутніми послугами, які надаються незалежними до відправника або одержувача суб'єктами господарювання.

Склади відносяться до складних систем. Між тим склад сам є лише елементом системи більш високого рівня – логістичного ланцюга. Основні функції і технічні вимоги до складської системи формуються саме на рівні логістичного ланцюга. Щоб досягти успішного виконання основних функцій складу та високого рівня рентабельності, необхідно розглядати склад як інтегровану складову логістичного ланцюга.

Складська система може бути рентабельною лише за умови індивідуального підходу до її створення з урахуванням всіх факторів впливу. Щоб виконати це завдання, необхідно чітко визначити функціональні завдання складської системи.

Більшість дослідників, наприклад А.У. Альбеков, Б.А. Анікін, І.І. Бажин, О.А. Митько, Дж.Р. Сток, Д.М. Ламберт, акцентують увагу на чотирьох основних функціях складів:

- перетворення виробничого процесу в споживчий відповідно до попиту;
- складування та зберігання; унітизація та транспортування вантажів;
- надання послуг.

За даними Американської асоціації власників складів [9, с. 55–57], перелік послуг складів загального користування значно ширше зазначеного вище і містить: контроль та регулювання умов (температури, вологості, освітлення) зберігання; надання складського простору в оренду; надання в оренду офісних приміщень, обладнання та послуг; поштові послуги та експрес-відправка; заказ та надання транспортних засобів; обладнання транспортних засобів для доставки негабаритних вантажів і т.і.

Яким має бути склад, залежить від типу запасів: 1) сировина, компоненти та запасні частини (фізичне постачання) і 2) готова продукція (фізичний розподіл). Для вітчизняних підприємств характерними є також запаси незавершеного виробництва.

Автором роботи досліджено функції складів, зазначені в різних джерелах, доповнені операціями, які не вказані іншими авторами і схематично відображені на рис. 1.

Класифікація складів проведена різними авторами, але не за всіма ознаками.

Різноманітність ознак, за якими проведено класифікацію складів різними фахівцями, має місце з причини відсутності єдиної класифікації складів в Україні. Причиною цьому є нерозвиненість ринку складської нерухомості. Дотепер ринок промислово-складської нерухомості в Україні переважно формується за рахунок майнових комплексів, що залиши-

