

О. О. Бугрова,
к. е. н., доцент кафедри менеджменту,
Київський національний торговельно-економічний
університет
О. В. Бугров,
к. е. н., директор B&B Project Management Solutions

ІННОВАЦІЙНІ ПРИНЦИПИ ІНТЕГРОВАНОЇ ЛОГІСТИКИ

Наведені інноваційні принципи інтеграції приватних і державних структур при створенні логістичних центрів, розкриті теоретичні основи побудови ефективної системи управління транспортно-торгівельними потоками.

Innovation principles of private-public integration for logistics centre development are pointed; a theoretical background to build effective management system of transportation & trade streams is uncovered.

ВСТУП

Торгівля є комерційним локомотивом економіки. Бажання торгувати залишається незмінним з часів зародження економічних відносин між людьми, проте система здійснення транспортно-торговельних операцій змінюється з експоненціальним прискоренням. Логістика є сферою управління товарними потоками і має на меті забезпечити своєчасне і якісне доставлення вантажів споживачам, оптимізувати транспортні маршрути і витрати, а також раціоналізувати товарно-складські запаси.

Науковою проблемою є формування методології логістичної співпраці різних суб'єктів господарювання. Ступінь вивченості цієї проблеми сьогодні є недостатнім. Це зумовлено, зокрема, тим, що в умовах ринкових відносин дослідження в цій сфері спрямовувались насамперед на поліпшення торгово-комерційної діяльності окремого суб'єкта господарювання.

Актуальність питання підтверджуються кризовими явищами, які останнім часом загострились в транспортній галузі: зокрема, автотранспортники вимагають від уряду України негайного вирішення їх економічних проблем. Шлях вирішення проблем вони бачать насамперед у тому, щоб був забезпечений достатній обсяг замовлень на транспортні послуги.

ПОСТАНОВКА ЗАДАЧІ

Метою цієї статті є визначення методологічних принципів логістичної інтеграції різних суб'єктів господарювання. Науковою гіпотезою, яка пропонується для дослідження, є те,

що сукупність інноваційних факторів сучасних логістичних центрів мультимодального транспорту здатна генерувати значний ефект розвитку: сприятиме активізації торгівлі, а через це — і пошвавленню економічної активності в різних галузях економіки. Цей ефект, наряду із здійсненням таких інфраструктурних проектів, як будівництва доріг, мостів, тунелів тощо, сприятиме подоланню поточної фінансово-економічної кризи. Таким чином, не тільки в час економічного зростання, а і в умовах рецесії доцільно не стільки зосереджуватись на обмеженні імпорту, скільки створювати найбільш сприятливі логістичні умови для розвитку взаємовигідної торгівлі, в тому числі міжнародної.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ (РЕЗУЛЬТАТІВ)

Сучасна організаційна концепція інтеграції логістичних зусиль різних суб'єктів господарювання є сама по собі інноваційною. Тенденція останніх років була такою: стратегія ефективного постачання товарів (включаючи вивчення попиту, формування запасів, транспортування, тощо) для забезпечення потреб споживачів і економічного зростання власного підприємства стала все більш значущою складовою в бізнес-плані кожного виробника. Проте в умовах ринкових відносин нескоординовані дії конкуруючих суб'єктів призводили до втрат. Цим зумовлено виникнення нового, інноваційного підходу — логістичної кооперації, яка покликана мінімізувати ризики, активізувати взаємовигідні комерційні можливості, а з іншого боку,

кращим чином задовольнити інтереси споживачів (зручно і своєчасно надати якісний товар або послугу за прийнятною ціною). Така модель може стати основою для побудови міжгалузевих регіональних програм розвитку.

Логістичний центр є територією, на якій різними операторами здійснюється комплекс функцій щодо транспортування, дистрибуції та логістичного обслуговування товарів, включаючи міжнародний транзит вантажів. Ці оператори можуть бути або орендарями, або співвласниками відповідних основних фондів (складських приміщень, автотранспортних засобів, ремонтної бази, відкритих складських площадок, перевантажувальних рамп і козлових кранів, офісів, парків автотранспорту, тощо).

З метою дотримання правил вільної конкуренції, до логістичного центру має бути забезпечений рівний доступ всім організаціям, що здійснюють зазначені вище послуги. До складу логістичного центру доцільно також включати громадські споруди й обладнання (АЗС, кафе, готель, відділення банку, тощо), які сприяють виконанню зазначених вище функцій.

