

В. Дикань, д. е. н., професор, завідувач кафедри «Економіка та управління виробничим і комерційним бізнесом»
 Української державної академії залізничного транспорту, м. Харків

ОСНОВИ ЛОГІСТИЧНОЇ ІНТЕГРАЦІЇ ПРИ ФОРМУВАННІ ЛОГІСТИЧНИХ СИСТЕМ ЧЕРЕЗ УТВОРЕННЯ ТЕРИТОРІАЛЬНО-ПРОМИСЛОВОГО КЛАСТЕРА



Перехід України до ринкової економіки створив величезну кількість проблем, практичне розв'язання яких дуже ускладнено через відсутність відповідних теоретичних розробок. Одна з таких проблем — це формування логістичних систем, які дають можливість забезпечити ефективне управління товаропотоками.

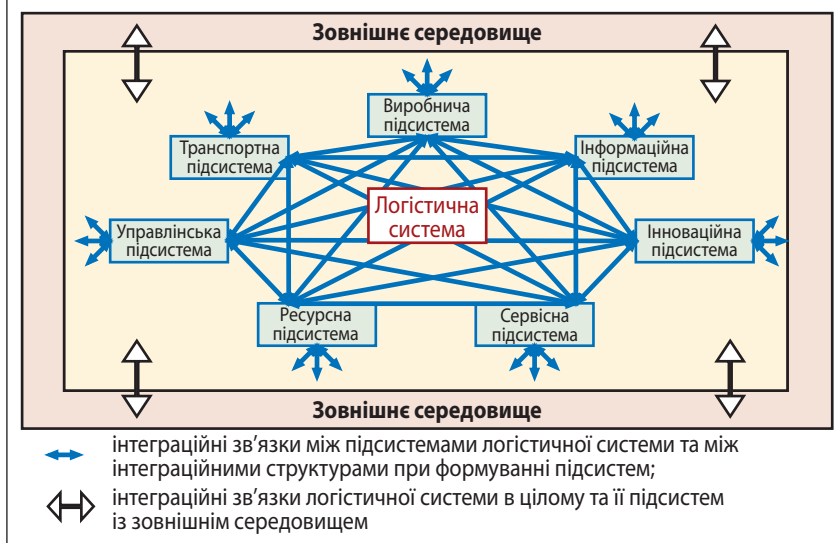
На жаль, сьогодні формування логістичних систем в Україні знаходиться не на належному рівні: немає відповідного інформаційного забезпечення процесу управління товарними потоками, недостатньо розвинена мережа крупних логістичних посередників та науково-дослідних установ, які б займалися проблемами логістики та надавали підприємствам на платній основі необхідну інформацію або виконували за їх замовленням відповідні дослідження. Таким чином, зазначена проблема має велике практичне значення, але без приділення належної уваги як із боку держави, так і суб'єктів господарювання, без вкладення відповідних коштів і без теоретичної її розробки неможливо сформувати оптимальні логістичні системи й забезпечити своєчасне та з оптимальними витратами доведення вироблених товарів до споживачів.

► Вклад основного матеріалу дослідження

Останнім часом усе більше дослідників звертається до теми інтеграції. Її актуальність сьогодні набула нового сенсу у зв'язку з підписанням Україною угоди з ЄС. Про інтеграцію мова йде як на рівні суб'єктів економік різних країн, так і на рівні суб'єктів тільки однієї країни. У загальному вигляді інтеграція — це об'єднання економічних суб'єктів, поглиблення їх взаємодії, розвиток зв'язків між ними. Інтеграція суб'єктів господарювання, на думку О. О. Попова, — це сукупність організаційно-економічних відносин між господарюючими суб'єктами, які взаємодіють у складі