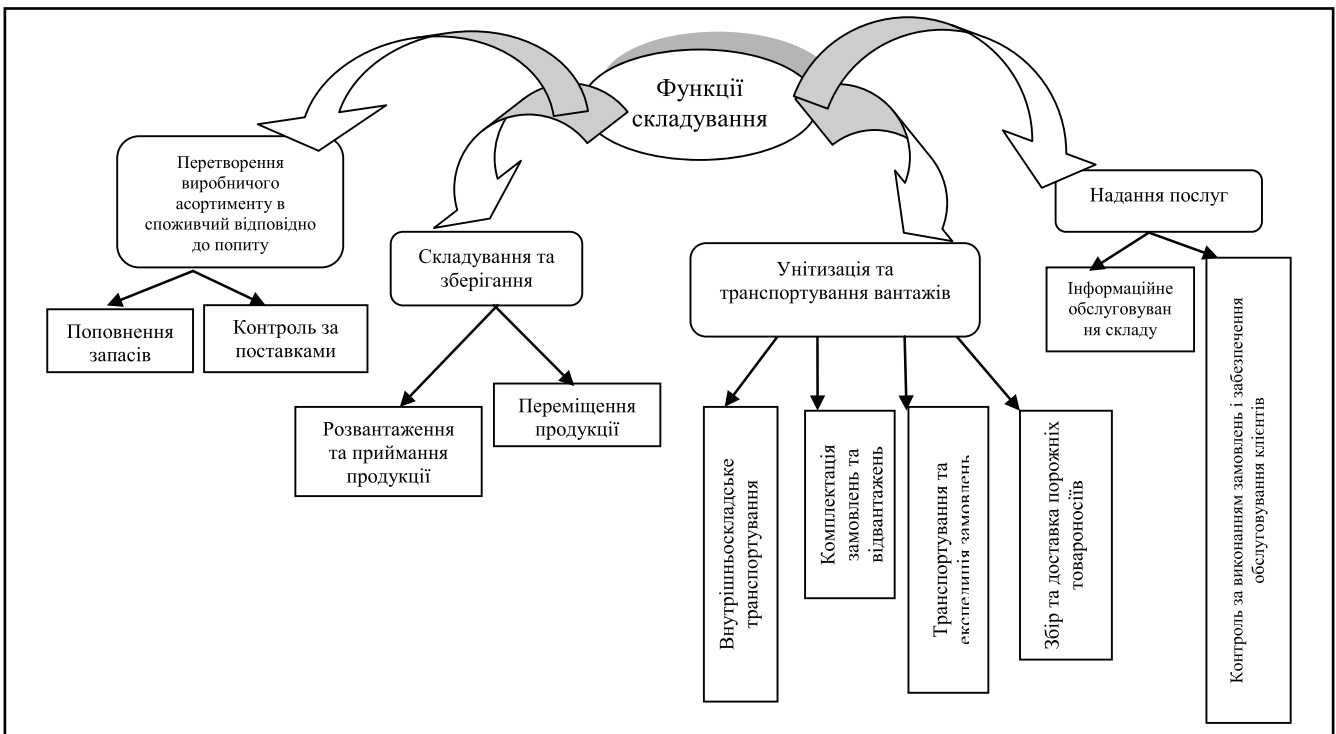


Рисунок 1. Функції складування

Джерело: власна розробка автора.