Бажано, щоб логістичний центр обслуговував товаропотоки, що здійснюються декількома видами транспорту (автомобільним, повітряним, залізничним і водним). Менеджмент логістичного центру має здійснюватися єдиною організацією, одним із засновників якої може виступати регіональний державний орган.

Синергетичний ефект виникає завдяки впливу принципів логістики третьої сторони (3PL — third party logistics), організаційно окресленої на рис. 1.

Інноваційна концепція логістичного центру базується на трьох важливих елементах:

- раціональне територіальне розташування логістичних потужностей в системі всієї транспортної і економічної інфраструктури регіону;
- висока якість інтегрованих транспортно-логістичних послуг;
- переваги інтермодальних рішень.

Ці фактори складають основу сприятливих можливостей, що відкриватимуться перед операторами — орендарями площ і користувачами послуг сучасного логістичного центру.

Раціональне розташування. Розташування логістичного центру в обраному за низкою критеріїв фокусному пункті територіально сприятиме успіху проекту.

Якість. Інтеграція послуг в логістичному центрі і концентрація в ньому різних професійних операторів різноманітної спеціалізації призводитиме як до оптимізації: ло-



Рис. 1. Структура взаємовідносин за принципами 3PL

гістичних ланцюгів, використання парку вантажного автотранспорту, використання об'єму складських приміщень, організації роботи персоналу (транспортників, експедиторів, робітників складу, митних брокерів, тощо); так і до зниження загальних витрат на транспортування вантажів "від дверей до дверей", а також до збільшення обороту товарів транспортним коридором.

Інтермодальні рішення. Можливість вибору різних видів транспорту (залізничний, автомобільний, повітряний, річковий) в їх різноманітних комбінаціях сприятиме оптимізації маршрутів транспортування вантажів, зменшенню забруднення навколишнього середовища, зниженню шуму, скороченню автомобільних заторів, зменшенню кількості автомобільних аварій.

Діяльність альянсу різних су-

б'єктів господарювання на базі створеного логістичного центру (рис. 1) потребує сучасних підходів і засобів управління. Інформація є ключовим ресурсом для забезпечення ефективної логістики. Відкрита інформаційна система логістичного центру складатиметься з трьох доменів:

1. Внутрішньої інформаційної системи, яка забезпечує загальне адміністрування системою та базами даних.
2. Системи управління логістичним центром, яка забезпечує маркетинг, прокьюрмент (вибір на конкурентних засадах постачальника послуг), планування та оптимальне використання складських площ та обладнання.
3. Зовнішньої інформаційної системи, яка забезпечує постійний і надійний взаємозв'язок з усіма кори-

стувачами послуг логістичного центру.

Інноваційна концепція передбачає використання сільової системи управління мультимодальним транспортом (MNS — Multimodal Network System), яка є сучасним, інтегрованим, інтерактивним засобом автоматизованого управління мультимодальних вантажних перевезень, що забезпечує відстеження місцезнаходження товарної партії на міжнародному транспортному маршруті та її збереженість. У системі інтегровані наступні технології:

- GPS (Global Positioning System) — глобальна система щодо визначення місцезнаходження;
- GIS (Geographical Information System) — географічна інформаційна система;
- GSM (Global System for Mobile Communication) — глобальна система мобільного зв'язку.

Система охоплює планування мультимодальних перевезень, відстеження вантажів, управління логістичними потоками з використанням GPS та GSM пристроїв (схема умовно представлена на рис. 2). Система забезпечує отримання інформації, її зберігання, обробку і актуалізацію з метою планування мультимодальних перевезень та моніторингу вантажів (в будь-який час і будь-якому місці на маршруті), оптимізації бізнес-процесів, підвищення прозорості та відповідальності всіх задіяних осіб. За допомогою Інтернету, кожен постачальник товарів, покупець, перевізник, власник контейнеру або транспортного засобу, відповідний транспортний оператор, страхова компанія тощо в рамках своїх авторизованих прав має доступ та можливості використання системи. Ланцюжок мультимодального транспорту включає пункт відправлення, пункт призначення (доставки) та декілька транзитних пунктів, на яких здійснюється перевантаження з одного виду транспорту на інший (схематичний приклад наведено на рис. 2).