інтеграційної структури на координаційних або субординаційних началах щодо встановлення стійких взаємодій, що повторюються, у процесах організації виробництва, праці та управління, обміну результатами виробництва з метою гармонізації економічних інтересів, досягнення синергетичного ефекту при суспільній діяльності та взаємовідносин із зовнішніми контрагентами, включаючи державні органи. На думку Н. Я. Бублікової, під інтеграцією суб'єктів господарювання розуміються різні види об'єднань суб'єктів власних ресурсів, активів, технологій виробництва, інформації, мереж збуту, частки ринку та інших цінностей для досягнення загальних цілей та задоволення своїх інтересів на період дії цих цілей. Інтеграція виконує декілька функцій, що дозволяють розкрити різні рівні (макро-, мезо- та мікрорівень), специфіку та визначити основні риси інтеграції суб'єктів господарювання. Процеси інтеграції не обійшли й сферу логістики та охопили процеси, пов'язані з рухом ресурсів і готової продукції, а також потоків, що їх супроводжують. Під логістичною інтеграцією в широкому розумінні О. В. Зирянов та О. В. Мельников розуміють об'єднання учасників, які реалізують рух матеріального та супутніх йому інформаційного та фінансового потоків у логістичній системі або ланцюзі, на основі логістичної координації з метою скорочення загальних логістичних витрат, пов'язаних із задоволенням потреб споживачів. Проте, виходячи з визначення інноваційної логістики, варто відзначити, що логістична інтеграція охоплює такі чинники:

Рис. 1. Інтеграційні зв'язки в межах логістичної системи та із зовнішнім середовищем



- 1) усі функції самостійних підприємств, що пов'язані з обслуговуванням логістичних потоків, зокрема товарних, фінансових, інформаційних, сервісних, а також їх підприємницький потенціал, який забезпечує виконання таких функцій;
- 2) окремі стадії або процеси логістичних потоків різних самостійних підприємницьких структур, наприклад транспортування, складування тощо;
- 3) сукупність потоків, що проходять через стратегічні союзи або логістичні альянси.

До логістичної інтеграції також входять відносини самостійних підприємств, які пов'язані з інноваційним розвитком логістичного процесу та об'єднанням знань, що знаходяться в основі формування інноваційних потоків.

Логістична інтеграція знаходиться в основі формування логістичної системи. Оскільки логістичну систему можна розглядати як економічну систему, що складається із сукупності підсистем, то інтеграційні зв'язки існують як між підсистемами логістичної системи, так і знаходяться в основі формування кожної підсистеми, а також присутні у взаємозв'язку підсистем та логістичної системи в цілому із зовнішнім середовищем (рис. 1).