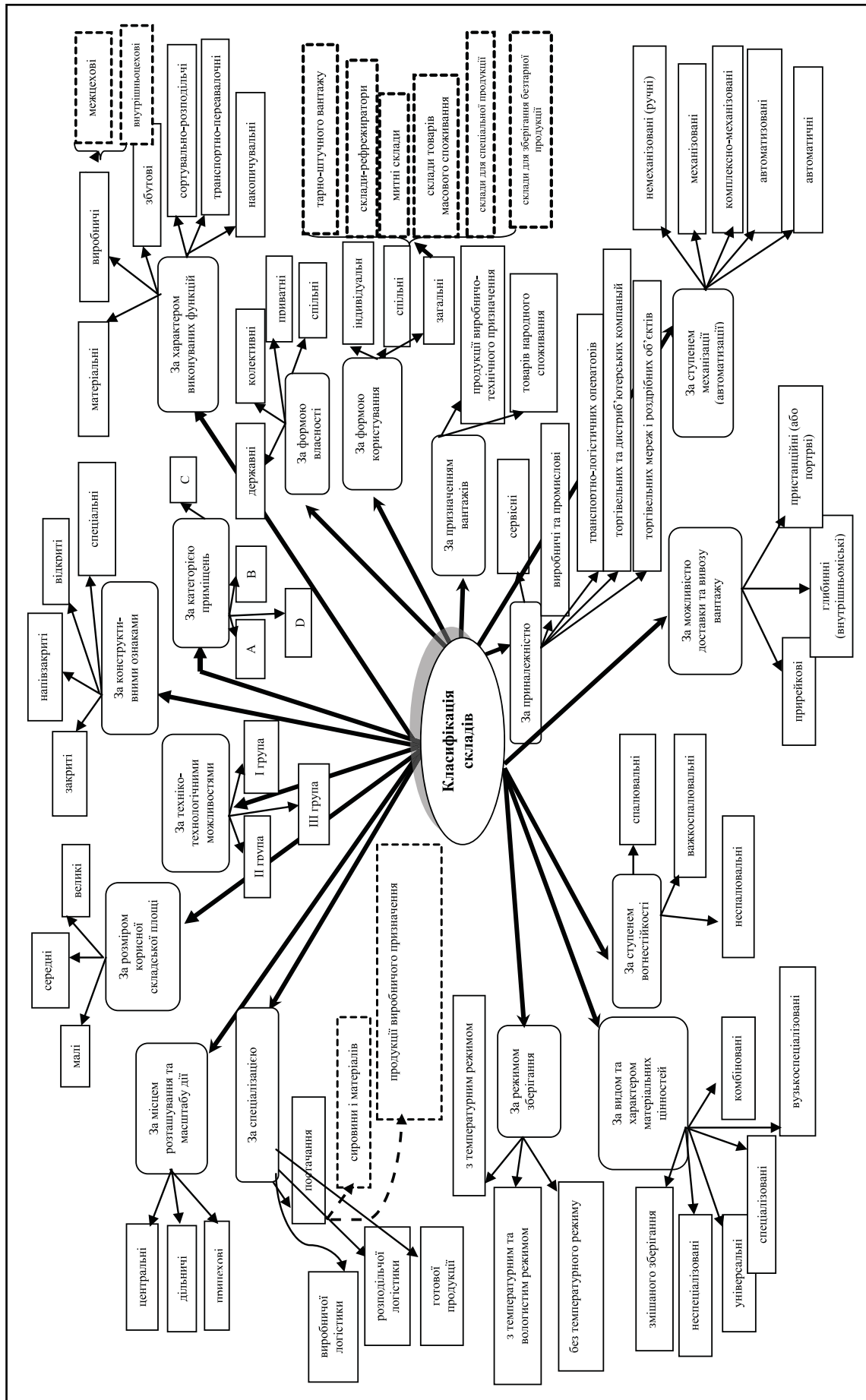


Рисунок 2. Сучасний підхід до класифікації складських приміщень
Джерело: власна розробка автора.

лися від часів Радянського Союзу. Навіть на ринку Києва (одного із лідерів ринку складської нерухомості, де зосереджено більше 50% загального обсягу складських приміщень) лише невелику частку (приблизно 20%) складських площ представлено в професійних проектах. До того ж всі наявні склади високої якості заповнені користувачами на 100%, а проекти, що виводяться на ринок, отримують своїх орендарів ще на етапі будівництва.

Автором досліджено класифікацію складів за різними джерелами, згруповано за ознаками, доповнено і схематично зображено на рис. 2.

Більшість ознак класифікації складів, запропонованої автором, не потребує характеристики, оскільки характеристику несе назва ознаки. Але потребує роз'яснення класифікація за категорією приміщень (А, В, С, Д) та за техніко-технологічними можливостями.

Останнім часом автори аналітичних публікацій пропонують досвід російських авторів з питання класифікації складських приміщень. Вони поділяють їх на такі класи:

- *Клас «А»:* сучасні складські приміщення – одноповерхові споруди, збудовані за сучасними технологіями; висота стелі – від 10 м, що дозволить установку новітнього обладнання для складування вантажів; обов'язкова наявність центрального кондиціонування чи вентиляції, системи охоронної сигналізації, організована охорона, офісні площі на складі; майданчик для відстоювання та маневрування автопоїздів, оптико-волоконні телефонні лінії.

- *Клас «В»:* капітальна одно- чи багатопверхова споруда з висотою стелі 4,5–8 м; підлога бетонна чи асфальтована, пожежна сигналізація і гідратна система пожежогасіння, навантажувально-розвантажувальні конструкції, офісні приміщення при складі, телефонні лінії, охорона по периметру території.

- *Клас «С»:* капітальне виробниче приміщення чи теплий ангар, висота стелі залежно від конструкції, підлога асфальтована або нею слугує бетонна плита; як правило авто-транспорт розвантажуються в середині будівлі.

- *Клас «Д»:* підвальні, виробничі приміщення та ангари, що не опалюються, гаражі та інші приміщення, що використовуються під склади.

Існуюча класифікація «А, В, С, Д» запропонована девелоперами і не дає чіткого розуміння вихідних техніко-технологічних можливостей складського об'єкта, які необхідні при виборі методів організації технологічного процесу на складі.

Необхідність застосування як критерію класифікації складських об'єктів техніко-технологічних параметрів зумовило розробку класифікації складів за критерієм вихідних техніко-технологічних умов, а також завдань для виконання комплексу внутрішньоскладських робіт. Поділ складських об'єктів за критерієм вихідних умов (наявність техніко-технологічних та інформаційних можливостей конкретного складу) проведено за трьома групами Л.Б. Міротінін [9, с. 133–135].

До першої групи складів можна віднести сучасні склади з високим ступенем автоматизації складських операцій, оснащення високотехнологічним обладнанням, з мінімальним застосуванням «ручної» праці. Як системи управління застосовуються ERP (Enterprise Resource Planning System) або WMS системи (Warehouse Management System), автоматична ідентифікація (штрихове кодування чи RFID – радіочастотна ідентифікація). Більшість складів першої групи – логістичні центри, які займаються зберіганням, внутрішньоскладською переробкою вантажу та доставкою.

До другої групи складів відносяться склади з високим ступенем механізації складських робіт, які використовують, як правило, стандартні інформаційні системи. Частіше всього на таких складах застосовують системи штрихового та індивідуального кодування. В основному це непрофільні багатопверхові приміщення. Операції по завантаженню/розвантаженню виконуються без спеціального обладнання із застосуванням погрузчиків чи засобів малої механізації.

