

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ НАУКИ УКРАЇНИ
ТЕРНОПІЛЬСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ЕКОНОМІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ**

Макрологістика

(конспект лекцій)

Тернопіль - 2013

ТЕМА 1. МАКРОЛОГІСТИКА ЯК ІНСТРУМЕНТ РОЗВИНУТОЇ РИНКОВОЇ ЕКОНОМІКИ

1. Поняття макрологістики
2. Концепція макрологістики
3. Завдання і мета макрологістики

1. Поняття макрологістики

В сучасних умовах розрізняють два рівні логістики: макрологістика, завданням якої є розгляд глобальних проблем управління матеріальними та інформаційними процесами, та мікрологістика, яка вивчає локальні проблеми управління матеріальними та інформаційними потоками на внутрішньозаводському рівні.

Макрологістика охоплює міжгалузеві процеси, тобто логістичні процеси між різноманітними фірмами, транспортом, посередниками зі складування та зберігання. Може охоплювати процеси, пов'язані з виробництвом, транспортуванням, наданням різних видів послуг.

Мікрологістика — внутрішньовиробнича логістика, що пов'язана з нормальним функціонуванням конкретної фірми. Слід розрізняти логістику: а) як господарський процес; б) як функцію управління; в) як науку.

Мікрологістика, в свою чергу, поділяється на три види: 1) логістика, пов'язана із заготівлею чи закупівлею товарів (заготівельна логістика); 2) виробнича логістика; 3) логістика, що спеціалізується на реалізації продукції (розподільча логістика). Усі ці види логістики обов'язково передбачають наявність логістичного інформаційного потоку, що включає надходження даних про матеріальний потік, їх передачу, обробку та систематизацію з наступною видачею готової інформації. Якщо в рамках логістичної системи інтегруються функції постачання, виробництва, збуту, розподілу і транспортування, споживання і ринку, система має назву макрологістичної.

Види логістики можна розглянути на рис. 1.



Рис. 1. Види логістики

Таким чином, можна уявити сфери і функції мікрологістики. Вони полягають у наступному: виробництво-планування виробничих завдань з детальним розкладом випуску виробів, розподіл плану випуску продукції за виробничими дільницями підприємства, контроль за якістю праці; переробка вантажів, що транспортуються, — управління запасами, переміщення, зв'язок, організація інформаційних потоків, пакування виробів, їх зберігання, складування, вантажно-розвантажувальні операції та комплектація партії вантажів; маркетинг — вивчення ринку, організація служби постачання, фінансування та розрахунки, матеріальне заохочення; споживання—проектування замовлень на постачання продукції, складування запасів, постачання споживачів, фінансування замовлень.

Мікрологістична система вирішує питання в межах окремих функціональних елементів логістичної системи. Так, у межах підприємства інтегруються процеси планування виробництва продукції та її збуту, здійснюються оптимізація транспортно-складських та вантажно-розвантажувальних робіт, контролювання матеріального потоку, що надходить на підприємство, обробляється там і залишає це підприємство, а також інформаційного потоку, що супроводжує його. Такі мікрологістичні системи іноді називають внутрішньовиробничими. До них належать і великі автоматизовані транспортно-складські комплекси (ТСК). Виробнича логістика розглядає раціональну структуру виробничого підприємства, різноманітних технічних засобів, склад обслуговуючого персоналу та його функції, організацію служби матеріально-технічного забезпечення та збуту готової продукції. Принцип взаємодії цих елементів виробничої логістичної системи є визначальним при її побудові.

Повною мірою потенційні можливості раціоналізації виробничих процесів у межах логістичної системи можуть бути використані тільки тоді, коли вдається з'єднати в інтегровану систему окремі її підсистеми. Йдеться про гнучкий виробничий модуль з підсистемами виготовлення та розподілу готової продукції, її складування та експедирування.

2. Концепція макрологістики

Система погляду на те чи інше явище або процес має назву концепція. Виходячи з цього система поглядів на раціоналізацію господарської діяльності шляхом оптимізації постановчих процесів є концепцією логістики.

Під матеріальним потоком розуміють сукупність сировини, матеріалів, напівфабрикатів, які у вигляді предметів праці надходять від постачальників до виробничих підрозділів і, перетворюючись там на готові продукти праці, крізь канали розподілу доводяться до споживачів. Циркуляція охоплює надходження матеріальних ресурсів до складу підприємства, переміщення їх до цеху на початкову операцію транспортування незавершених продуктів праці в межах цеху, між цехами і, нарешті, після закінчення всіх операцій, переміщення завершених продуктів праці за межі підприємства до сфери їх споживання.

Розгляд цих формально різнорідних, але за змістом єдиних процесів як цілісного комплексу відіграє важливу роль. Зрозуміло, що функції, які формують матеріальний потік промислового виробництва, технологічно пов'язані, а обумовлені ними витрати — економічно залежні. Це означає, що зміни в одному з видів діяльності впливають на всі інші, а намагання знизити окремі витрати можуть призвести до більш високих сукупних витрат.

Концептуальний підхід до розвитку системи логістики передбачає, що функції логістики розглядають як дуже важливу підсистему загальнофірмової системи. Це означає, що створювати логістичні системи і управляти ними слід виходячи із загальної мети — досягнення максимальної ефективності роботи всієї фірми.

Недостатньо оперативні дії служб постачання можуть негативно позначитися на функціонуванні виробничо-диспетчерського відділу, а перебої у роботі останнього, в свою чергу, дезорганізують діяльність збутового апарату. Бажання оптимізувати функціонування виробничих підрозділів може призвести до перевантаження складів одними видами продукції та несвоєчасного забезпечення іншими. Низькі витрати на транспортування коштуватимуть дуже дорого, якщо транспортна служба, намагаючись досягти цього, приносить у жертву швидкість і надійність постачання або якщо це вимагає спеціального надто дорогого пакування. Більш того, зниження транспортних витрат може стати причиною збільшення витрат на зберігання запасів. Чим більший обсяг партії деталей, що запускаються у виробництво, тим менші витрати на переналадку устаткування. Однак витрати на зберігання незавершеного виробництва збільшуються. І навпаки, зі зменшенням обсягу партії витрати на зберігання знижуються, а витрати на

переналадку збільшуються. Розміщення виробничих потужностей, складів, пунктів технічного контролю впливає на транспортні витрати.

Ще кілька років тому основні проблеми, якими займалися розробники логістичних систем, поставали у галузі фізичних потоків товарів та сировини. Під інформаційним забезпеченням фізичного логістичного процесу руху товарів від постачальника до споживача малася на увазі лише супроводжувальна інформація. Однак з розвитком та поширенням логістичних систем на підприємствах і фірмах дедалі більше почала відчуватися необхідність у їх вдосконаленні й впровадженні у практику таких логістичних інформаційних систем, які б давали змогу органічно поєднувати і зводити в одне ціле усі логістичні підсистеми. Формування інформаційної системи — складний і багатоплановий процес, в якому використовуються всі досягнення сучасної інформаційної технології, новітні комп'ютерні системи, кожна з яких робить можливим успішне керівництво виробничими процесами через використання адекватної інформаційної техніки, методів та форм інформаційного забезпечення усієї логістичної системи у цілому. Нові завдання, що постають перед організаторами та керівниками виробництва у галузі втілення у життя логістичних принципів, викликають необхідність створення інформаційної інфраструктури, яка дає змогу збирати, обробляти і трансформувати інформацію, виходячи з конкретних потреб. Успішний процес функціонування передбачає ідентифікацію, стандартизацію джерел інформації, її обробку та передавання. Досягти цього можна шляхом створення комп'ютерної мережі виробництва. Про можливість такої системи можна скласти уявлення на прикладі комунікаційних мереж західноєвропейських філіалів IBM. Усі виробничі підрозділи фірми IBM у Німеччині об'єднані з метою інформаційного забезпечення через комп'ютерну мережу, що є основою комунікаційної системи PROFS (Professional Office). Ця система дає змогу кожному, хто увійшов до неї, зв'язатися з будь-яким іншим підрозділом фірми. Сьогодні більш як 26 тис. із 30 тис. загалом працівників німецького філіалу IBM об'єднані в цю систему. Виробнича мережа поряд із системою PROFS створює інфраструктуру для усього інформаційного потоку фірми. Разом з тим, ця мережа — інтегральна основа іншої перспективної мережі, що об'єднує більш як 300 тис. працівників IBM у Західній Європі.

Інформаційне забезпечення логістики потребує і відповідного програмного забезпечення, завдяки якому вся логістична система, починаючи з рівня підсистем і закінчуючи фірмою в цілому, працювала б як єдине ціле. Головне завдання в цьому напрямі — об'єднати всі підрозділи, створивши інфраструктуру (комунікаційної та інформаційної системи). Це дасть змогу кожному суб'єкту, залученому до процесу, бути зв'язаним з будь-яким іншим суб'єктом загального виробничого процесу. Комунікаційна система має охоплювати всіх постачальників та замовників даного підприємства.

Інформаційна логістика дає нові можливості, завдяки яким вся необхідна інформація складається відповідно до розроблених нею принципів у чітку систему, основна функція якої — одержання, обробка та передавання необхідної інформації. На думку авторитетних спеціалістів ряду компаній, інформаційна інфраструктура, що створюється на базі сучасних швидкодіючих ЕОМ та відповідного програмного забезпечення як у межах окремих виробничих одиниць, так і у всій фірмі в цілому, перетворює інформацію з допоміжного (обслуговуючого) фактора на самостійну виробничу силу, яка в змозі, на відміну від інших факторів, швидко підвищити продуктивність праці й мінімізувати витрати виробництва. Але, незважаючи на вже доведену на практиці ефективність застосування інформаційної логістики, вона є лише одним з елементів загальної системи логістики і її успішне функціонування можливе лише в разі переходу на логістичні принципи всього виробництва. В свою чергу, комплексний логістичний підхід у сфері закупівель, транспортування, складування, виробництва та збуту продукції абсолютно неможливий без відповідного інформаційного забезпечення.

Основні положення концепції логістики:

1. Реалізація принципу системного підходу. Тобто оптимізація матеріального потоку може відбуватися як у межах всього підприємства, так і його окремих підрозділів. Однак досягти максимального ефекту можна лише оптимізувавши або сукупний матеріальний потік від

первинного джерела сировини до кінцевого споживача, або окремі його значні ділянки. При цьому всі ланки матеріального ланцюжка, тобто всі елементи макрологістичних та мікрологістичних систем мають працювати як єдиний злагоджений механізм.

2. Відмова від випуску універсального технологічного та піднімально-транспортного устаткування та використання обладнання, яке відповідало б конкретним завданням та умовам. Оптимізація потоків за рахунок використання відповідного обладнання можлива лише за умови випуску і масового використання широкої номенклатури різноманітних засобів виробництва. Іншими словами, для того щоб застосувати логістичний підхід до управління матеріальними потоками, необхідно мати високий рівень науково-технічного розвитку.

3. Розвиток дрібносерійного виробництва, як вимагає ринок. При цьому необхідно щоб тривалість виробничого циклу від моменту придбання матеріальних ресурсів до відвантаження готової продукції споживачу була мінімальною. Тож слід скоротити час технологічної обробки матеріалів, а також усіх процесів пов'язаних із закупівлею сировини та матеріалів.

4. Гуманізація технологічних процесів, створення належних умов праці. Одним з елементів логістичних систем є кадри, тобто спеціально підготовлений персонал, який з необхідним ступенем відповідальності виконував би свої функції. Логістичний підхід зміцнює суспільну значущість діяльності у сфері управління матеріальними потоками, створює об'єктивні передумови залучення до галузі кадрів, які володіють більш високим потенціалом праці. При цьому умови праці мають удосконалюватися адекватно.

5. Підрахунок логістичних витрат протягом усього логістичного ланцюга. Одним з основних завдань логістики є мінімізація витрат, пов'язаних з доведенням матеріального потоку від первинного джерела до кінцевого споживача. Розв'язання цього завдання можливе лише за умови, що система підрахунку витрат виробництва та обігу дає змогу визначити витрати на логістику. Таким чином, з'являється важливий критерій відбору оптимального варіанта логістичної системи — мінімум сукупних витрат протягом усього логістичного ланцюга.

6. Розвиток сервісу на сучасному рівні. На сьогодні можливості різкого підвищення якості більшістю виробників продукції об'єктивно обмежені. Тому зростає кількість підприємств, які звертаються до логістичного сервісу як засобу підвищення конкурентоспроможності. Коли на ринку є кілька постачальників ідентичного товару приблизно однакової якості, перевага буде віддана тому з них, хто спроможний забезпечити більш високий рівень сервісу.

7. Спроможність логістичних систем до адаптації в умовах ринку. Поява великої кількості різноманітних товарів та послуг призводить до невизначеності попиту на них, обумовлює різкі коливання якісних і кількісних характеристик матеріальних потоків, що проходять крізь логістичні системи. В цих умовах спроможність логістичних систем до адаптації, викликані змінами, що відбуваються у навколишньому середовищі, є важливим фактором стійкого становища на ринку.

Діяльність у галузі логістики має кінцеву мету, яка дістала назву «Шість правил логістики»:

1. Товар — за потребою.
2. Якість товару — висока.
3. Кількість — достатня.
4. Час доставки — найзручніший.
5. Місце доставки — куди потрібно.
6. Витрати — мінімальні.

Мета логістичної діяльності досягається тоді, коли ці шість умов виконано, тобто коли потрібний товар високої якості, необхідної кількості, у найзручніший для замовника час буде доставлено у зазначене ним місце з мінімальними витратами.

Концепція логістики передбачає такі напрями:

- формування господарчих зв'язків;

- визначення потреби в обсягах і напрямках перевезень продукції;
- визначення послідовності проходження продукції через пункти складування;
- оперативне регулювання поставок та перевезень;
- формування й управління надлишками;
- розвиток складського господарства;
- надання комерційних та транспортно-експедиційних послуг.

3. Завдання і мета макрологістики

Здебільшого логістика розглядається крізь призму досягнення стратегічних цілей фірми та оптимізації її основних оперативних процесів, наприклад, транспортування і зберігання вантажів.

У зв'язку з цим завдання логістики можна розподілити на три групи:

1. Глобальні.
2. Загальні.
3. Локальні.

Головним глобальним завданням логістики є зростання прибутку фірм за рахунок досягнення з найменшими витратами максимальної пристосованості фірм до мінливої ринкової ситуації, підвищення на ринку своєї частки та одержання переваг перед конкурентами. Одне із загальних завдань логістики полягає також у створенні інтегрованої ефективної системи регулювання й контролю за матеріальними та інформаційними потоками, які забезпечували б високу якість постачання продукції. З цим завданням тісно пов'язані такі проблеми, як забезпечення взаємної відповідальності матеріальних та інформаційних потоків, контролювання матеріального потоку та передача даних до єдиного центру, визначення стратегії і технології фізичного переміщення товарів, розробка способів управління операціями руху товарів, встановлення форм стандартизації напівфабрикатів та пакування, визначення обсягів виробництва, транспортування і складування, розбіжностей між потребами та можливими закупівлями і виробництвом.

До загальних завдань логістики відносять:

1. Створення інтегрованої системи регулювання матеріальних та інформаційних потоків.
2. Контроль за рухом матеріальних потоків.
3. Визначення стратегії та технології фізичного переміщення товарів.
4. Розробка засобів управління руху товарів.
5. Прогнозування обсягів виробництва перевезень, складування.
6. Вияв безбалансовості між потребами і можливостями закупівлі і виробництва.
7. Прогнозування попиту на товари, що виробляються чи переміщуються в рамках логістичної системи.
8. Розподіл транспортних засобів.
9. Організація передпродажного і післяпродажного обслуговування споживачів.

Прикладом локального завдання логістики є оптимізація виробничих запасів та максимальне скорочення часу зберігання та транспортування вантажів.

Відсутність тісного зв'язку концепції логістики з активною ринковою стратегією часто призводить до того, що сама по собі закупівля сировини, напівфабрикатів, комплектуючих стає мотивом для випуску тієї чи іншої продукції без належного попиту на неї. Проте, у нинішній ринковій ситуації такий підхід до випуску продукції здатний викликати комерційний провал. Безперечно, орієнтація на мінімізацію витрат залишається в силі, але лише за умови знаходження оптимального рівня сполучення витрат та рентабельності основного і оборотного капіталу, що задіяний у межах ринкової стратегії.

Цілями сучасної логістики є:

- своєчасне постачання відповідної кількості, якості та асортименту усіх матеріалів до місця їх споживання;

- зміна запасів матеріалів відповідно до інформації про наявність можливості їх швидкого придбання;
- узгодження політики продажу товарів з політикою їх виробництва;
- зниження розміру партії постачань та обробки до одиниці;
- виконання всіх замовлень з найвищою якістю та у стислі терміни.

Сукупність цілей, які переслідуються, є ідеалом, прагнення досягти якого є стратегічною метою. Це буде зробити тим легше, чим буде вищим рівень виробничого та інфраструктурного потенціалу. У разі реалізації цієї концепції логістики до беззаперечних успіхів окремих фірм слід буде віднести створення системи оперативної доставки вантажів.

ТЕМА 2. ЛОГІСТИЧНА КОНЦЕПЦІЯ ТРАНСПОРТУ

1. Особливості транспортної логістики
2. Логістичний підхід у технологічному процесі транспортної галузі
3. Логістична концепція роботи транспортних підприємств

1. Особливості транспортної логістики

Діяльність транспорту у ринкових відносинах має розвиватись за такими напрямками:

- поглиблене вивчення попиту з використанням транспортних балансів регіонів;
- підвищення якості й надійності обслуговування клієнтів;
- удосконалення усього комплексу вантажно-розвантажувальних та складських робіт;
- надання інформаційних, експедиційних послуг;
- підвищення рівня договірних відносин;
- розвиток сервісних послуг;
- створення підприємств, котрі входили б до складу різних асоціацій, акціонерних товариств, орендних фірм та ін.;
- створення посередницьких фірм з постачання рухомого складу, матеріально-технічного забезпечення, маркетингу, реклами;
- поширення використання контейнерів.

Важливим на залізничному транспорті є розвиток системи без вантажних перевезень в контейнерах, пакетах. Необхідно створювати мережу автоматизованого управління перевезенням, скорочення перевантажувальних операцій.

В останні роки рухомий склад залізничного транспорту знаходиться в критичному стані, тому інвестиції, у першу чергу, треба вкладати у підвищення потужності електровозів і тепловозів, що дозволить збільшити середню вагу потягів і прискорити їх рух на маршрутах. Також необхідне оновлення вагонного парку за рахунок виробництва вагонів підвищеної вантажопідйомності.

Автомобільний парк слід удосконалювати за рахунок придбання спеціалізованих вантажних автомобілів, а також автомобілів вантажопідйомністю більше 7 т, а також малотоннажних (1,5—2 т). Майбутнє в авто перевезеннях належить також поширеному використанню причепів, які дають змогу збільшити обсяги перевезень на 65—70 % при одній кількості автомобілів.

Основним завданням транспортної логістики, як і логістики промислових підприємств, є збільшення прибутку транспортних організацій. Цього можливо досягти за рахунок координації транспортного обслуговування споживачів за їх замовленнями, в яких містяться умови поставок. Все це дає змогу отримати конкурентні переваги на ринку і зменшити виграш.

Перевізні процеси пов'язані з транспортним технологічним процесом, який, незважаючи на те що більшість економістів відносять транспорт до діючої галузі виробництва у сфері обороту товарів, має свою специфіку.

У технологічному аспекті управління транспортними процесами є лише частка загального управління всієї господарчої діяльності. Крім того, в економічному аспекті господарча ніша транспортних послуг може належати і окремому власнику виробничих транспортних потужностей і входити до складу власності і виробника готової продукції, котрий звертається до незалежного виробника транспортних послуг.

В останні роки, як показали дослідження, значно покращилось транспортне обслуговування клієнтів. Це стало можливим не стільки за рахунок покращання роботи транспортних органів, скільки за рахунок використання логістики, яка дає змогу скоординувати дії закупівлі, виробництва, збуту і транспортування.

Як для господарчого процесу системі управління і науки, тобто всім аспектам логістики, для транспорту характерні три ознаки.

У сфері товарообігу логістика містить і розглядає різні стадії і операції транспортування як єдине ціле. Його складові взаємозв'язані, взаємозалежні і потребують

системного підходу при управлінні і вивченні. Витрати на цих стадіях і операціях так і здійснюються і враховуються як взаємозв'язані, взаємозалежні. Тому їх розраховують у сукупності, аналізують у великих кількостях, оскільки вони і потребують скоординованого підходу до системи управління. Комплексний підхід до системи логістики транспорту здійснюється задля ритмічного, своєчасного і якісного забезпечення споживачів товарами, замовників — послугами зі скороченнями витрат як споживачів, замовників, так і взаємодіючих з ними інших суб'єктів ринків товарів і послуг.

Логістиці транспорту притаманні елементи, які мають ключове значення у даній сфері логістики. Основними елементами є транспортні зв'язки з постачальниками і споживачами, вантажі, які перевозяться. Процес транспортування починається зі складів готової продукції, завершується надходженням вантажів на склади споживачів або посередників.

Для логістики транспорту характерні і такі елементи, як склади, запаси продукції, котрі зв'язують її з іншими логістичними системами. Як невід'ємний елемент транспортної логістики вантажі стають товарами, котрі передають на транспорт для перевезень з моменту їх приймання до перевезення і до моменту передання утримувачу.

Обсяги перевезень, напрями та номенклатуру транспортіваних вантажів розглядає транспортна логістика. Визначає суб'єктів товарного ринку, котрі належать до підсистем логістики транспортування, що управляють і управляються. Для логістики транспортування важливе значення мають різновиди перевезень, які залежать від видів використовуваних транспортних засобів (залізничного, автомобільного, водного, повітряного, трубопровідного), змішаних перевезень, кількома видами транспорту.

Головними традиційними завданнями, котрі вирішує транспортна логістична система, є координація транспортного обслуговування споживачів за їх замовленнями, про що уже ішлося. Це потребує комплексного підходу для виконання всіх умов доставки з мінімізацією транспортних втрат.

Вирішення цього комплексного завдання можливе завдяки логістиці. Перехід економіки до ринкових відносин суттєво змінює сутність планування оперативного управління (контролю і облік). статистики транспортних потокових процесів. Зміни полягають у переході від господарювання на основі державно-монополізованої власності на засоби і результати діяльності транспортної системи до багатогранності форм власності на них.

Останніми роками, попри всі труднощі, використання елементів логістики транспорту постійно розширюється завдяки, наприклад, введенню в дію локальної мережі ВМ, інформації про переміщення вантажів у транспортних потоках процесів, введенню нових методів бухгалтерського обліку матеріальних коштів, які проходять разом з вантажопотоками через транспортні підприємства.

На логістичних принципах ґрунтується розробка підвищення якості оптимізованих рішень при переході на приватні форми господарювання, що знижує рівень некомпетентності робітників, а також створення інформаційних потоків, які суміщують транспортні матеріальні потоки і процеси їх функціонування.

Однак втілення логістики в транспортні процеси все більше стримується політикою ринкових реформ. На прикладі транспортної політики це означає, що ринкове мислення і практика використання логістики транспортними підприємствами ще недостатні. Відповідність параметрів вантажних одиниць, що замовляється споживачами, стримується, тоді, як точне дотримання їх становить мету логістики транспорту. Як наслідок: результат виявляється нижче очікуваного і у відносній протяжності транспортних маршрутів (у міському і прямому сполученні залізничним транспортом, у внутрішньому і прямому сполученні водним транспортом, в малому та великому каботажі морським транспортом, міському, міжміському і міжнародному перевезенні автомобільним транспортом). За ознаками, притаманними окремо залізничному і річковому транспорту, розрізняють перевезення повагонними, дрібними, малотоннажними маршрутними відправленнями на

залізничному транспорту, вантажною і великою швидкістю на річковому транспорту. Вплив різновидів транспортних перевезень на логістику показано на рис. 3.1.



Рис. 3.1. Схема впливу на транспортну логістику різновидів перевезень

Важливе значення також мають організаційно-економічні особливості перевезень. Так, чи не найбільш прогресивним видом перевезень на залізничному транспорті є перевезення з використанням контейнерів і пакетів, а на автомобільному — організація перевезень з використанням транспортних терміналів. Одним із завдань транспортної логістики є уникнення нерациональних перевезень (короткопробіжних на залізничному транспорті, невиправданих дальніх, зустрічних, порожніх перевезень, а також повторних перевезень, коли вантаж повторно перевозиться, розвантажується і завантажується на складських підприємствах посередницьких організацій). Витрати на ці перевезення для транспортних організацій відображаються в їх запільних витратах на перевезення вантажів, для відправників та утримувачів у вартості перевезень за тарифами.

Для логістичного процесу вони відбиваються у питомих сукупних, поточних і разових витратах з моменту виробництва продукції до її споживання. Тому в деяких випадках нерациональні повторні перевезення можуть бути виправданими, з точки зору споживача або виробника, з урахуванням комплексних витрат, а не тільки вартості перевезень. В першому разі досягається економія з-вдяки відносному (порівняно з минулим) зменшенню розміру партії продукції, що постачається, і, як наслідок, — прискорення оборотності її виробничих запасів на матеріальних складах. В другому — забезпечується можливість скорочення підсортирувальних операцій і часу знаходження продукції на товарному складі.

Транспортна логістика тісно пов'язана зі складською, виробничою, заготівельною, розподільчою та посередницькою. Це пояснюється декількома причинами.

Так, система управління матеріальними потоками всередині підприємства має достатньо великий вплив на методи організації постачання і перевезення. Наявність товарних запасів забезпечує безперервність процесу транспортування. Важливе значення для оптимізації транспортної логістики має кординування процесів закупівлі, виробництва розподілу і розробка єдиного виробничо-транспортно-складського технологічного процесу. Тобто сутність інтеграції управління переміщенням продукції визначається як розвитком комплексного логістичного управління транспортування. Організаційні і економічні методи і форми комплексного управління транспортуванням включають необхідність координації і сполучення пов'язаних функцій планування поставок і перевезень продукції; рациональний розподіл логістичних функцій між структурними підрозділами транспортних організацій; розвиток методів управління, забезпечуючих економію витрат на транспортування, удосконалення і втілення системи економічного стимулювання працівників логістичного процесу в поліпшенні його кінцевих результатів.

Концепція розвитку комплексного логістичного управління транспортуванням обґрунтовується таким чином: фактичне переміщення товарів у процесі обігу, котре здійснюється шляхом їх транспортування, забезпечується системою комерційно-посередницьких організацій і комерційних служб підприємств. Вони беруть участь в управлінні перевезеннями, виконуючи функції визначення потреб у перевезеннях їх напрямках, обсягах і структурі, мають координувати і браги участь в організації процесів переміщення продукції крізь місця її складування визначаючи послідовність транспортування. Важливим фактором розвитку логістичних функцій сфери товарообігу є підвищенням ролі взаємодії закупівельно-торговельної діяльності і транспорту.

Комерційна діяльність і транспорт взаємопов'язані і впливають одна на одну.

Комерційні структури із закупівлі і продажу продукції виробничо-технічного призначення впливають на переїзний процес, оскільки вона становить найбільшу частку в обсязі вантажних перевезень різними видами транспорту. До цієї продукції слід віднести: вугілля, нафту, метали, лісопродукцію та ін. Найбільша частка вантажних перевезень у сфері товарообігу виконується спільно з комерційними службами, що забезпечують виробничі потреби. Вони визначають не тільки обсяги, напрями і чергові вантажопотоки, а й створюють необхідні умови для раціонального використання логістики, яка оптимізує транспортування продукції і удосконалює складські операції. У свою чергу, транспорт впливає на кількість характеристик і показників комерційної діяльності.

Регулярність вантажних перевезень впливає на своєчасність поставок продукції. І разом з тим, порушення ритму роботи транспортних організацій збільшує розміри запасів продукції, додаткові складські і транспортні витрати, число невиконання поставок, простого виробничого обладнання. У зв'язку з цим потрібна узгоджена робота транспорту і комерційних служб, яка б створювала умови своєчасних і рівномірних перевезень. Зниження собівартості перевезень створює визначальні умови для відносного зниження транспортних тарифів і, як слідство, призводить до скорочення рівня останніх. Тому комерційно-посередницькі та інші комерційні служби, забезпечуючи зниження витрат обігу, мають бути зацікавлені у скороченні витрат і транспортних організацій. Під впливом змін у запасах продукції залежно від розміру розміщення транспортних засобів формується кількість одноразових постачальників. Вантажообігова діяльність транспортних засобів, надійність постачання, регулярність перевезень впливає на розмір виробничих запасів продукції, накопичуваних споживачами. Розвиток контейнеризації перевезень сприяє виконанню їх без доукомплектування і затримання продукції на складі. Це свідчить про необхідність розвитку логістичних функцій у формуванні оптимальних партій постачання.

Рівень запасів продукції впливає на структуру складського господарства, його розміщення і товарну спеціалізацію. За участі транспортних підприємств і з урахуванням технічного стану транспортних засобів, умов їх експлуатування здійснюється розвиток механізації і автоматизації складських робіт. Складські операції з навантаження і розвантаження продукції ефективні лише за умови координації складських і транспортних робіт, які передують перевезенню продукції і завершують його.

Функціонування на транспорті перевалочних складських баз загального користування всіх суб'єктів складування (складів виробників, споживачів продукції, складських підприємств посередницьких організацій транспортних баз) дає змогу спростити та здешевити переїзний процес.

Таким чином, різнопланове використання транспорту в закупівельно-торговельній діяльності обумовлює розвиток комерційних функцій. Водночас комерційні служби впливають на роботу транспорту. Оптимізація цих процесів залежить від усього комплексу логістичних функцій.

2. Логістичний підхід у технологічному процесі транспортної галузі

Завдання, які вирішує логістично-транспортна система і розробку її стратегії можна поділити на три групи.

Перша з груп пов'язана з формуванням ринкових зон обслуговування, прогнозом матеріалопотоків, їх обробкою в системі обслуговування та іншими роботами в оперативному управлінні й регулюванні матеріалопотоку.

Друга група — завдання із розробки системи організації транспортного процесу (план перевезень, план розподілу виду діяльності, план формування вантажопотоків, графік руху транспортних засобів і ін.).

Третя група — це управління запасами на підприємствах, фірмах, складських комплексах, розміщення запасів і їх обслуговування транспортними засобами, інформаційними системами.

Оптимізація і вирішення цих завдань, що особливо актуально в умовах ринку, залежить від конкретної ситуації, умов і вимог до ефективної логістичної системи, а також від проблем, пов'язаних із забезпеченням виробництва сировиною і напівфабрикатами, усуненням вузьких місць в технології доставки різних видів продукції в пункти виробництва, складування і збуту.

Отже, необхідне органічне об'єднання транспорту з виробництвом, перетворення їх у ланки єдиної системи «виробництво — транспорт — розподіл».

Новий підхід до транспорту як до складової більш крупної системи або логістичного ланцюжка, потребує розгляду його в різних аспектах. З точки зору вивчення ефективності роботи окремих видів транспорту, інтерес викликають перевезення вантажів між пунктами відправлення та призначення (наприклад, від однієї залізничної станції до іншої, з порту в порт або з терміналу до терміналу). З логістичних позицій необхідно аналізувати весь процес перевезення в цілому, від вантажовідправника до вантажо-отримувача. При врахуванні інтересів клієнтури необхідно зважати не тільки на перевезення магістральними видами транспорту, а й на обробку, збереження, упакування і розпакування, подання ма-теріалів до верстатів у цехах і на всю пов'язану з цими процесами інформацію, яка супроводжує матеріальний потік. Такий підхід сприяє оптимальному обігу транспортних послуг, оскільки якість перевезень значною мірою відображається на загальних витратах, чим збільшує собівартість перевезень, з точки зору спеціалізації і кооперування виробництва. Вивчення питань використання транспорту неможливо обмежувати сферою окремих матеріально-технічних зв'язків. Вони мають розглядатися в системі матеріально-технічного забезпечення — від первинного постачальника до кінцевого споживача, включаючи проміжні етапи.