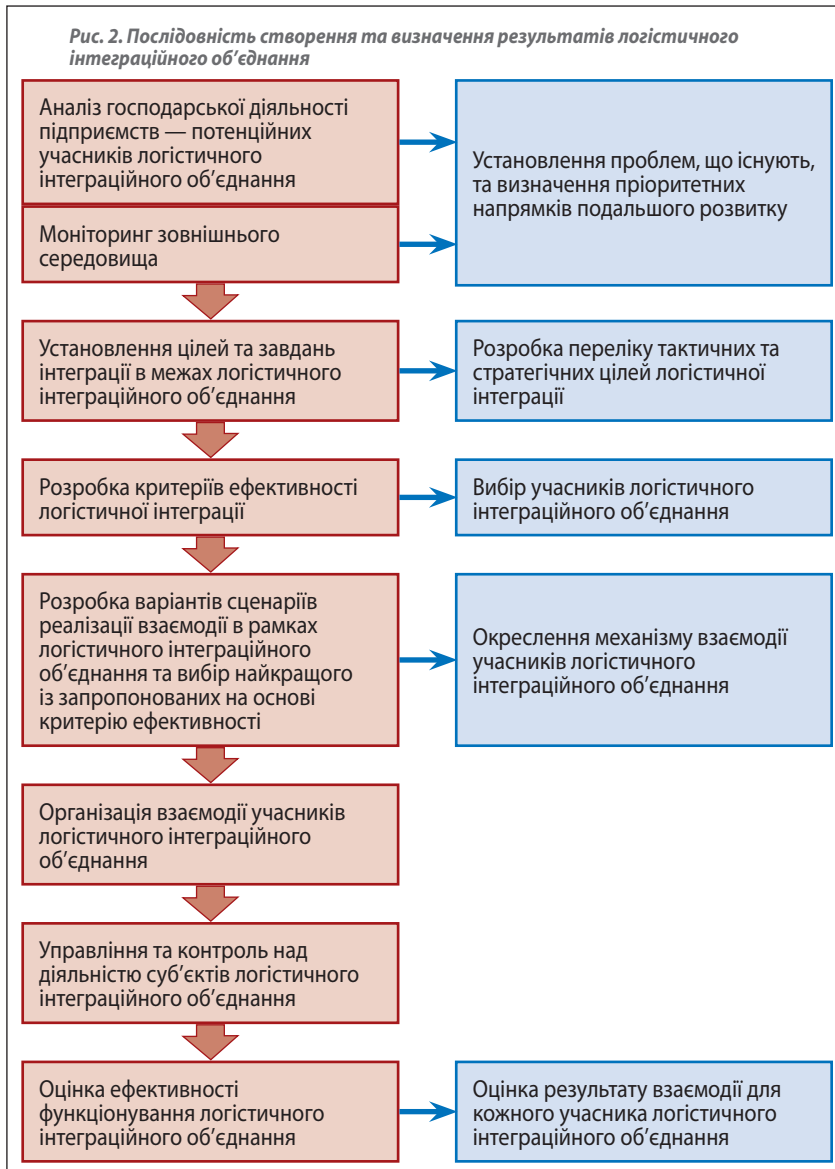
Ресурсна підсистема націлена на своєчасне забезпечення суб'єктів логістичної системи необхідними ресурсами (матеріальними, трудовими, фі-

нансовими тощо) відповідної кількості та якості в означені строки. Її функціональними підсистемами є матеріальна, трудова, фінансова, техніко-технологічна. Управлінська підсистема включає три функціональні підсистеми: підсистема наукового супроводу (до її компонентів належать економічні закони функціонування ринкових відносин, закони організації, наукові підходи до управління, сукупність методів управління); функціональна підсистема управління (реалізує загальні та конкретні функції управління — планування, організація, контроль, облік, регулювання, аналіз); організаційно-структурна підсистема (включає побудову виробничо-технологічної структури взаємодії суб'єктів логістичної системи та її організаційної структури). Виробнича підсистема націлена на здійснення виробничого процесу, мета якого — випуск продукції або надання послуг відповідно до вимог споживачів, на основі логістичних принципів. Інформаційна підсистема забезпечує інформатизацію всіх процесів, що відбуваються в межах логістичної системи, та обіймається проблемою обміну інформацією суб'єктів логістичної системи із зовнішнім середовищем. Інноваційна підсистема забезпечує інноваційний розвиток логістичної системи, що передбачає впровадження інноваційних технологій у логістичний процес, а також забезпечує формування й просування інноваційних потоків, накопичення

знань та їх трансформацію в нові розробки. Сервісна підсистема сприяє безпроблемному здійсненню всіх процесів у межах логістичної системи. Транспортна підсистема забезпечує організацію ефективної доставки товарів та послуг на основі логістичних принципів. Кожна підсистема логістичної системи формується поєднанням функцій суб'єктів господарювання, що здійснюють діяльність в одному сегменті (транспортування, фінансова, виробнича, інформаційна, інноваційна діяльність тощо).