Третю групу складів складають склади, які розташовані в приміщеннях, які не призначені для зберігання. Складські операції виконуються з застосуванням «ручної» праці або з застосуванням засобів малої механізації. Склади, які належать до даної групи, представляють найменший рівень логістичного обслуговування клієнтів. Класифікація складських комплексів за критерієм вихідних техніко-технологічних можливостей наведена в загальному виді в табл. 1.

Створення єдиного класифікатора складів допоможе постачальникам і споживачам краще орієнтуватися в виборі складу з необхідними саме їм параметрами та умовами зберігання [19, с. 281–282].

Перед виробниками продукції при забезпеченні себе складськими площами постає питання володіння складом. Існують два варіанти: придбання складів у власність або використання складів загального користування.

Таблиця 1. Класифікація термінально-складських комплексів за критерієм вихідних техніко-технологічних можливостей

Група	Автоматизація складських операцій	Механізація робіт	Використання «ручної» праці	Використання системи управління WMS класу	Використання паперового документообігу	Застосування автоматичної ідентифікації	Застосування індивідуального кодування	Навантаження на 1 м ² 5 т і більше	Нове промислене приміщення	Крок колони приміщення не менше 6x12 м
I група	+	/	-	+	-	+	-	+	+	+
II група	-	+	/	-	+	/	+	-	-	-
III група	-	-	+	-	+	-	-	-	-	-

Примітки: значення символів, представлених в таблиці: «+» – використання, «-» – відсутнє використання, «/» – часткове використання.

ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕЙ ТА ВИДІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

Вибір між цими варіантами – одна з самих великих проблем у складуванні. Комбінація власного складу та складу загального користування особливо приваблива та економічно оправдана, якщо підприємство реалізує свою продукцію в багатьох різних регіонах та в випадку сезонного попиту на товар [3, с. 261–262]. Питання вибору власного складу або складу загального користування розглянуто в розробках декількох авторів [2, с. 230–231; 4, с. 159–161].

Обидва варіанти мають переваги та недоліки. Під час вибору найголовнішим критерієм оцінки переваг є умова мінімуму витрат.

Власний склад може бути економічно оправданим за умови стабільно високого обороту. Такий склад має високу ступінь контрольованості – власники мають більшу ступінь контролю над складуванням, переробкою і управлінням [14, с. 377]. Паралельно з контролем забезпечується гнучкість, яка пов'язана з можливістю спроектувати склад і керувати ним так, щоб це в більшій мірі відповідало попиту споживачів. При цьому варіанті повніше використовується персонал. Керівництву легше коригувати стратегію збуту.

Однією з переваг складу загального користування є те, що користувачу не треба інвестувати капітал. Ці склади дозволяють домагатися економії на масштабах закупівель за більш низькими цінами. Клієнт може орендувати стільки складської площі, скільки необхідно для задоволення пікових вимог. Короткострокові контракти зі складами загального користування дозволяють клієнтам міняти регіональні склади. При користуванні складом загального користування виробник точно знає, які його витрати на збереження та

вантажопереробку, так як щомісячно отримує від складу рахунок для оплати. Але спеціалізовані послуги не завжди доступні в конкретному місці.

І нарешті простір складу загального користування не завжди доступний у потрібному місці в потрібний час. Автор роботи систематизував всі переваги та недоліки власних складів і складів загального користування, доповнив і відобразив у табл. 2.

Аналіз матеріалів публікацій названих раніше авторів приводить до висновку, що якщо раніше складування було лише порівняно незначним видом діяльності логістичної системи, основне призначення складу було в концентрації запасів та їх збереженні, то сучасний склад являє собою технічну споруду, яка має свою визначену структуру та виконує різні функції. Сучасний склад відносять до складних логістичних систем.

В Україні спостерігається дефіцит професійних складських приміщень. Консультанти з логістики та девелопери оцінюють український ринок складської нерухомості як один з найперспективніших напрямків розвитку. Попит на якісні складські та логістичні приміщення значно перевищує пропозицію, хоча вартість будівництва складських приміщень досить висока і залежить від якості та функціональності об'єкта [16, с. 16–17].

Наразі частка старих складів (переобладнані промислові будівлі, овочеві бази, військові склади) на ринку комерційної нерухомості України становить більшу частину, меншу – напівпрофесійні приміщення, і зовсім незначну частку складають логістичні комплекси.