Рух матеріального потоку здійснюється на основі технологічного процесу, який починається з моменту організації прийняття вантажу до перевезень і закінчується моментом отримання його клієнтом. Важливе значення має підготовка вантажу до перевезень. Він має бути у транспортабельному стані, тобто упакований в стандартну тару, промаркований, укомплектований та ін. Перевозячи тарно-пакувальні і штучні вантажі повагонно лише залізницею, вантажовідправник має нанести маркування, не менш ніж на десяти вантажних місцях кожного відправлення, тобто зазначити найменування вантажовідправних станцій відправлення і призначення, залізниці, одержувача, а також порядковий номер вантажного місця та ін.

При перевезенні вантажів повагонними відправленнями у залізничному, залізнично-водному чи залізнично-автомобільному сполученні, а також вантажів дрібними відправленнями незалежно від виду сполучення відправник маркує кожне місце.

Розрізняють маркування товарне, відправне, спеціальне і транспортне.

Товарне маркування містить найменування виробу і назву виробника товару, його адресу, заводську марку. ГОСТ і інші необхідні відомості про товар.

Відправне маркування зазначає номер місця (в чисельнику) і число місць (в знаменнику), найменування відправника і отримувача, пункт відправлення і призначення.

Спеціальне маркування (попереджувальне) вказує на спосіб збереження вантажу і поводження з ним на шляху і протягом вантажних операцій.

Транспортне маркування наноситься відправником дробом (в чисельнику — порядковий номер, за яким ця відправка прийнята до перевезення згідно з книгою відправлень. у знаменнику — число місць відправки), поряд з дробом — номер вантажної накладної. Транспортне маркування наносять на вантажне місце незалежно від відправного маркування.

Під єдиним технологічним процесом розуміють раціональну систему організації роботи станцій примикання та під'їзних шляхів промислових підприємств. Це пов'язує технологію обробки составів та вагонів на станціях примикання та під'їзних шляхах і забезпечує єдиний ритм перевезень та виробничого процесу промислових підприємств. Він передбачає використання ефективних методів праці, коопероване застосування технічних засобів транспортних цехів підприємств та залізничних станцій тощо.

Цей процес відображено в документі, який визначає порядок роботи під'їзного шляху і станції примикання. Він має забезпечити найраціональніше використання технічних засобів транспортного цеху підприємства і станції примикання, прискорення обороту вагонів на станції та під'їзному шляху. Головне завдання роботи за єдиним технологічним процесом — використання внутрішніх ресурсів для прискорення обороту вагонів і виконання перевезень, зобов'язань, зазначених в угоді про експлуатацію під'їзного шляху.

Єдиний технологічний процес розробляє комісія у складі головною інженера відділення (голова), представників відділів експлуатації, планово-технічного, вантажного, шляхового інженерів локомотивного відділу і представників підприємства, яком належить під'їзний шлях. Комісія керується положенням Статуту залізниць, правилами перевезень та рекомендаціями щодо складання єдиних технологічних процесів роботи під'їзних шляхів та станцій примикання.

Технологічні процеси роботи вантажного двору і товарної контори є складовою частиною загального технічного процесу. Деколи для великих вантажних дворів, контейнерних пунктів та сортувальних платформ складають самостійні (окремі) технологічні процеси, пов'язані з технологією роботи станції, часом подачі та прибирання вагонів під вантажні операції.

Технологічний процес передбачає послідовність і тривалість комерційних операцій, що виконуються на вантажному дворі та в товарній конторі. Найчастіше його розробляють за такою схемою:

Стисла характеристика вантажного двору і товарної контори:

- масштабна схема розташування шляхів та обладнання вантажного двору, їх спеціалізація і розміри (довжина, площа тощо);
 - перелік складів (відкритих і закритих), їх корисна площа та розрахункова місткість (в тоннах);
 - перелік засобів механізації вантажно-розвантажувальних робіт та їх розрахункова продуктивність;
 - перелік засобів механізації і автоматизації операцій у товарній конторі та їх продуктивність;
 - план товарної контори, схема розташування машин, обладнання, довідкових вказівок та розміщення робітників;
 - обсяг комерційних операцій, що виконуються тепер і виконуватимуться у найближчі два-три роки;
 - відомість наявного і погрібного (розрахункового) штату робітників вантажного двору і товарної контори, включаючи вантажників та механізаторів;
 - перелік об'єктів вантажного двору (сортувальна платформа, контейнерна площадка, підвищення шляхів тощо), режим їх роботи (в одну-дві зміни, цілодобово) у звичайні, святкові, ви-хідні дні;
 - розрахункова потреба в автотранспорті для завезення і вивезення вантажів у робочі й вихідні дні (по об'єктах);
 - характер нерівномірності надходження вантажів на об'єкти (мінімум, максимум, у середньому) і роботи товарної контори (за періодами доби):
 - розклад приймання вантажів дрібними відправками і в контейнерах;
 - завдання на формування прямих і перевантажених вагонів, що завантажуються дрібними відправками і контейнерами.
- Оперативне планування і управління комерційною роботою:
- стислий опис порядку розробки і затвердження добового плану роботи та його форми;
 - схема інформації про надходження вантажів, прибуття їх на станцію і подання на вантажний двір для розвантаження;
 - графік (розклад) роботи маневреного локомотиву на об'єктах вантажного двору;
 - схема управління роботою вантажного двору і товарного контролю;

- схема зв'язку диспетчера з об'єктами і стислий регламент передавання команд і одержання інформації від робітників, зайнятих на виконанні комерційних операцій;
- форма диспетчерського графіка (звіту), в якому за встановленими періодами фіксується оперативне становище на вантажному дворі і в товарній конторі;
- схема і стислий звіт про виконання кошторисного завдання і добового плану роботи;
 - таблиці норм часу на виконання комерційних операцій;
- іменний список осіб, відповідальних за забезпечення належної роботи об'єктів;
- технічні норми завантаження вагонів основними вантажами, що відправляються через вантажний двір;
- сітковий графік виконання вантажних і комерційних операцій на вантажному дворі і в товарній конторі.

Технологія вантажних і комерційних операцій: зазначається порядок приймання вантажу, призначеного для перевезення, навантаження на рухомий состав, вивантажування з вагонів, складування, навантаження на автотранспорт і видача одержувачу на всіх об'єктах вантажного двору. Тут також регламентується робота товарної контори — оформлення і пересилання перевізних документів.

Обов'язковою складовою технологічного процесу є графіки виконання операцій. Вони регламентують затрати часу і порядок виконання окремих операцій за елементами.

У товарній конторі доцільно складати графіки на обробку одного документа (відправлення), на вантажному дворі — окремо графіки на приймання, навантаження, розвантаження та видачу вантажів на складах станції і безпосередньо у вагон з вагона на одне відправлення (повагонне або дрібне) і на всю групу вагонів, які подаються одночасно. В будь-якому разі, коли у виконанні операцій беруть участь кілька робітників, у графіку треба зазначити виконавців усіх елементів, враховувати можливість паралельності їх роботи.

На основі технологічного процесу розробляють інструктивно-технологічні карти для робітників провідних професій: приймальників-здавальників вантажів, механізаторів, товарних касирів, таксирувальників, комерційних агентів, інформаторів, диспетчерів тощо. В карти зазначають посаду, місце роботи, дають перелік і послідовність операцій та норми часу на їх виконання, а також показують, від кого робітник одержує завдання і перед ким звітує за його виконання. В карті залежно від місцевих умов можуть бути зазначені й інші дані. Інструктивно-технологічні карти вивішують на всіх робочих місцях, де виконуються ті чи інші технологічні операції. Один примірник їх додається до технологічного процесу роботи вантажного двору і товарної контори.

Перш ніж розпочати складання технології робіт вантажного двору і товарної контори, бригада збирає і аналізує матеріали, дані звітів, що характеризують обсяг і характер роботи. Вона також ретельно досліджує робочі місця робітників провідних професій, вивчає умови і рівень організації праці. В процесі такого дослідження проводять хронометражні спостереження за виконанням технологічних операцій, визначають позавиробничі витрати робочого часу і причини, що зумовили їх, а також вузькі місця в роботі вантажного двору і товарної контори. В ході роботи вивчають найбільш раціональні прийоми виконання окремих операцій.

Визначаючи технологічні норми, необхідно щоб вони були реальними і забезпечували:

- 1) скорочення простоїв рухомого составу як під операціями, так і в очікуванні на них;
- 2) підвищення рівня використання вантажопідйомності і місткості вагонів та автомобілів;
- 3) підвищення продуктивності праці комерційних робітників, механізаторів, вантажників;
- 4) поліпшення використання засобів механізації та автоматизації вантажних і комерційних операцій.

Одна з головних умов успішного виконання технологічного процесу — суміщення операцій і по можливості не послідовне, а паралельне їх використання. Резервом підвищення

продуктивності праці є вміле суміщення професій і повне завантаження усіх робітників протягом дня.

Паралельне завезення та вивезення вантажу на станцію і зі станції — основна форма взаємодії залізничного та автомобільного транспорту. Дедалі більша увага приділяється організації перевезень за схемою вагон-автомобіль і автомобіль-вагон, без проміжного зберігання вантажу на складі. За умов завантажування з вагона в автомобіль за прямим варіантом засобами станції операції «розвантажування», «видача» та «навантажування» є сумісними.

Основна умова організації роботи за прямим варіантом — забезпечення завантажування й розвантаження рухомого складу у встановлені терміни при підведенні вагонів і автомобілів за графіками. Для цього на станціях здійснюють необхідні організаційно-технічні дії, а саме:

- єдине керівництво вантажно-розвантажувальними роботами (з вагонами і автомобілями), що виконуються засобами механізованих станцій вантаж-но-розвантажувальних робіт;
- єдиний технологічний процес виконання комерційних операцій при прийманні та видачі вантажів;
- контактний графік вантажно-розвантажувальних робіт з вагонами та автомобілями.

Слід врахувати місцеві умови роботи вантажного двору і автомобільного транспорту. Можливі такі схеми роботи за прямим варіантом:

- одночасне надходження вагонів та автомобілів згідно з контактним графіком на місця вантажно-розвантажувальних робіт;
- постійна наявність на станціях певної кількості автомобілів, готових до приймання вантажів, що надходять залізницею.

За прямим варіантом завантажують не увесь вагон, а лише частину його. Найефективнішою є організація роботи за першою схемою. При цьому шлях має забезпечувати ритмічність підведення рухомого складу і своєчасну подачу його до вантажно-розвантажувальних фронтів у встановлений технологічним процесом час. Сутність контактного графіка полягає в тому, що в ньому суміщені за часом, обсягом перевезень процеси, які виконуються залізничним і автомобільним транспортом. Контактний графік забезпечує найвигідніші виробничі взаємозв'язки і послідовність виконання окремих операцій з обробки рухомого складу з мінімальними затратами часу і коштів. Отже, тільки узгоджена робота транспорту, складського господарства фірми дає змогу забезпечити оптимальну логістичну систему переміщення матеріального потоку.

Технічні засоби, що подають вантажовідправники залізницею або підприємства автотранспорту під навантаження, мають бути у хорошому технічному і комерційному стані.

3. Логістична концепція роботи транспортних підприємств

Виходячи з кожного з двох статусів транспортного підприємства самостійно господарюючого на ринку транспортних послуг, або котре є власністю фірми-виробника ринкових товарів, його ефективність буде визначатися продуктами, які користуються попитом на ринку. І вимоги підпорядкування економічних інтересів потребам кінцевих споживачів на ринку залишаються головним для транспортного підприємства. При поповненні транспортного підприємства на базі логістики обов'язково слід враховувати загальні вимоги концепції оновлення, тобто скорочення часу перебування на складі продукції, що підлягає перевезенню, і технології її виробництва. Наприклад, підвищення вантажопідйомності транспортних засобів, застосування централізованого заводу вантажів замовникам. Необхідне також збільшення кількості технологій (підготовки до транспортування і самого транспортування вантажів), що використовуються на підприємстві, а також числа елементів і переліків типів виробів, котрі перебувають у виробничому процесі (для транспортного підприємства — це означає ускладнення комплектування вантажів, котрі

транспортуються). Важливе значення мають вимоги до якості і надійності товарів, котрі реалізуються на ринку і наповнюють матеріальний потік (для транспортного підприємства — це означає підвищення рівня вимог до збереження вантажів, що перевозяться).

Головна вимога логістичної концепції оновлення полягає у тому, щоб змінити традиційну організацію транспортного виробництва на нову. Це викликає необхідність виявлення центрів переорієнтації у транспортній ланці потокових процесів. Ними можуть бути центри обробки продуктів, які перевозяться транспортом і обробки замовлень на перевезення вантажів.

Отже, транспортної ланки стосуються і всі інші вимоги концепції оновлення виробничого процесу. Це такі, як розробка принципово нової стратегії виготовлення продукту (виконання транспортного процесу), стратегія наступного забезпечення орієнтації перевезень кінцевого вантажу, виходячи з орієнтації на мінімальний розподіл праці і на оптимальний для збуту на ринки кінцевих продуктів, розмір партій перевезень. Треба врахувати також зміни структури транспортного виробництва для реалізації принципів стратегій і самих стратегій майбутнього, зміни структури всіх рівнів апарату управління і регламентацію завдань робітників (транспортних підрозділів фірми).

Виходячи зі стратегії логістики і виробництва в ланцюжках транспортних матеріальних потоків, нова стратегія транспортного виробництва має бути органічною складовою в ієрархії стратегії підприємства, орієнтованого на логістику і користування транспортними послугами.

Основні положення логістики, характерні для фірм-виробників і споживачів продукції (пріоритет споживача, високий рівень сервісу, скорочення часу виконання замовлень та ін.) повною мірою відносяться і до підприємств транспортної галузі, залучених до логістичних систем. Відмінним у їх роботі в нових умовах конкуренції на ринку транспортних послуг є визначення політики комплексного вирішення транспортних і пов'язаних з ними проблем на іншому, якісно високому рівні. Практика показує, що така політика успішна, коли є достатньо диференційованою і базується на таких основних компонентах, як надання нових, нетрадиційних додаткових послуг політики укладання контрактів у галузі комунікацій. До політики надання послуг відносять усі рішення і дії, спрямовані на комплексне здійснення транспортного процесу. Це означає, що організація перевезень вантажів з урахуванням відстані її транспортування, кількості і термінів доставки планується у комплексі з додатковими послугами виходячи з потреб попиту.

Як свідчить досвід, транспортні підприємства охоче розширюють диверсифікацію своєї діяльності, це підвищує потенціал притягнення клієнтури, збільшує прибуток, прискорює втілення нових транспортних технологій, зміцнення позицій на ринку транспортних послуг. У свою чергу, фірми-продуценти не менш зацікавлені у тому щоб звільнитись від багатьох логістичних функцій і зосередитись на основних профілюючих видах діяльності з метою зниження витрат і підвищення гнучкості в роботі.

Для фірм, які займаються перевезеннями продукції, вигідно виконання функцій контролю за вантажами на шляху прямування, розрахунки за перевезення вантажів, збереження продукції на складах транспортних підприємств, розробка маршрутів доставки товарів. Транспортні підприємства почали займатися організацією електронного обміну даними між учасниками логістичного процесу і збереженням інформації.

Досвід більшості транспортних фірм, які взяли на озброєння логістичну концепцію, показує, що політика додаткових послуг, не пов'язаних з перевезеннями, дає позитивні результати. Вона підвищує потенціал притягнення клієнтури, збільшує прибуток, дозволяє прискорити втілення більш прогресивних транспортних технологій і покращання обслуговування споживачів, які постійно контактують з перевізниками, що зміцнює їх становище на ринку транспортних послуг.

На думку деяких експертів-логістів, основною причиною, яка перешкоджає розширенню взаємодій промислових і транспортних фірм у сфері логістики, є небезпечність втрати вантажовласником контролю за перевезенням сировини і готової продукції. Разом з

тим, слід зазначити, що ця причина суб'єктивного характеру і її вплив зменшуватиметься із накопиченням досвіду спільної роботи та зміцненням взаємної довіри. Підтвердженням цьому є те, що процес передачі транспортним фірмам логістичних функцій з боку виробничих фірм швидко набуває розвитку.

Політика транспортних підприємств у галузі комунікацій має на меті інформування клієнтів про передбачувані пакети послуг, постійно впливати на клієнтуру, щоб вона користувалася їхніми послугами в якомога ширшому обсязі. Інша мета цієї політики — стимулювання поширення і вдосконалення взаємодії транспортних фірм з вантажовідправниками на основі використання комп'ютерної техніки, головним чином через електронний обмін інформацією.

Інформування клієнтів щодо пропозиції пакетів послуг означає не тільки постійний зв'язок з ними, а й переосмислення самої політики. Якщо збут транспортних послуг все більше завойовує ринок покупців, а не продавців, ця вимога має бути провідною і в періоди обмеження транспортних потужностей, оскільки прагнення збути послуги пролонговане у часі. Крім того, для збуту послуг необхідна ще одна важлива умова: інформація має оновлюватися. Можуть запроваджуватися новий маршрут або новий спосіб перевезень, що сприяє підвищенню ступеня визначеності пропонованого пакета послуг. Таким чином, політика в галузі комунікацій має переконати ринок, аби визначити групи клієнтури особливої значущості щодо пропонованих послуг і можливу їх стабільність.

Пропозиції пакета транспортних послуг передують вивчення потреб клієнтури. Останніми роками на транспорті дослідженням потреб у послугах почали займатись спеціальні логістичні центри, які аналізують вантажопотоки і їх розподіл по мережі. Після аналізу розробляють пропозиції з організації оптимальних вантажопотоків, як залізничним, так і іншими видами транспорту, а також щодо способів розподілу перевезень між різними видами транспорту, комплектування групи товарів, порядку укладення угод на перевезення та ін. Мета пропозицій — забезпечити підвищення рівня роботи транспорту, дотримання термінів доставки вантажів, підвищення надійності і регулярності перевезень, збереження товарів.

Заслугує на увагу перегрупування товарів у вантажопотоках на залізничному транспорті з метою підвищення рентабельності перевезень за рахунок укрупнення вантажопотоку і впровадження деяких операцій. Концентрацію вантажопотоків стимулює тарифна політика, завдяки якій масові перевезення вантажів здійснюються за зниженими тарифами. При цьому місце перегрупування вантажопотоків може використовуватися одним або декількома підприємствами.

Інтенсифікація господарських зв'язків між транспортними фірмами та іншими учасниками логістичного процесу, об'єктивно призводить до збільшення потоку інформації і вдосконалює обмін. З метою поліпшення якості обслуговування клієнтури потоки інформації переміщуються в автоматизованих системах, заснованих на базі сучасної комп'ютерної техніки. Найбільш важливим для транспортних фірм став обмін даними вантажних накладних між комп'ютерами перевізника та вантажоотримувача, а також електронне передання цінних паперів, відомостей про місце знаходження вантажів і деякої іншої інформації.

Використання комп'ютерної техніки для електронного передавання даних скорочує обсяг паперової документації, допомагає уникнути традиційних помилок, котрі виникають при ручному заповненні документів, сприяє прискоренню доставки вантажів, зменшує обсяги запасів товароматеріальних цінностей, підвищує продуктивність праці. Модифікуючи структури транспортних служб, використовують три основні моделі оновлення на базі логістики: сукупно інтегрованої організації, диференційованого управління деталями, регулювання організації.

Модель сукупно інтегрованої організації транспортного виробництва передбачає інтегрування носіїв завдань (люди, машини і системи обробки даних з відповідними програмами). Завдання інтеграції з усунення точок перетину в управляючих потоках (як і в

усіх гілках логістики фірми) на транспортному підприємстві вирішується через розподіл функцій організацій і їх зв'язок, виходячи із загального змісту завдань. Це дає можливість транспортному підприємству (службі фірми) у скорочені строки реагувати на зміну ринкового попиту при перевезенні вантажних одиниць і партій.

Інтеграція рівнів здійснюється ієрархічним переміщенням матеріальних потоків (від ринків закупівлі до ринків збуту). Інтеграція даних (які використовують при оптимізації поточкових процесів) і систем (з оптимізації управління поточковими процесами) відбувається назустріч напряму переміщення матеріального потоку. Це пояснюється тим що логістика переорієнтовує приватні інтереси окремих управлінських служб фірм (забезпечення транспорту, виробництва та ін.) на інтереси кінцевих споживачів.

Для транспортного підприємства господарчий ланцюжок «закупівля—виробництво—збут» трансформується в ланцюжок «навантаження—перевезення—доставка» (інтеграція функцій). При здійсненні процесів цього ланцюжка зміст відповідних робіт інтегрується так, щоб уможливити розподіл праці та ізольовану адміністративну діяльність, а також по-новому розподілити послідовність робіт.

В моделі диференційованого управління деталями при зміні структури на базі логістики для транспортного підприємства виробом є перевізні роботи, а його «деталі» — види робіт, які воно виконує.

Урізноманітнення комплектуючих вузлів для готових виробів, що відбувається під впливом ринкових тенденцій, позначається на процесах виробництва транспортних підприємств. Їм доводиться комплектувати для перевезень значну кількість цих деталей з усе більшим переліком видів готової продукції товаровиробника. З урахуванням цього в моделі диференційованого управління деталями виробу промислового виробництва і «деталі» транспортного виробництва перетворення структури на базі логістики здійснюється через аналіз того чи іншого виробу. Такий подвійний паралельний аналіз враховує використання різних принципів управління виробництвом на промисловому і транспортному підприємствах.

У моделі диференційованого управління деталями промислового виробництва диференціюється відповідний виріб. Диференціювання цього виробу супроводжується диференціюванням обробки замовлень на перевезення потрібним замовникам вантажних одиниць (деталей в комплекті постачань). Для цього усі потрібні для перевезення деталі розбиваються на групи (оптимальні для кінцевих споживачів), котрі комплектуються при формуванні вантажних одиниць. Ці деталі і ознаки їх диференціації сходяться з такими самими, як на промислових підприємствах, котрі подали замовлення на їх перевезення. Для формування моделі управління, що диференціюється по цих деталях, принципово підходить графічна схема, котра використовується на промислових підприємствах.

У моделі диференційованого управління деталями транспортного процесу диференціація виробів у вигляді елементів транспортного процесу супроводжується диференціацією обробки замовлень служби комплектування транспортного підприємства, котра формує вантажні одиниці в комплекти партій постачань. В цьому разі ознаки диференціації «деталей» формуються вже цією службою, що не сходиться з ознаками на промисловому підприємстві.

В моделі регулювання організації транспортного процесу має значення забезпечення простої організації по відношенню до матеріального потоку, яким управляють, тобто інтеграція матеріального потоку. Для цього все транспортне виробництво поділяється на дільниці матеріального потоку і склади, тобто резервні потужності для робіт, що відносяться до господарської функції транспортного процесу. При цьому слід дотримуватись послідовності розміщення дільниць матеріального потоку відповідно до напрямів його руху з супроводжуваними цей рух і паралельно розташованими виробничими місцями, машинами або групами машин на складі. При структуруванні регульованої організації матеріального потоку (в зовнішньому середовищі по відношенню до транспортного підприємства) можуть бути використані схеми з урахуванням специфіки виробничого процесу на транспорті.

Використання основних моделей оновлення для здійснення виробничого процесу на базі логістики в дусі підприємства і відповідно до транспортного процесу призведе до поновлення і на цій ділянці матеріальних потоків. Важливі риси — цілісність, структурування і безперервність — є вимогами нормативної бази при оновленні транспортного процесу, перебудови функцій та структур управління цим процесом, котрі формуються замовником транспортних послуг. Ці вимоги реалізуються в ході оновлення за умови обліку залежностей виробничих структур замкнення циклу між фазами безперервного структурного планування транспортних процесів.

ТЕМА 3. ТРАНСПОРТНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНИХ УГОД

1. Сутність та регулювання міжнародних перевезень
2. Організація міжнародних перевезень
3. Базисні умови поставки товарів
4. Особливості міжнародних перевезень

1. Сутність та регулювання міжнародних перевезень

Міжнародні транспортні перевезення є важливим видом зовнішньоекономічної діяльності. Товар не може бути доставлений з однієї країни до іншої без використання транспортних засобів; при цьому, природно, вартість товару зростає. Нині обсяг міжнародних перевезень такий великий, а транспортні операції настільки складні, що існує необхідність у встановленні єдиних правил і норм у міжнародному транспортуванні. Актуальність зведення національних норм у єдину систему стандартів підкреслюється ще й тим, що у світі створено, по суті, єдину транспортну систему, яка охоплює, принаймні, території розвинутих країн Європи, Північної Америки і багатьох інших регіонів.

Міжнародним вважається перевезення, що здійснюється між двома чи більшою кількістю держав.

Міжнародні перевезення вантажів забезпечуються морським, річковим, залізничним, повітряним, автомобільним, трубопровідним транспортом.

Транспортні операції починають та завершують виконання зовнішньоторговельної угоди. Їх зміст визначається особливостями вантажу, видом транспортного засобу, періодичністю поставки, митними процедурами тощо.

Транспортні операції починають та завершують виконання зовнішньоторговельної угоди. Їх зміст визначається особливостями вантажу, видом транспортного засобу, періодичністю поставки, митними процедурами тощо.

Транспортні операції враховуються на всіх етапах реалізації зовнішньоторговельної угоди. Так, на етапі підготовки до укладання контракту проводяться такі роботи: аналізується ринок транспортних послуг, умови перевезення товарів, вартість доставки вантажу; визначається частка транспортних витрат у контрактній ціні товару, розраховується попередній кошторис транспортних витрат. На етапах укладення та виконання контракту укладаються договори перевезення товарів, оформлюються транспортні, товаросупроводжувальні, страхові документи, планується перевезення вантажів через митний кордон України, товар підготовляється до перевезення, проводяться розрахунки з перевізником. Після завершення виконання контракту, у випадку необхідності, вирішуються суперечки між учасниками транспортних операцій.

Моментом обліку експортних та імпортних операцій при водних, залізничних, автомобільних, повітряних перевезеннях

- при експорті — дата дозволу на перетин кордону, що указується на штемпелі митниці, який проставляється на ВМД;
- при імпорті — дата дозволу митниці, що проставляється на ВМД;
- при експорті та імпорті товарів, які поставляються трубопровідним транспортом, а також електроенергії — дата прийомоздаточного акту, який був складений на прикордонних або інших контрольно-розподільних пунктах трубопроводу або електропроводу;
- при відправленні товарів поштою — дата поштової квитанції.

Особливістю міжнародних перевезень є те, що при відправленні вантажу, як правило, керуються законодавством країни відправлення, а при його видачі в кінцевому пункті — законом країни призначення (рис. 7.1).

Правове регулювання відносин, які виникають із здійснення міжнародних перевезень, має певну специфіку.

1. Їх найважливіші умови визначені в міжнародних угодах — транспортних конвенціях, що є основним джерелом регулювання у цій сфері відносин. Угоди містять

уніфіковані матеріально-правові норми, необхідні для врегулювання суперечок, що найчастіше виникають при морських та автомобільних міжнародних перевезеннях. Звичайно уніфіковані норми міжнародних договорів регулюють вимоги до перевізної документації, порядку приймання вантажу до перевезення та його видачі в пункті призначення, умови відповідності перевізника, процедуру заяви претензій і позовів. Міжнародні транспортні конвенції мають і колізійні норми (норми, що визначають, який з двох законів, вітчизняний чи іноземний, слід застосовувати в конкретній справі), до яких звертаються в разі відсутності уніфікованих правових норм. Переважно договірні колізійні норми відсилають до вітчизняного законодавства.

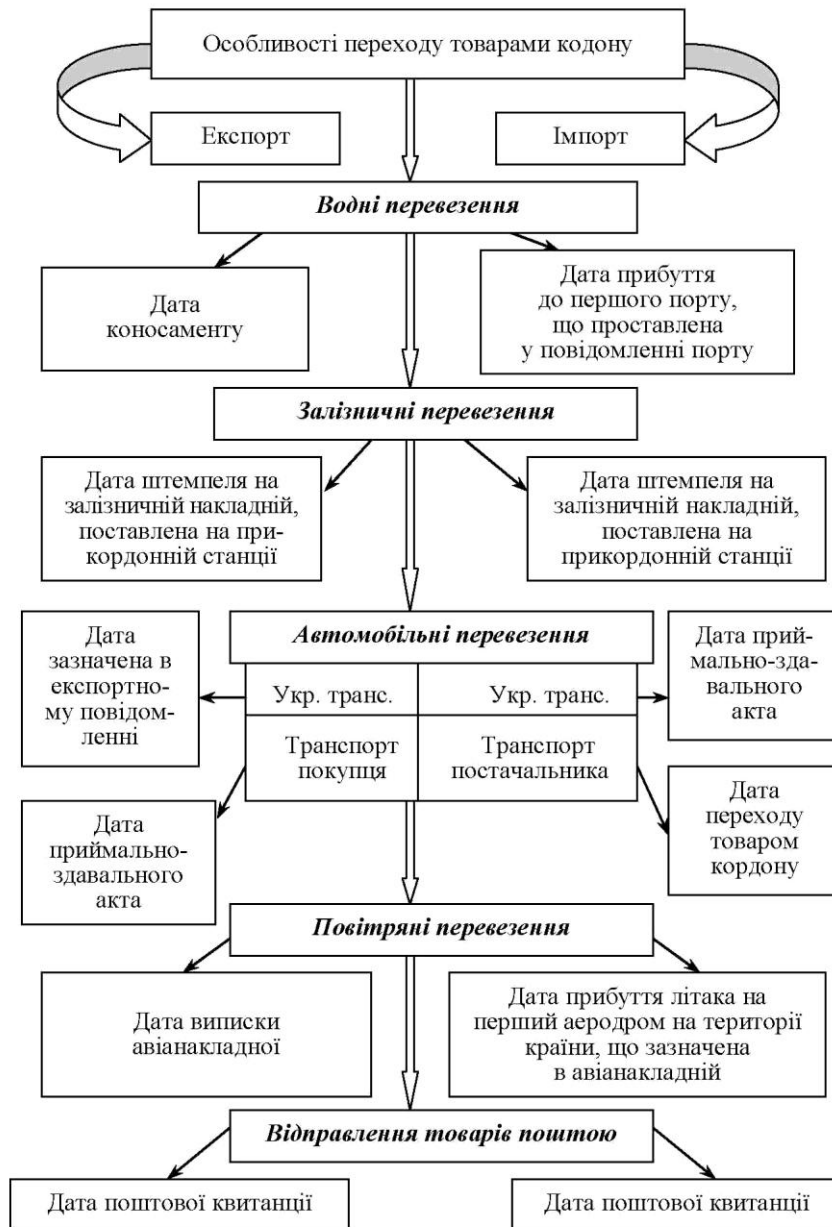


Рис. 7.1. Особливості переходу товарами кордону

2. Норми конвенцій про міжнародні перевезення є імперативними (тобто вони не допускають вибору, їм повинні обов'язково підкорятися).

3. Специфіка регулювання міжнародних перевезень може виявитися у відображенні норм міжнародних договорів у національному законодавстві без попередньої ратифікації, підписання або ж приєднання до них.

Види правового регулювання доцільно виділяти за такими ознаками: кількість сторін договору, предмет договору, напрям зовнішньоекономічної операції (рис. 7.2).

