

ЛОГІСТИКА ПО-УКРАЇНСЬКИ

Тетяна Анатоліївна Репіч, к.е.н.,

доцент кафедри маркетингу

Національного університету харчових технологій

Логістика для України – нова, досить незнайома галузь діяльності, що створена завдяки технологічним інноваціям, змінам у структурі витрат, виникненню попиту на нові види послуг. Важливою характеристикою нової галузі є відсутність або недосконалість “правил гри”. Логістичний бізнес в Україні — один із найбільш молодих, можливо, тому в першу чергу, один із найбільш ризикованих.

Ідеї логістики є принципово новими для більшості українських підприємців, менеджерів, інженерно-технічних працівників. У зв'язку з цим доцільно зупинитися на основних положеннях логістики.

Логістична діяльність носить інтегрований характер і простирається від моменту виникнення потреби в товарі або послугі та до моменту задоволення даної потреби. Логістика визначається як спільна діяльність різних підприємств по інтеграції всіх процесів, пов'язаних з досягненням мети їхнього бізнесу.

Сьогодні логістика стає усе більш необхідною. Без неї зараз не обійтися, особливо торговим і транспортним підприємствам. За оцінками експертів, ще два-три року тому менеджери по логістиці працювали в основному в українських відділеннях транснаціональних корпорацій – таких як IBM, Procter&Gamble, Coca-Cola, Johnson&Johnson та інших. Сьогодні логістичні концепції усе активніше застосовують і компанії зі змішаним або українським капіталом, і великі торгові мережі. За словами пані Марії Григорак, директора Української Логістичної Асоціації, обсяг ринку логістичних послуг за 2006 рік складає більш ніж 10 млрд. доларів США, а частка логістичних витрат у середньому складає близько 10-12% ВВП країни.

Для того, щоб впроваджувати і розвивати принципи логістики в Україні, треба спочатку з'ясувати причини, що стримують її впровадження у практику.

Основною причиною являється відсутність державного підходу до проблеми логістики, що виявляється у відсутності правової юридичної бази, фахівців і центрів їх підготовки. Наскільки відомо, досі жоден із державних університетів не випустив фахівців саме у галузі логістики. Національний авіаційний університет набрав у 2002 році перший потік студентів по спеціальності “Логістика”. Хоча з 1996 року логістику як предмет викладають в українських університетах. Окремі теоретичні положення логістики вивчались на економічних спеціальностях у комплексі таких дисциплін як економіка, організація матеріально-технічного постачання та збуту, організація складського господарства, управління запасами, нормування матеріальних ресурсів, організація і управління вантажними перевезеннями, організація оптової торгівлі та інших.

До речі, ряд основних університетів США з початку 80-х років пропонують навчання за програмами “Управління закупками / Управління сировинними запасами / Управління постачанням / Управління логістикою”. Тоді ж, на початку 80-х років у США виникли програми післядипломної освіти “Дипломований менеджер по закупкам”, “Дипломований менеджер по постачанню” і так далі. У Німеччині студенти, які навчаються на факультетах логістики, проходять практику на вантажних терміналах і у транспортно-експедиційних кампаніях. Така практика займає в них до чотирьох навчальних семестрів.

Важливою причиною можна вважати ще одну: логістика передбачає комплексний облік витрат, за якого зростання витрат у транспортно-складському господарстві перекривається ефектом, отриманим за межами цієї ділянки. Але існуюча система обліку поки не дає змоги повністю оцінити витрати і результати діяльності кожного підрозділу чи служби підприємства окремо.

Наведемо такий приклад і наступні цифри. На однакове запитання “яка проблема транспортно-складського господарства підприємств найбільше їх турбує і чому слід надати перевагу?” американські менеджери-господарники відповіли так:

- Впровадження ЕОМ у складське господарство – 70% респондентів;
- Скорочення запасів – 60% респондентів;
- Автоматизація транспортних засобів – 60% респондентів;
- Підвищення компетенції керівників виробничих підрозділів в організації транспортно-складського господарства – 30% респондентів.

На аналогічне запитання російські господарники (а це дані російського дослідження, хоча їх повністю можна віднести і до вітчизняних підприємств) дали такі відповіді:

- Будівництво нових складів – 80% опитаних;
- Механізація ручних робіт – 60% опитаних;
- Поліпшення організації праці – 50% опитаних;
- Впровадження АСУ та ЕОМ – 15% опитаних.

Чи не правда, “рецепти виживання” для американських логістиків і для наших відрізняються. Ось така різниця у можливостях і у потребах і є найбільшою проблемою при впровадженні навіть початкових логістичних принципів у нашої рідній країні.

Система управління матеріальними потоками, що склалася зараз на Україні, значною мірою виявляє свою традиційність. Спробуємо сформулювати основні труднощі, які необхідно враховувати при розробці логістичних моделей для нашої країни та деякі особливості:

- Велика територія, що ускладнює проектування логістичних моделей, зумовлює збільшення кількості запасів і транспортно-заготівельних витрат.
- Нерозвинена інфраструктура транспорту, у першу чергу в області автомобільних доріг, недостатня кількість вантажних терміналів, а також їх низький техніко-технологічний рівень. Ця особливість викликає

сповільнення обороту матеріальних потоків і значні втрати матеріальних цінностей.