Отже, можна говорити про створення логістичних інтеграційних об'єднань, що є сукупністю суб'єктів господарювання, які об'єднуються для реалізації функцій певної підсистеми. Зовнішнім середовищем логістичної системи є зовнішня логістична, транспортна та інноваційна інфраструктура, постачальники ресурсів, посередники, конкуренти, органи державного регулювання, споживачі послуг логістичної системи тощо. Кожний потенційний учасник логістичного інтеграційного об'єднання самостійно приймає рішення щодо вступу до нього. Основними етапами його формування є (рис. 2):

- 1) аналіз господарської діяльності підприємств-учасників та моніторинг зовнішнього середовища, що дає підстави визначити пріоритетні напрямки подальшого розвитку;
- 2) установлення цілей та завдань, вирішення яких можливо тільки внаслідок взаємодії в межах логістичного інтеграційного об'єднання;
- 3) розробка критеріїв ефективності логістичної інтеграції, що дає підстави для вибору учасників логістичного інтеграційного об'єднання;
- 4) розробка варіантів сценаріїв реалізації взаємодії в рамках логістичного інтеграційного об'єднання та вибір найкращого із запропонованих на основі критерію ефективності;
- 5) організація взаємодії суб'єктів логістичного інтеграційного об'єднання;
- 6) управління та контроль над діяльністю суб'єктів логістичного інтеграційного об'єднання;
- 7) оцінка ефективності функціонування логістичного інтеграційного об'єднання.



Узгодження економічних інтересів між підсистемами логістичної системи відбувається в декілька етапів, серед яких:

- 1) побудова моделі логістичної системи, що є сукупністю взаємодіючих підсистем;
- 2) аналіз основних напрямків діяльності логістичної системи;
- 3) ідентифікація взаємозв'язку між підсистемами логістичної системи;
- 4) ідентифікація взаємозв'язку логістичної системи із зовнішнім середовищем;
- 5) управління та контроль функціонування підсистем логістичної системи;
- 6) установлення ефективності функціонування логістичної системи та механізму розподілу економічного ефекту між підсистемами.

► **Роль транспортно-логістичних систем у формуванні територіально-промислових кластерів**

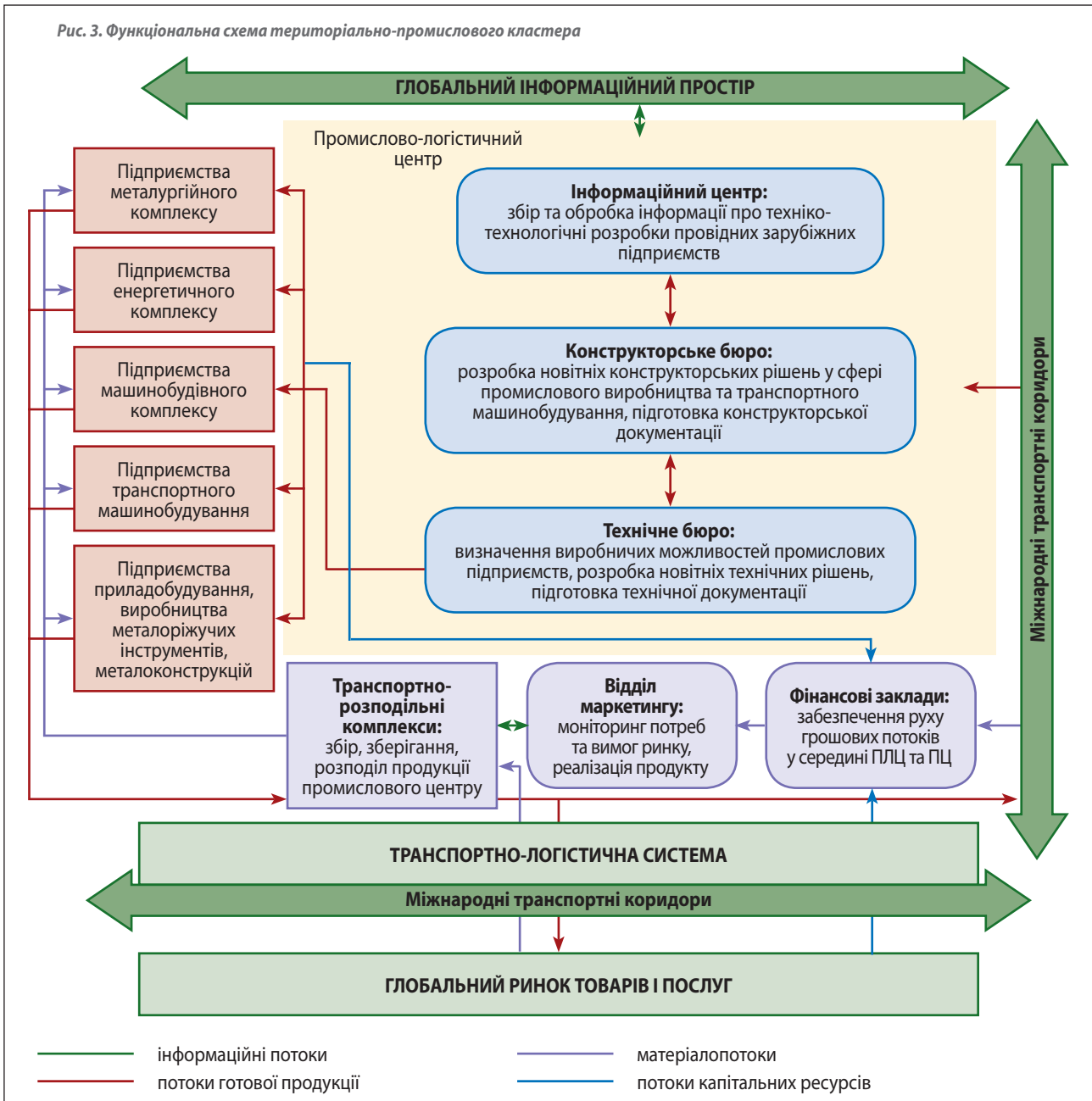
Таким чином, функціонування логістичних систем позитивно позначається на ефективності діяльності підприємств, які входять до їх складу. Цілі функціонування кожного учасника в межах логістичного інтеграційного об'єднання різняться, але для досягнення глобальної мети функціонування логістичної системи всі вони повинні працювати як єдиний злагоджений механізм. Типом взаємодії між суб'єктами логістичного інтеграційного об'єднання обрано кооперацію, що передбачає добровільну взаємодію самостійних суб'єктів господарювання, при якому вони сприяють задоволенню інтересів