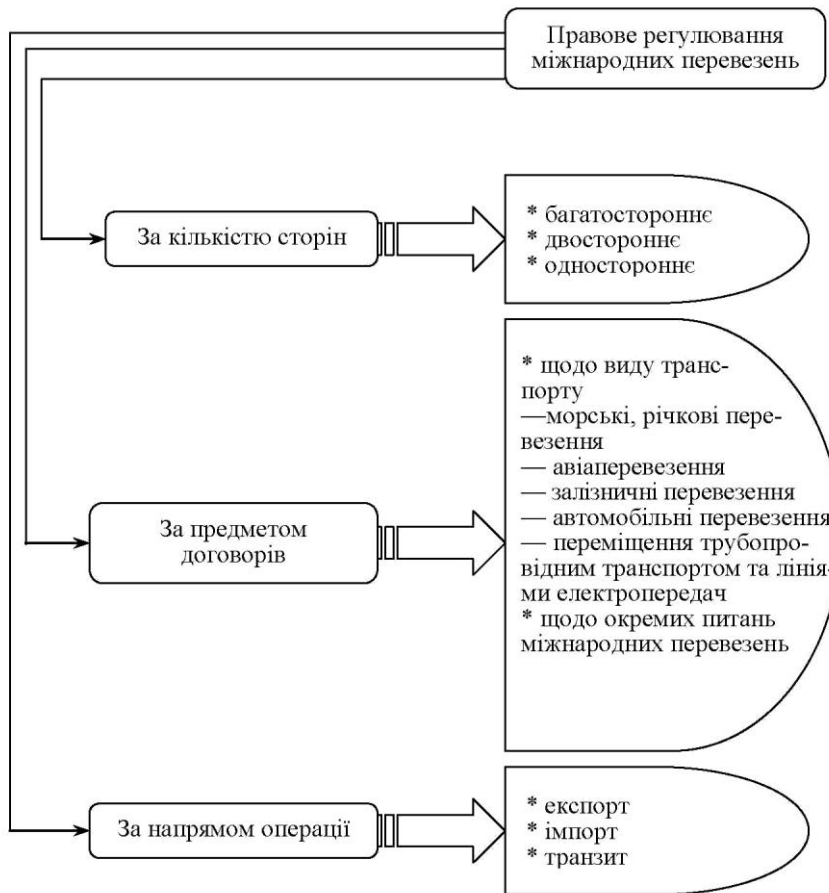


Рис. 7.2. Види правового регулювання міжнародних перевезень

Правове регулювання міжнародних перевезень може бути:

- багатостороннім — міжнародні перевезення погоджуються та регулюються багатосторонніми міжнародними договорами залежно від виду транспорту, яким здійснюється перевезення;

- двостороннім — питання міжнародних перевезень регулюються двосторонніми договорами між двома країнами залежно від виду транспорту, яким здійснюється перевезення;

- одностороннім (національне законодавство) — це національні нормативно-правові акти про міжнародні перевезення, які ґрунтуються на конвенційних нормах або акти, частина норм яких регулює міжнародні перевезення.

Серед багатосторонніх міжнародних договорів залежно від виду транспорту найпоширеніші такі договори:

- щодо залізничних перевезень — Угода про міжнародні залізничні перевезення (КОТИФ) 1980 р.; Угода про міжнародне ван-тажне сполучення (УМВС) 1950 р.; Угода про міжнародне пасажирське сполучення (УМПС) 1950 р.;

- щодо морських перевезень — Конвенція про коносаментні перевезення (Брюссель 1924 р.);

- щодо авіап перевезень — Варшавська конвенція для уніфікації деяких правил стосовно міжнародних повітряних перевезень (із змінами) 1929 р.;
- щодо автомобільних перевезень — Конвенція про договори міжнародного дорожнього перевезення вантажів автомобільним транспортом (Женева 1956 р.).

Серед багатосторонніх міжнародних конвенцій, які регулюють окремі питання перевезень, відомі: Європейська угода про найважливіші лінії міжнародних перевезень 1997 р.; Конвенція ООН про міжнародні змішані перевезення вантажів, підписана 24 травня 1980 р.; Конвенція про цивільну відповідальність за шкоду, заподіяну при перевезенні небезпечних вантажів автомобільним, залізничним та внутрішнім водним транспортом від 1 лютого 1990 р.; Конвенція ООН про відповідальність операторів транспортних терміналів у міжнародній торгівлі від 15 квітня 1991 р. Регулюванню змішаних перевезень присвячена Конвенція ООН про міжнародні змішані перевезення вантажів від 24 травня 1980 р. (Женева), але її норми ще не набрали чинності. У 1998 р. Україна ратифікувала багатосторонню Угоду про проведення узгодженої політики у визначені транспортних тарифів.

Україна бере участь переважно у двосторонніх договорах. Договори можуть укладатися від імені Уряду України чи відповідного міністерства, інших центральних органів державної виконавчої влади, до компетенції яких входить укладання таких договорів. Це можуть бути договори, у яких встановлено принципи взаємовідносин у галузі міжнародного транспорту або врегульовано конкретні умови перевезень. Так принципи перевезень встановлені в Угоді між Урядом України і Урядом Туркменістану про основні принципи взаємовідносин у галузі транспорту (10 жовтня 1992 р.), Угоді між Урядом України і Урядом Республіки Беларусь про принципи співробітництва та умови взаємовідносин у галузі транспорту (17 грудня 1992 р.).

В Україні нормативно-правові норми, спрямовані на організацію міжнародних перевезень, мають, зокрема, Цивільний кодекс України, Закон України: «Про транспорт», «Про дорожній рух», «Про підприємництво», «Про захист прав споживачів», «Про підприємства в Україні».

Умови перевезень регулюють спеціальні нормативно-правові акти залежно від здійснення перевезень певним видом транспорту. Наприклад, залізничні перевезення регулює Статут залізниць України, морські — Кодекс торговельного мореплавства України, повітряні — Повітряний кодекс України.

Питання, пов'язані з транзитом через територію України, також регулюються. Найважливішим національним актом, який визначає засади організації та здійснення транзиту вантажів авіаційним, автомобільним, залізничним, річковим і морським транспортом через територію України, є Закон України «Про транзит вантажів» від 20 жовтня 1999 р. Норми Закону проголошують принципи свободи транзиту вантажів, торкаються питань маршрутів та способів транзиту вантажів. Зазначається, що транзитними вантажами є насипні, наливні, навалочні, товарно-штучні товари, вантажобагаж, що прийняті до перевезення згідно з договором (контрактом). У Законі визначені основні положення стосовно тарифів і розрахунків при транзиті вантажів, вказано на можливість надання транзитних послуг (робіт), на застосування цивільно-правової відповідальності осіб, винних у порушенні законодавства про транзит вантажів.

2. Організація міжнародних перевезень

Міжнародні перевезення в Україні регулюються під керівництвом Міністерства транспорту України в особі Державного департаменту авіаційного транспорту України, Державного департаменту морського і річкового транспорту України, Державного адміністрації залізничного транспорту України, Державного департаменту автомобільного транспорту України.

Міжнародними договорами та національними законодавствами багатьох держав передбачено, що для здійснення міжнародних перевезень перевізник повинен отримати

від уповноваженого органу спеціальний дозвіл (ліцензію). Таку вимогу містить українське законодавство, де вказується, що міжнародні перевезення пасажирів і вантажів повітряним, річковим, морським, залізничним та автомобільним видами транспорту здійснюються за наявності ліцензії, виданої уповноваженим органом.

Ліцензуванню підлягають:

- надання послуг з користування залізничними коліями та іншими об'єктами інфраструктури залізничного трапа сорту загально користування;
- міжнародні (у межах країн СНД) перевезення пасажирів та вантажів залізничним транспортом;
- надання спеціалізованих послуг транспортних терміналів, портів, аеропортів.

Щоб отримати ліцензію на здійснення транспортно-експедиційних перевезень зовнішньоторговельних та транзитних вантажів, заявник може звернутися до асоціації «Укрзовніштранс». Для отримання ліцензії юридичною особою їй необхідно подати до компетентних органів заяву з переліком видів транспортно-експедиційних послуг, що будуть надаватися; реєстраційну картку за встановленою формою; копії статуту та засновницького угоди (якщо засновників або уповноважених органів двоє і більше); свідоцтво про державну реєстрацію.

Питання ліцензування міжнародних перевезень регламентує Інструкція про порядок видачі спеціальних дозволів (ліцензій) на надання транспортно-експедиційних послуг, умови здійснення та контроль за їх дотримання при перевезеннях зовнішньоторговельних і транзитних вантажів, що затверджена наказом Міністерства зовнішніх економічних зв'язків України від 17 лютого 1994 р., а також Інструкція про умови і правила провадження підприємницької діяльності (ліцензійні умови) з внутрішніх і міжнародних перевезень пасажирів та вантажів залізничним транспортом та контроль за їх дотриманням, затверджена наказом ліцензійної палати України, Міністерством транспорту України від 11 травня 1999 р. за № 45/249.

При виборі транспорту беруться до уваги: географічне положення країн-експортерів та імпортерів; відстань між країнами; відстань між країнами; характер товару, що перевозиться та його вартість, вартість перевезення, безпека транспортування.

Для острівних країн (Велика Британія, Японія та багатьох ін-ших) основним, а то й єдиними, видами міжнародних перевезень є морський або авіаційний транспорт. У багатьох країнах, а також і в Україні більша частина міжнародних перевезень здійснюється наземними видами транспорту.

Відстань між країнами-партнерами також має значення при виборі транспортного засобу. На далеку відстань, що вимірюється тисячами кілометрів, не вигідно користуватись автомобільним транспортом, тому що перевезення невеликого за вагою вантажу обійдеться дуже дорого; у такому разі краще застосовувати залізничний або морський транспорт, що має велику вантажопідйомність.

Вибір виду транспорту здебільшого залежить від властивостей і вартості товару, що транспортується. Порівняно дешеві товари не можна перевозити дорогим видом транспорту, бо транспортна складова становитиме надто велику частку в кінцевій вартості товару. найдешевший водний транспорт (якщо не брати до уваги трубопроводи), найдорожчий — авіатransпорт. Тому такі вантажі, як зерно, руда, вугілля, нафта, доцільно перевозити морем, річкою або залізницею. Навіть автотransпорт для таких вантажів не підходить. Автотransпортом перевозять порівняно коштовні речі. Авіатransпортом доцільно перевозити речі, які швидко псується або потребують термінової поставки з інших причин.

Щодо пасажирських перевезень, то переваги останнім часом надається автомобільному й повітряному транспорту як більш швидкісним видам порівняно з водним й залізничним; правда, й вартість поїздки в цьому разі вища.

Відправники також враховують швидкість доставляння, частоту відправок (за планом на добу); надійність (додержування щодо графіків доставки); перевізну спроможність (спроможність перевозити різні вантажі).

3. Базисні умови поставки товарів

Сторони, що укладають контракт, найчастіше недостатньо проінформовані про розходження в торговельних порядках країн, де знаходяться комерційні підприємства партнерів. Це може призвести до суперечок, судових розглядів, котрі тягнуть за собою втрати часу і фінансовий збиток.

Щоб позбутися цих проблем, Міжнародною торговельною палатою (МТП) в 1936 р. Були розроблені торговельні терміни, що являють собою універсальний набір базових умов, знання і застосування яких полегшувало здійснення торговельних операцій. Вони ґрунтуються на міжнародній торговельній практиці і звичаях. Збірник називався «Міжнародні правила тлумачення торговельних термінів ІНКОТЕРМС» (International Commercial Terms). В даний час ІНКОТЕРМС діє в новітній редакції 2000 р.

Базисні умови постачання спрощують процес розроблення і укладання контракту, допомагають партнерам знайти спосіб розподілу відповідальності.

У контракті купівлі-продажу базисними умовами постачання є умови, що визначають:

1) права та обов'язки сторін щодо постачання проданих товарів:

- хто і за чий рахунок забезпечує транспортування товарів по території країн експортера, імпортера, транзитних країн, а також при перевезенні товару морським, річковим, повітряним транспортом;

- стан вантажу стосовно транспортного засобу, що визначає зобов'язання продавця за встановлену в контракті ціну доставити вантаж у визначене місце або завантажити товар на транспортний засіб чи підготувати його до завантаження, або передати транспортній організації;

- зобов'язання продавця по упакуванню і маркіруванню товарів, а також зобов'язання сторін по страхуванню вантажів;

- зобов'язання сторін щодо оформлення комерційної документації відповідно до діючих у міжнародній торговельній практиці вимог;

- де і коли переходять від продавця до покупця права власності на товар;

2) момент переходу ризику випадкової загибелі чи ушкодження товару і витрати, що можуть виникнути у зв'язку з цим.

Базисні умови постачання спрощують процес розроблення і укладання контракту, допомагають партнерам знайти спосіб розподілу відповідальності.

Зобов'язання продавця і покупця, наведені в «ІНКОТЕРМС — 2000» по кожній з базисних умов, перераховані в табл. 7.1.

ЗОБОВ'ЯЗАННЯ КОНТРАГЕНТІВ

А. Зобов'язання продавця	В. Зобов'язання покупця
А1. Надання товару відповідно до умов контракту	В1. Сплата ціни
А2. Оформлення ліцензій, дозволів і виконання інших формальностей	В2. Оформлення ліцензій, дозволів і виконання інших формальностей
А3. Оформлення контракту перевезення і страхування	В3. Оформлення контракту перевезення і страхування
А4. Постачання (товару)	В4. Прийняття постачання (товару)
А5. Перехід ризиків	В5. Перехід ризиків
А6. Розподіл витрат	В6. Розподіл витрат
А7. Повідомлення покупця	В7. Повідомлення покупця
А8. Доказ постачання, транспортні документи або еквівалентні електронні повідомлення	В8. Доказ постачання, транспортні документи або еквівалентні електронні повідомлення
А9. Перевірка, упакування, маркування	В9. Перевірка товарів
А10. Інші зобов'язання	В10. Інші зобов'язання

Отже, базисні умови постачання визначають, хто несе витрати по транспортуванню товару від продавця до покупця. Витрати, що несе експортер, включаються в ціну товару (іноді вони сягають 40—50 % ціни). Базисні умови встановлюють базис ціни товару і впливають на рівень ціни.

ІНКОТЕРМС містить 13 комерційних термінів, згрупованих за чотирма різними категоріями. За кожною умовою визначаються обов'язки продавця і покупця по доставці товару і встановлюється момент переходу ризику випадкової загибелі або ушкодження товару з продавця на покупця.

Використовуваний при позначені базисних умов термін «франко», або «вільно», означає, що покупець вільний від ризику і усіх витрат по доставці товару до пункту, позначеного після слова «франко» (табл. 7.2).

**ГРУПУВАННЯ ТЕРМІНІВ, ЩО ПОЗНАЧАЮТЬ БАЗИСНІ УМОВИ
ПОСТАЧАННЯ В «ІНКОТЕРМС — 2000»**

Група Е	Відправлення
EXW	Франко-завод (із заводу)
Група F	Основне перевезення не оплачене
FCA	Франко-перевізник (вільно у перевізника)
FAS	Франко вздовж борта судна
FOB	Франко-борт
Група C	Основне перевезення оплачене
CFR	Вартість і фрахт
CIF	Вартість, страхування і фрахт
CPT	Перевезення оплачене до
CIP	Перевезення і страхування оплачені до
Група D	Прибуття
DAF	Поставлено на кордон
DES	Поставлено на судні
DEQ	Поставлено франко-причал
DDU	Поставлено без оплати мита
DDP	Поставлено з оплатою мита

Зміст базисних умов:

1. EXW — «франко-завод (франко-склад) продавця». Зобов'язання продавця щодо поставки вважаються виконаними, якщо він зробив товари доступними для покупця в приміщенні, що належить продавцеві (на заводі, фабриці, складі тощо); покупець несе всі витрати і ризики, які виникають у зв'язку з перевезенням товару з підприємства продавця до бажаного пункту призначення. Використовується будь-який вид транспорту.

2. FCA — «франко-перевізник». Зобов'язання продавця щодо поставки вважаються виконаними, якщо він передав товари після здійснення експортних формальностей указаному покупцем перевізнику в обумовленому місці або пункті; покупець несе витрати і ризики, обумовлені контрактом на перевезення товарів від обумовленого місця до бажаного пункту призначення. Ця умова поставки може застосовуватись за будь-яким способом поставок, включаючи змішані перевезення.

3. FAS — «вільно вздовж борту судна». Зобов'язання продавця вважаються виконаними, коли товари розміщено вздовж борту судна на причалі або в ліхтері в указаному порту відвантаження; з цього моменту всі витрати і ризики втрати чи пошкодження товару, у тому числі його очищення від мита на експорт, має нести покупець. Дана умова застосовується тільки при морських та річкових перевезеннях.

4. FOB — «франко-борт». Зобов'язання продавця вважаються виконаними, якщо товар перейшов через поручні судна у вказаному порту відвантаження; після цього моменту покупець несе всі витрати і ризики втрати чи пошкодження товару; продавець також здійснює очищення товару від мита на експорт. За цією умовою товар відправляється морем або внутрішніми водними шляхами.

5. CFR — «вартість і фрахт». Продавець повинен оплатити витрати і фрахт судна для доставки товарів у порт призначення, однак ризики втрати або пошкодження товарів, а також будь-які додаткові, ризики, які виникають після того, як товари доставлені на борт судна, переходять з продавця на покупця в момент переходу товару через поручні судна в порту відвантаження; продавець також здійснює очищення товарів від мита на експорт. Умова поставки CFR застосовується тільки при перевезеннях морським і річковим транспортом.

6. CIF — «вартість, страхування і фрахт». Продавець повинен оплатити витрати і фрахт судна для доставки товарів у порт призначення, у тому числі забезпечити морське страхування ризику покупця від втрати чи пошкодження товарів під час перевезення, а

також здійснити очищення товарів від мита на експорт; покупець несе всі ризики втрати чи пошкодження вантажу з моменту його переходу через поручні судна в порту відвантаження. Умови CIF застосовуються при морських і річкових перевезеннях.

7. CPT — «перевезення оплачене до». Продавець сплачує фрахт за перевезення товару до вказаного місця призначення, а також ризики, втрати чи пошкодження товару і будь-які інші додаткові витрати, які можуть виникнути після того, як товар був доставлений перевізникові. Дана умова застосовується при будь-яких способах перевезень і особливо при змішаних перевезеннях, зокрема при наскрізних контейнерних перевезеннях.

8. CIP — «перевезення і страхування оплачені до». Продавець сплачує фрахт за перевезення товару до вказаного місця призначення, здійснює страхування товарів від ризиків втрати чи пошкодження під час перевезення, підписуючи відповідний договір та сплачуючи страхову премію, очищає товари від мита на експорт. Покупець несе всі ризики втрати чи пошкодження товару після того, як товар був доставлений перевізнику. Використовується будь-який вид транспорту. Застосовується, як правило, при змішаних перевезеннях.

9. DAF — «поставлено на кордон». Продавець вважається таким, що виконав свої зобов'язання щодо поставки, коли товари, котрі пройшли експортні формальності, стали доступними для покупця в указаному пункті і місці на кордоні, але до проходження митного поста сусідньої країни; покупець несе всі ризики втрати чи пошкодження товарів з моменту їх передання в його розпорядження в указаному пункті і місці на кордоні. За цих умов здійснюються поставки автомобільним і залізничним транспортом.

10. DES — «поставлено на судні». Продавець виконує свої зобов'язання щодо поставки товару в момент, коли товар прибуває в порт призначення на борту судна. Таким чином, ризик втрати або пошкодження товару переходить з продавці на покупця в момент прибуття судна до причалу і розвантаження вантажу. Дана умова застосовується тільки при поставках водним шляхом.

11. DEQ — «поставлено франко-причал». Зобов'язання продавця вважаються виконаними, коли товари передано покупцеві па причалі (пірсі) указаного порту призначення після проходження митного очищення, тобто продавець несе всі ризики і витрати, у тому числі мита, податки та інші збори, пов'язані з поставкою товарів. Використовується при морських та річкових перевезеннях.

12. DDU — «поставлено без оплати мита». Продавець виконує свої зобов'язання, коли товари передано покупцеві в указаному пункті в країні імпорту товарів. Продавець несе витрати і ризики, які виникають під час поставки товарів до даного пункту (за винятком мита, податків та інших офіційних зборів, які підлягають оплаті в разі імпорту товарів, а також витрат і ризиків, пов'язаних з використанням митних формальностей). Застосовується за будь-якого способу транспортування.

13. DDP — «поставлено з оплатою мита». Продавця вважають таким, що виконав свої зобов'язання, коли товари передано покупцеві в указаному пункті країни імпорту товарів; продавець несе ризики і витрати, у тому числі мито, податки та інші збори, які виникають у зв'язку з поставкою в обумовлене місце товарів, що пройшли імпортне митне очищення. Застосовується за будь-якого способу транспортування.

4. Особливості міжнародних перевезень

Головне місце на ринку транспортних послуг посідають морські перевезення. Морський транспорт забезпечує перевезення 4/5 обсягу всього вантажу (рис. 7.4).

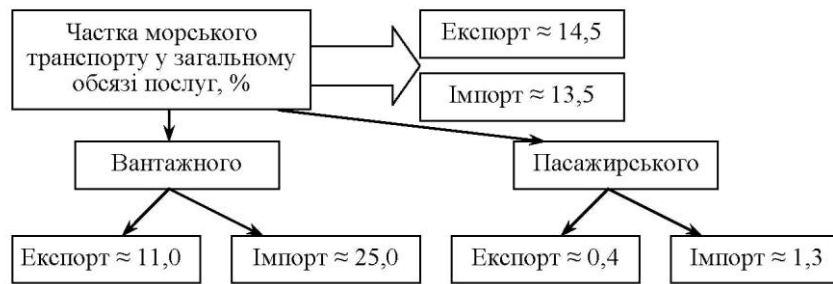


Рис. 7.4. Частка морського транспорту у загальному обсязі послуг

До особливостей перевезень морським транспортом відносяться:

- низька вартість перевезень порівняно з іншими видами транспорту (у 2 рази нижча, ніж на залізничному транспорті);
- мобільність (є можливість легко перейти з одного маршруту до іншого);
- практично необмежена пропускна спроможність морських шляхів;
- велика вантажопідйомність;
- незначні витрати палива (рух між портами здійснюється найкоротшими портами);
- немає габаритних обмежень;
- продуктивність праці у 5 разів вища, ніж на залізничному транспорті.

При здійсненні морських перевезень керуються, насамперед, багатосторонніми міжнародними договорами, які містять уніфіковані правила перевезень. Серед них:

- Брюссельська конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент (1924 р.);
- Міжнародна конвенція про обмеження відповідальності власників морських суден (1957 р.);
- Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про цивільну юрисдикцію по справах про зіткнення суден (1952р.);
- Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких перевезень морем багажу пасажирів (1967 р.);
- Міжнародна конвенція ООН про морські перевезення вантажу (1978р.);
- Афінська конвенція про перевезення морем пасажирів та їх багажу (1974 р.).

Головні питання двосторонніх міжнародних договорів, які (сприяють розвитку комерційних та економічних відносин між державами:

- проголошення принципу сприяння свободи торгового море-плавства та утримання від будь-яких дій, якими може бути завдана шкода нормальному розвитку міжнародного судноплавства;
- регламентування визнання документів, що є на судні (це документи, що видані іншою договірною державою для підтвердження належності судна до певної держави);
- регулювання питань, які пов'язані з вантажем;
- регламентація питань комерційних угод, які укладаються між перевізниками договірних держав щодо надання транспортних послуг;
- виконання адміністративних, митних, санітарних, карантинних та інших формальностей, що діють в іноземних портах. Як правило, врегульовуються питання звільнення від податків на доходи та прибуток, що отримуються за морське перевезення судном однієї договірної держави в іншій державі.

Серед нормативних актів України у сфері морських перевезень найважливішим є Кодекс торговельного мореплавства України (1995).

На морському транспорті залежно від регулярності рейсу і форми договору існує дві форми організації перевезень: лінійна (регулярна) та трапова (нерегулярна) (рис. 7.5).

Лінійна форма перевезень забезпечує регулярні перевезення між портами генеральних вантажів за заздалегідь оголошеним розкладом. Перевезення організуються на сталих географічних напрямках міжнародної торгівлі готовою промисловою продукцією, напівфабрикатами, продовольчими та іншими товарами.

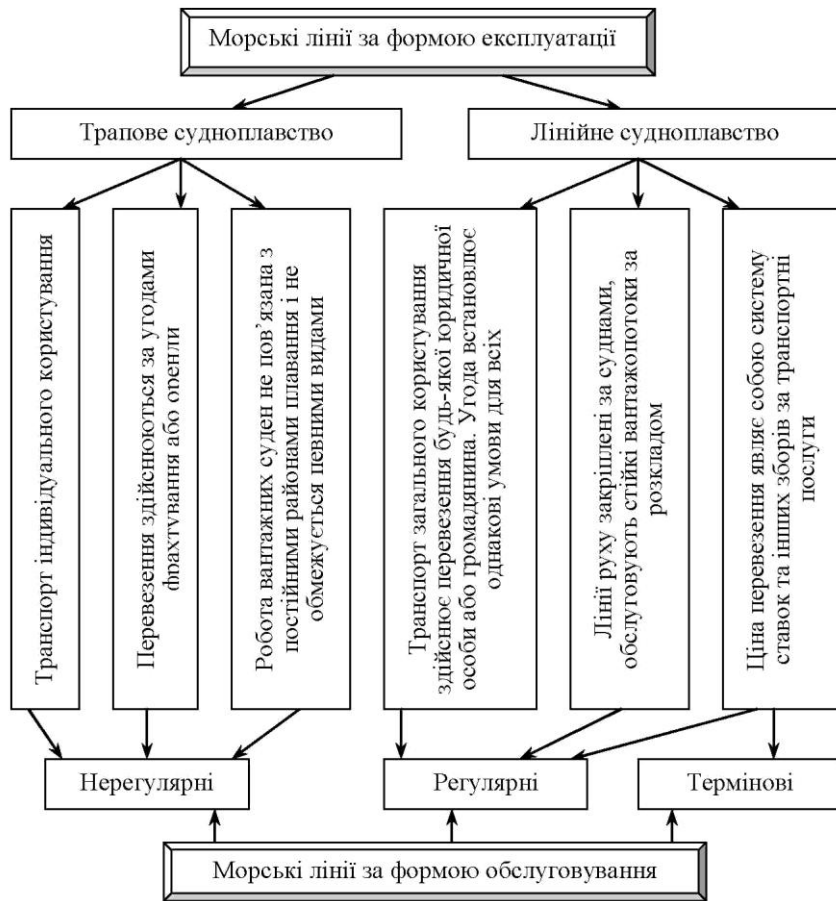


Рис. 7.5. Класифікація морських ліній

Регулярні лінії бувають:

- односторонні (обслуговуються одним судновласником);
 - спільні (обслуговуються кількома транспортними компаніями на основі угод між ними чи міжурядових угод, в яких врегульовані умови експлуатації відповідних ліній);
 - конференціальні, які діють на основі угод конференцій судновласників компаній.
- Конференція — це група, що складається з двох або більше перевізників, які надають послуги щодо міжнародних лінійних перевезень вантажів на певному напрямку і мають домовленість про загальні тарифні ставки, права і обов'язки членів конференції та інші умови.

До переваг лінійного судноплавства належать завчасне при-ймання вантажу від відправника і зберігання його на своїх складах до приходу судна, дотримання строків розкладу, стабільні ціни, наявність широкої мережі агентів.

У траповому судноплавстві судна експлуатуються на нерегулярній основі, без чіткого розкладу і скеровуються судновласниками туди, де є попит на тоннаж. Транспортуються, як правило, масові вантажі, що перевозяться навалом чи наливом (деревина, вугілля, зерно, нафтопродукти тощо).

Договір морського перевезення (договір фрахтування судна) у траповому судноплавстві укладається між морським Перевізником (фрахтівником) та вантажовідправником або вантажоодержувачем (фрахтувальником) і має форму чартеру. При чартері для перевезення вантажу надається усе судно, його частини чи окремі приміщення. Звичайно, на практиці застосовують проформи чартерів, розроблені міжнародними морськими організаціями чи національними об'єднаннями судновласників. Проформи чартерів — це типові договори перевезення.

На основі проформ чартерів, що розробляються перевізниками або спеціалізованими організаціями, укладаються чартери на перевезення конкретних

вантажів у певних напрямках. Розрізняють, зокрема, такі види чартеру: вугільний, лісовий, нафтовий. Це дає змогу враховувати специфіку перевезення окремих вантажів. За своїм змістом морський чартер є складним договором, який охоплює до шести десятків різних умов (порядок надання вантажу, розрахунки за фрахт та ін.). Основні пункти чартерного договору:

- час і місце укладання чартеру;
- повне юридичне найменування сторін (преамбула чартеру);
- назва й опис судна;
- право заміни початково вказаного терміну;
- рід вантажу;
- місце повантаження та розвантаження;
- умови повантаження та розвантаження;
- порядок оплати фрахту;
- термін подачі судна;
- інші умови (льодове застереження, застереження за обставин непоборної сили тощо).

Умови проформ чартеру можуть змінюватися та доповнюватися сторонами, які, зокрема, використовують застереження. Питання відповідальності вирішують, звертаючись до норм Конвенції про уніфікацію деяких правил про коносамент.

Вартість перевезення вантажу траповим судном визначається розміром фрахтової ставки, яка складається залежно від ринкової кон'юнктури та встановлюється судновласником.

Основним документом у морських перевезеннях є коносамент — документ, що підтверджує прийняття товару до перевезення морським шляхом і зобов'язує перевізника видати товар законному власнику. До морських транспортних документів також відносяться штурманська розписка, на основі якої виписується коносамент, повантажувальний ордер, морська накладна, докова розписка, акт-повідомлення, що є підставою для пред'явлення у разі, якщо вантаж постраждав під час перевезення.

Вартість перевезення вантажу траповим судном визначається розміром фрахтової ставки, яка складається залежно від ринкової кон'юнктури та встановлюється судновласником (рис. 7.6).

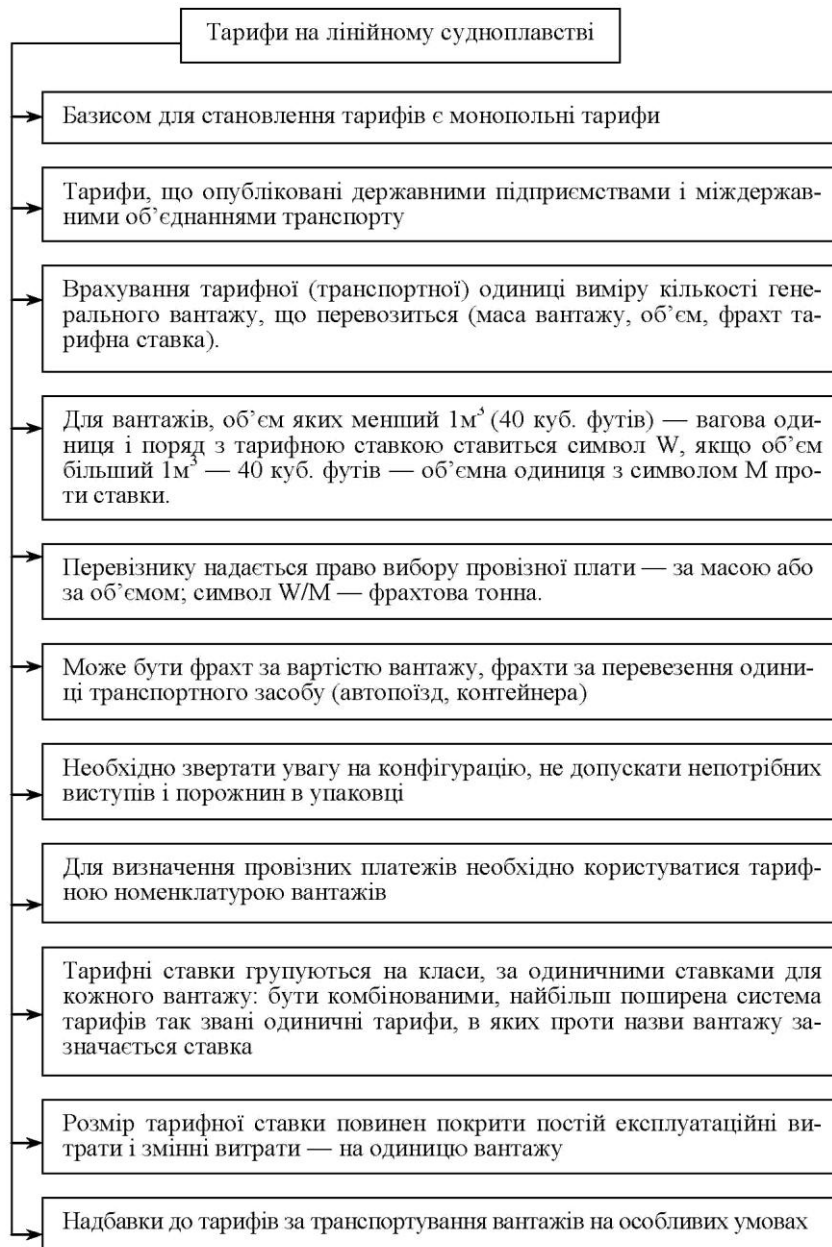


Рис. 7.6. Тарифне ціноутворення на лінійному судноплавстві

Залізничні перевезення мають простішу, порівняно з морським, міжнародну регламентацію. Справа в тому, що ризик перевезень менший, ніж перевезень морем.