- Слабкий рівень розвитку сучасних систем електронних комунікацій, електронних мереж, систем зв'язку і телекомунікацій.
- Нераціональний розвиток систем розподілення товарів і послуг (мала кількість організованих товарних ринків на рівні крупного та середнього опту).
- Відсутність практично на всіх видах транспорту сучасних транспортних засобів, що відповідають світовим стандартам; високий ступінь фізичного і морального зносу рухомого складу транспорту;
- Низький рівень розвитку виробничо-технічної бази складського господарства; нестача сучасного технологічного обладнання по переробці продукції; слабкий рівень механізації і автоматизації складських робіт;
- Недостатній розвиток промисловості для виробництва сучасної тари і упакування і т.п.

Внаслідок перерахованих причин система розподілу характеризується уповільненим просуванням товарів від виробників до споживачів, високим рівнем незадоволеного попиту, низькою надійністю й недостатнім рівнем якості обслуговування споживачів

Якщо говорити про рівень логістики на вітчизняних підприємствах, то лівова частина їх перебуває на першому рівні розвитку. Необхідно нагадати, що для першого рівня є характерним ряд наступних моментів. Підприємство працює на основі виконання змінно-добових планових завдань. Область дії логістичної системи охоплює організацію зберігання готової продукції та її транспортування. Навіть у розвинених країнах на першому рівні розвитку логістичної системи знаходяться приблизно половини фірм. Значить, у наших українських підприємств є можливість не дуже відстати на цьому шляху від провідних західних компаній.

В Україні вже з'явилися спеціалізовані фірми, що пропонують послуги логістів, фахові об'єднання і навчальні заклади, що займаються підготовкою

кваліфікованих кадрів. Попит на спеціалістів росте. Це пов'язано почасти з тим, що відбувається зближення з західними компаніями, що не мислять собі роботи без логістика. Усі, хто займається плануванням в галузі торгового, промислового, транспортного, складського та експедиторського бізнесу сьогодні, можуть віднести свою діяльність до логістики.

Наприклад, при проектуванні і оснащенні складів насамперед потрібно з'ясувати, для яких вантажів буде призначений склад, запланувати товарообіг, тривалість збереження, кількість робітників. І після повного з'ясування потреб замовника логістик пропонує схему розташування стелажів і необхідний комплекс устаткування. Це значить, що надалі підвищиться швидкість обслуговування на цьому складі, скоротяться витрати на персонал і буде вибрано найбільш адекватне приміщення.

Але перш ніж будувати або реструктурувати склад, необхідно визначити роль та місце складів у стратегічних планах підприємства. Конфігурація складу визначається виходячи із його функцій у ланцюжку поставок: на складі будуть накопичуватися партії товарів для подальшого розподілення, або подрібнювати транзитні вантажопотоки, або формувати замовлення для роздрібної торгівлі. В залежності від мети прописуються функції складів, визначається політика товарних запасів, розробляються бізнес-процеси та операції. Найголовнішим є узгодження інструментів управління запасами, доступний транспорт, інформаційні потоки та склад.

Варіантів оптимізації складу багато. І не завжди для досягнення найкращого результату необхідно впроваджувати найпередовіші технології. У Західній Європі сьогодні існують і повністю автоматизовані склади, і такі, де майже всі операції виконуються вручну. Все залежить від задач, які поставлені перед складом. Не завжди підприємству потрібен “найсучасніший” склад – який підходить найбільше, той і є сучасним.

До речі, у багатьох країнах логістика покликана узагалі виключити перебування чого б то ні було на складі. У Німеччині на заводі "Фольксваген" ліквідували склади для комплектуючих деталей. Було вирішено підвозити

комплектуючими маленькими партіями, щоб вистачало на одну зміну. У результаті завод заощаджує на орендній платі помешкань, на оплаті світла, опалення, складських співробітників.

На закінчення хотілося б наголосити, що нашій країні немає необхідності повторювати той довгий історичний шлях, що пройшла логістика в зарубіжних країнах. Ми можемо скористатися багаторічними наробітками західних вчених і практиків. Це саме той випадок, коли навчатися на чужих помилках виявляється вигідніше. Вивчаючи історію цієї дисципліни, обираючи одну з безлічі існуючих нині логістичних концепцій, ми можемо підібрати саме ті рішення, що найкраще відповідають нашим умовам. Використовуючи накопичений ними досвід і свій потенціал, ми повинні прискореними темпами впроваджувати сучасні логістичні підходи та системи в ринково орієнтованих структурах вітчизняного бізнесу.

Література

1. Кальченко А.Г. Логістика. К.: Знання. 2000. 160 с.
2. Майкл Р. Линдерс, Харольд Е. Фирон. Управление снабжением и запасами. Логистика. – С-Пб.: Полигон, 1999 – 276 с.
3. Итоги I Международного форума «Логистика в Украине — 2006: Управление цепочками поставок»