Таблиця 2. Порівняльна характеристика переваг та недоліків власного складу та складу загального користування

Власний склад		Склад загального користування	
переваги	недоліки	переваги	недоліки
1. Більш високий ступінь контролю над складуванням, переробкою отриманих матеріальних цінностей та управлінням	1. Фіксований розмір складу – перешкода до гнучкого реагування на попит споживачів (стосується продукції, яка має сезонний характер споживання)	1. Консервування капіталу – не потребує частих інвестицій	1. Труднощі в створенні ефективної системи комунікації
2. Можливість спроектувати склад та управляти ним відповідно до конкретних вимог споживачів та характеристик продукції	2. Перешкода до стратегічного розвитку, оскільки ринок змінюється швидко та непередбачено	2. Можливість збільшити складський простір при пікових навантаженнях (нерівномірність оборту чи сезонність зберігання продукції)	2. Спеціалізовані послуги не завжди доступні у конкретному місці
3. Зменшення операційних витрат та витрат при довгострокових операціях, якщо підприємство досягає певних показників, які гарантують високу пропускну можливість власного складу	3. Неналежна якість обслуговування споживачів, якщо власний склад не адаптується до змін асортименту продукції підприємства	3. Економія на масштабах	3. Періодичний дефіцит простору на окремих ринках – підприємство не завжди має можливість орендувати площу потрібного об'єму та в потрібному місці
4. Можливість використовувати власні людські ресурси	4. Вимагає значних капітальних інвестицій, а також пов'язаних з ними ризиків	4. Збільшення гнучкості щодо складської площі	
5. Вигоди нематеріального характеру, пов'язані з володінням власного складу, оскільки це викликає довіру у партнерів щодо стабільності та надійності у провадженні ділових відносин з таким підприємством		5. Можливість чіткого визначення витрат на зберігання та вантажопереробку	
		6. Скорочення фінансового ризику від володіння власним складом	

Джерело: власна розробка автора.

Існуючі логістичні комплекси створені в основному компаніями харчової промисловості, які мають достатньо коштів, бо створення сучасних логістичних центрів з потужною технологічною та інформаційною базою потребує значних капіталовкладень. Прикладом таких центрів є: високотехнологічний логістичний комплекс компанії «Nemiroff холдинг». Компанія «Конті» в м. Макіївка Донецької області відкрила новий логістичний центр, який є найбільшим в Україні серед складських комплексів, що належать виробничим підприємствам. Логістичний центр Roshen забезпечений новітньою системою управління товарними потоками Warehouse Management System. Але ці складські утворення обслуговують лише свої компанії та споживачів продукції цих торгових марок.

Вирішення проблем складської логістики автор вбачає у створенні регіональних логістичних центрів, які будуть складовою мезологістичної системи регіону і враховуватимуть стратегічні пріоритети економічного розвитку регіону та України.

Логістичний центр, який пропонує створити автор роботи, – система управління наскрізним матеріальним, інформаційним та фінансовим потоком, який обслуговуватиме підприємства однієї галузі, що працюють в умовах партнерства в межах регіону, з метою підвищення їх економічної, соціальної та екологічної ефективності.

Роль логістичних центрів у розвитку регіонів, функції та завдання логістичних центрів, їх склад та інфраструктуру висвітлено в наукових розробках багатьох авторів: Б.А. Анікіна [3, с. 349–356], Є.В. Крикавського та Н.В. Чернописької [8, с. 132–139], Л.Б. Міротіна [10, с. 367–411; 9, с. 5–14].

Регіональні логістичні центри мають другу назву – мультимодальні вантажні термінали, це зазвичай добре оснащені підприємства, призначені для надання логістичних послуг іншим фірмам на комерційній основі.

Перелік послуг достатньо широкий, тому регіональні логістичні центри мають велику кількість різних підрозділів, які призначені для їх виконання.