Міжнародні залізничні перевезення здійснюються на основі двосторонніх угод і регламентуються залізничною накладною, яка є формою договору між товаровласником і перевізником.

Залежно від системи залізничного сполучення (вони можуть відрізнятися шириною колії, габаритами локомотивів, вагонів, умовами перевезень) регламентація перевезень здійснюється із використанням Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ), Угоди про міжнародне вантажне сполучення (УМВС) або Угоди про міжнародне пасажирське сполучення (УМПС).

Норми КОТІФ встановлюють найбільший розмір відповідальності залізниці у випадку незбереження вантажу. Він визначається у розрахункових одиницях Міжнародного валютного фонду. Збитки, заподіяні простроченням у доставці, відшкодовуються вантажовласнику в межах трикратних провізних платежів.

Норми УМВС та УМПС містять тарифи та правила перевезень (прийняті у 1950 р).

Відповідно до УМВС, укладання договору міжнародного перевезення вантажів оформляється складанням залізничної вантажної накладної на залізниці відправлення. Цей документ визначає строки доставки вантажу, встановлює провізні платежі на дорогах країн відправлення та призначення за ставками внутрішніх тарифів, а під час слідування дорогами транзиту — за транзитними тарифами, засвідчує прийняття вантажу до перевезення. Товар передається вантажоодержувачеві, який представляє документ, що засвідчує його особу. Форма накладної, встановлена УМВС, складається з п'яти листів. Перший лист є оригіналом накладної, що супроводжує вантаж до станції призначення і видається отримувачу разом з п'ятим листом і вантажем. Другий — це дорожня відомість, яка супроводжує вантаж до станції призначення і залишається на залізниці призначення. Кількість дорожніх відомостей повинна відповідати кількості залізниць, які беруть участь у перевезенні. Третій лист є дублікатом накладної. Він видається відправникові після укладання договору перевезення. Дублікат не є товаророзпорядчим документом, але має юридичне значення при зміні договору перевезення й пред'явленні до залізниці претензій про повну втрату вантажу. Четвертий — лист передачі вантажу, що супроводжує вантаж до станції призначення. Він залишається на залізниці призначення. П'ятий — лист-повідомлення про прибуття вантажу, що супроводжує вантаж до станції призначення, видається отримувачеві разом з оригіналом і вантажем. Крім накладної з вантажем, слідують відповідні товаросупровідні документи.

Оскільки існує дві форми накладної, передбачені нормами КОТІФ та УМВС, при оформленні вантажів з країн СНД, які переміщуються територією інших європейських країн, накладна, складена відповідно до вимог УМПС, оформлюється до прикордонних станцій залізниці країни, що межує з СНД. На цій станції вона переоформлюється у накладну, вимоги якої містить КОТІФ. Переоформлення накладної відбувається на прикордонних станціях при відправленні товарів у країни СНД.

Відповідальність залізниці за незбереження вантажу настає за наявності вини перевізника, яку в передбачених УМВС і випадках повинен довести вантажовласник. На відмову від МВК, максимальну відповідальність в УМВС не встановлено і відшкодування виплачується перевізником у межах дійсної вартості вантажу, вказаного відправником, або оголошеної його цінності, якщо таке оголошення було зроблено. Факт незбереження вантажу підтверджує комерційний акт. При простроченні в доставці залізниця сплачує штраф у відсотках від провізної плати.

До переваг залізничного транспорту відносять:

- висока ефективність при перевезеннях на відстань більше ніж 200 км;
- відносну дешевину та менше забруднення навколишнього середовища порівняно з автомобільним транспортом;
- спроможність перевезення широкої номенклатури різних вантажів;
- незалежність від кліматичних умов;
- можливість доставки вантажів до підприємств із використанням під'їзних шляхів.

Міжнародні автомобільні перевезення регламентуються Конвенцією про договір міжнародного перевезення вантажів (КДПВ), підписаною в Женеві 1956 р., Конвенцією про шляховий рух (1968), Конвенцією про дорожні знаки та сигнали (1968), Європейською Угодою про загальні умови виконання міжнародних пасажирських перевезень автобусами (1970), Угодою про міжнародні автомагістралі (1975), Конвенцією про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і багажу (1997) тощо.

Конвенція про договір міжнародного перевезення вантажів була прийнята з метою уніфікації умов, що регулюють міжнародне перевезення вантажів автотранспортом, зокрема щодо документів, які застосовують для перевезення, а також відповідальності перевізника. Вона застосовується:

- до перевезень автомобілями, автомобілями-тягачами, причепами, напівпричепами тощо;
- до будь-якого платного договору перевезення вантажів, коли місце прийняття

вантажу до перевезення та місце доставки вантажу знаходяться в різних державах, з яких хоч би одна є учасницею цієї Конвенції;

- до перевезень вантажів державами, урядовими установами й організаціями;
- до випадків, коли транспортний засіб з вантажем (без його вивантаження) здійснює частину шляху морем, залізницею, внутрішнім водним чи повітряним шляхом.

Згідно з КДПВ, для здійснення автотранспортного перевезення укладається єдиний договір навіть у випадку його реалізації кількома перевізниками. Послідовні перевізники мають право укладати угоди між собою. Але умови цих угод не повинні відхилятися від положень єдиного договору та зазначеної Конвенції.

Договір перевезення вантажу автотранспортом підтверджується накладною на перевезення вантажу, яка засвідчує прийняття вантажу перевізником, але не вважається товаророзпорядчим документом. Накладна складається в трьох примірниках. Перший вручається відправникові, другий додається до товару, третій залишається у перевізника. Іноді накладну складають у чотирьох примірниках, два з яких залишаються у перевізника. Накладну підписують відправник та перевізник. При доставці для розвантаження покупцеві, він вказує час прибуття автомашини для розвантаження і вибуття після розвантаження, підписує накладну і засвідчує підпис печаткою. Вантаж видається зазначеному в ній отримувачу.

Якщо до перевезення подається різноманітний або поділений на партії вантаж чи перевезення здійснюють різні транспортні засоби, то продавець і перевізник мають право вимагати окрему накладну на кожний транспортний засіб, кожен вид чи окрему партію вантажу. У накладній на міжнародне перевезення, зокрема, вказують: місце і дату її складання; назву та адресу відправника й перевізника; місце і дату прийняття вантажу до перевезення; місце його передачі отримувачеві; назву та адресу отримувача; прийняте позначення характеру вантажу і спосіб його упаковки, а у випадку перевезення небезпечних вантажів — їх звичайно визнане позначення; кількість вантажних місць, їх маркування та номери; вагу вантажу брутто або її місткість вантажу, виражену в інших одиницях виміру; витрати, пов'язані з перевезенням (провізна плата, митні збори, додаткові та інші витрати, зроблені з моменту укладення договору до здачі вантажу); відомості, необхідні для виконання митних інших формальностей. У випадку необхідності накладна може містити вказівки про заборону перевантаження; витрати відправника; суму накладного платежу, що підлягає відшкодуванню при здачі вантажу; оголошену вартість вантажу та суму, що відповідає особливій зацікавленості у своєчасній доставці вантажу; інструкції відправника перевізнику стосовно страхування вантажу; узгоджений сторонами строк виконання перевезення; перелік документів, переданих перевізнику. Сторони договору перевезення можуть передбачити у накладній й інші вказівки, якщо визнають їх необхідними.

До автотранспортної накладної відправник додає необхідні документи. Наприклад, пакувальні листи, відвантажувальні специфікації, сертифікати якості, інші документи, необхідні для проходження товаром митного контролю. Відправник повідомляє й іншу інформацію на вимогу перевізника.

Здійснення автомобільних перевезень оплачується за тарифом з розрахунку за перевезення однієї тонни вантажу залежно від відстані. Передбачено також надбавки, знижки та штрафи відповідно до встановленої плати (тарифу).

Митний режим при перетині кордонів європейських держав автотранспортом регулює Митна конвенція про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП від 14 листопада 1975 року. Книжка МДП — це книжка міжнародного Дорожнього Перевезення, яка є документом, що застосовується для автомобільних перевезень вантажів через митні кордони кількох держав без їх перевантаження.

Міжнародні автомобільні перевезення характеризуються такими рисами:

- можливість забезпечити швидко та в повній цілісності доставку вантажів у пункти призначення;

- доставка вантажів до отримувача може здійснюватися без перевантаження;
- велика мобільність перевезень;
- висока ефективність при перевезеннях вантажів на невелику відстань (до 200 км);
- ритмічність перевезення вантажів;
- залежність від дорожньої мережі;
- складність управління вантажем, який знаходиться дуже далеко від керуючого.

Найбільш активно автомобільний транспорт використовується для перевезення вантажів в/із країн Східної та Західної Європи, СНД та Туреччини, а також у якості складової змішаних перевезень.

Міжнародні повітряні перевезення регулюють декілька багатосторонніх договорів:

- Чикагська конвенція 1944 р.;
- Токійська конвенція 1963 р. про злочини і деякі інші дії на борту повітряного судна;
- Монреальська конвенція 1971 р. про припинення незаконних дій, спрямованих проти безпеки цивільної авіації;
- Гаазька конвенція 1971 р. про припинення незаконного захоплення повітряних суден;
- Варшавська конвенція 1929 р. для уніфікації міжнародних повітряних правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень.

В Україні при здійсненні авіаперевезень керуються багатосторонніми, двосторонніми договорами про повітряне обслуговування, а також Повітряним кодексом, у якому вказано, що регулярні міжнародні польоти повітряних суден, під час яких повітряні судна перетинають державний кордон України та іншої держави, здійснюються на підставі міждержавних домовленостей і міжнародних угод. Нерегулярні міжнародні польоти можуть виконуватися за спеціальними дозволами.

Згідно з нормами Варшавської конвенції договір перевезення оформляється складанням проїзного квитка — для пасажирів, багажні квитанції — для багажу, авіанакладної — для вантажу.

Авіанакладна складається у трьох оригінальних примірниках. Перший примірник, призначений для перевізника, та другий — для вантажоодержувача (супроводжує вантаж), підписує вантажовідправник. Третій примірник підписує перевізник. Його вручають вантажовідправникові після прийняття вантажу до перевезення. Вантажовідправник повинен подати в разі вимоги й інші документи чи інформацію. Якщо ці вимоги не виконані, відправник відповідає перед перевізником за будь-яку шкоду, що виникла внаслідок неподання ним документів чи інформації. Якщо перевізник готує документ на прохання вантажовідправника, він зобов'язаний це зробити як його агент. Таким чином, накладна і вка-зані у неї відомості є достатнім доказом укладення договору. Права вантажовідправника:

- 1) може розпорядитися вантажем до його доставки одержувачу, якщо пред'явить свій примірник перевізного документа та сплатить усі витрати по перевезенню;
- 2) визначає порядок видачі вантажу в місці призначення;
- 3) зможе оголосити цінність вантажу й багажу при пред'явленні їх до перевезення.

Права вантажоодержувача:

- 1) має право вимагати від перевізника передання вантажів та перевізних документів після прибуття їх до місця призначення, сплати відповідних зборів та виконання інших вимог указаних у перевізному документі;
- 2) може примусово здійснювати права від свого імені, а також діючи в інтересах іншої особи, за умови виконання зобов'язань вантажовідправником за договором перевезення.

Плата за провіз вантажу авіатранспортом залежить від вантажу, виду товару, кількості одиниць вантажу (наприклад, кількості контейнерів).

Вантажні тарифи поділяються на такі види:

1) основні — це тарифи, які встановлюються за провіз одного кілограма вантажу від пункту відправлення до пункту призначення. Основні тарифи поділяються на:

- нормальні, які є базовими для визначення знижок або доплат при утворенні класових, кількісних і спеціальних тарифів. Вони застосовуються на вантажі масою до 45 кг;

- кількісні, які, як правило, застосовуються авіакомпаніями, що експлуатують літаки великої місткості, і передбачають знижку для додаткових вагових категорій. Такі тарифи застосовуються на партії вантажу понад 45 кг, і розмір знижок збільшується зі збільшенням партії вантажу;

- мінімальний збір, тобто мінімальна оплата за відправлення вантажу, що стягується за одну доставку в тому випадку, коли плата за перевезення за нормальним вантажним тарифом виявиться нижчою від мінімального збору (в основному дорівнює вартості перевезення вантажу масою 5 кг за нормальним тарифом);

2) класові тарифи, які застосовуються для перевезення вантажів певного виду (клітки для тварин, друкарська продукція, пінний вантаж й ін.). Вони обчислюються на підставі нормального наскрізного тарифу до 45 кг, що збільшується на відповідну відсоткову надбавку, а потім округлений результат збільшується на масу відправлення;

3) спеціальні тарифи — це пільгові тарифи і зі знижкою, які застосовуються для перевезень нижчезазначених категорій вантажів від / до визначених пунктів в одному напрямку і узгоджуються між авіакомпаніями, що спільно експлуатують дану авіалінію.

Пасажирські тарифи поділяються на:

1) нормальні, які класифікуються на: а) наскрізні, які друкуються в тарифних довідниках і розрізняються за класами наданого обслуговування, сезонністю і за видом оформлення перевезень; б) пропорційні, які застосовуються, якщо немає наскрізних надрукованих тарифів між якими-небудь пунктами на необхідному маршруті;

2) спеціальні — це різні екскурсійні і пільгові тарифи, що мають чітко виражений сезонний характер, мають обмеження за терміном дії, періодом їхнього застосування і залежать від кількості пасажирів у групах та умов перевезення.

Багажний тариф — це норма безкоштовного провозу багажу, як зареєстрованого, так і незареєстрованого, котра обумовлена класом обслуговування. Для першого класу вона становить 30 кг, для економічного класу — 20 кг. Багаж, що перевезений понад нормою безкоштовного провозу, підлягає оплаті пасажиром.

Авіаперевезення характеризуються такими рисами:

- забезпечення високої швидкості доставки та збереження вантажу в дорозі;
- скорочення шляху;
- можливість перевезення вантажу в важкодоступні райони;
- високі витрати щодо доставки;
- узгодження маршрутів міжнародних перевезень з авіакомпаніями різних країн.

ТЕМА 4. ВИРОБНИЧА ЛОГІСТИКА

1. Підвищення організованості матеріальних потоків у виробництві
2. Вимоги до організації управління матеріальними потоками
3. Організація виробництва і конкурентоспроможність
4. Синхронізація циклів виробництва
5. Виробничі макрологістичні системи

1. Підвищення організованості матеріальних потоків у виробництві

Методологія логістики дає можливість послідовно раціоналізувати складні виробничі системи. Вона озброює методами підвищення організованості виробничих систем і уможливує отримання конкурентних переваг.

У ринковій економіці життєспроможність підприємств, завоювання ними конкурентних переваг можливі лише за умови їх обов'язкової безперервної організаційно-технічної перебудови з метою наближення реально існуючого виробництва до оптимального проекту, що відповідає досягнутому рівню знань, техніки, технології, організації й управління виробництвом. Організаційно-технічна перебудова є безперервним процесом гнучкої адаптації підприємства до плинних умов ринку, нестабільної системи податків та методів державного регулювання. Щоб досягти стійкого рівня конкурентоспроможності на ринку, процес перебудови організації має наближати існуючу модель організації до ідеалу.

Оптимальний проект має відповідати сучасному рівню технології, техніки та культури (знань) організації та управління підприємством. Тобто оптимальний проект підприємства має являти собою гнучку виробничу логістичну систему (ВС). Виходячи з сутності поняття «система» та мети її функціонування, що розкриваються на основі системного підходу до вивчення і проектування логістичної ВС, слід виокремити три частини: функціональну, елементну і організаційну.

Функціональний аспект організації системи — це структура взаємопов'язаних функцій, що відповідає цілям, тобто така, що формує логіку дії кожної функціональної підсистеми та логіку функціонування системи в цілому. Найвищого прибутку підприємства досягають підвищенням організованості (ефективності) процесів виробництва.

Основними завданнями внутрішньовиробничої логістики є:

- планування виробництва на основі прогнозів потреб готової продукції та замовлень споживачів;
- організація оперативного-колективного планування з детальним розкладом графіка виробництва;
- організація управління технологічними процесами виробництва;
- контроль якості, дотримання стандартів якості продукції та сервісу;
- організація стратегічного та оперативного планування постачань;
- налагодження процесів збереження та формування оперативних ресурсів у цехах;
- прогнозування, планування та нормування витрат матеріальних ресурсів у виробництві;
- організація роботи внутрішньовиробничого технологічного транспорту;
- управління запасами на всіх рівнях внутрішньовиробничої складської системи та в технологічному процесі виробництва;
- встановлення норм незавершеного виробництва та контроль за їх виконанням;
- фізичний розподіл матеріальних ресурсів у внутрішньому виробництві;
- інформаційне та технічне забезпечення процесів управління внутрішньовиробничими матеріальними потоками.

Можна виділити головну ціль і цілі трьох рівнів, що будуть сприяти створенню оптимальної виробничої логістичної системи. Головна ціль полягає у забезпеченні

своєчасної і комплектної поставки продукції відповідно до угод, тобто робота на споживача.

Ціль першого рівня полягає у мінімізації витрат на виробництво, забезпеченні безперервного завантаження робітників і робочих місць, безперервність руху предметів праці у виробництві.

Ціль другого рівня — підвищити організованість процесів виробництва, реалізації основних принципів організації виробництва:

- спеціалізація — диверсифікація;
- стандартизація — універсалізація;
- прямоточність — невизначеність;
- безперервність — переривистість;
- паралельність — послідовність;
- пропорційність — резервування;
- надійність — гнучкість;
- ритмічність — аритмічність.

Цілі третього рівня — у забезпеченні процеспроможності виробничої системи у заданому діапазоні якісних та кількісних показників, забезпечення повного циклу управління у їх взаємозв'язку, прогнозуванні, нормуванні, плануванні, організації, обліку, контролі, аналізі, координації, регулюванні, стимулюванні.

Цільова орієнтація виробничих процесів передбачає всіляке зменшення неупорядкованості різноманітності та невизначеності у русі предметів праці як в просторі, так і в часі. Так, односпрямований рух предметів праці у виробництві забезпечує:

а) багатократне зменшення складності ВС та працевитратності управління виробництвом завдяки скороченню у десятки разів кількості різноманітних міжцехових та внутрішньоцехових технологічних маршрутів та виробничих зв'язків між учасниками;

б) створення бази для узгодження строків виконання робіт з безперервним завантаженням планових робочих місць та виробничих дільниць;

в) підвищення технологічної однорідності робіт на кожному робочому місці.

Цільова організація виробничих процесів здійснюється відповідно до головної мети, тобто на основі річної виробничої програми підприємства і формує чи уточнює їх виробничу структуру.

Гнучкість адаптації підприємства до змінюваних зовнішніх і внутрішніх умов роботи забезпечується за рахунок багатьох факторів, основними з яких є гнучкість техніки і технології, рівень професіоналізму кадрів, гнучкість організації і управління виробництвом.

Розрізняють тактичну та стратегічну гнучкість. Перша визначає час, що необхідний підприємству на опанування виробництвом нового виробу чи реконструкції окремого виробництва, пов'язаного з нововведенням у техніці чи технології. Друга визначає значущість можливих капіталовкладень, ефекту, обсягу та часу реконструкції підприємства.

Реалізація основних принципів організації виробництва призводить лише до підвищення організованості (ефективності) функціонування підприємства за умов відносно стабільних впливів середовища, тоді як реалізація основних та протилежних принципів організації виробництва підвищує ще й внутрішню гнучкість виробництва, тобто можливість оперативно, з мінімальними витратами адаптуватися до змін у виробничій програмі, умов на ринку товарів та послуг, норм державного регулювання. В результаті формується динамічно організована структура підприємства, тобто логістична виробнича система.

2. Вимоги до організації управління матеріальними потоками

З позиції логістики, важливість управління виробничими процесами полягає в найбільш ефективному щодо зменшення витрат і підвищення якості продукції управлінні

матеріальними потоками і незавершеного виробництва в технологічних процесах виробництва готової продукції.

Новизна концепції і логістичного підходу до управління промисловими системами стосується всебічного і комплексного вирішення питань руху матеріальних ресурсів у процесі виробництва та споживання. Логістична система охоплює та узгоджує процеси виробництва, закупівлі та розподілу готової продукції, а також є основою при стратегічному плануванні та прогнозуванні виробництва. Логістична концепція потребує комплексного підходу до управління системою каналів, через котрі надходять на підприємство, переміщуються у середині його, ідуть з нього усі матеріальні потоки при виробництві та розподілі.



Рис. Види виробничих потокових процесів логістичної системи

Раціональна організація та управління матеріальними потоками на сьогодні передбачають обов'язкове використання основних логістичних принципів: односпрямованості, гнучкості, синхронізації, оптимізації, інтеграції потокових процесів.

Організації та оперативному управлінню матеріальними потоками належить провідна роль в оперативному управлінні підприємством, у своєчасній поставці продукції і особливо з метою підвищення ефективності виробництва, тому що в їх межах вирішуються всі питання, пов'язані з використанням виробничих ресурсів за часом та у просторі.

Сучасна організація та оперативне управління виробництвом (матеріальними потоками) мають відповідати ряду вимог:

1. Забезпечення ритмічної, узгодженої роботи усіх ланок виробництва за єдиним графіком і рівномірного випуску продукції.

Часто ритмічну роботу ототожнюють з рівномірним випуском продукції, однак це не є правомірним. Ритмічна робота — перш за все гармонізація усіх процесів виробництва (основних, допоміжних, обслуговуючих та управлінських) і ефективне використання ресурсів, тобто робота відповідно до принципів і методів логістики.

Під ритмічною роботою слід розуміти оптимальну (цілеспрямовану, досконалу відповідно до закономірностей руху виробничого процесу) організацію за часом і в просторі одиничних (процес виготовлення партії деталей одного найменування на виробничій ділянці), часткових (процес виготовлення комплекту деталей одного виробу (замовлення) на виробничій ділянці) та приватних (процес виготовлення виробу (замовлення) одного найменування на усіх стадіях виробництва, у всіх виробничих підрозділах основного виробництва) процесів у єдиний безперервний виробничий процес, що забезпечує своєчасний випуск кожної конкретної продукції у встановлених обсягах з мінімальними витратами виробничих ресурсів.

Зараз дуже важко реалізувати вимоги ритмічної, узгодженої роботи усіх виробничих підрозділів підприємства через статичне сприймання виробничого процесу і статичний метод ведення календарно-планових розрахунків ходу виробництва.

2. Забезпечення максимальної безперервності процесів виробництва.

Безперервність виробничого процесу має дві протилежності: безперервність руху предметів праці і безперервність завантаження робочих місць. Питання полягає в тому, якій послідовності виробничого процесу віддати перевагу за тих чи інших умов.

Дослідженнями встановлено, що в процесі виробництва тривалість усіх взаємопов'язаних операцій вирівнюється до деякої календарної межі. Крім того, мінімальна календарна межа вирівнювання близька за розміром до максимальної тривалості операцій у сукупності взаємопов'язаних операцій, що розглядається. Вирівнювання тривалості операцій може відбуватися як за рахунок простоїв робочих місць, так і за рахунок пролежування предметів праці, або за рахунок того та іншого одночасно.

Слід мати на увазі, що година простою робочого місця (робітника і обладнання) в умовах непоточного виробництва наносить збитків, набагато більших, ніж збитки виробництва від години пролежування предметів праці одного найменування. Тому загальним критерієм оптимізації є мінімум витрат виробничих ресурсів, в умовах непоточного виробництва може бути забезпеченим за рахунок організації безперервного завантаження робочих місць, тоді як у поточному виробництві — вибором варіанту з мінімальним часом міжопераційного пролежування деталей.

3. Забезпечення достатньої гнучкості та маневреності у реалізації цілі при виникненні різних відхилень від плану.

Аналіз умов виконання перших двох вимог, що висувуються до організації і управління матеріальними потоками, показав, що використовувані методи недосконалі. Щоб за умов недосконалому планування на рівні цехів та виробничих ділянок забезпечити виконання виробничих планів підприємства, усім лінійним керівникам, диспетчерському персоналу цехів та заводоуправлінню треба багато займатися регулюванням ходу виробництва і перерозподілом робіт по різних пріоритетах з метою зменшення втрат виробництва і робочого часу.

Це єдина вимога до організації і управління матеріальними потоками, що реалізується за «будь-яку ціну», і за рахунок якого виконуються виробничі плани і програми.

4. Забезпечення безперервності планового керівництва.

Кожний виробничий підрозділ одержує план (завдання по обсягах, номенклатурі і термінах виконання замовлень), забезпечується відповідними ресурсами і спрямовується на досягнення запланованих кінцевих результатів роботи. Але недосконалість календарно-планових розрахунків навіть за умови інтенсивного використання обчислювальної техніки не дозволяє плановику й майстру надійно планувати роботу дільниці, визначати послідовність і терміни виконання конкретних робіт (операцій) на кожному робочому місці хоча б на декілька днів наперед, тобто безперервність планування начебто не доходить до робочих місць. Тому плановик і майстер дільниці, як правило, розподіляють роботу, формують завантаження кожному робітнику за зміну, виходячи із сьогоднішніх пріоритетів.

Для підвищення рівня безперервності планового керівництва слід навчитися не тільки розробляти місячні плани-графіки ходу виробництва на кожній виробничій ділянці, а й уміти утримувати виробничий процес у межах складеного плану-графіка за умов впливу на нього різних факторів. Це дозволяє належним чином організувати своєчасну оперативну підготовку виробництва і упереджувальне технічне обслуговування для конкретних виробничих завдань.

В умовах зростання конкуренції успішна діяльність кожного підприємства залежить від швидкості реагування на постійні зміни у зовнішній інфраструктурі. Тому підприємству слід мати механізми управління, через які можлива адаптація до ринкових умов і конкуренції. Реалізація цього означає, що споживачеві потрібно визначити напрями розвитку підприємства. У зв'язку з цим виникає необхідність формування на підприємствах організаційно-економічних умов, що дозволяли б кожному підприємству нормально функціонувати у ринковій економіці. Організаційно-економічні умови, котрі включають сукупність методів та алгоритмів управління підприємства у ринкових умовах, мають забезпечити досягнення мети функціонування.

Розглядаючи функціонування підприємства з точки зору стійкості його місця у загальній інфраструктурі, можна виокремити три основні сфери, котрі характеризують і формують стійке положення підприємства на ринку виробників: внутрішньосистемна виробничо-збутова сфера; сфера функціонування підприємства в ринковому середовищі і ринкова сфера.

Ринкова стійкість кожного підприємства, компанії, руху продукції забезпечується системою обертання. Тому використання в умовах невизначеності ринку логістичного підходу сприяє конкурентоспроможності підприємств.

3. Організація виробництва і конкурентоспроможність

Будь-яка наука послідовно проходить три етапи розвитку: накопичення матеріалу, його систематизація, встановлення закономірностей. Логістика як наука зараз перебуває на межі другого етапу. Систематизація наявного матеріалу ще не завершена, однак паралельно намагаються визначити принципи та виявити закономірності оптимізації потокових процесів.

Як наука і практика логістика має на меті підвищення організованості виробничих систем, тому вона тісно взаємодіє з організацією виробництва як наукою про проектування, створення та розвиток виробничих систем. Закони та закономірності організації виробництва є базою для вирішення логістичних проблем.

Зараз у теорії організації виробництва можна виділити дві групи закономірностей: закономірності організації виробничих систем та закономірності організації виробничих процесів.

Досягненням сучасної теорії організації виробництва можна вважати виявлення і опис того, як проявляються закони організації вискоелективних ритмічних виробничих процесів. Ідеться про закони:

- упорядкованого руху предметів праці у виробництві;
- календарної синхронізації тривалості технологічних операцій;
- емерджентності основних та допоміжних виробничих процесів;
- резервування ресурсів у виробництві;
- ритму виробничого циклу виконання замовлення.

Зазначені закони організації виробничих процесів уможливають планувати і підтримувати ритмічну роботу виробничих підрозділів підприємства, тобто роботу у формі раціональної організації виробничих процесів, за якою процеси виготовлення окремих деталей і виконання окремих замовлень програми сходяться за визначеним планом. Це зіткнення і забезпечує ритмічну роботу як безперервне поновлення всього виробничого процесу одночасно (паралельно) в усіх виробничих підрозділах і на кожному робочому місці у суворій відповідності з плановою пропорційністю, технологічною прямоточністю і економічно обґрунтованою надійністю випуску виробів у встановлені строки і потрібної якості.

Організація і підтримання ритмічної роботи кожного підприємства та його виробничих підрозділів дає змогу уникнути традиційних витрат ресурсів робочого часу робочих і обладнання (а вони складають не менше 40 % первинного розміру ресурсів) з організаційно-технічних причин. Організація та підтримка ритмічної роботи кожного підприємства передбачає цілеспрямоване резервування ресурсів у плані до 5—8 % їх первинного розміру.

І нарешті, організація та підтримання ритмічної роботи кожного підприємства забезпечує йому конкурентні переваги: лідерство за мінімумом витрат, гарантований час доставки замовлень, індивідуалізацію виробів на вимоги замовників, гнучке регулювання обсягів виробництва, розширення сервісних послуг та ряд інших переваг.

Традиційна відсутність стандартизації та типізації індивідуальних технологічних маршрутів виготовлення різних найменувань предметів праці (деталей) викликає неупорядкований, майже хаотичний їх рух у виробництві.

У цьому неважко впевнитися, якщо маршрути руху деталей накласти на планування підприємства та його виробничих підрозділів, що беруть участь у їх виготовленні. При хаотичному русі деталей час завершення тієї чи іншої операції чи виготовлення виробу у цілому може визначатися тільки у порядку прогнозу з тією чи іншою ймовірністю моделі.

Ця особливість організації виробничого процесу у просторі і в часі дає змогу сформулювати закон упорядкованості руху предметів праці у виробництві: без попередньої організації руху предметів праці за типовими міжцеховими та внутрішньоцеховими технологічними маршрутами планування ходу виробництва є неможливим.

Насправді, якщо напрям руху і середня його швидкість є відомі, то, вочевидь, можна встановити межові строки досягнення заданого пункту на трасі руху. Це дуже важливо при плануванні ходу виробництва за окремими замовленнями.

Традиційно вважається, що обробка партії деталей на технологічній операції є рухом цієї партії, а час її міжопераційного пролежування в процесі очікування звільнення наступного робочого місця чи простій робочого місця в процесі очікування завершення обробки цієї партії деталей на попередній операції — це час перерв у ході виробничого процесу. Тривалість перерв має середньо ймовірний характер, тому надійне планування строків ходу виробництва можливе лише при використанні вкрай ймовірних строків виконання робіт.

Упорядкованого руху деталей у виробництві можна досягти двома шляхами:

1) стандартизацією і типізацією міжцехових і внутрішньоцехових технологічних маршрутів (ТСД ПТ);

2) проектуванням типової схеми руху предметів праці у виробництві.

Стандартизація і типізація техмаршрутів не має змоги врахувати всі можливості у формуванні односпрямованих матеріальних потоків, тоді як проектування і використання ТСД ПТ на основі конструкторсько-технологічного класифікатора предметів праці на всю виробничу програму, забезпечує використання всіх потенційних можливостей організації односпрямованих матеріальних потоків.

ТСД ПТ робить можливим більш як десятикратне скорочення кількості різноманітних міжцехових технологічних маршрутів.

Використання ТСД ПТ також веде до різкого скорочення кількості внутрішньовиробничих зв'язків між дільницями, багатократно зменшує складність та працемісткість планування і управління виробництвом і, окрім цього, створює необхідну організаційну основу для узгодження строків виконання робіт з повною зайнятістю робочих місць та виробничих підрозділів за умов мінімально необхідного та комплектного незавершеного виробництва.