один одного, дотримуючись принципу рівноправності.

На жаль, на сьогоднішньому етапі розвитку промисловий комплекс України знаходиться в кризовому стані. Це підтверджують процеси посилення його деіндустріалізації, переважання низькотехнологічного виробництва з використанням застарілих технологій, домінування переробної промисловості, експорту сировини, а також зниження фінансової результативності та ліквідності промислових підприємств. Багаторічна рецесія у вітчизняній промисловості зумовила деградацію промислового потенціалу, що істотно обмежує можливості економічного розвитку України. виправити ситуацію, що склалася, можливо за рахунок активізації промислового комплексу, нарощування частки високотехнологічного виробництва, виробництва металургійної продукції глибокої переробки. Одним із перспективних напрямків у досягненні поставлених завдань є формування територіально-промислових комплексів на принципах кооперації, які забезпечують реанімацію економічного потенціалу вітчизняних промислових підприємств на основі їх оптимальної взаємодії, створення інноваційної продукції, маркетингу та транспортної логістики, тобто за рахунок формування промислово-логістичних кластерів (рис. 3).

Під промислово-логістичним кластером слід розуміти інноваційно-активний комплекс, сформований на основі об'єднання промислових підприємств, Промислово-логістичного центру (ПЛЦ), діяльність яких буде спрямована на створення конкурентоспроможної продукції, підтримання взаємозв'язку, обмін інформацією та формування каналів збуту продукції. Ядром зазначеного комплексу повинен виступити ПЛЦ, основним завданням якого є розробка та реалізація новітньої продукції. У зв'язку з тим, що ще за радянських часів промисловий комплекс відрізнявся своїм інтелектуальним, науково-технічним потенціалом, ключовою ланкою центру є конструкторські бюро. Та оскільки головним джерелом прикладної науково-технічної діяльності є конструкторські та технологічні