Регіональні логістичні центри спеціалізуються на масовій переробці вантажів за заказами різних фірм та наданням супутніх послуг. За рахунок масштабності операцій собівартість їх буває невисокою, а відповідно і тарифи на них можуть бути прийнятними для споживачів. Логістичні центри доцільно розміщувати в місцях перетину транспортних шляхів та неподалік від великих споживачів або виробників товарів, оскільки це дозволяє суттєво зменшити транспортні витрати. В наш час в усіх розвинутих країнах майже весь обсяг зовнішньої торгівлі, а також більша частина внутрішнього товарообігу відбувається через регіональні логістичні центри. Вони мають важливе значення для підтримки економічного потенціалу країни. Через логістичні центри в країну надходить у значному обсязі іноземна валюта. Податки, які збираються з них, є вагомим внеском у бюджет. Уряд країни має бути зацікавленим в успішній діяльності логістичних центрів та надавати їм підтримку. Такою підтримкою

держави можуть бути фінансові пільги під час будівництва та експлуатації логістичних центрів.

Ядром логістичного центру є його інформаційно-аналітичний центр. Іншими основними підрозділами являються: об'ємні складські приміщення, в яких використовуються сучасні методи переробки вантажів; відкриті контейнерні майданчики для зберігання контейнерів міжнародних стандартів; залізнична станція, яка забезпечує подачу вагонів; морський або річний порт з великим причалом; майданчик для очікування розвантажування та завантажування автомашин безпосередньо зі складів або контейнерних майданчиків; парк авто- та електрозавантажувачів; парк кранів, які використовуються для судів; виробничі приміщення для надання в оренду різним фірмам; приміщення готелю з рестораном, кафе і іншими приміщеннями для відпочинку; адмінбудинки із допоміжними приміщеннями; служба зв'язку, яка використовує сучасні технологічні засоби та забезпечує цілодобовий зв'язок з будь-якою точкою земної кулі; служба безпеки; протипожежна служба; майданчик для зупинки громадського транспорту.

При логістичному центрі на орендованих у центрі площах розміщуються і діють численні самостійні організації і підприємства, які надають великий комплекс додаткових послуг [3, с. 349–350].

Прикладом такого логістичного центру в Україні може бути агропромисловий логістичний центр «Регіональний Аграрний Центр «Шувар». Він став невід'ємною частиною інфраструктури аграрного ринку як західного регіону, так і України в цілому. Це багатofункціональний логістичний комплекс, що об'єднав складську, виробничу, торгову і офісну нерухомість. Концепцію і технологічну частину розроблено консультантами з Євросоюзу. Це дозволило побудувати об'єкт згідно із стандартами та вимогами до ведення експортно-імпорتنих операцій та побудови системи логістики ЄС. Приміщення комплексу обладнані інженерним устаткуванням – холодильні і морозильні камери з центральною подачею холоду, автоматичні ворота докового типу з гідравлічним пандусом вертикального регулювання.

Логістичний центр, за баченням автора, – це система управління наскрізним матеріальним, інформаційним та фінансовим потоком, який обслуговуватиме підприємства однієї галузі, що працюють в умовах партнерства в межах регіону, з метою підвищення їх економічної, соціальної та екологічної ефективності.

Першочергове завдання регіонального логістичного центру (за пропозицією автора) – оптимізація складських витрат підприємств – партнерів певної галузі регіону, які поступово передаватимуть управління запасами та складською логістикою логістичному центру. Це дозволить здійснити нездійснене на сучасних підприємствах України – впровадження концепції «точно в строк», а можливо й її похідної «худе виробництво».

Створення регіональних логістичних центрів закріпить позиції підприємств-учасників і дозволить розвиватися галу-

ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕЙ ТА ВИДІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

зім, вирішення проблем яких дозволить закріпити позиції України як транзитної держави.

Висновки

Процеси глобалізації за останні роки проникли в усі сфери діяльності людини.

На даний час існують проблеми функціонування складів, їх призначення та оптимального використання. Проблеми, зв'язані з функціонуванням складів, мають значний вплив на оптимізацію руху матеріальних потоків в логістичному ланцюгу та на сукупні витрати обігу. Ці проблеми потребують подальшого вивчення та усунення шляхом логістичних рішень.

Метою логістичних рішень є оптимізація руху матеріальних, інформаційних, фінансових потоків шляхом забезпечення ефективного управління виробництвом, транспортом, складським господарством, використання інформаційних систем.

Визначальним є використання логістики в управлінні розвитком регіонів, особливістю сучасної економіки яких є створення регіональних логістичних систем, оскільки відомо, що логістичні системи є потужним засобом економії дефіцитних ресурсів: матеріальних, сировинних, енергетичних, фінансових, інтелектуальних, трудових.

Такими системами, перш за все, являються регіональні логістичні центри.