Підвищенню упорядкованості руху предметів праці у виробництві сприяє раціональна черговість запуску деталей у виробництво. Упорядкованість запуску деталей у виробництво, за різними критеріями, може забезпечувати або скорочення тривалості сукупного циклу виготовлення розглядуваних деталей, або зменшення внутрішньозмінних простоїв робочих місць, або підвищення стійкості здійснення виробничого процесу за планом-графіком. Використання цих можливостей також сприяє підвищенню ефективності виробництва.

Початковою фазою використання логістики у виробництві є розробка на підприємстві плану постачань, виходячи з комерційних угод між виробником і споживачем, в яких фіксується конкретна дата постачань готової продукції.

На наступному етапі розробляють розклад виробництва готової продукції. Задля синхронізації процесів збуту і виробництва у виробничодиспетчерський відділ надають інформацію про договірні зобов'язання за термінами відвантаження готової продукції, а також про нормативи часу надходження готової продукції на збутових складах для виконання процесів пакування, маркування, під комплектування та ін.

На третьому етапі визначають тривалість циклів виробництв, складування виробів деталей і циклів закупівлі сировини.

Маючи чітку уяву про планований коопераційний, міжопераційний, міжцеховий рух деталей за технологічним процесом, здійснюють оперативно-календарне планування їх закупівлі.

На останньому етапі розробляють календарну програму закупівлі матеріалів.

4. Синхронізація циклів виробництва

Синхронізація циклів виготовлення виробів та їх частин є складовою будь-якого виробничого процесу, але це явище, як правило, непомітне, тобто його начебто немає. Якщо синхронізація циклів процесів некерована, тривалість циклів зростає втричі, тому що тоді календарне вирівнювання кожної частини процесу перевищить розмір найбільшого циклу відповідної частини процесу. Це справедливо для кожного рівня розподілу процесу виготовлення виробу на частини: операція, деталь, комплектооперація, комплект деталей, стадія виготовлення виробу (заготівельна, механооброблювальна, складальна). Некерована синхронізація призводить до значного перевищення раціонального рівня незавершеного виробництва та спричиняє великі втрати робочого часу робітників і обладнання (на тепер у непоточному виробництві ці втрати робочого часу сягають 50 %). Знання закону синхронізації циклів процесів виготовлення виробів та їх частин необхідні як основа мистецтва керування виробничим процесом з метою мінімізації витрат на виробництво. Для забезпечення конкурентоспроможності підприємства можливість мінімізації витрат на виробництво має, як правило, першочергове значення.

Міжопераційне пролежування предметів праці та простої робочих місць у процесі виготовлення виробів слугують своєрідними календарними компенсаторами, що вирівнюють календарну тривалість суміжних технологічних операцій на виробничих дільницях.

Календарна організація усіх форм поточного виробництва ґрунтується на принципі безперервного руху деталей: синхронізація тривалості деталеоперацій тут мала б здійснюватись тільки за рахунок простоїв робочих місць, але це не є ефективним, тому що година простою робочого місця (робітника і обладнання) коштує дорожче ніж час пролежування однієї деталі. Тому організовується паралельно-послідовний рух деталей, коли усі мікропростої робочих місць концентруються.

Концентрація стає можливою за рахунок припущення деякого міжопераційного пролежування деталей. Концентрація мікропауз простоїв кожного робочого місця дозволяє звільнити робітника і на цей час перевести його на іншу операцію. Тут синхронізація тривалості деталеоперацій щодо розміру такту поточної лінії відбувається як за рахунок простоїв обладнання робочих місць, так і за рахунок міжопераційного пролежування деталей.

За будь-якої форми організації виробництва нерівні тривалості технологічних операцій вирівнюються до деякої календарної межі або за рахунок пролежування деталей, або за рахунок простоїв робочих місць, або за рахунок того й іншого одночасно. Вирівнювання тривалості технологічних операцій у непоточному виробництві має дві об'єктивні причини. Перша полягає в тому, що за умов поточного виробництва організація безперервності протікання виробничого процесу у непоточному виробництві вимагає синхронізації тривалості операції. Друга причина вирівнювання — необхідність комплектування партій предметів праці у процесі їх виготовлення до розмірів планово-облікової одиниці (машинокомплект, умовний комплект, бригадокомплект, маршрутний комплект тощо).

Календарна межа вирівнювання тривалості технологічних операцій характеризує виробничий процес з обох його протилежних боків — як безперервність завантаження робочих місць (R_j) і як безперервність виготовлення предметів праці (R_i).

Не викликає сумнівів те, що за заданих організаційно-технологічних умов мінімум витрат на виробництво досягається при найбільшій безперервності використання засобів

виробництва (робочих місць), а це відповідає єдиному оптимальному рівню виготовлення партій виробів у виробництві (R_e).

Об'ємно-динамічний метод планування й організації виробництва за принципом безперервного завантаження планових робочих місць дає змогу забезпечити не тільки безперервне завантаження планових робочих місць, а й максимальну тривалість виробничого циклу створення аналізованого маршрутного комплекту деталей ($T_{\text{МДК}}$). Якщо на кожній операції процесу виготовлення маршрутного комплекту деталей (тобто на комплектооперації) використовується одне чи більше робочих місць, то тривалість його виробничого циклу можна визначити за формулою:

$$T_{\text{МДК}} = n' \sum_{j=1}^m t'_j - \sum_{j=1}^{m-1} (n' - C_j) t'_{M_j},$$

де n' — кількість найменувань виробів, що будуть виготовлені на ділянці у певному плановому періоді і складають один комплект деталей;

t'_j — середній інтервал часу, через який здійснюється передача партії виробів одного найменування на наступну комплектооперацію після завершення їх обробки на j -й комплектооперації ($t'_j = t_j / C_j$);

t'_{M_j} — менший з двох середніх інтервалів часу, через які здійснюється передача деталей комплекту з суміжних j -ї чи $(j + 1)$ -ї комплектооперацій;

C_j — кількість робочих місць, використаних в обробці деталей комплекту на більш вузькій j -й комплектооперації;

t_j — середня тривалість виконання технологічних операцій з виготовлення деталей комплекту на j -й комплектооперації (чи на j -му рівні робіт);

j — порядковий номер комплектооперації чи операції типового технологічного маршруту, за яким деталі зазначеного комплекту проходять обробку ($j = 1, m$).

Тут цикл виготовлення комплекту деталей визначається з урахуванням умов організації виробничого процесу: кількості номенклатурних позицій у плані (n'); кількості робочих місць, що використовуються на кожній операції процесу (C_j); середньої тривалості виконання однієї технологічної операції з деталями комплекту на кожній j -й комплектооперації (R_e). За цією формулою визначається зв'язок між кількістю номенклатурних позицій у плані, плановим строком виконання робіт і нормативним розміром партії деталей.

Календарна синхронізація циклів виготовлення деталей має явний характер. Так, якщо деталі мають однакову кількість операцій, то їх цикли вирівнюються внаслідок вирівнювання тривалості операцій з їх виготовлення. Деталі у виробничих підрозділах виготовляються, як правило, комплектами, а це означає, що тривалість циклу виготовлення кожної деталі комплекту дорівнює тривалості циклу виготовлення даного комплекту деталей.

5. Виробничі макрологістичні системи

З початку 70-х років у Японії, а потім і в інших країнах набула поширення система «Канбан», що є механізмом організації безперервного виробничого потоку, здатного до гнучкої перебудови, який функціонує практично за умов відсутності страхових запасів. Традиційна концепція організації виробництва виходить з того, що для запобігання простоїв та для організації безперервного потоку необхідно створити страховий запас. Японська концепція базується на практично повній відмові від страхових запасів. Більш того, менеджери навмисно надають можливості робітникам повною мірою випробувати на собі наслідки простоїв. В результаті весь персонал постійно зайнятий виявленням причин збоїв у виробництві та пошуком шляхів підвищення надійності й запасу міцності системи управління. Виявивши та усунувши причини простоїв, керівники ще більше скорочують страховий запас, стимулюючи

додаткові зусилля всього персоналу, спрямовані на поліпшення організації виробничого процесу.

Згідно із системою «Канбан» на відміну від традиційного підходу виробник не має завершеного плану та графіка, він жорстко пов'язаний не загальним планом, а конкретним замовленням цеху (споживача) й оптимізує свою роботу не загальною, а в межах цього замовлення. Конкретні графіки роботи на декаду і місяць відсутні. За технологічним ланцюжком кожний має знати, що він буде виробляти тільки тоді, коли картка «Канбан» з його продукцією відкріплена від інформації контейнера на складі, тобто коли продукцію вже відправлено на наступну обробку.

Конкретний графік послідовності виробничих операцій одержують лінії кінцевої збірки, завданням яких є повернення комплексу інформації у зворотньому напрямі. Іншими словами, графіки проходження виробництва не переглядаються. Вони лише формуються рухом карток «Канбан». Виробництво постійно перебуває у стані настройки, відбувається його системне юстирування залежно від зміни ринкової кон'юнктури.

Система «Канбан» не є чутливою до змін плану, оскільки план виробництва формується на кожен день. Звичайно, коливання мають свої параметри, за межею яких система дає збої. Межа міцності системи «Канбан» $\pm 10\%$ попередньо збільшеного плану.

Зміни більш високого порядку, скажімо, сезонні коливання, передбачають і більш досконалі заходи. Зокрема виникає потреба не тільки у перестановці робітників, а й у зміні їх кількості. Відмінність системи «Канбан» від традиційної системи планування полягає у тому, що остання функціонує за принципом «виштовхування» раніше визначеної партії деталей чи вузлів на наступні операції і не реагує на те, чи потрібні вони там фактично у такій кількості і в цей конкретний час. Система ж «Канбан» побудована за протилежним принципом. Ритм праці, обсяг та номенклатуру деталей, що перебувають у виробництві, визначає не заготівельна ланка, а випускні лінії кінцевої збірки. «Вхід» та «вихід» у системі немов міняються місцями. Якщо в традиційній системі на «виході» одержується тільки те, що надійшло на «вході», то у системі «Канбан» до виробництва «входить» тільки те, що потрібно на «виході». Використовуючи «Канбан», з ліній кінцевої збірки по всьому технологічному ланцюжку передаються вимоги на «вхід». Інформація надходить з «попередженням». Як правило, застосовуються два види карток «Канбан». Спочатку всі інформують один одного про планове замовлення, а потім про фактичну операцію. Картка замовлення визначає, скільки і яких деталей необхідно виготовити з урахуванням найближчої програми виробництва. За допомогою картки відбору попередня виробнича ланка інформується про те, скільки і яких виробів було відправлено споживачеві. Серед інших особливостей такого планування слід виокремити й те, що вся диспетчеризація виробничого процесу побудована на горизонтальних зв'язках по всьому технологічному ланцюжку, а не згідно з пірамідою, що є характерною для традиційного способу виробництва.

Склад-стелаж №		Код виробу	Попередня ланка
Номер виробу			Кування В-2
Найменування виробу		Ведуче зубчасте колесо	Наступна ланка
Модель автомобіля			
Місткість тари	Тип тари	Номер випуску	Механічна обробка

Картка відбору «Канбан»

Склад-стелаж №	Код виробу	Ланки механічної обробки
Номер виробу		
Найменування виробу	Логістичний вал	
Модель автомобіля		

Картка замовлення «Канбан»

Рис. 39. Види карток логістичної системи «Канбан»

Такий підхід вимагає докорінної перебудови всіх організаційних стосунків й дає змогу перейти до якісно нового рівня виробничого планування. Так, на автоконцерні «Тойота» (Японія) для всіх підрозділів розробляються лише оптимальні плани на місяць, а їх деталізація не тільки по декадах і днях, а й по годинах здійснюється самими робітниками за допомогою карток «Канбан». Така система, на противагу «підштовхуючій», побудована за принципом «витягування» виробів з попередньої дільниці на наступну обробку. Якщо «штовхати» можна все, що виготовлено, то «тягнути» можна тільки те й тоді, коли в цьому виникає потреба. Робота з логістичною системою зводить до мінімуму запаси товарно-матеріальних цінностей і фактично знижує незавершене виробництво.

Переваги системи «Канбан» особливо помітні при порівнянні організації виробництва в автомобільній промисловості Японії та інших країн. Запаси комплектуючих деталей та матеріалів у ряді американських фірм в розрахунку на кожний легковий автомобіль, що виготовлявся у 1987 р., перевищили 500 дол., тоді як у більшості японських вони становили менше 200 дол., у тому числі на «Тойоті» всього лише 77 дол. Середній виробничий цикл випуску однієї партії конкретної моделі легкового автомобіля на «Тойоті» становить всього 2 дні, що у 5 разів менше, ніж у середньому в США та Західній Європі. Таке відставання американців та європейців у цьому пояснюється тим, що тут діє не тільки фактор організації виробництва, а й багато інших, типових для японської промисловості факторів, починаючи з безвідповідальності постачальників. Не випадково один з авторів системи «Канбан» Ясухіро Монден вважає, що без створення належних зовнішніх умов перехід на систему «Канбан» неможливий. Очевидно, з цієї причини на початку 80-х років сліпе копіювання деякими фірмами системи «Канбан» зазнало провалу. Залежно від конкретних умов спільне функціонування систем «Канбан» та МРП є цілком можливим. Після того як зведений план потреби у матеріалах складено, систему «Канбан» можна використовувати як інструмент управління виробництвом у межах кожного планового періоду. Таку систему, що дістала назву «Сінхро МРП», застосовує, наприклад, компанія «Ямаха Моторз» (Японія). При організації виробництва, здатного пристосовуватись до кон'юнктури попиту, системи МРП та «Канбан» слугують засобами забезпечення виробництва «точно у строк». Велике значення для планування потреби у матеріалах має концепція часового циклу (інтервалу). Часовий цикл — це особливим чином визначений період часу, в ході якого має бути виготовлена певна кількість виробів. При реалізації системи «Канбан» таким часовим циклом є доба. Але оскільки доба становить невеликий проміжок часу, то в системі МРП, як правило, за часовий цикл приймається тиждень. Далі в цій системі неминуче постає проблема синхронізації фаз виробництва, що потребує складання міжциклового графіка виробництва комплектуючих для того чи іншого виду продукції. При цьому використовуються дані про час виконання замовлень виробництвом.

Для системи «Канбан» синхронізація фаз не має такого значення, як для системи МРП, бо вона базується на вирівнювальному виробництві. Однак з метою визначення необхідної кількості карток «Канбан» доцільно встановити цикл поставок, базуючись на часі виконання замовлень. Налагодження виробництва, зорієнтованого на швидке виконання замовлень невеликих партій продукції, вирівнювання виробництва досягається, як правило, з великими труднощами. В такому разі зручніше використовувати систему МРП, оскільки,

щоб вирівняти виробництво, необхідно планувати щодобове виробництво визначеного обсягу продукції.

Реалізація системи «Канбан» передбачає доведення загального виробничого плану всім дільницям до фактичного початку виробничого процесу. У системі МРП такий план називається агрегованим (зведеним). Його важливість для цієї системи полягає у тому, що він є метою, на досягнення якої зорієнтована вся система. У системі ж «Канбан» зведений план суворо не регламентує завдання виробництва, він визначає лише загальну схему загальнозаводського розрахунку потреби у матеріалах та робітниках на кожній виробничій дільниці. Тому при плануванні потреби у матеріалах в кінці кожного планового виробничого періоду (чи часового циклу) необхідно зіставити планові обсяги випуску з фактичними. Якщо будуть виявлені розбіжності, виникне потреба у заходах, спрямованих на виправлення ситуації, що склалася. Оскільки часовим циклом є тиждень, коригування зведеного плану відбувається щотижнево. Згідно із системою «Канбан» немає потреби порівнювати запланований щодобовий випуск з фактичним, оскільки план постійно автоматично коригується у процесі виробництва. Якщо виникає необхідність

перегляду добового плану виробництва (виробничого графіка), то новий план базуватиметься на добових замовленнях торговельних посередників і відображатиме поточні вимоги ринку.

У зв'язку з тим, що потік карток «Канбан» рухається по підприємству у напрямі від головного збіркового конвеєра до попередніх виробничих стадій, то відповідно і про будь-які зміни у зведеному плані виробництва підприємство має повідомити тільки головний збірковий конвеєр. Ось чому система «Канбан» характеризується як «втягуюча система», тоді як інші системи управління виробництвом, такі, як МРП, характеризуються як «підштовхуючі», де імпульс («поштовх») надходить з центру.

У США та інших розвинутих країнах в останні роки робилися спроби створити комбіновані системи управління «Канбан-МРП-2», «точно у строк-МРП» тощо, які, на думку їх розробників, дають змогу частково усунути вади окремо взятих систем. У комбінованих системах МРП-2 використовується для планування виробництва, «Канбан» — для оперативного контролю та регулювання виробничого процесу. Комбіновану систему управління «МРП-2-точно у строк» використовують, наприклад, такі відомі фірми як «Ролс-Ройс Моторз» та «ІСІ» (Великобританія).

Найбільш поширеною логістичною системою виробництва є система just-in-time (JIT), або «точно в строк». З логістичного погляду, ця система заснована на достатньо простій логіці управління запасами, без чого буде обмежено вимоги мінімуму запасів. Потоки матеріальних ресурсів ретельно синхронізовані з потребами в них, котрі визначаються розкладом випуску готової продукції. Подібна синхронізація є нічим іншим, як координацією двох базисних логістичних функцій: матеріально-технічного забезпечення і управління виробництвом. Система «точно в строк» — це сучасна концепція у виробництві, забезпеченні і дистриб'юції, котра заснована на синхронізації процесів доставки матеріальних ресурсів і готової продукції у необхідній кількості, в той час, коли ланки логістики їх потребують, з метою мінімізації витрат, пов'язаних зі збереженням запасів. Виходячи з цього, матеріальні ресурси або готова продукція, мають бути доставлені у визначену точку логістичного ланцюжка точно в той час, коли у них виникає потреба, що виключає наявність надмірних запасів, як у виробництві, так і в дистриб'юції. Використання цієї системи дає змогу скоротити запаси незавершеного виробництва, а також знизити виробничі витрати.

Концепція логістичної системи «точно в строк» характеризується:

- скороченими логістичними циклами;

- мінімальними запасами матеріалів незавершеного виробництва, готової продукції;
- координуванням усіх виробничих процесів;
- стійкими зв'язаними з постачальниками матеріальними ресурсами;
- наявністю надійного транспортного обслуговування;
- високим рівнем сервісу;
- ефективною інформаційною підтримкою.

Основна увага цієї системи спрямована на вирішення завдань з управління виробничими запасами матеріалів для задоволення власного виробництва, а також — на поповнення запасів готової продукції для задоволення попиту споживачів. Виробництво готової продукції незначними партіями за відносно короткі виробничі цикли визначає довжину циклів матеріально-технічного забезпечення. Ця система, як і система МРП є тягучою. Розміщення замовлень для поповнення запасів матеріальних ресурсів або готової продукції здійснюється, коли їх кількість в окремих ланках логістичної системи досягає критичного рівня. При цьому запаси «втягуються» по логістичних ланцюжках заготівлі від постачальників матеріальних ресурсів або посередників. Ця система передбачає синхронізацію всіх процесів та етапів постачань матеріальних ресурсів, виробництва та збірки, доставки готової продукції споживачам. Щоб ефективно працювати, вона має бути забезпечена надійними телекомунікаційними системами та інформаційно-комп'ютерною підтримкою.

В останні роки фірми західних країн при організації виробництва використовують логістичну концепцію «Leanproduction», що в перекладі означає «худе виробництво». Ця концепція заснована на концепції «точно в строк», а також на зразок систем «Канбан» і «МРП». Сутність цієї концепції полягає у поєднанні таких компонентів:

- висока якість;
- незначні розміри виробничих партій;
- низькі рівні запасів;
- підготовка висококваліфікованих кадрів;
- використання гнучкого обладнання.

При використанні цієї концепції, виробництво потребує значно менше ресурсів, ніж масове виробництво, а також зменшується рівень запасів, час на виробництво одиниці продукції, зменшуються втрати від браку.

Основними цілями «Lean»-виробництва в логістиці є:

- ◆ підвищені стандарти якості продукції;
- ◆ низькі виробничі витрати;
- ◆ швидке реагування на зміни споживчого попиту;
- ◆ скорочений час переналадки обладнання.

Для реалізації цілей логістики в даному разі є скорочення часу на підготовку сировини, невеликі розміри партій вироблюваної продукції, скорочений час виробництва, контроль якості усіх процесів, матеріальна підтримка, надійні постачальники та ін.

Значна увага в концепції «худого виробництва» приділяється загальній виробничій підтримці з метою забезпечення безперервності роботи технологічного обладнання, якості його технічного обслуговування. Ефективна підтримка дає змогу скоротити до мінімуму запаси незавершеного виробництва між виробничо-технічними ланками. В концепції «худе виробництво» постачальники розглядаються як частка власної організації виробничої, маркетингової та логістичної діяльності. Такий підхід до постачальників робить їх партнерами по бізнесу і сприяє інтегруванню забезпечення в логістичну стратегію фірми. Постачальники в цьому разі мають відповідати таким вимогам:

- доставка матеріальних ресурсів має здійснюватись відповідно до затверджених розкладом;

- матеріальні ресурси, що постачаються, мають відповідати стандартам якості;
- затверджені ціни на матеріали мають бути нижчі, ніж у інших постачальників, виходячи з довгострокових зв'язків;
- усі проблеми і труднощі мають бути попередньо узгоджені між постачальниками і отримувачами продукції;
- продукція, що постачається, має супроводжуватись відповідною документацією, котра підтверджує контроль якості;
- постачальники матеріальних ресурсів зобов'язані допомагати отримувачу в проведенні експертиз або адаптації технологій за новими модифікаціями матеріальних ресурсів.

За умови функціонування логістичної системи за принципом «хуже виробництво» можливо досягти високих стандартів якості готової продукції, низьких виробничих витрат, швидкого реагування на ринковий попит.

У США та інших розвинутих країнах з 80-х років використовується нова логістична система ОПТ (Optimized Production Technology) — оптимізована виробнича технологія. У цій системі, розробленій ізраїльськими та американськими вченими, на якісно новій основі набули подальшого розвитку ідеї, закладені у поширених логістичних системах «Канбан» та МРП. Основним принципом системи ОПТ є виявлення «вузьких» місць на виробництві або, за термінологією її творців, — критичних ресурсів. Як критичні ресурси можуть виступати, наприклад, запаси сировини та матеріалів, машини і устаткування, технологічні процеси, персонал. Від ефективності використання критичних ресурсів залежать темпи розвитку виробничої системи, тоді як підвищення ефективності використання решти ресурсів, що дістали назву некритичних, практично не позначається на розвитку системи. Творці системи ОПТ стверджують, що втрати критичних ресурсів негативно впливають на виробництво в цілому, тоді як економія некритичних ресурсів не приносить реальної користі виробництву з точки зору кінцевих результатів. Для кожного виробництва існує в середньому п'ять критичних ресурсів. Виходячи з розглянутого вище принципу, фірми, які використовують систему ОПТ, не намагаються забезпечити стовідсоткове завантаження робітників, зайнятих на некритичних операціях, оскільки інтенсифікація їх праці призведе до зростання незавершеного виробництва та інших небажаних наслідків. Фірми заохочують використання резерву робочого часу таких робітників на підвищення кваліфікації, проведення занять у гуртках якості тощо. У системі ОПТ в автоматизованому режимі розв'язується ряд завдань оперативного та короткострокового управління виробництвом, у тому числі здійснюється формування графіка виробництва на один день, тиждень тощо. При формуванні близького до оптимального графіка виробництва використовуються критерії забезпеченості замовлень сировиною та матеріалами, ефективності використання ресурсів, мінімуму зворотних коштів у запасах, гнучкості. Для формування на ЕОМ графіків з бази даних системи ОВТ використовуються три масиви: «Замовлення», «Технологічні карти», «Ресурси». В результаті обробки даних ЕОМ на друк видається ряд машинограм, у тому числі «Графік виробництва», «Потреба у сировині та матеріалах», «Щоденний звіт майстра цеху», «Стан складського запасу». Систему ОВТ використовують понад 20 корпорацій, що входять до списку 500 найбільших фірм США, зокрема таких, як «Форд», «РКА», «Дженерал Електрик» та ін. У Великобританії систему ОВТ використовують такі відомі фірми, як «Брітш Аероспейс», «Перкінс Енфінс», «Брітш Стіл», у Голландії — «Філіпс». Досвід цих та інших фірм, які впровадили у виробництво систему ОВТ, свідчить, що вона дає змогу при незмінних основних фондах збільшити випуск продукції на 10 %, зменшивши виробничий запас на 20 %.

ТЕМА 5. ПОСЕРЕДНИЦЬКА ЛОГІСТИКА

1. Основи посередницької логістики
2. Види посередників та їх функції
3. Транспортні термінали як вид логістичних посередників
4. Шляхи об'єднання посередників
5. Організація торговельно-посередницької логістики
6. Інтегрована торговельна логістика

1. Основи посередницької логістики

Однією з особливостей сучасної економіки є перехід розвитку країн від так званої індустріальної економіки до сервісної. В першу чергу, це пов'язано з тим, що серед послуг перевтілюючись у рухому силу господарського розвитку, цей процес вимагає змін світогляду керівників підприємств і коректування стратегій менеджменту та логістики.

Саме послуги виявляються зараз в центрі сучасної економіки. Основними відмінностями «сервісної» економіки від індустріальної є те, що в «сервісній» зусилля підприємств спрямовані перш за все на підвищення ефекту корисності, більш повного задоволення специфічних потреб клієнта, в той час як в індустріальній виробники прагнуть максимізувати виробництво товару. В «сервісній» економіці поняття корисності ототожнюється з характером використання і з тим, наскільки система удосконалена, включаючи як матеріальний продукт, так і відповідні послуги. В індустріальній же з матеріальною продукцією. Дуже важливим в «сервісній» економіці є поняття якості, під котрим розуміють можливості виробника встановлювати і постійно підтримувати стосунки із споживачем, підвищуючи ступінь його задоволення. В індустріальній економіці під якістю розуміють уміння підприємства «добре робити свою справу». У «сервісній» економіці змінюється також стиль менеджменту, його відмінностями є гнучкість, швидкість прийняття рішень, мережна організація, свобода маневру і відкритість. В індустріальній економіці менеджмент має деякою мірою «механічний» характер, що визначається ієрархічністю структур та їх високою упорядкованістю.

Основна увага в «сервісній» економіці приділяється ефективності функціонування сервісних систем.

Основною тенденцією розвитку світового ринкового механізму є укрупнення його виробничих і посередницьких структур, що може здійснюватись через їх об'єднання або поглинання одне одного.

В нових об'єднаннях створюють організаційно-економічні умови і матеріальну базу для утворення більш потужних і ефективних інтегрованих логістичних систем, котрі впливають на їх діяльність.

Сам перехід на «сервісну» економіку диктує необхідність поширення завдань і функцій посередницьких організацій, котрі сприяють підвищенню рівня сервісу.

Високий ступінь розвитку виробництва і товарного обміну робить присутність комерційних посередників у системах розподілу та товароруху самоочевидним. Виходячи з об'єктивної необхідності комерційного посередництва, слід зазначити, що, на жаль, у загальній теорії логістики логістиці комерційного посередництва, чи, як ми її називаємо, «торговельній логістиці», не приділяють достатньої уваги. Комерційне посередництво є процесом надання товаровиробникам і споживачам послуг з організації товарного обміну на еквівалентній основі.

Послуги, що надаються комерсантами споживачам, створюють умови для того, щоб матеріальні блага, вироблені у масовому порядку багатьма підприємствами, розкиданими по значній території, були б доступними у такій кількості і з такою якістю, у такому місці і в такий час, що зручні для останніх. Комерсанти беруть на себе виконання таких операцій, як складання і дроблення партій товарів, їх транспортування і зберігання, формування товарного асортименту, викладення товарів і багато ін.

Отже, можна дійти висновку, що торгівля як форма комерційного посередництва є процесом перепродажу товарів на умовах, максимально наближених до потреб товаровиробників (продавців) і споживачів (покупців). Процес торгівлі як такий переважно зводиться до фізичного переміщення товарів зі сфери виробництва у сферу споживання. «Товарорух, — на думку Ф. Котлера, — є діяльністю з планування, втілення в життя і контролю за фізичним переміщенням матеріалів та готових виробів з місць їх виникнення до місць використання з метою задоволення потреб споживачів та з вигодою для себе».

Ф. Котлер трактує категорію «товарорух» дещо розширено, що однак і не дивно для цілей здійсненого їм вивчення основ маркетингу. Для визначення сутності торговельної логістики більш придатним є поняття товароруху як процесу фізичного переміщення товарів зі сфери виробництва у сферу споживання за участі комерційних посередників. Справа в тому, що товарорух без участі комерційних посередників, суворо кажучи, не можна назвати торгівлею, тому що у цьому разі товарний обмін між виробником і споживачем здійснюється безпосередньо.

Зі зростанням ролі торгівлі в економіці посилюється й тенденція до все більш активного залучення комерсантів до процесу товарного обміну.

Посередницька логістика вирішує питання:

- 1) планування і організації закупівель товарів у товаровиробників (продавців);
- 2) планування і організації доставки закуплених товарів на бази і склади комерційних посередників;
- 3) організації приймання, розміщення, зберігання товарів на базах та складах комерційних посередників;
- 4) управління товарними запасами у сфері торгівлі;
- 5) планування і організації продажу товарів покупцям;
- 6) організації передпродажного та післяпродажного обслуговування споживачів.

Наведений перелік питань, котрі вирішує посередницька логістика, не є вичерпним, тому що їх набір визначається сукупністю зовнішніх і внутрішніх факторів торгівлі і в першу чергу формами її організації.

Кількість та сполучання комерційних посередників у капіталах товароруху може бути найрізноманітнішим. Воно визначається товарною номенклатурою, характером виробництва і споживання, географією продавців і покупців і багатьма іншими факторами. Відповідно до цього відрізняються і форми організації торговельної логістики, під якими ми розуміємо взаємопов'язані та взаємообумовлені сполучення різноманітних логістичних елементів у складі логістичних ланцюжків і систем.

Поряд з каналами товароруху однією з основних ознак класифікації форм організації торговельної логістики є галузева спеціалізація комерційного посередництва. Для двох основних секторів економіки (виробництво засобів виробництва і виробництво товарів народного споживання) можна назвати і власні моделі організації торговельної логістики. У секторі виробництва засобів виробництва — це матеріально-технічне постачання і збут, а у секторі виробництва товарів народного споживання — торгівля, яку розуміють у вузькому смислі цього слова як торгівлю товарами народного споживання.

Поступове скорочення частки матеріально-технічного постачання і збуту у загальному обсязі товарообороту підприємств сфери комерційного посередництва пояснюється різким зниженням ділової активності у сфері матеріального виробництва і значно повільнішим скороченням фізичного обсягу продажу товарів народного споживання.

З урахуванням потреби підприємств у транспортно-експедиційних послугах частина посередницьких організацій може виконувати операції з відправлення продукції і забезпечення взаємодії обслуговуваних підприємств певними видами транспорту. Це може бути інформація підприємствам про найбільш корисні і надійні варіанти перевезень, вимоги до організації постачань, котрі висувають залізничні станції, порти, автотранспортні

організації за місцем відвантаження. Для підприємств також важливо отримати відомості про тарифи, зміни у правилах перевезень і про можливості здійснення доставки з мінімальними витратами. Необхідні їй послуги в оформленні товарно-транспортної документації і укладенні угод на перевезення. Посередники можуть надавати і нові послуги, пов'язані з комплексним обслуговуванням замовників, враховуючи закупівлю і продаж. Перспективним є створення комплексних посередницьких організацій, орієнтованих на термінальні технології.

Використання логістики в Україні тільки починається, тому відсутня наукова методична база, котра сприяла б діяльності логістичних посередників. Необхідна підготовка матеріалів методичного, інформаційного та рекомендаційного характеру, така як інформація про особливості діяльності логістичних посередників у різних регіонах, їх прогресивний досвід, зарубіжні новації. Потрібні рекомендації щодо методів логістичного обслуговування, визначення і підвищення їх ефективності. Посередництво можливо також при розробці і реалізації пропозицій раціонального налагодження транспортно-економічних зв'язків у регіонах, з іншими регіонами, а також зарубіжними країнами. В свою чергу, регіональні органи мали б надавати підтримку в структуризації нових функцій посередницьких організацій, у відповідних структурних перебудовах цих організацій.