Рис. 3. Функціональна схема територіально-промислового кластера

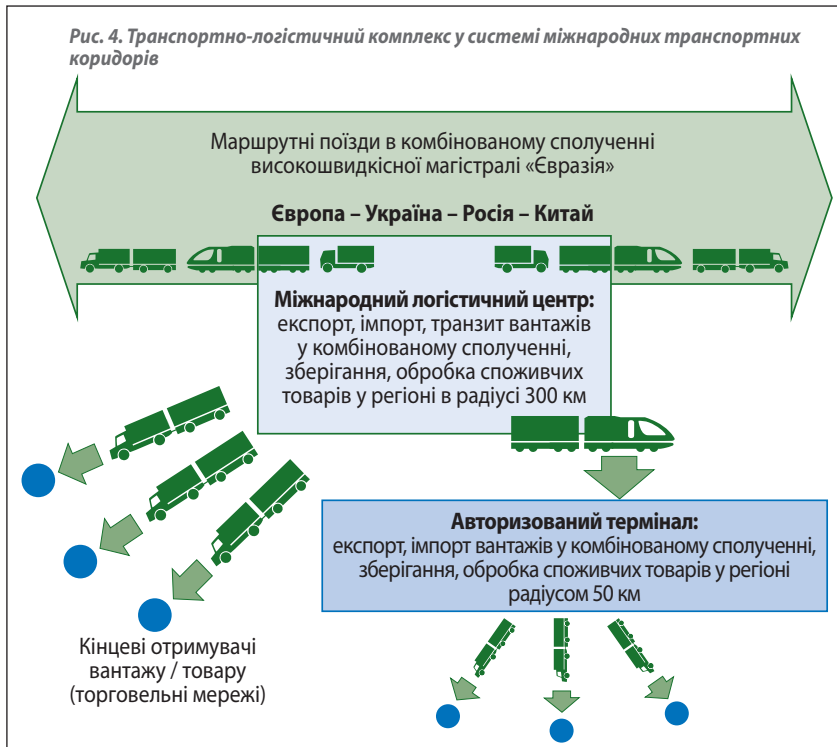


бюро, то на основі систематизованої інформації про нові продукти техніки, технології, отриманої інформаційним центром, вони створюватимуть нові й модернізуватимуть існуючі конструкції продукції, з подальшою передачею промисловим підприємствам для їх виробництва. Важливим елементом ПЛЦ є відділ маркетингу.

Створення промислово-логістичного кластера на чолі з ПЛЦ дозволить вітчизняному виробнику випускати конкурентоспроможну продукцію, реанімувати підприємства машинобудівного, металургійного комплексу, транспортного машинобудування, підвищити частку готової

продукції в експорті України. Однак для активізації зазначеного механізму розвитку промисловості України необхідно забезпечити доступ до новітніх технологій виробництва, якісних комплектуючих, матеріалів та відповідно можливість швидкої поставки вітчизняної продукції на міжнародний ринок із мінімальними транспортними витратами. Це диктує необхідність розвитку міжнародних транспортних коридорів та участі України у формуванні Євразійської високошвидкісної магістралі, у глобальній транспортно-логістичній системі. Історично склалося, що Україна розташована на перетині товаропотоків напрямів «Пів-

ніч – Південь», «Європа – Азія», по її території можуть проходити стратегічно важливі для євразійського материка міжнародні транспортні коридори. У зв'язку з нарощуванням вантажообігу між країнами Азії та Європи, уряди цих країн ведуть активну роботу у сфері будівництва магістралі «Євразія», основу якої складають високошвидкісні міжнародні транспортні коридори. Це дозволить замкнути транспортну систему материка Євразія, а країнам-учасницям — збільшити обсяги товаро- і пасажирообороту через країну, відкрити державі доступ до отримання додаткових коштів