Створення мережі логістичних центрів дозволить організувати якісне перевезення вантажів з найменшими витратами і оптимальним прибутком для всіх суб'єктів господарювання в регіонах, знизити витрати вантажовласників на перевезення вантажів, зменшити транспортну складову у вартості продукції, підвищити прибутковість і стійкість функціонування транспортного комплексу України, а також сприятиме розвитку економіки регіонів і країни в цілому й збільшенню внутрішнього валового продукту.

Регіональні логістичні центри сприятимуть зміцненню горизонтальних економічних зв'язків, які відіграють не менш важливу роль в соціально-економічному розвитку будь-якого регіону. Саме так може бути забезпечене поступове, незалежне входження економічних структур країни в світову економіку.

Література

1. Альбеков А.У., Грибов Е.М. Закономерности развития транспортно-складской логистики на региональном уровне (на примере Ростовской области): монография / Ростовская государственная экономическая академия. – Ростов-на-Дону – 1999. – 159 с.
2. Альбеков А.У., Митько О.А. Коммерческая логистика / Серия «Учебники, учебные пособия». – Ростов-на-Дону: Феникс, 2002. – 416 с.

3. Логистика: Учебник / Под ред. Б.А. Аникина: 3-е изд., перераб. и доп. – М.: ИНФРА-М, 2008. – 368 с. – (Высшее образование).

4. Бажин И.И. Логистика / Утв. МОНУ в качестве учебника для студентов высших эконом. уч. заведений. – Харьков: Консум, 2004. – 240 с.

5. Кальченко А.Г. Логистика: навч. посібник. – К.: КНЕУ, 2000. – 148 с.

6. Кислий В.М., Біловодська О.А., Олефіренко О.М., Смоляник О.М. Логістика: Теорія та практика: навч. посіб. – К.: Центр учбової літератури, 2010. – 360 с.

7. Крикавський Є.В. Логістика для економістів: Підручник. – Львів: Вид-во Нац. ун-ту «Львівська політехніка», 2004. – 448 с.

8. Крикавський Є.В., Чорнописька Н.В. Логістичні системи: навч. посібник. – Львів: Видавництво Національного університету «Львівська політехніка», 2009. – 264 с.

9. Миротин Л.Б. Логистика, технология, проектирование складов, транспортных узлов и терминалов / Л.Б. Миротин, А.В. Бульба, В.А. Демин. – Ростов/Дону: Феникс, 2009. – 408 [1] с.: ил. – (Профессиональное мастерство).

10. Интегрированная логистика накопительно-распределительных комплексов (склады, транспортные узлы, терминалы): Учебник для транспортных вузов / Под общ. ред. Л.Б. Миротина. – М.: Издательство «Экзамен», 2003. – 448 с.

11. Основы логистики: учеб. пособие / Под ред. Л.Б. Миротина и В.И. Сергеева. – М.: ИНФРА-М, 1999. – 200 с.

12. Николайчук В.Е. Логистика. – СПб.: Питер, 2003. – 160 с.: ил. – (Серия «Краткий курс»).

13. Райзберг Б.А., Лозовский Л.Ш., Стародубцева Е.Б. Современный экономический словарь. – 5-е изд., перераб. и доп. – М.: ИНФРА-М, 2006. – 495 с. – (Библиотека словарей «ИНФРА-М»).

14. Сток Дж.Р., Ламберт Д.М. Стратегическое управление логистикой: Пер. с 4-го англ. изд. – М.: ИНФРА-М, 2005, XXXII. – 779 с.

15. Чеботаев А.А. Логистика и маркетинг: Маркетологистика: Учеб. пос. для вузов А.А. Чеботаев, Д.А. Чеботаев. – М.: Экономика, 2005. – 248 с.

16. Лебедько С. Складська логістика в Україні: тенденції та прогнози // Консалтинг в Україні. – 2007. – №7-8 (48-49), (16-17).

17. Полякова О.М. Методологічні основи формування і розвитку мережі регіональних логістичних центрів в Україні // Вісник економіки транспорту і промисловості, №30, 2010. – С. 28-32.

18. Сумец А.М., Пелихов Е.Ф. Кредитование инвестиционных проектов создания крупных объектов логистической инфраструктуры // Логистика: проблемы и решения. – 2009. – №5. – С. 30-37.

19. Шкодін О.С. Стан сучасного ринку складської нерухомості // Вісник нац. університету «Львівська політехніка». – 2008. – №623. – С. 279-284.