Залежно від рівня попиту на нові послуги можна передбачити такі напрями розвитку логістичних посередників:

- 1) виникнення спеціалізованих логістичних посередників;
- 2) переорієнтація діяльності посередників, котрі виконують комплексне обслуговування клієнтів, на термінальні технології у режимі роботи транспортних терміналів;

- 3) за умов територіального тяжіння до великих транспортних вузлів посередницькі організації комплексного обслуговування можуть бути базою для створення транспортно-збутових центрів, котрі за рубежом називають логістичними.

Логістичні посередники надають логістичні послуги споживачам і виробникам, формують їх господарські зв'язки. Підприємства, зайняті логістичною посередницькою діяльністю з обслуговування виробництва, можуть концентрувати функції із закупівлі й реалізації продукції, здійснюючи господарські зв'язки з виробниками і споживачами продукції, а також з надання нових видів послуг, коли вони налагоджують господарські зв'язки виробника зі споживачами.

Закордонні розробники і практики вважають, що логістичні посередники є ефективним інструментом економії фінансових та матеріальних ресурсів товароруку. Крім цього, спеціалізація посередників на логістичних послугах сприяє розвитку комплексного характеру їх діяльності, значному підвищенню їх загальної ролі у товарообігу. Логістичні посередники забезпечують всебічний облік транспортного фактора виробниками та споживачами товарів, краще використання ними транспортних засобів і послуг як в міжгалузевих, так і власних інтересах.

Розвиток посередництва в Україні пов'язаний з особливостями транспортної мережі, структури перевезень з впливом економічних реформ. Останніми роками зміцнюються зв'язки посередників з вантажовідправниками, транспортними підприємствами та вантажоотримувачами. Зростають потреби в організації міждержавних сполучень, в тому числі між регіонами країн СНД, котрі виконують логістичні посередники.

Вирішальна роль має належати посередникам в організації товароруку, крім різних оптових баз і складів. Маючи власні складські потужності, надаючи їх у використанні промисловим підприємствам на орендних або комерційних умовах, координуючи експлуатацію власних виробничих і транспортних складів, посередницькі підприємства можуть виступати ініціатором проведення інвестиційної логістики розвитку складського господарства, комбінованого і комплексного використання діючих складських об'єктів. Посередницькі організації можуть органічно сполучати закупівлю й організацію товарів із забезпеченням їх фізичного руху, складування і перевезення. Це можна рівною мірою

віднести до діяльності як комерційно-посередницьких фірм у сфері матеріально-технічного забезпечення, так і посередників на оптових ринках промислових і споживачів товарів.

Удосконалення організації товароруку на основі розвитку логістичної діяльності посередників сприятиме вирішенню двоєдиного завдання: підвищенню ефективності ринкової інфраструктури, економії фінансових і матеріальних ресурсів, підсиленню ролі і впливу посередницьких організацій на процеси товароруку. Розвиток посередницьких послуг у сфері товарообороту має бути взаємопов'язаний з формуванням спеціалізованих організацій нового типу, котрі будуть надавати послуги постачальникам і споживачам товароруку, або посередницьких організацій і підприємств, поєднуючи традиційні і нові логістичні послуги. Ці послуги можуть бути пов'язані зі складуванням, транспортуванням, отриманням інформації та консалтингом. До нових видів послуг слід також віднести такі, як приймання продукції на відповідальне збереження, по формуванню господарських зв'язків. Логістичні послуги не тільки значно збільшують загальний спектр послуг, що надаються, збагачують їх асортимент, підвищують заінтересованість замовників, а й сприяють поглибленню спеціалізації оптових посередників, підвищенню їх ролі на ринках товарів і послуг.

2. Види посередників та їх функції

Оскільки логістичні посередники, крім надання транспортно-експедиційних послуг, також впливають на господарські зв'язки між виробниками і споживачами, здійснюючи закупівлі й розподіл продукції, до них можна віднести посередників у каналах розподілу. Завдяки їм відбувається рух матеріального потоку від виробника до споживача, тобто кожний комерційний посередник, крім функцій, пов'язаних з комерцією, виконує дуже важливі логістичні функції. Розглядаючи посередників, котрі діють у каналах розподілу, а також тих, котрі самостійно займаються оптовою чи роздрібною торгівлею, можна говорити про логістику торгівлі.

Як уже зазначалося, процес товароруку неможливий без оптово-посередницьких фірм з логістичним підходом до своєї діяльності (при організації транспортування, збереження, складування та ін.).

З точки зору логістики, посередницька діяльність цих підприємств являє собою надання сукупних послуг контрагентам постачання для забезпечення ефективного руху товарів з пункту їх виробництва до пунктів споживання, виходячи з потреби у них. Оскільки між процесами виробництва і споживання виникає необхідність у таких процесах, як пакування, маркування, комплектування, навантаження, розвантаження, транспортування, перевалка, складування або підготовка до виробничого споживання, економічна цілеспрямована торговельна логістика не викликає сумніву. Для забезпечення безперервності виробництва синхронний рух потоку і координація за місцем, часом і структурою надходження від виробника продукції, з потребами в ній, мають бути чітко організовані. Управління може здійснюватись учасниками виробництва з дорученням частини цих операцій посереднику, котрий буде виконувати логістичні функції. Логістичні функції залежать від завдань і структури торговельно-посередницьких організацій. Ці завдання пов'язані із:

- 1) значними відмінностями інтересів клієнтів за номенклатурою і обсягом продукції, що споживається;
- 2) різним географічним розташуванням підприємств;
- 3) індивідуалізацією чи спеціалізацією окремих замовлень;
- 4) збільшенням потреби в додаткових послугах.

Оптовий посередник може спеціалізуватися на торгівлі окремими видами продукції, що спрощує логістичні процеси. Використання оптових посередників з урахуванням основних логістичних принципів дозволяє зменшити розмір замовлення, скоротити час його виконання,

збільшити кількість споживачів, скоротити шлях продукції до споживача. Класифікація посередників подана на рис. 40.

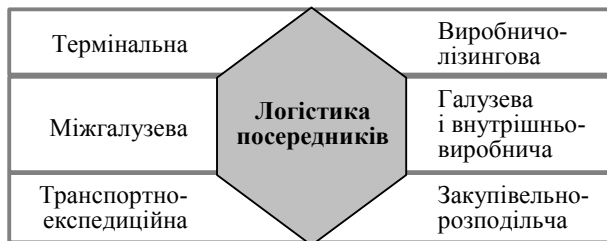


Рис. 40. Схема видів логістики посередників

Основними логістичними функціями торговельних посередників є:

- вивчення товарних ринків, а також ринків посередницьких послуг;
- організація господарських зв'язків між виробниками і споживачами продукції;
- організація закупівлі і доставки продукції на склади посередницьких організацій;
- складування, збереження продукції;
- сортування, доукомплектування товару відповідно до вимог споживача;
- транспортно-експедиційне обслуговування клієнтів;
- надання консалтингових та інформаційних послуг клієнтам;
- вивчення можливостей використання логістичних методів для раціоналізації матеріальних, інформаційних та грошових потоків;
- допродажне і післяпродажне обслуговування споживачів.

Японські дослідники вважають, що оптові посередники виконують дві основні функції — функцію торговельного оборту (тобто поєднують вивчення попиту і пропозиції) і функції матеріального оборту. Остання включає діяльність торговельних посередників, пов'язану з перевезенням сировини і матеріалів, розвантаженням, пакуванням, збереженням, регулюванням запасів. Як уже було зазначено, ця функція є логістичною.

Структурні ланки виробників і постачальників зі збуту і матеріально-технічного постачання належать до структурних елементів зовнішнього середовища в товарорусі по відношенню до торговельних посередників. Це означає, що формування економічних відносин з ними базується на використанні методології як маркетингу, так і логістики. Отже, до товаропровідної мережі висувають такі вимоги:

- ♦ відмова від шаблонів і використання індивідуального підходу до кожного клієнта;
- ♦ скорочення чисельності посередників і створення крупних посередницьких фірм, котрі виконували б комплекс логістичних операцій.

Широко відомі у світовому бізнесі великі транспортно-експедиційні і логістичні фірми: «ASG AB» і «Bilspedition» (Швеція), «Ryder», «Federal Express», «Leasnay», «American Express» (США), «TNT» (Данія, Голландія), «Welchelt» (Німеччина), «Sped-Bertraud Faure», «Carlberson» (Франція), котрі мають великі вантажні термінали і термінальні комплекси, виконують інтеграцію переважної частки логістичних активностей у фізичному розподілі, ефективно обслуговують потреби збуту сотень виробників.

Фірми, котрі здійснюють комплексне обслуговування виробників або власників продукції на заході, називають логістичними фірмами, або компаніями фізичного розподілу (КФР).

Особливістю діяльності КФР є те, що вони звичайно обслуговують або визначену територію (зону, регіон, область та ін.), або транспортні коридори (наприклад, у термінальних перевезеннях), або визначену групу клієнтів. КФР, як правило, зацікавлені у транспортуванні, так і в інших операціях фізичного розподілу впродовж можливо більшої частки логістичних

каналів фірм-виробників (власників) товарів. Вони можуть працювати з декількома видами товарів або товарних складів. Виступаючи як менеджери, вони вирішують питання розподілу, пакування і передпродажного сервісу.

Всі суто логістичні, або виконуючі логістичні операції фірми посередника прагнуть захопити якомога більший контроль над матеріальними потоками, забезпечивши собі за рахунок цього максимальний прибуток. Це може виявлятися у контролі всієї дистрибуційної сітки за окремим видом продукції або захопленні ринку транспортних послуг з руху визначеної номенклатури вантажів у територіальній зоні. При цьому вони не прагнуть бути власниками товарів і приймають на себе тільки частку фінансового ризику, пов'язаного з рухом, збереженням і обробкою товарів дистрибуційного каналу.

Для того щоб зберегти контроль над потоками товарів і захистити свій прибуток, виробник має враховувати витрати і фінансовий ризик, фіксувати ціну на кожному етапі товароруку. Контракт на транспортування і фізичний розподіл має бути укладено тільки після визначення остаточної ціни продажу і встановлення відповідної розцінки на кожному етапі товароруку. Для логістичних посередників, котрі працюють у каналах розподілу, важливе значення має узгодження дій, пов'язаних з вивченням центру тяжіння в дистрибуції. В цьому разі головним є рівень якості сервісу, котрий завжди має дотримуватись у фізичному розподілі.

Як відзначають окремі вчені-економісти, коли продукт досягає кінцевої точки в ланцюзі внутрішньовиробничої логістики, тобто є придатним для фізичного розподілу в дистрибуційній сітці і кінцевого споживання, він буде проходити крізь так звані центри консолідації. Вважається, що в цих центрах товари групуються або розподіляються на частки, або в них виконуються операції з групування або розподілу.



Рис. 41. Схема класифікації оптових посередників

Як правило, великі незалежні оптовики купують точний обсяг товару, котрий консолідують на своїх базах і складах, зберігаючи, здійснюючи вантажопереробку, доукомплектування, сортування для продажу, а також виконують кредитно-фінансові операції, страхування ризиків, передпродажний і післяпродажний сервіс. Така фірма є переважно джерелом поповнення торговельних запасів для товарів масового попиту.

Промислові дистрибутори, дилери різняться за товарними групами і сервісом, що його вони надають, в основному для промислових споживачів. Як правило, промислові дистрибутори працюють з визначеними підприємствами, здійснюючи для них закупівлю асортованих груп компонентів, деталей, зіркових одиниць. Індустріальні дистрибутори спеціалізуються на сервісних послугах для вузького промислового сегменту ринку. Оптовик з граничними посередницькими функціями рідко приймає на себе функцію фізичного володіння товаром, закупівля здійснюється під майбутні замовлення. Він, як правило, самостійно доставляє продукцію споживачам (вагонами, суднами). Знайшовши покупця, оптовик передає йому право власності і відповідальність за комерційні ризики.

Оптовий посередник з граничними функціями працює за готівковим розрахунком з прямою доставкою товарів.

Як зазначалося, операції фізичного розподілу виконують структурні підрозділи збуту підприємств. У дистрибуції об'єднуються для перевезення, експедирування, складування, збереження вантажу, вантажопереробки та ін. Тобто при кожній передачі вантажу буде здійснюватись або групування товару для зниження витрат на збереження, вантажно-розвантажувальні роботи і перевезення, або роздрібнення товару, щоб отримана одиниця виміру продукту в кінці логістичного ланцюжка була придатна для споживання. Головним у логістиці при дистрибуції є транспортування як можна далі і частіше значних виробничих або транспортних одиниць. Для цього необхідно консолідувати можливу продукцію матеріального потоку, котра прямує до кінцевої точки цього ланцюжка. Такою консолідацією можна вважати транспортні термінали. У цій логістичній мережі зовнішньої або інтегрованої логістичної системи слід забезпечити зв'язок і безперервність матеріального потоку незалежно від одиниць виміру продукту або транспортних одиниць, котрі переміщують.

Транспортні одиниці, що беруть участь у перевезеннях, у західній літературі з логістики мають назву обліково-договірних одиниць (ОДО). Їх розмір узгоджується між учасниками дистрибуційного каналу, тобто встановлюється їх висота, ширина, довжина, вага, кліматична стійкість, вага тари та ін. Усі показники необхідно постійно узгоджувати в логістичних каналах товароруку. Найбільш оптимальним є розробка стандартів на ОДО, котрі розробляють при проектуванні товару, виходячи з його відповідності технічним характеристикам транспортних засобів.

Іншим важливим моментом у логістиці є процес контейнеризації і пакетизації. Стандартизація контейнерів з вантажомісткості згідно з ISO призвела до появи нової ОДО продукції. Контейнер перетворився на стандарт, котрий потрібно інтегрувати на всі види транспорту. Завдання фізичного розподілу мають бути орієнтовані на ті цілі, котрі оптимізує результат інтегрованої логістики. В цьому плані сучасні тенденції фізичного розподілу пов'язані з концепцією контейнеризації. У країнах Європейської співдружності розроблені програми, що передбачають створення міжнародних логістичних центрів перевезень на основі використання контейнерів у змішаних перевезеннях. В сучасних умовах актуальним є використання контейнерів у процесах фізичного розподілу макрологістичних систем (регіональних, республіканських, міжнародних), які потребують використання декількох видів транспорту. Однак і для мікрологістичних систем майбутнє належить фізичному розподілу контейнеризації.

Для дистрибуційних мереж є важливим знаходження оптимального місця розміщення центрів обробки вантажів, котрі змогли б використовувати автоматизоване обладнання як для пакетних, так і для конкретних перевезень. Якщо виробничі центри працюють без складів, між ними і дистрибуційною платформою необхідний контейнер. Дистрибуційні платформи в цьому разі утримують висококомпліковане обладнання для обробки багатомасштабних запасів.

При обробці пакетів і палетів може бути створений складський консолідований центр, працюючий з різними типами виробників і вантажоотримувачів.

У будь-якому разі створюють сортувальну лінію з обладнанням, що дає змогу завантажувати пакети і палети в контейнери.

Найбільш оптимальним буде той варіант, коли увесь логістичний ланцюжок побудований таким чином, щоб виконувати обробку і збереження вантажів на рівні ОДО (обліково-договірних одиниць).

Слід пам'ятати, що для задоволення потреб споживачів, посередники з дистрибуційної мережі повинні вирішити питання пов'язане з розробкою цієї мережі, оскільки час перевезень превалює над пройденою відстанню, а надійність і якість — над

швидкістю транспортування. Вантажні одиниці розглядаються з точки зору перевезень різними видами транспорту, тобто використання їх максимальної місткості.

За всіх умов більш ефективними будуть перевезення, котрі дають змогу транспортувати велику кількість вантажу за рахунок мінімальної кількості рухомого складу.

Логістичний склад має бути розташований якомога ближчим до споживачів при фізичному розподілі під час транспортування і якнайближче до виробника при сортуванні, комплектуванні, пакуванні готової продукції.

Крім посередників, котрі виступають у дистриб'юційних каналах логістичним посередником, є транспортно-експедиційна або експедиторська фірма, котра надає експедиційні послуги. Згідно з угодою транспортно-експедиційна фірма може здійснити перевезення вантажу транспортом і за маршрутом, що їх обрав експедитор, або клієнт. Експедитор від власного імені або від імені клієнта зобов'язаний укласти угоду перевезення вантажу, забезпечити відправку і отримати угоду на перевезення вантажу, виконавши інші зобов'язання з перевезень. Допоміжними послугами, надаваними експедитором клієнту, як правило, є:

- отримання документів для експортно-імпортних вантажів;
- виконання різних митних операцій;
- вантажно-розвантажувальні роботи;
- сплата митних зборів;
- перевірка кількості і якості вантажу;
- збереження, сортування, комплектування;
- інформаційні послуги.

За рубежом великі транспортно-експедиційні фірми, виконуючи значну кількість різних видів логістичних послуг, прагнуть захопити якомога більшу кількість або протяжність логістичних каналів виробників, інтегрує логістичні послуги в територіальній зоні або за ознакою продуктової орієнтації. Як показує досвід США, до 70 % підприємств передають функції з виконання розрахунків транспортно-експедиційним фірмам. Цей вибір сприяє найбільш вигідній договірній доставці. Узгодження з перевізником застосованих тарифів виконується для 22 % клієнтів. Створення інформаційних систем для збереження і обробки логістичних даних виконується для 13 %, а організація електронного обліку даними між партнерами — для 12 % підприємств. Перелік послуг постійно розширюється як за обсягом так і за якістю. Окремі фірми, котрі є власниками великих вантажних терміналів, здійснюють довгострокове складське збереження вантажів виробників, а іноді викупають продукцію, виконуючи функції великих оптових торговельних посередників. Інтегруючи логістичні послуги, пов'язані з транспортуванням, збереженням, складуванням, вантажопереробкою і продажем продукції, транспортно-експедиційні фірми, по суті, перетворюються у логістичні фірми. Забезпечуючи стійкі ринки збуту послуг, довгостроковий прибуток, а також скорочуючи логістичні витрати виробників продукції поліпшує якість логістичного сервісу.

Транспортно-експедиційні фірми за кордоном пропонують своїм клієнтам такі логістичні послуги:

- розробка і управління логістичними ланцюжками;
- різні види складських приміщень і послуг з укомплектування, сортування, вантажопереробки;
- надання допродажного і післяпродажного сервісу;
- контроль і поповнення виробничих запасів;
- надання послуг із закупівлі товарів і матеріально-технічному забезпеченню;
- ремонт обладнання і транспортних засобів;
- заміна неякісних товарів на якісні.

Безумовно, головним у роботі логістичних фірм є якість сервісних послуг. Транспортно-експедиційне обслуговування клієнтів здійснюється в основному для

дрібнопартійних, тарно-штучних вантажів, а також контейнерів і пакетів. Крупногабаритні промислові, будівельні вантажі, сировинні матеріали доставляють, як правило, за прямими угодами вантажовласника з перевізником.

3. Транспортні термінали як вид логістичних посередників

В останні роки логістичні фірми-посередники почали створювати транспортні термінали, тобто з'явилися так звані логістичні термінали, з якими взаємодіють промислові підприємства і транспортні фірми.

Термінальні підприємства є самостійним господарчим суб'єктом, створеним для надання складських і транспортно-експедиційних послуг з метою задоволення громадських потреб у них. Термінали можна створювати на державній муніципальній і змішаній формовласності. Спільні термінали утворюють за участі іноземних юридичних осіб. В розвитку термінального господарства зацікавлені закордонні фірми, зокрема, при виконанні транзитних перевезень через територію України і забезпеченні необхідним транспортно-складським устаткуванням.

Основні завдання терміналів полягають у забезпеченні координації транспортного процесу, вантажопереробки і складування на короткий час при передачі вантажів з магістрально-транспортного, автотранспортного, підвозу-розвозу вантажів та інших перевезень. Діяльність терміналів заснована на договірних умовах. Свої послуги вони реалізують за договірними цінами і тарифами. Послуги, котрі надають працівники терміналів, крім транспортно-складських, дуже різноманітні і не поступаються послугам, котрі надають логістичні посередницькі організації інших видів:

- узгодження часу прибуття і відправки вантажів при перевалці з одного виду транспорту на інші;
- митні, вантажні операції;
- прийняття вантажу на відповідальне збереження;
- підсортування, підкомплектування, укрупнення і розукрупнення партій вантажу;
- переадресування вантажів, тарно-пакувальні операції;
- оформлення документів;
- різні види експедиційних і транспортних послуг;
- інформаційні послуги, в тому числі і місце знаходження вантажу.

Всі ці операції можуть виконуватись комплексно або частково, залежно від спеціалізації терміналів.

Термінали розподіляються на універсальні, спеціалізовані з урахуванням характеру послуг, що надаються, вони можуть виконувати операції з вантажопереробки, складування, транспортно-експедиційного обслуговування та інші.

Залежно від району і масштабів діяльності, характеру територіальних зон обслуговування і спеціалізації, зважаючи на види вантажу, можуть функціонувати міжрегіональні, регіональні, місцеві і міжнародні термінали. Міжрегіональні термінали забезпечують роботу великих транспортних вузлів, регіонів, підприємств, котрі мають поширені господарчі зв'язки. Регіональні термінали обслуговують транспортні вузли і підприємства, регіонального і місцевого значення. Міжнародні термінали пов'язані з обслуговуванням міждержавних господарчих і транспортних зв'язків. Класифікацію терміналів можна побачити на схемі.

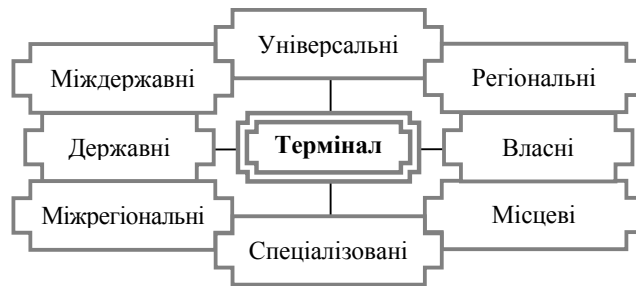


Рис. 42. Види терміналів

Універсальні термінали являють собою групу складських комплексів з дистрибуційним центром. Функцією цих терміналів є збір, завіз, розвіз, вантажопереробка в основному дрібних відправлень, збереження вантажу та інші логістичні послуги. Універсальні термінали можуть мати спеціалізовані складські приміщення і обладнання для вантажопереробки вантажів великої ваги, динамічних, вантажів, що швидко псується, а також контейнерні площадки. Як правило, ці термінали мають власні залізничні під'їзні колії. Основними операціями універсальних терміналів є:

- вивчення ринку транспортно-експедиційних послуг;
- оформлення угод з клієнтами і обробка замовлень;
- складування, збереження, комплектування вантажів;
- організація доставки вантажів;
- надання інформаційних послуг;
- надання послуг в оформленні документів і розрахунках з перевезень;
- митні послуги.

Спеціалізовані термінали виконують операції з надання різних видів послуг для визначеного виду вантажів. Через спеціалізацію терміналів можна краще враховувати вимоги клієнтів з перевезення, збереження і переробки вантажів, підвищити ефективність логістичного управління і якість сервісу, знизити логістичні витрати.

При міжнародних перевезеннях на термінали завозять вантажі, котрі потребують виконання митних формальностей, угруповання, збереження. Необхідність виконання тих чи інших операцій визначається видом вантажу, розміром відправки, відстанню перевезень, часом вантажопереробки та ін. Для більш ефективного сортування, комплектування необхідне обладнання терміналу автоматизованою технікою.

При перевезенні між терміналами можуть бути використані різні види транспорту. Перевозячи вантаж автомобільним транспортом, використовують автопоїзди великої ваги, котрі працюють по регулярних лініях за встановленим розкладом. Завантаження терміналів здійснюється, як правило, у нічний час, а рух автопоїздів виконується вночі, щоб зранку можна було прибути до пункту призначення під розвантаження. Якість термінальних перевезень характеризується високою швидкістю доставки вантажів і ефективним використанням транспортних засобів.

Технологічно процес термінального транспортування складається із завезення вантажу на термінал і розвезення його з терміналу, вантажопереробки на терміналі, перевезення вантажів між терміналами призначення і відправлення.

4. Шляхи об'єднання посередників

Оптово-торговельні і логістичні посередники, орієнтуючись на транспортно-експедиційне обслуговування і наближаючись за функціями до транспортних терміналів, у перспективі можуть використовувати власну матеріально-технічну базу для розвитку терміналів, тим більше, що самі термінали зацікавлені у кооперації з іншими учасниками процесу товароруку.

Діяльність терміналів можлива через входження їх у добровільні об'єднання (господарчі асоціації, концерни) з підприємствами і організаціями — оптовими посередниками, котрі мають складські потужності.

Принципами діяльності таких структур мають бути добровільність, спільність економічних інтересів, свобода вибору організаційної форми інтегрованої структури, рівні права всіх учасників спільної діяльності і взаємовигідність співпраці, договірна основа організації стосунків між учасниками і структури в цілому.

Підприємства, котрі входять до складу цих структур, зберігають свою самостійність і права юридичних осіб. Їх діяльність ґрунтується на основі самостійно розроблених планів і програм спільної діяльності. Вони можуть створювати фірми, центри, виробництво, котрі діятимуть згідно з уставом затвердженим керівними органами інтегрованої структури.

Інтегрована структура виконує свої логістичні функції у межах добровільно делегованих їй повноважень і діє в інтересах терміналів, що входять до її складу, і посередницьких підприємств. Вона може від свого імені укладати угоди, користуватись банківськими кредитами, виконувати експортно-імпортні операції, створювати спільні підприємства, представляти інтереси структури в цілому і її учасників стосовно інших підприємств і організацій.

Вищим органом управління інтегрованої структури є загальні збори уповноважених представників підприємств-учасників. Інтегровані структури формуються залежно від масштабів діяльності і можливостей використання складських потужностей посередницьких організацій.

Для великих складських комплектів найбільш характерне об'єднання їх з міжрегіональними терміналами у формі концернів. Для інших посередницьких складських підприємств раціональним є об'єднання з регіональними терміналами у формі асоціацій. Можливе входження до таких асоціацій вищевказаних підприємств на правах орендодавців не повністю використаних, найменш завантажених складських потужностей, а терміналів — як орендованих.

Концерн може створюватися як міжгалузеве об'єднання підприємств зі спільною діяльністю, складські підприємства і транспортні термінали на основі добровільної централізації окремих функцій. Підприємства, котрі входять у концерни, мають можливість створювати господарчі асоціації з іншими підприємствами без узгодження з керівними органами концерну.

Господарчі асоціації можуть бути створені як об'єднання складських підприємств і терміналів для спільного виконання однієї або декількох виробничо-господарських функцій на основі об'єднання учасниками частки своїх фінансових і матеріальних ресурсів для координації діяльності і розвитку кооперації. Участь в асоціації не впливає на відомчу належність її підприємств і не обмежує їх прав до входу до інших асоціацій або інших форм об'єднань.

Асоціація може встановлювати порядок надання взаємних послуг своїх підприємств, а також порядок спільних послуг клієнтам підприємств—учасників асоціації. Деколи асоціація за спільним рішенням учасників може компенсувати підвищені витрати або збитки підприємств, котрі входять до її складу.

У межах функціонування асоціацій і незалежно від способу створення передбачається використання орендної і лізингової форм у взаємовідносинах транспортних терміналів і складських підприємств, посередницьких організацій.

В цьому разі складські підприємства надають терміналам в оренду або на засадах лізингу частку належних їм складських потужностей, а термінали використовують їх на основі угоди на оренду або контракту зі складськими підприємствами, або відповідними посередницькими організаціями. Термінал—орендатор може повністю або частково викупити орендоване майно. Умови і порядок викупу визначаються угодою оренди.

Досвід господарської практики за кордоном дає привід вважати, що об'єднання посередницьких організацій з транспортними терміналами можливе і доцільне у складі акціонерних товариств.

З розвитком інтегрованих структур найбільші підприємства-посередники будуть опанувати термінальні технології. За однією з них клієнти доставляють вантаж на склад, персонал якого сортує вантаж згідно з транспортними засобами. За іншою схемою, котра має назву «навантаження з площадки», клієнти самі сортирують свій вантаж, доставляють його за допомогою персоналу складу до залізничних вагонів або контейнерів з указаною адресою доставки. Така схема найчастіше використовується при недостатній ємності складів. Однак вона може бути раціональною тільки тоді, коли клієнти погоджуються самостійно виконати значний обсяг сортування. Між двома названими схемами роботи терміналів існує значна різниця в якості сервісу і в обсязі витрат. За першою схемою якість сервісу — найвища, але і витрати найбільші, оскільки сортування є трудомістким процесом.

Можливі й інші варіанти сервісу і витрат, адже, рухомий склад, що прямує у визначений район, розміщується у сортувальних межах. Ця схема забезпечує скорочення числа навантажень для клієнта. При перевантаженні з місцевого транспорту на міжнародний і навпаки використовуються автомобілі зі змінними контейнерами. Такий метод може використовуватися, коли виникає необхідність перевантаження незначного вантажу в процесі руху. Це дає змогу скоротити витрати і в той же час забезпечити хороший сервіс.

Якщо посередницькі підприємства орієнтовані на термінальні технології, вони мають урахувати характерні елементи діяльності терміналів. Основним є те, що термінальні технології потребують зручних механічних пристроїв для завантаження і розвантаження транспортних засобів, сортування і складування вантажів у визначених місцях, а також для транспортування у межах терміналу. На деякі термінали прибувають змішані вантажі і потребують сортування перед подальшим рухом. Отже, однією з передумов успішної праці терміналів є наявність достатніх площ і обладнання, здатних забезпечити на сучасному технологічному рівні функціонування терміналів. Крім цього, велике значення в технології роботи терміналів має наявність контейнерних площадок, котрі становлять комплекс пристроїв, споруд і обладнання, необхідний для встановлення, підбору, сортування контейнерів за напрямками відправлень і збереження контейнерів, механізмів для навантаження і розвантаження контейнерів. Термінали, як правило, в значній кількості оснащені вантажопідйомними засобами. При станціях, відкритих для приймання і відправлення контейнерів великої ваги, використовують крани, які дають змогу змінювати ширину контейнерної площадки. Вони дають змогу виконувати пряме перевантаження прибуваючих контейнерів з платформ-контейнеровозів на автотранспорт або розвантаження на площадку і навантаження з площадки на автотранспорт. Площа контейнерної площадки розмічена таким чином, щоб можна було вести планомірний облік контейнерних місць, що дає змогу швидко знаходити контейнер, необхідний для продовження вантажних операцій. При навантаженні можливий прямий варіант, коли навантаження виконується безпосередньо з автомобіля на платформу контейнеровоза і навпаки, без використання контейнерної площадки. Термінали і склади посередників мають бути пристосовані для прогресивних методів обробки вантажів, забезпечуючи економічність і підвищення якості обслуговування виробничих і торговельних підприємств, необхідна також узгодженість технології їх стосунків з відправниками та отримувачами.

Робота терміналів і посередників узгоджена з відправниками в плані навантаження та черговості відправлення вантажів. Це сприяє виконанню прямого транспортування від одного відправника до декількох отримувачів. Важливою є співпраця з отримувачами, котрі мають значну кількість постачальників.

Необхідна взаємодія посередників і представників їх клієнтів для ефективного термінального обслуговування.

Створення інтегрованих структур дає змогу подальшого розвитку транспортно-експедиційних центрів, або транспортно-вантажних центрів. Під останнім слід розуміти великий регіональний комплекс інженерно-технічних споруд з доставки вантажів і надання вантажовідправником і вантажоотримувачем транспортно-експедиційних послуг. Він може забезпечити взаємодію різних видів транспорту на основі управління сукупністю вантажно-розвантажувальних, підвозно-розвізних, складських, перевалювальних робіт і транспортування вантажів на території регіона. Він може охоплювати не тільки складські приміщення, котрі знаходяться у віданні терміналу, а й залучених ним для використання складів посередницьких організацій, а також матеріальні склади промислових підприємств.