за використання, по суті, практично невичерпного ресурсу — свого географічного положення, що дозволить підвищити ефективність функціонування всієї національної економіки. Важливою частиною проекту є створення інфраструктури міжнародних транспортних коридорів (рис. 4) як невід'ємної частини високошвидкісної магістралі, глобальної транспортно-логістичної системи, що дозволить забезпечити потреби вітчизняних підприємств у сучасних транспортно-логістичних послугах за рахунок гармонізації їх інтересів з інтересами всіх учасників транспортно-розподільного процесу, створити гнучку тарифну політику на різних видах транспорту з метою збільшення міжнародних вантажопотоків на основі формування оптимальних схем доставки вантажу за принципом «від дверей до дверей».

Діяльність зазначених комплексів має бути спрямована на: організацію системи моніторингу та управління товаропотоками як на міжнародному, так і на державному рівнях; організацію товаропотоку на підставі принципів логістики; розробку й запуск єдиної інформаційно-управлінської системи оптимізації вантажопотоків у віртуальному просторі, інтегрованої в системи моніторингу

та управління; забезпечення роботи принципу доставки товару «від дверей до дверей», «у потрібне місце й точно в строк» на основі розвитку інтермодальних, комбінованих перевезень; її інтеграцію в глобальну транспортно-логістичну систему.

Необхідно зазначити, що невід'ємною частиною в створенні транспортно-логістичного комплексу в рамках високошвидкісної магістралі є реконструкція та модернізація існуючих об'єктів залізничної, автомобільної та авіаінфраструктури, оптимізація розміщення митних постів і складів, створення великих розподільних центрів для створення сучасної системи зберігання товарів, застосування сучасних схем логістики, що дозволить закрити непристосовані старі склади, знизити транспортне навантаження на населені пункти великовантажного транспорту, привести логістичну систему країни у відповідність до європейських стандартів.

Оскільки комплекс є взаємопов'язаною, ефективно функціонуючою транспортною та термінально-складською інфраструктурою з максимальною концентрацією на її території інфраструктури для інформаційних, телекомунікаційних, маркетингових, інженерних, митних, товарно-посередницьких сервісних послуг, ос-

новними елементами комплексу повинні бути торговельні оптові та роздрібні мережі, існуюча та створена інфраструктура, об'єкти допоміжної інфраструктури, підприємства, що користуються послугами транспортно-логістичного комплексу, виробники, експортери, імпортери, фінансові та інвестиційні компанії. Створення транспортно-логістичного комплексу дозволить скоротити транспортно-логістичні витрати національних виробників за рахунок створення комплексної послуги «від дверей до дверей» за участю різних видів транспорту, забезпечити організацію маршрутних поїздів у комбінованому сполученні з високошвидкісною магістраллю «Євразія», що сприятиме підвищенню конкурентоспроможності як промислових підприємств, так і всіх учасників створюваного комплексу, залученню міжнародних вантажопотоків, розвитку зовнішньоторговельних зв'язків, збільшенню частки транспортної галузі у виробленому валовому продукті. Залучення України до розвитку транспортного коридору напрямку Європа – Азія, включення її в транспортно-логістичну інфраструктуру відкриє доступ ПЛЦ до високотехнологічних, новітніх комплектуючих, напівфабрикатів, матеріалів із країн Європи та Азії, а подальше їх використання в процесі виробництва сприятиме створенню нової високоякісної, конкурентоспроможної продукції національних підприємств, забезпечить наближення рівня науково-технічного потенціалу вітчизняної промисловості до європейського, що дозволить відновити промисловий комплекс країни.

► Висновок

У сучасних умовах функціонування економіки України розвиток міжнародних транспортних коридорів, високошвидкісної магістралі «Євразія», формування глобальної транспортно-логістичної системи є основним джерелом економічного розвитку країни. Будівництво магістралі дозволить створити додаткові робочі місця, відновити промисловий комплекс, підвищити ефективність використання транзитного потенціалу. 