В них виконуються приблизно такі самі операції, як і в терміналах, тобто сортування, пакування, складування, збереження, пакування, контейнеризація, постачання і транспортування вантажів. Однак такі центри більш потужні, характеризуються конкретною зоною економічних інтересів, товаропотоків, потоків інформації, потоків транспортування, пов'язані з великою кількістю товаровиробників.

Такі центри раціонально створювати в пунктах накопичення вантажів, а також при змішаних перевезеннях на залізнично-водному транспорті. Їх розвитку сприяє наявність у регіоні розвинутої товаропровідної мережі торгівлі і матеріально-технічного забезпечення.

Основними функціями транспортно-вантажних центрів слід вважати концентрацію вантажопотоків, розвезення і збирання вантажів, забезпечення стику між місцевими сполученнями і сполученнями на дальній відстані, розміщення вантажопотоків на екологічно благополучних видах транспорту, а також створення умов для найкращого обслуговування у сфері матеріально-технічного забезпечення і торгівлі. Для цього потрібно прискорення і підвищення якості виконання замовлень з перевезення вантажів, оптимізація використання транспортних засобів, удосконалення інформаційних потоків при управлінні вантажними перевезеннями, використання спільних банків даних в логістичних ланцюжках партнерів, що забезпечить їм переваги при логістично створених вантажних перевезеннях. Як видно, існують різні види посередницьких організацій, котрі надають логістичні послуги, пов'язані з транспортуванням, експедируванням, складуванням та ін. Система логістичних посередників постійно розвивається під впливом вимог ринкової кон'юнктури і в інтересах більш ефективного обслуговування ринку і функціонування його посередників. Характерною рисою є збільшення кількості і різновидів посередницьких організацій, поєднання ними різних функцій універсалізації та спеціалізації.

Торговельно-посередницькі структури за кордоном об'єднують як великі, так і дрібні підприємства, котрі спеціалізуються на окремих видах послуг, а також окремих брокерів, агентів, комісіонерів, виконуючих інформаційно-контактні функції, оперативні доручення замовників. Універсальні і спеціалізовані по видах продукції посередницькі фірми мають, як правило, регіональні відділення, створюються асоціації посередників. Функціональною основою відносин промислових фірм і посередницьких підприємств є комплекс послуг, що надається. Вони розміщують замовлення на виробництво, беруть участь у рекламуванні продукowanego і плануванні виробництва промислових фірм структур у забезпеченні постачальників і споживачів логістичними послугами зі складської переробки продукції, уніфікації, пакуванню та ін.

До посередницьких організацій в логістичній системі США відносять: внутрішні і міжнародні транспортні й експедиційні агентства; незалежних агентів, брокерів; асоціації вантажовідправників і транспортних підприємств між покупцем і продавцем продукції, призначених для транспортування. Деякі вчені вважають, що тенденція до подальшого розвитку логістичних посередників являє собою створення компаній об'єднаних посередників з функціями, що розширюються.

З проявом цих тенденцій стикаються інтереси промислових компаній і посередників. Розширення функцій посередників викликає побоювання замовників щодо їх залежності від сторонніх організацій, скорочення сфери власної господарчої діяльності і отримання прибутку. Тому окремі промислові компанії створюють спеціалізовані дочірні фірми для виконання логістичних посередницьких послуг.

Оптові бази і оптові контори промислових підприємств або фірм у цілому виконують функції, притаманні незалежним посередникам. Однак посередники більш наближені до споживача. Крім того, торгові підприємства виробників мають справу в основному з однорідними товарами, в той час як посередники з різноманітними за характером. Посередницькі організації мають суттєву перевагу порівняно з системою торговельних структур промислових фірм.

Важливим моментом подальшого розвитку посередницьких структур є розвиток інтеграційних форм їх функціонування, котрі виникають на договірній або акціонерній основі, охоплюючи окремі або більшість послуг, що надаються посередниками. Ці інтеграційні форми і методи отримали в останні роки широкий розвиток і виявляються в контрактних зв'язках промислових фірм з незалежними торговельними посередниками, в створенні асоціацій споживачів і виробників у господарчих зв'язках, у структуризації горизонтальних зв'язків посередницьких організацій. Перспективним є розвиток інтеграційних зв'язків споживачів і виробників на основі створення промислових мереж, що дає змогу знизити витрати, вартість обробки запасів і управлінські витрати. Все це можливо отримати за рахунок спільної закупівельно-збутової діяльності.

Безумовно, на організацію логістичної і оптово-торговельної діяльності впливає робота державних органів управління. Це виявляється у використанні фінансово-кредитних важелів, у реалізації постанов і законів.

Для кращого освоєння ринку збуту як у межах країн, так і за їх кордонами, створюються стратегічні господарські центри (США, Японія), а також центри закупівлі продукції, координуючи роботу відділів забезпечення промислових фірм з постачальниками продукції, що виробляється. Всі вони також надають різні види логістичних послуг.

5. Організація торговельно-посередницької логістики

Для того щоб реалізувати свої можливості, посереднику в боротьбі за клієнта необхідно провести відповідні маркетингові дослідження, а потім створити свою організаційну структуру, котра відповідає концепції логістики.

Для вирішення завдань необхідні макросегментація та прогноз, а також проектування моделі логістичних процесів. При здійсненні макросегментації потрібно згрупувати споживачів за характером і обсягом логістичних послуг з обов'язковим урахуванням територіально-галузевих факторів. Дотримання вимог концепції логістики і зосередження ресурсів посередників на найбільш важливих напрямках логістичного сервісу обумовлює оптимізацію не тільки зон сервісного обслуговування, а й торговельних зон.

При об'єднанні споживачів за торговельними зонами і зонами обслуговування, а також платоспроможністю, визначаються вимоги споживачів до структури комплексу та інших факторів.

Наступним етапом є мікросегментація, коли розробляється тактика відповідних дій на ринку, узгоджується й коректується механізм виробництва й реалізації логістичних послуг.

Порядок комплексної діяльності з формування й регулювання логістичного сервісу можна розглянути на схемі (рис. 43).

За кордоном використовують різні форми створення сервісних логістичних організацій. В деяких країнах поширена форма організації закупівель або розподілу, котра дає змогу постачальникам та споживачам взаємодіяти у перевезеннях,

користуванні складами або з іншими логістичними посередниками. Відповідно до договірних умов транспортні компанії, склади загального використання та інші учасники процесу надають замовнику узгоджений раніше комплекс логістичних послуг (транспортування, експедиційне, інформаційне та інше обслуговування). При цьому постачальник зобов'язується віддавати в повне розпорядження замовника частину парку рухомого складу, складських приміщень, а також відповідного персоналу (коли це необхідно) на попередньо узгоджений час і за раніше узгодженою ціною. Строк такої угоди варіюється в межах від 2 до 5 років. За цим договором і створеною на його основі логістичною підсистемою відповідальність за ефективну експлуатацію отриманих у користування транспортних засобів, складських приміщень та інших логістичних потужностей, а також трудових ресурсів лягає на замовника.

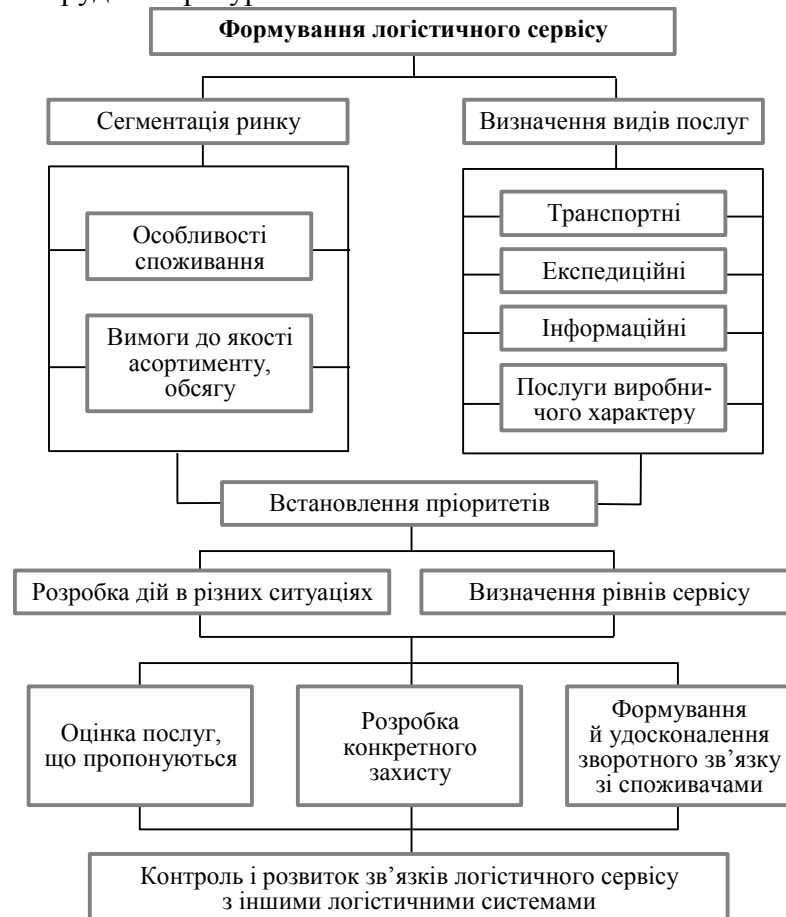


Рис. 43. Формування логістичного сервісу

В Україні також створюються логістичні підсистеми сервісу. Це різні посередницькі фірми, котрі займаються транспортно-експедиційним обслуговуванням. Розвиток підсистем транспортно-експедиційного сервісу базується на вираховуванні і координації інтересів відправника, перевізника і отримувача через створення комплексних транспортно-експедиційних систем, технологічну маршрутизацію руху вантажних потоків, при котрих рухомий склад клієнтів транспорту використовується виходячи з правил кооперації.

Так, в Україні створено Український державний центр транспортного сервісу, котрий є структурним підрозділом «Укрзалізниці». У сферу його діяльності входить організація перевезень вантажів у великовагових контейнерах, експлуатування вантажу. Центр надає такі види послуг:

1) надання організаціям, фірмам, фізичним особам великовагових контейнерів для перевезення на залізничному транспорті;

2) доставка контейнерів до дверей клієнтів автотранспортом з терміналу УТС (Український центр транспортного сервісу «Лиски») по Києву і Україні;

- 3) виконання вантажно-розвантажувальних робіт, поєднаних з переробкою контейнерів інших вантажів;
- 4) взаєморозрахунки між відправниками вантажів і залізниць іншими шляхами України, країн СНГ та Європи;
- 5) консультації з питань митного оформлення;
- 6) експедирування експортних і транзитних вантажів у контейнерах усіма видами транспорту;
- 7) складування, збереження різних вантажів на відкритому митно-ліцензійному і критому складах;
- 8) реалізація і ремонт контейнерів;
- 9) митне декларування і оформлення документів у митниці з відправлення контейнерів на експорт або отримання імпорту;
- 10) страхування вантажів.

Українсько-австрійське спільне підприємство «Термінал-Етрансиліски», котрий співпрацює з Українським державним центром транспортного сервісу, надає послуги з вантажно-розвантажувальних робіт, збереження митного вантажу в режимі митного складу — до трьох років, зберігає немитний вантаж, комплектує вантаж на замовлення клієнта, виконує роботи із сортування, пакетування, доставки вантажу клієнту. На терміналі також проводиться комп'ютерний облік руху товару за номенклатурою, видача довідкової інформації. Підприємство відправляє вантажі залізницею, автотранспортом, надаються послуги з доставки вантажів у Білорусь, Чехію, Австрію, Польщу. Можна отримати послуги митного брокера з декларування товару, надання допомоги у розробці документації, необхідної для митного оформлення та ін.

ОАО «KYIVZOVNISHTRANS» і фірма КТТ-інформ, розробляють програмний комплекс «AutoSpedition». Цей комплекс вирішує питання формування транспортного замовлення і відправлення його перевізнику, формування документа «Інвойс» і відправлення його замовнику. Аналізуються рейси за такими параметрами: дата завантаження, дата розвантаження, дата отримання CMR, дата розрахунків за перевезення. Документи складаються російською та англійською мовами. Комп'ютеризовані всі фінансові операції.

На українському ринку діють і інші фірми-посередники, як українські, так і іноземні, котрі надають різні види послуг, пов'язаних з експедиційною та транспортною роботою. В Україні була також створена Асоціація міждержавних експедиторів України (АМЕУ) за ініціативою більше 100 транспортно-експедиційних організацій. Вона є членом Міждержавної федерації експедиторських асоціацій (FLATA).

Основною метою асоціації є координація зусиль експедиторів України для вирішення проблем їх професійної діяльності. Її завдання полягає у сприянні становленню експедиторської індустрії як нової галузі ринкової економіки України, підвищення якості послуг, що надаються у сфері перевезень і транспортно-експедиційного обслуговування, в залученні додаткових обсягів перевезень через Україну. Увага приділяється захисту українського ринку транспортно-експедиційних послуг від несумлінних вітчизняних та іноземних експедиторів, організації інформаційного забезпечення з професійних питань, науково-методичному і правовому забезпеченню транспортно-експедиційної діяльності. АМЕУ надає допомогу в отриманні необхідної інформації.

На організацію посередницької логістики впливають і форми власності підприємств комерційного посередництва.

Значне скорочення частки державної торгівлі у загальному обсязі роздрібного товарообороту не є дивним, тому що найбільш радикальні зміни форми власності у процесі приватизації відбувалися у сфері торгівлі і, в першу чергу, у її роздрібній ланці. Цим же пояснюється зростання частки приватної торгівлі, де істотну роль відіграла лібералізація торгівлі і демократизація суспільно-політичного життя країни. Скорочення

частки змішаних форм власності в основному обумовлено різким падінням темпів зростання кооперативної торгівлі, зокрема, системи споживчої кооперації. Стійке зростання частки інших форм власності можна віднести на рахунок неорганізованої торгівлі, обсяги продажу якої враховуються непрямим чином.

Зміна відносин власності на торговельних підприємствах з точки зору торговельної логістики має як позитивні, так і негативні наслідки. З одного боку, економічна самостійність господарюючих у сфері торгівлі суб'єктів розв'язує їм руки у виборі каналів товароруху, розширює горизонт пошуку оптимальних варіантів побудови логістичних ланцюжків. З іншого — економічна автократія є перешкодою процесу узгодження інтересів усіх учасників логістичної системи, що фактично підриває організаційно-економічну базу торговельної логістики. Встановлено, що потенційні можливості логістичного підходу до організації торгівлі достатньо успішно реалізуються за умов економічної та політичної стабільності суспільства.

За винятком технологічної структури, може скластися уява, що форми організації торговельної логістики і форми організації торгівлі сходяться. Ідентичність форм логістики і торгівлі зовсім не є очевидною тому що специфіку форм організації торговельної логістики можна відшукати лише у межах певних форм торгівлі. Більш суттєвою відмінністю між торгівлею і логістикою стає тоді, коли досліджуються логістичні операції торгівлі.

Принципова блок-схема організації торговельної логістики передбачає таку послідовність логістичних операцій:

1) планування закупівель товарів для наступного перепродажу. Для цього потрібно знати платоспроможний попит покупців і мати необхідні ресурси для задоволення виявленого попиту;

2) вибір форм організації закупівель. Ефективність торговельної логістики багато в чому залежить від наявності альтернатив у плануванні й організації закупівель;

3) організація закупівель товарів для наступного перепродажу. Бажано дотримуватись затвердженого плану й оптимальних форм організації закупівель, оперативно реагуючи на зміни зовнішнього і внутрішнього середовища торговельної логістики;

4) вибір форм управління запасами. Можливі варіації політики підприємства комерційного посередництва у галузі управління запасами. Ефективною визнається така політика, за якою максимум надійності поставок товарів споживачам забезпечується при наявності мінімуму товарного запасу;

5) управління запасами товарів. Сукупність заходів з управління товарними запасами передбачає підтримання їх на оптимальному рівні. Крім того, дана логістична операція містить все, що пов'язано зі складською переробкою товарів, аж до викладення їх на полиці магазинів чи на спеціальні стенди;

6) вибір форм організації поставок. Головним напрямом діяльності комерційних посередників є продаж (поставка) товарів споживачам. Різноманітність способів продажу (поставок) дає змогу встановити придатний для кожного покупця варіант, що буде вигідним і підприємству комерційного посередництва;

7) планування і організація поставок товарів споживачам. План поставок має бути збалансованим за ресурсами (фінансовими і трудовими), за технологією товароруху, за контрагентами та іншими елементами;

8) вибір форм обслуговування споживачів. Торговельна логістика набуває досконалих форм, коли передбачає не тільки закупівельну та постачальницьку діяльність, а й максимально можливий комплекс послуг, пов'язаних з фізичним переміщенням товарів і підготовкою їх до споживання. При виборі форм обслуговування споживачів необхідно керуватися принципом оптимальної достатності, суть якого полягає у тому, що та чи інша послуга взаємовигідна як посереднику, так і покупцю;

9) організація обслуговування споживачів. Після обрання послуги має бути розроблена технологія її надання і створені необхідні організаційно-економічні передумови. За певних умов (наприклад, розширення сфери комерційного посередництва) сама торгівля може бути доповненням системи обслуговування, як це ми вже спостерігаємо на практиці, коли підприємства сфери послуг займаються торговельно-посередницькою діяльністю.

Основні принципи відмінності логістичної організації торгівлі від традиційної — це потенційна можливість одержання ефекту інтеграції зусиль всіх учасників процесу фізичного переміщення товарів у сфері комерційного посередництва.

6. Інтегрована торговельна логістика

Вдосконалення якоїсь однієї логістичної операції у системі торговельної логістики рідко дає загальносистемний ефект. Часто потрібним стає комплексний підхід до всіх елементів системи, що має вираз в інтеграції логістичних зусиль.

Недоліки дрібнотоварної організації торговельної логістики поглиблюються через нерівномірне розповсюдження торговельної інфраструктури (за територією країни).

Потреба в інтеграції торговельної логістики регіонів з відносно більш низькою інфраструктурою забезпеченості є більш нагальною, ніж у регіонах, що мають порівняно більш розвинену торговельну інфраструктуру. За рахунок інтеграції торговельної логістики регіону можна одержати ефект кооперації логістичних зусиль, що дає змогу компенсувати недостатність інфраструктурної забезпеченості.

Основними принципами логістичної інтеграції є:

- 1) координація всіх процесів товароруху, починаючи із закупівлі товарів і закінчуючи поставкою їх споживачам (логістична координація);
- 2) інтеграція управління і контролю за матеріальними потоками (управлінська інтеграція);
- 3) єдина технологія матеріального потоку, включаючи комплекс послуг, що надаються клієнтам торговельного підприємства (технологічна інтеграція);
- 4) адаптація логістичних систем до змінюваних умов внутрішнього і зовнішнього середовища торговельної логістики (адаптивна інтеграція);
- 5) раціональна організація усіх елементів торговельної логістики, забезпечення їх узгодженості (організаційна інтеграція).

Конкретні форми інтеграції торговельної логістики визначаються найрізноманітнішими факторами, починаючи від технологічної узгодженості основних ланок логістичного ланцюжка, і закінчуючи економіко-правовими обмеженнями монополізації сфери торгівлі, що встановлюються державою. Узагальнюючи теорію і практику торговельної логістики, можна виявити найбільш загальні напрями її інтеграції (рис. 44).

Внутрішньофірмова інтеграція торговельної логістики (тобто інтеграція логістики у межах торговельного підприємства) можлива за трьома основними напрямками:

- 1) технологічна інтеграція, що має вираз у розробці єдиної технології матеріального потоку торговельного підприємства;
- 2) функціональна інтеграція, що може бути представленою створенням інтегрованої системи управління матеріальними, фінансовими та інформаційними потоками;
- 3) комплексна інтеграція, що являє собою синтез технологічної та функціональної інтеграції.

Технологічна інтеграція розглядається як матеріальна основа всієї внутрішньофірмової інтеграції торговельної логістики. Вона передбачає техніко-технологічну узгодженість основних логістичних операцій торговельного підприємства, що дає змогу забезпечити:

- оптимальний режим заводу товарів;
- своєчасне проведення кількісного і якісного приймання вантажів;

- раціональне використання рухомого складу та піднімально-транспортного обладнання;
- ефективну організацію праці транспортно-складських робітників;
- чітку роботу транспорту з доставки товарів покупцям;
- використання прогресивних видів тари і систем пакування вантажів;
- зниження втрат від технологічної неузгодженості логістичних операцій;
- підвищення якості обслуговування клієнтів фірми.

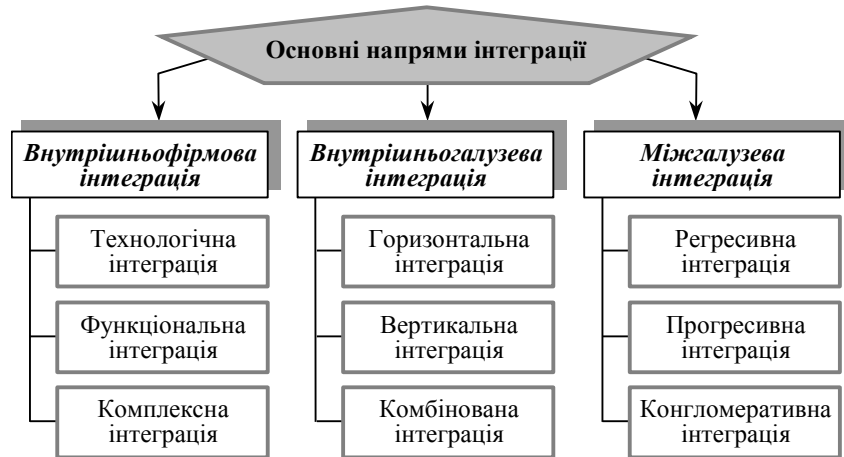


Рис. 44. Основні напрями інтеграції торговельної логістики

Найважливішими принципами технологічної інтеграції торговельної логістики, на нашу думку, є уніфікація та стандартизація. Уніфікація логістичних операцій породжує ефект взаємодоповнюваності та взаємозамінюваності, що підвищує рівень надійності логістичних ланцюжків. Стандартизація логістичних операцій передбачає, в першу чергу, стандартизацію основних технологічних процесів матеріального потоку (рис. 45).

Стандарти закупівель містять як стандартизовані технології закупівель товарів торговельними підприємствами, так і кількісне й якісне приймання вантажів. Стандарти зберігання містять як практично усі технології обробки вантажів на внутрішньому рівні торговельного підприємства, так і підготовку товарів до відпуску покупцям. Стандарти поставок визначають як порядок відпуску (доставки) товарів покупцям, так і забезпечення заміни (повернення) недоброякісних товарів. Стандарти обслуговування охоплюють достатньо широкий спектр стандартів на ті логістичні операції, що пов'язані з допродажним та післяпродажним обслуговуванням клієнтів торговельного підприємства.



Рис. 45. Основні технологічні стандарти торговельної логістики

Функціональна інтеграція торговельної логістики ґрунтується на об'єднанні зусиль різноманітних підрозділів торговельного підприємства в управлінні матеріальними потоками. Це досягається за рахунок знання та ефективного використання логістичних принципів керівництвом фірми. Великим підприємствам комерційного посередництва можна рекомендувати створення спеціалізованої служби управління матеріальним потоком.

Статус керуючого матеріальним потоком фірми має бути достатньо високим, щоб успішно розв'язувати конфлікти неузгодженості процесів різноманітних підрозділів торговельного підприємства, пов'язаних з організацією матеріального потоку. Очевидно, що безпосередньо в його підпорядкуванні має бути транспортно-складська служба, яка забезпечувала б фізичний рух матеріального потоку. Що стосується служб закупівель і

продажу, то їх бажано було б інтегрувати у межах торговельної логістики на функціональній основі, тобто зберігаючи їх адміністративну незалежність від керуючого матеріальним потоком, але забезпечуючи безумовне виконання ними логістичних операцій.

Не має сумніву, що найпродуктивнішою формою внутрішньофірмової інтеграції торговельної логістики є комплексна інтеграція, основа якої — синтез технологічної та функціональної інтеграції. Частіше за все вона реалізується у вітчизняній торговельній практиці інтуїтивно, але було б краще, якщо б керівники торговельних підприємств підходили до неї свідомо, активно використовуючи у своїй роботі основні принципи логістики.

Внутрішньофірмова інтеграція дає змогу керувати матеріальним потоком торговельного підприємства, але кардинально не впливає на фактори зовнішнього середовища. Для уникання втрат узгодженості основних елементів систем торговельної логістики необхідно доповнити внутрішньофірмову інтеграцію внутрішньогалузевою та міжгалузевою логістичною інтеграцією. Значний логістичний потенціал закладений у внутрішньогалузевій інтеграції торговельної логістики. Розглядаємо три можливих напрями:

1) горизонтальна інтеграція, базується на узгодженні інтересів торговельних підприємств-конкурентів;

2) вертикальна інтеграція, що передбачає поєднання логістичних зусиль представників різних підгалузей галузі «торгівля», що розуміють у широкому сенсі цього слова (включаючи підприємства, що спеціалізуються на комерційному посередництві);

3) комбінована інтеграція, що сполучає вигоди двох попередніх форм внутрішньогалузевої інтеграції.

За умов горизонтальної інтеграції торговельне підприємство намагається одержати у володіння чи поставити під контроль інші торговельні підприємства-конкуренти. Можливі різноманітні форми поглинання підприємств-конкурентів, починаючи зі скуповування підприємств цілком і завершуючи банкрутством конкурентів. Ще більш різноманітними є форми контролю за діяльністю підприємств-конкурентів, включаючи різноманітні види об'єднань (асоціацій), придбання контрольного пакету акцій тощо. У всіх випадках необхідно враховувати економічні та правові межі горизонтальної інтеграції з підприємствами-конкурентами, а правові межі — діючим антимонопольним законодавством.

Вертикальна інтеграція у торговельній логістиці будується на об'єднанні логістичних зусиль незалежних, але взаємопов'язаних торговельних підприємств. Найбільш тісний взаємозв'язок спостерігається між оптовою та роздрібною ланками торговельної логістики. Якщо уявити логістичний ланцюжок, що складається тільки з внутрішньогалузевих ланок, у загальному вигляді можна одержати таку систему (рис. 46).

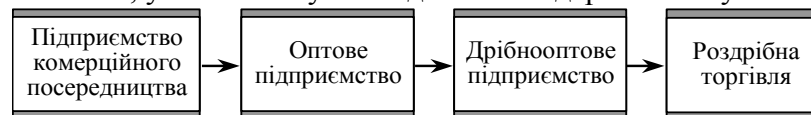


Рис. 46. Принципова модель вертикальної інтеграції торговельної логістики

У даній системі підприємство комерційного посередництва може виконувати різноманітні торговельні функції, у тому числі й такі, як збут готової продукції товаровиробників. Оптове підприємство виступає у ролі великого посередника (дилера), встановлюючи зв'язки чи то безпосередньо з товаровиробниками, чи то опосередковано через комерційних агентів та роздрібну мережу. В принципі, між оптовою та роздрібною ланками логістичного ланцюжку можуть існувати дрібнооптові торговельні посередники, які виконують функції підсортування та комплектації, тобто доведення виробничого асортименту товарів до споживчого стану.

Вертикальна інтеграція, як правило, можлива на добровільних засадах шляхом об'єднання відокремлених логістичних елементів у інтегровану систему. При цьому форми координації логістичних зусиль усіх учасників такої системи будуть здійснюватись

глибиною інтеграції, рівнем узгодженості технологій переробки вантажів, іншими факторами.

Комбінована інтеграція торговельної логістики у межах галузі «торгівля» сполучає у собі переваги горизонтальної та вертикальної інтеграції. Припустимо, що приборкання конкуренції можливо шляхом горизонтальної інтеграції, а вигоду від кооперації логістичних зусиль учасників внутрішньогалузевого логістичного ланцюжка більш раціонально одержати на базі вертикальної інтеграції.

Саме широке поле інтеграції торговельної логістики відкривається на міжгалузевому рівні. Пропонують три можливі форми міжгалузевої інтеграції:

1) регресивна інтеграція, що полягає у намаганні торговельного підприємства жорстко контролювати основних постачальників товарів (товаровиробників);

2) прогресивна інтеграція, суть якої полягає в тому, що торговельне підприємство намагається одержати чи поставити під жорсткий контроль інші підприємства торговельної інфраструктури (наприклад, підприємства транспорту, зв'язку тощо);

3) конгломератна інтеграція, що сполучає елементи інших форм міжгалузевої інтеграції.

ТЕМА 6. ГЛОБАЛІЗАЦІЯ ПРОЦЕСІВ МАКРОЛОГІСТИКИ

1. Сутність та етапи глобалізації господарської діяльності підприємств.
2. Сутність і завдання глобальної логістики.
3. Роль глобалізації та регіоналізації у формуванні макрологістичних систем.

1. Сутність та етапи глобалізації господарської діяльності підприємств

Однією з основних ознак сучасного розвитку світового господарства є розгортання процесів глобалізації, які справляють суттєвий вплив на систему міжнародних економічних відносин, і водночас на розвиток національних економік. Процеси глобалізації вимагають відповідної трансформації.

Глобалізація (від англ. "globe" – земна куля) господарської діяльності – це процес посилення взаємозв'язку національних економік країн світу, що знаходить своє вираження в утворенні світового ринку товарів і послуг, фінансів; становленні глобального інформаційного простору, виході бізнесу за національні кордони через формування ТНК та розвитку глобальних макрологістичних систем.

Причини розвитку глобалізаційних процесів:

- процес інтернаціоналізації, який приводить до поглиблення співробітництва між країнами та посилення їх взаємозалежності;
- науково-технічний прогрес, що змінює всю систему соціально-економічних відносин та підвищує технічний рівень організаційно-економічних відносин суб'єктів господарювання;

- виникнення глобальних для всього людства проблем.

Основні ознаки процесу глобалізації:

- взаємозалежність національних економік та їхнє взаємопроникнення, формування міжнародних виробничих комплексів, глобальних макрологістичних систем;
- зростання фінансової єдності та взаємозалежності фінансово-економічних систем країн світу;

- розширення масштабів товарообігу та інтенсифікація процесів руху товарів, капіталів, трудових ресурсів;

- створення інституцій міждержавного та міжнародного регулювання глобальних проблем;

- стандартизація міжнародних економічних процесів;

У процесі глобалізації господарської діяльності підприємств виділяють п'ять етапів

- 1-й та 2-й етапи (збереження дистанції та самостійний експорт) – у міжнародній діяльності підприємства користуються послугами посередників. Як ризик, так і прибутки підприємств, що діють на міжнародному ринку, – мінімальні;

- 3-й та 4-й етапи (самостійні зовнішньоекономічні операції та зміцнення бізнесу за кордоном) – компанії розвивають місцеві підприємства на зовнішніх ринках;

- 5-й етап (денаціоналізація) – фірми створюють регіональні штаби-квартири, що відповідають за організацію логістичної діяльності, як на окремих національних ринках, так і в цілому по всій мережі представництв та філій компанії.

Глобалізація тісно пов'язана з регіоналізацією світового господарства.

Регіоналізація полягає у створенні потужних регіональних коаліцій країн, які, маючи спільні економічні інтереси, об'єднують свої зусилля з метою забезпечення найбільш сприятливих умов для реалізації міжнародного співробітництва в регіональному масштабі, що дає їм змогу ефективно реалізовувати на міжнародній арені широкий спектр стратегічних інтересів.

Регіональна інтеграція розвивається на сучасному етапі більш динамічно, ніж процеси глобальної інтеграції.

Глобалізація господарської діяльності підприємств є незворотним процесом, проте вона має як позитивні, так і негативні наслідки.

Позитивні наслідки глобалізації:

- розробка нових інформаційних технологій, застосування яких дає змогу скорочувати час і витрати на трансакції, поліпшувати умови праці та життя;
- перехід на ресурсозощаджуючі технології;
- більш оперативне та раціональне вирішення глобальних проблем; розширення економічних зв'язків країн;
- зростання інвестиційної активності;
- збільшення та прискорення руху товаропотоків.

Негативні наслідки глобалізації:

- зростання невизначеності та ризиковості діяльності суб'єктів господарювання;
- зростання взаємозалежності економік країн з причини формування системи міжнародного інтегрованого виробництва;
- посилення нерівномірності розвитку країн світу;
- посилення впливу розвинених країн на економічні, соціальні та політичні процеси країн, що розвиваються.

У сучасному світі глобалізація справляє домінуючий вплив на розвиток будь-якої держави. З одного боку, через розповсюдження інновацій у сфері технологій і менеджменту, активний обмін товарами, послугами, інвестиціями вона сприяє підвищенню ефективності функціонування національних економік, а з іншого – посилює нерівномірність, асинхронність та диспропорційність розвитку.

2. Сутність і завдання глобальної логістики

Тенденція глобалізації логістичних процесів відображає, з одного боку, глобалізацію ринків збуту готової продукції, виробництва, постачання матеріальних ресурсів, робочої сили, капіталу, що характерні для великих транснаціональних корпорацій, з другого боку – створення і розвиток глобальних міждержавних макрологістичних систем.

Під терміном "глобальна логістика" розуміють стратегію і тактику створення зазвичай сталих макрологістичних систем, що пов'язують бізнес-структури різних регіонів і країн світу на основі поділу праці, партнерства та кооперування у формі угод, договорів, загальних планів, які підтримуються на міждержавному рівні.

Потенціал глобальної логістики має бути спрямований на виконання стратегічних цілей суб'єктів господарювання. Ці цілі конкретизуються в завданнях глобальної логістики:

- оптимізація функціонального циклу глобальної логістики (скорочення його тривалості за рахунок прискорення міжнародних перевезень, зменшення кількості посередницьких структур);

- розвиток логістичної інфраструктури в зовнішньоекономічному просторі;
- розвиток інформаційного забезпечення глобальних логістичних процесів;
- створення глобальних логістичних виробничих маркетингових союзів.

Основними рушійними силами глобалізації у галузі логістичного менеджменту є:

- тривале зростання світової економіки;
- експансія найновіших технологій;
- розвиток та інтеграція макрорегіональних господарських структур;
- нові можливості для формування глобальних логістичних ланцюгів;
- реалізація процедур дерегулювання.

Глобальна логістика підкоряється тим законам, що і внутрішньо-національна, але світовий ринок диктує особливості глобальної логістики:

По-перше, функціональний цикл глобальної логістики більш тривалий через більш далекі відстані, які потрібно перетинати, більшу кількість посередників і необхідність використовувати для багатьох вантажоперевезень повільний океанський транспорт.

По-друге, самі логістичні операції на світовому ринку складніші внаслідок більшої розмаїтості одиниць збереження і запасів у цілому, з якими приходиться мати справу,

більшої кількості документації, більшого числа необхідних складських потужностей і щодо менш розвинутої системи логістичних послуг (зокрема, транспортних і складських).

По-третє, на глобальному рівні підвищуються вимоги до інформаційних систем, оскільки зростає потреба у протяжних каналах зв'язку, використанні різних мов і підтримці гнучкості логістичних процесів.

По-четверте, на світовому ринку не обійтися без глобальних виробничих, логістичних і маркетингових союзів, створення і розвиток яких теж становить непросту задачу.

Щодо міжнародних союзів і організацій, то їх можна поділити за напрямками діяльності на дві групи:

1) міжнародні організації, що мають опосередкований вплив на регіоналізацію та глобалізацію логістичних процесів:

а) організації, призначені для рішення комплексних політичних, економічних, соціальних і екологічних проблем (організації системи ООН, ОЕСР, Рада Європи й ін.);

б) організації, які регулюють світові фінансові ринки і міжнародні валютно-фінансові відносини (МВФ, група Світового банку та ін.);

в) організації, що регулюють товарні ринки і міжнародні торговельні відносини (СОТ, ОПЕК та ін.);

2) міжнародні організації, що мають безпосередній вплив на регіоналізацію та глобалізацію логістичних процесів:

а) Європейська асоціація логістики, що зареєстрована у 1984 р. у Берні (Швейцарія) і нараховує більше 20 країн;

б) регіональні міжнародні організації:

– НАФТА – це Південно-американська зона вільної торгівлі, що була створена в 1994 р. і об'єднала три країни – США, Мексику і Канаду;

– СНД – це Союз незалежних держав;

– ЄАВТ – Європейська асоціація вільної торгівлі, що функціонує на Євроазіатському просторі;

– АТЕС – Організація Азіатсько-тихоокеанського економічного співробітництва;

– торговий пакт "Меркосур", що укладений Аргентиною, Бразилією, Уругваєм та Парагваєм з метою утворення митного союзу та "зони вільної торгівлі";

– АСЕАН – Асоціація країн Південно-Східної Азії;

– ЄС – найбільший торговий блок у світі, що носить назву Європейський Союз і був створений у 1991 р.

Отже, глобальна логістика відображає таку тенденцію, яка характеризується рухом підприємницької діяльності від її спеціалізації в окремих країнах і регіонах до мультиорганізованого світового ринкового господарства.

Процес подальшої глобалізації логістики потребує:

– зниження логістичних витрат та покращення логістичного сервісу;

– появи міжнародних логістичних посередників із розвинутою глобальною інфраструктурою;

– подальшого розвитку міжнародної торгівлі;

– розвитку міжнародних транспортних перевезень;

– упровадження інновацій в інфраструктури глобальних логістичних мереж.

3. Роль глобалізації та регіоналізації у формуванні макрологістичних систем

Однією з основних тенденцій розвитку макрологістичних систем у світі є глобалізація. Ця тенденція полягає:

– у подальшому розвитку й створенні міждержавних і транснаціональних макрологістичних систем для вільного переміщення через національні кордони товарів, капіталу й інформації. Метою створення глобальних макрологістичних систем є зниження логістичних витрат, поліпшення сервісного обслуговування та інформаційного

забезпечення, створення інтегрованої мережі регіональних розподільних логістичних центрів та формування транспортної та телекомунікаційної інфраструктур світового ринку;

– розвитку менеджменту в глобальних логістичних каналах транснаціональних корпорацій. Такий розвиток пов'язаний з раціональним розміщенням виробничих підрозділів у країнах із дешевою сировиною й робочою силою, оптимізацією структури й розміщення складського господарства, оптимізацією товаропотоків та зниженням логістичних витрат.

Велике значення для розвитку глобальної логістики мають міжнародні каналні посередники, до яких відносять:

- міжнародні експедитори;
- транспортні компанії;
- компанії з управління експортними операціями;
- зовнішньоторговельні компанії й представництва;
- брокерські й агентські фірми;
- компанії з упакування товарів в експортно-імпортних операціях;
- порти й інші посередники.

Особлива роль серед каналних посередників у глобальних логістичних системах належить міжнародним транспортно-логістичним фірмам, що можуть надавати такі види послуг:

- квотування вантажних відправлень;
- підготовка товаросупровідних комерційних і митних документів;
- одержання експортних ліцензій;
- здійснення експортного декларування вантажів;
- підготовка сертифікатів якості, ветеринарних та інших свідоцтв;
- підготовка товарно-транспортних документів;
- вантажно-розвантажувальні операції;
- пакування, сортування, консолідація вантажів;
- страхування та інші послуги з запобігання ризикам;
- організація розрахунків між учасниками товароруку;
- надання складських послуг у портах та складських терміналах;
- здійснення інтермодальних перевезень;
- надання в оренду транспортних засобів, трейлерів, контейнерів.

Експортно-імпортні операції в глобальних логістичних системах за змістом відповідають операціям, що здійснюються в національних логістичних системах, але порівняно з ними вони пов'язані зі значно більшим обсягом інформації та більш складним документообігом. Логістичні системи, як правило, пов'язані з більшим, ніж у звичайному логістичному менеджменті, обсягом інформації, складнішим документообігом. Структура глобальної логістичної мережі представлена на рис.1.



Рис.1. Структура глобальної логістичної мережі

Важливе місце в структурі глобальних логістичних систем займають зони вільної торгівлі (вільні економічні зони).

Вільні економічні зони відіграють роль каталізаторів розвитку глобальної логістики. Основними перевагами їх для глобального логістичного менеджменту є^{*143}:

- зберігання товарів і операції вантажопереробки без митних формальностей;
- ефективне виконання функцій логістичними посередниками; можливість консолідації/розукрупнення партій вантажів перед імпортом;
- скорочення логістичних витрат;
- тестування товару споживачами перед імпортом;
- реекспорт товарів без сплати мит і податків;
- зберігання товарів у зоні без обов'язкової ідентифікації.

Одним із факторів розвитку глобалізації логістичних процесів є регіоналізація, що виявляється як на рівні однієї країни, так і в міжнародному масштабі. На розвиток макрологістики багато в чому впливають регіональні особливості розвитку економіки.

Кожний регіон, хоча й має певну відособленість економічних процесів, не є ізольованою макросистемою, а має численні інтеграційні зв'язки з іншими регіонами країни й (або) із закордонними країнами. Це обумовлює необхідність у логістичному управлінні численними міжрегіональними матеріальними і супутніми їм фінансовими й інформаційними потоками.

Процес формування регіональних логістичних систем залежить від :

- мети й завдань синтезу логістичної системи у регіоні;
- виду й характеристик матеріальних потоків;
- характеристик транспортно-дорожнього комплексу регіону;
- наявності логістичних посередників;
- стану інфраструктури й виробничо-технічної бази регіональних дистрибутивних мереж.

Регіональні логістичні системи можуть розвиватися у формі:

- регіональних та міжрегіональних оптових торговельних посередників;
- регіональних логістичних центрів фізичного розподілу продукції;
- регіональних складів загального користування;

– великих посередницьких логістичних компаній.

Усі вищезгадані регіональні логістичні системи можуть виконувати посередницькі функції, такі як (на основі опрацювання джерела ^{*144}):

- вибір оптимальних видів і типорозмірів тари й упакування при доставці й транспортуванні матеріальних ресурсів і готової продукції;
- вибір ефективного виду транспорту;
- координація роботи транспорту в транспортних вузлах;
- оптимізація структур регіональних дистрибутивних систем для різних матеріальних потоків;
- визначення оптимальної кількості й розміщення баз і складів у дистрибутивних мережах;
- удосконалювання транспортно-експедиційного обслуговування споживачів, створення великих транспортно-експедиційних регіональних та міжрегіональних компаній;
- організація змішаних, інтермодальних та мультимодальних перевезень;
- впровадження ефективних способів навантаження-розвантаження, сучасної техніки й технології пакування, сортування, зберігання;
- створення сучасних автоматизованих транспортно-складських комплексів, баз і складів загального користування, вантажних терміналів;
- створення передумов для глобалізації логістичних процесів.

ТЕМА 7. МІЖНАРОДНА ЛОГІСТИКА

1. Сутність, роль і завдання міжнародної логістики.
2. Роль логістики в міжнародному постачанні та розподілі.
3. Інформаційне забезпечення міжнародної логістики.

1. Сутність, роль і завдання міжнародної логістики

Основні завдання логістики коригуються у зв'язку з розвитком інтеграційних процесів у світовому господарстві. Міжнародні логістичні системи можуть створюватися якщо:

- підприємство експортує частину виготовленого чи вирощеного продукту;
- підприємство імпортує сировину;
- підприємство здійснює часткове комплектування виробів в одній країні, а відвантажуються вони в іншу, де здійснюється їхнє складування і подальша обробка;
- вироби комплектують за кордоном для розподілу в країні комплектування, в інших закордонних країнах і у країні, де розташована фірма.

Отже, міжнародна логістика є функціональною сферою логістики, спрямованою на оптимізацію товаропотоків, які виходять за межі національних економічних систем.

Завдання міжнародної логістики:

- оптимізація руху матеріальних, фінансових та інформаційних потоків, що виходять за межі національних економічних систем;
- забезпечення ефективного формування та функціонування міжнародних логістичних систем, асоціацій чи союзів;
- підвищення якості логістичного сервісу, в тому числі і транспортно-експедиційного обслуговування;
- розвиток інтеграційних процесів в економіці;
- підвищення конкурентоспроможності продукції національних виробників на міжнародному ринку за рахунок зниження логістичних витрат.

Виконання завдань міжнародної логістики можуть перешкоджати певні бар'єри. На рис. 15.1 (на основі опрацювання джерела^{*147}) зазначені чотири групи бар'єрів у розвитку міжнародної логістики. Ринкові бар'єри відображають конкурентну боротьбу за джерела дешевих сировинних ресурсів, енергії, робочої сили, а також за ринки збуту товарів. Ці бар'єри встановлюються й підтримуються великими компаніями за рахунок цінової політики, інформаційних бар'єрів і т. ін.



Рис. 15.1. Бар'єри, що виникають в міжнародній логістиці

Фінансові бар'єри пов'язані з податковою, митною, торговельною політикою держави, обмеженнями ввозу капіталу, нормою банківського відсотка і т. ін. Близькими до них є бар'єри в дистрибуції товарів фірм-конкурентів з інших країн, із яких найбільш важливими є транспортні, митні й торговельні.

Нетарифні бар'єри – це певні правила, які зменшують імпорتنний потік, наприклад посилення контролю за якістю продукції, підвищення вимог до якості тари та упаковки, вимога доставляти продукцію лише до визначених державою портів чи залізничних станцій.

2. Роль логістики в міжнародному постачанні та розподілі

Поняття міжнародне постачання означає процес придбання сировини, матеріалів, комплектуючих та напівфабрикатів за межами країни.

Міжнародним постачальникам сировини складно потрапити на внутрішні ринки інших країн, оскільки вони стикаються з фінансовими, дистрибуційними, ринковими та нетарифними бар'єрами. Подолання цих бар'єрів вимагає від іноземних постачальників ретельного аналізу міжнародної логістичної діяльності й її спрямування на досягнення так званого "раціоналізованого обміну".

Логістичне управління міжнародним постачанням полягає:

- у виборі привабливих споживачів;
- скороченні логістичних витрат;
- оптимізації процесу доставки сировини, матеріалів;
- сприянні подоланню бар'єрів, що виникають у міжнародному постачанні;
- оптимізації руху фінансових та інформаційних потоків, що супроводжують матеріальні потоки.

У рамках міжнародних каналів розподілу в літературі^{*148} розглядають різні види організації покупців і продавців в окремі, але взаємозалежні канали, у яких учасники логістичного ланцюга виконують певні функції. Різновидами міжнародних каналів розподілу є:

- канал приналежності (характеризує процес переходу права власності або права на розпорядження продукцією, товарами);
- канал переговорів (є сукупністю або ланцюгом робочих зв'язків між діловими партнерами);
- канал фінансування (сукупність фінансових операцій з оплати товарів, перевезення вантажів, страхових послуг);
- канал просування (сукупність маркетингових посередників, що організують рух продукції від виробника до споживача);
- логістичний канал (це мережа робочих взаємозв'язків між виробником, маркетинговими посередниками та посередниками у сфері фізичного розподілу товарів (транспортно-експедиційні фірми, складські, термінальні комплекси та ін.), які забезпечують оптимальну організацію товароруку);
- канал документообігу (сукупність операцій з оформлення документації. Цей канал має місце тільки в організації міжнародного товарообігу. Це обумовлено тим, що документація, яка супроводжує міжнародне переміщення вантажів, має значні обсяги).

Роль логістики в організації міжнародних каналів розподілу полягає у вирішенні таких завдань, як:

- регулювання і спрощення митних і технологічних процедур при переході матеріальних потоків через кордони;
- уніфікація стандартів, правил, тарифів, вимог до технологій і технічних засобів перевезення;
- сприяння визнанню державами пріоритетів міжнародних угод, завдяки яким реалізуються принципи логістики;

- організація транзитних процедур при переході вантажів через кордони країн-учасниць ринку;
- сприяння розвитку транспортної та складської інфраструктури на міжнародному рівні;
- надання логістичних послуг.

3. Інформаційне забезпечення міжнародної логістики

В умовах глобалізації економіки, розвитку міжнародних логістичних процесів актуальним є впровадження інтегрованих систем реального часу, які допомагають оптимально організувати бізнес-процеси управління сучасними підприємствами. Теоретичною основою організації вищезгаданих інтегрованих систем є концепція електронного обміну даними (рис. 15.2):

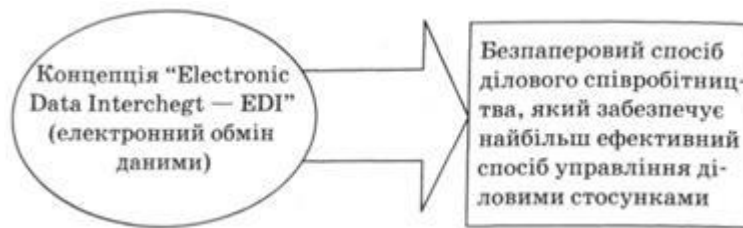


Рис. 15.2. Назва концепції електронного обліку даними

EDI здійснюється через стандарти UN/EDIFACT та інші, електронні повідомлення, в яких є еквіваленти загальноприйнятих паперових документів. Здійснення закупівель із використанням EDI має свої переваги (рис. 15.3).

Типовий цикл EDI покупець – продавець є сукупністю операцій^{*151}: 1) покупець передає постачальникові з використанням EDI замовлення на постачання; 2) постачальник надає покупцеві через EDI всю інформацію про умови постачань; 3) постачальник передає перевізнику фрахтову інформацію через EDI і одночасно надсилає її покупцеві; 4) постачальник передає покупцеві через EDI рахунок-фактуру на відвантажені товари; 5) перевізник передає через EDI постачальнику інформацію про транспортування; 6) перевізник оформлює транспортну документацію, використовуючи дані постачальника, отримані через EDI; 7) перевізник видає основну інформацію про відправлення вантажу у відповідь на запит через EDI; 8) перевізник видає через EDI рахунок-фактуру на оплату перевезення вантажу стороні, яка буде здійснювати платіж; 9) покупець сплачує постачальникові через EDI за куплені товари; 10) перевізник через EDI отримує плату за поставку вантажу.

У майбутньому EDI стане єдиною можливою формою міжнародної логістичної діяльності, оскільки участь і конкурентоспроможність на ринку буде неможлива без автоматизованого представлення інформації.



Рис. 15.3. Переваги здійснення міжнародних закупівель з використанням EDI

Перспективним напрямком розвитку міжнародних логістичних систем стає INTERNET.

INTERNET використовується для пошуку і передачі у масштабі реального часу інформації щодо комерційного попиту і пропозиції, а також для укладання угод купівлі-продажу, що ініціюють наступні просування товарних, фінансових та інформаційних потоків.

Сьогодні прийняття логістичних рішень щодо оптимізації міжнародних товаропотоків неможливе без використання супутникових систем зв'язку, які забезпечують зв'язок між водіями транспортних засобів, транспортно-експедиторськими компаніями, вантажовідправниками і вантажоотримувачами. Вантажні автомобілі мають мобільний зв'язок, використовують інформаційні технології, які базуються на застосуванні бортових комп'ютерів та модемів і забезпечують передачу різноманітних повідомлень.

Для ефективного управління міжнародною логістичною системою необхідно в будь-який момент мати інформацію про матеріальні потоки. Ця проблема вирішується шляхом використання мікропроцесорної техніки, здатної ідентифікувати окрему вантажну одиницю. Устаткування, здатне зчитувати різноманітні штрихові коди, дає змогу одержувати інформацію про логістичну операцію в момент і в місці її здійснення (на складах промислових підприємств, оптових баз, магазинів, на транспорті). Найчастіше в міжнародній практиці використовується система штрихового кодування EAN-13, що є 13-значними кодами, застосовувані для кодування товарів народного споживання. Ці коди містять інформацію про країну, підприємство-виробника товару, характеристики товару і контрольну цифру.

Література

1. Аакер Д. Стратегическое рыночное управление / Пер. с англ. Под ред. Ю.Н. Каптуревского. – СПб: Питер, 2002. – 544с.
2. Банько В.Г. Логістика. Навчальний посібник (2-е вид., перероб.). – К.: КНТ, 2007. – 332с.
3. Бауерсокс Дж. Дж., Клосс Д. Дж. Логистика: Интегрированная цепь поставок. Пер. с англ. – М.: «Олимп – Бизнес», 2001. – 640 с.
4. Гаджинский А.М. Логистика: Учеб. для высш. и ср. спец. учеб. заведений. – 6-е изд., перераб. и доп. – М.: Изд.-торг. Корпорация «Дашков и ко», 2003. – 408 с.
5. Гаджинский А.М. Практикум по логистике. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Маркетинг», 2001. – 228с.
6. Гараедаги Дж. Системное мышление: Как управлять хаосом и сложными процессами: Платформа для моделирования архитектуры бизнеса / Дж. Гараедаги; пер. с англ. Е.И. Недбальская; науч. ред. Е.В. Кунецова. – Минск: Гревцов Паблішер, 2007. – 480с.
7. Голиков Е. А. Маркетинг и логистика: Учеб. пособие. – 2-е изд. – М.: Издательский дом “Дашков и К”, 2000.
8. Гордон Ян. Целевая конкуренция / Ян Гордон; пер. с англ. – М.: Вершина, 2006. – 368с.
9. Джеймс С. Джонсон, Дональд Ф. Вуд, Деніел Л. Вордлоу. «Современная логистика», 7-е изд.: Пер. с англ. – М.: изд.дом «Вильямс», 2002. – 624 с.
10. Дойль П Маркетинг-менеджмент и стратегии. 3-е издание / Пер. с англ. под ред. Ю.Н. Каптуревского. – СПб.: Питер. – 2002. – 544с.
11. Друкер Питер Ф. Задачи менеджмента XXI века.: Пер. с англ. М.: Издательский дом «Вильямс». – 2001. - 272 с.
12. Захаров К.В., Цыганок А.В., Бочарников В.П., Захаров А.К. Логистика, эффективность и риски внешнеэкономических операций. – К.: ИНЭКС, 2001.
13. Кальченко А.Г. Логістика: Навч. посібник. – К.: КНЕУ, 2000. – 286с.
14. Котлер Ф. Маркетинг в третьем тысячелетии: как создать, завоевать и удержать рынок. – М.: ООО «Изд-во АСТ», 2001. – 272с.
15. Крикавський Євген. Логістика для економістів: Підручник. Львів: Видавництво НУ «Львівська політехніка». – 2004. – 448с.
16. Крикавський Є.В. Логістика. Основи теорії. Підручник – 2-е вид., доп. і переробл. – Львів: Інтелект-Захід, 2006. – 456с.
17. Крикавський Євген. Логістичне управління: Підручник. Львів: Видавництво НУ «Львівська політехніка». – 2005. – 684с.
18. Крикавський Є.В., Чернописька Н.В., Логістичні системи: Навч. Посібник. – Львів: Видавництво НУ «Львівська політехніка», 2009. – 264с.
19. Крикавський Є.В., Чухрай Н.І. Промисловий маркетинг. Підручник. 2-ге вид. – Львів. Видавництво НУ «Львівська політехніка». – 2004. – 472с.
20. Крикавський Є.В., Чухрай Н.І., Чернописька Н.В. Логістика: компендіум і практикум. Навч.посібник. – К., Кондор, 2006 р. – 340с.
21. Кристофер М. Логистика и управление цепочками поставок: как сократить затраты и улучшить обслуживание потребителей. – СПб.: Питер, 2004. – 315с.
22. Кулибанова В.В. Маркетинг: сервисная деятельность. - СПб.: Питер, 2000. – 240с.
23. Кузин Б., Юрьев В., Шахдинаров Г. Методы и модели управления фирмой. – СПб.: Питер, 2001. – 432с.
24. Лайсонс К., Джиллингем М. Управление закупочной деятельностью и цепью поставок: пер. с англ. – М.: ИНФРА-М, 2005. – 798с.
25. Лактионова О.Е. Формирование логистических систем: методология и практика: Монография / НАН Украины. Ин-т экономики пром-сти. – Донецк, 2002. – 319с.
26. Ларина Р.Р., Пилушенко В.Л., Амитан В.Н. Логистика в управлении организационно-экономическими системами: Монография. – Донецк: ВИК, 2003. – 239с.

27. Маркетинговые каналы, 5-е изд.: Пер. с англ. – М.: изд.дом «Вильямс», М – 2002. – 624с.
28. Мороз Л.А., Чухрай Н.И. Маркетинг: Підручник / За ред. Л.А. Мороз. – 2-ге вид. – Львів: Інтеллект-Захід, 2002. – 244с.
29. Менеджмент XXI века. Когда-нибудь мы все будем так управлять / [под ред. С. Чоудхари] ; пер. с англ. - М. : ИНФРА-М, 2002. - 448 с.
30. Минцберг Г. Стратегический процесс / Г. Минцберг, Дж. Б. Куинн, С. Гошал; пер. с англ. Т. Виноградова и др. ; [под общ. ред. Ю. Н. Каптуревского]. - СПб. [и др.] : Питер, 2001. - 688 с. - (Теория и практика менеджмента).
31. Неруш Ю. М. Логистика: Учебник для вузов. - 2-е изд., перераб. и доп. - М.: ЮНИТИ - ДАНА, 2000. - 389 с.
32. Николайчук В. Е. Заготовительная и производственная логистика. – СПб: Питер, 2001.
33. Николайчук В. Е. Логистика. – СПб: Питер, 2001. – 172с.
34. Николайчук В. Е. Логистика в сфере распределения. – СПб: Питер, 2001. – 160с.
35. Окландер М.А. Контуры экономической логистики. – К.: Наукова думка, 2000. – 174с.
36. Окландер М.А. Логістика: Навч. посібник. – К.: Зовнішня торгівля, 2005. – 234с.
37. Окландер М.А. Логістична система підприємства: Монографія. – Одеса: Астропрінт, 2004. – 312с.
38. Окландер М.А., Хромов О.П. Промислова логістика: Навч. посібник. – К.: Центр навчальної літератури, 2004. – 222с.
39. Пейн Э. Руководство по CRM: путь к совершенствованию менеджмента клиентов / Эдриан Пейн; пер. с англ. С. В. Кривошеин. – Минск: Гребцов Паблицер, 2007. – 384с.
40. Плошкин А.В., Плошкина О.А. Синергия брендов. Непростые взаимоотношения брендов производителя и торгового агента // Маркетинг и маркетинговые исследования. – №6. – 2005. – С.27-32.
41. Пономарьова Ю.В. Логістика: Навч. посібник – Вид. 2-ге. К.: ЦНЛ, 2005. – 328с.
42. Портер М. Конкурентное преимущество: Как достичь высокого результата и обеспечить его устойчивость/ Майкл Е. Портер; Пер. с англ. – М.: Альпина Бизнес букс, 2005. – 715 с.
43. Прахалад К.К., Рамасвами Венкат. Майбутнє конкуренції. Творення унікальної цінності спільно з клієнтами / Пер. з англ.. Михайла Ставицького. – К.: Видавництво Олексія Капусти (підрозділ «Агенція «Стандарт»»), 2005. – 258с.
44. Природа фірми: Походження, еволюція і розвиток/ За редакцією О. Е. Вільямсона, С. Дж. Вінтера; Пер. з англ. А. В. Куликова; Наук. Ред. Пер. В.П. Кузьменко. – К.: А.С.К., 2002. - 336 с.
45. Портер М. Конкурентное преимущество: Как достичь высокого результата и обеспечить его устойчивость/ Майкл Е. Портер; Пер. с англ. – М.: Альпина Бизнес букс, 2005. – 715 с.
46. Райхельд Ф.Ф., Тил Т. Эффект лояльности: движущие силы экономического роста, прибыли и непреходящей ценности.: Пер. с англ. – М.: Издательский дом «Вильямс», 2005. – 384с.
47. Сергеев В.И., Кизим А.А., Эльяшкевич П.А. Глобальные логистические системы. / Под общей редакцией В.И. Сергеева. – СПб.: Изд. Дом «Бизнес-пресса», 2002. – 240с.
48. Сергеев В.И., Сергеев И.В. Логистические цепи мониторинга цепей поставок: Учеб. пособие. – М. ИНФРА, 2003. – 172с.
49. Системный анализ в логистике: Учебник / Л. Б. Миротин, Ы. Э. Ташбаев – М.: Экзамен, 2002. – 480с.
50. Смирнов І.Г. Логістика: просторово-територіальний вимір. Монографія. – К.: ВГЛ «Обрії», 2004. – 334с.

51. Сливотски А. Миграция ценности. Что будет с вашим бизнесом послезавтра? / Андриан Сливотски; пер. с англ. А.А.Шапошниковой. – М.: Манн, Иванов и Фербер, 2006. – 432с.
52. Таньков К.М. Тридід О.М. Колодизева Т.О. Виробнича логістика: Навч. посібник. – Харків: ВД «ІНЖЕК», 2004. – 352с.
53. Уотерс Д. Логистика. Управление цепью поставок: Пер. с англ. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2003. – 503с. – (Серия «Зарубежный учебник»).
54. Фесенко К. Є. Зайончик Л. Г., Денисенко М.П., Кабанов В.Г. Інвестиційний потенціал у логістиці. – К.: Наук. світ, 2002. – 259с.
55. Фролова Л. В. Логістичне управління підприємством: теоретико-методологічні аспекти. Монографія. – Донецьк: ДонДУЕТ, 2004. – 261с.
56. Хаксевер К., Рендер Б., Рассел Р., Мердик Р. Управление в сфере услуг: теория и практика. – 2-е изл. – СПб.: Питер, 2002. – 752с.
57. Харрісон Алан, Ван Хоук Ремко Управление логістикою: Розробка стратегій логістичних операцій / Пер. з англ.; За наук. ред. О.Є. Міхейцева. – Дніпропетровськ: Баланс Бізнес Букс, 2007. – 368с.
58. Хендфилд, Роберт Б., Николс, мл. Эрнест Л. Реорганизация цепей поставок. Создание интегрированных систем формирования ценности.: Пер. с англ. – М.: Издательский дом «Вильямс», 2003. – 416с.
59. Хемел Г., Прахалад К. К., Томас Г., О'Нил Д. Стратегическая гибкость / Пер. с англ. – СПб.: Питер, 2005. – 384с.
60. Чухрай Наталія Логістичне обслуговування: Підручник. – Львів: Видавництво НУ «Львівська політехніка», 2006. – 292с.
61. Чухрай Н.І. Патора Р. Інновація та логістика товарів: Монографія. – Львів: Видавництво Національного університету «Львівська політехніка», 2001. – 262с.
62. Чухрай Н.І. Формування інноваційного потенціалу підприємства: маркетингове і логістичне забезпечення. Монографія. – Львів: Видавництво Національного університету «Львівська політехніка», 2002. – 315с.
63. Чухрай Н.І. Формування інноваційного потенціалу промислових підприємств на засадах маркетингу і логістики // Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук.: Львів. – 2003. – 434с.
64. Ehrmann Logistik. 2. Auflage. Ludwigshafen: Kiel, 1999. – 570 S.
65. Gerhard Sommerer Unternehmenslogistik. Muenchen: Hanser Lehrbuch. - 2008. - 175 s.
66. Guenther, Tempelmeier Uebungsbuch Produktion und Logistik. – Springer, 2008. – 245 s.
67. Jerry Schorr. Logistics in Marketing.- Alexander Milton, New York.- 2005.
68. Klaus, Krieger Gabler. Lexikon Logistik: Management logistischer Netzwerke und Fluesse.- Wiesbaden: Gabler, 2008. – 520 S.
69. Meredith J.R. The Management of Operations: a conceptual emphasis. - N.Y., J. Wiley & sons inc., 2002.- 772 p.
70. Pfohl H. Ch. Logistiksysteme: betriebswirtschaftliche Grundlage. - Berlin, Heidelberg, New York, London, Paris, Tokyo, Hong Kong, Barcelona, Budapest : Springer, 2000.- 324 S.
71. Ronald Ballou., Basic business logistics: transportation materials management, physical distribution. 2 ed., Prentice Hall International Editions, 2007.
72. Tempelmeier, H. Lieferzeit - orientierte Lagerungs- und Anlieferungsplanung.- Wurzburg, 2003 .
73. The realitics and challenges of european logistics into the 90s. - Milan, 6th european Logistics congress. - November 2008.
74. Vahrenkamp Logistikmanagement – 3. Auflage. Wien: Oldenbourg. - 2008. -300 s.