Система MNS:

- сприяє підвищенню ефективності мультимодальних перевезень (включаючи оптимізацію маршрутів, використання рухомого складу, персоналу, площ логістичних центрів, обсягу товарних запасів тощо);
- забезпечує моніторинг (в режимі реального часу) місцезнаходження та збереженості вантажу;
- забезпечує зручні Web послуги для агентів, залучених в мультимодальні перевезення;
- сприяє розвитку відкритого електронного ринку мультимодальних перевезень;
- дозволяє планувати та відстежувати проходження вантажами мультимодальних маршрутів (за допомогою електронної мапи);



Рис. 2. Управління мультимодальним транспортом з використанням MNS

— сприяє підвищенню якості надання логістичних послуг;

— мінімізує ризики мультимодальних перевезень (включаючи ризик невчасного виконання замовлення, ризик втрати або псування вантажу тощо);

— сприяє захисту навколишнього середовища шляхом скорочення ризику забруднень;

— забезпечує розвиток дієвої комунікації між різними організаціями, залученими в мультимодальні перевезення вантажів;

— забезпечує реєстрацію організацій, які набувають статусу агентів; реєстрацію бізнесових партнерів агентів; реєстрацію осіб, які від імені певних агентів здійснюють адміністрування та використання відповідної інформації;

— гарантує конфіденційність шляхом надання доступу до інформації (у відповідних межах, яка відповідає певному статусу) лише авторизованим особам.

Із технічної точки зору, MNS складається з Web сервера, сервера бази даних, GIS сервера та відповідної лінії комунікації.

MNS забезпечує наступні функції:

— реєстрація відповідної особи в якості агента, партнера або користувача;

— планування мультимодальних перевезень;

— моніторинг мультимодальних перевезень (включаючи візуалізацію, в режимі реального часу, фактичного місцезнаходження вантажу на електронній мапі);

— оперування системою.

Подолати глибоку кризу, яка сьогодні охопила всі галузі економіки, окремому суб'єкту господарювання не під силу. Для цього потрібна ефективна координація зусиль на регіональному та державному рівнях. Інноваційні принципи логістики третьої сторони можуть дозволити об'єднати стратегії виробництва, торгівлі, споживання та розвитку різних суб'єктів ринку, активізувати можливості державних органів. При цьому позитивна рушійна сила вільної конкуренції не зазнає шкоди.

Деякі проекти в умовах економічної рецесії є недоцільними, і їх здійснення слід відкласти до кращих часів. Проте створенням логістичних центрів доречно займатись і в період спаду, бо саме такі проекти в рамках програм інфраструктурного розвитку покликані бути каталізатором виходу з економічної кризи шляхом поживлення комерційної діяльності. З іншого боку, створення логістичного центру в програмі формування кластера або будівництва низки інфраструктурних об'єктів (доріг, мостів, тунелів, митних переходів, тощо) відіграватиме роль інтегруючого проекту (тобто проекту, який

об'єднує навколо себе всі інші проекти програми).

ВИСНОВКИ

Розгортання сучасних логістичних центрів може стати стартовим, ініціюючим кроком в рамках регіональних програм формування кластерів, які шляхом поживлення торговельно-економічних відносин сприятимуть подоланню існуючої сьогодні фінансово-економічної (а по суті, торговельно-комерційної) кризи.

В основу організації логістичних центрів мають бути покладені принципи логістики третьої сторони (3PL). Ці принципи слугуватимуть основою для надійної інтеграції і партнерських відносин між різноманітними суб'єктами господарювання, а також між

ними і державними установами. Така модель дозволить поєднати переваги централізації менеджменту в єдиній інноваційній структурі з потенціалом здорової, вільної конкуренції між всіма учасниками ринку.

Література:

1. Berglund M., Laarhoven van P., Sharman G., Wandel S. Third-Party Logistics: Is There a Future? // The International Journal of Logistics Management, Vol. 10, No 1, 1999.

2. Hrin H.R. Advanced System for Container Management in Multimodal Transport (MNS — Multimodal Network System) // Studies in Informatics and Control, Vol. 13, No 4, December 2004.

Стаття надійшла до редакції 16.03.2009 р.

Новини

МІНЖКГ: УРЯД І ПАРЛАМЕНТ УЗГОДИЛИ СТРАТЕГІЮ ТА ТАКТИКУ РЕАЛІЗАЦІЇ СТРУКТУРНИХ РЕФОРМ ЖИТЛОВО-КОМУНАЛЬНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

Верховна Рада 11 червня ухвалила спільний законопроект Уряду та парламенту "Про внесення змін до Закону України "Про загальнодержавну програму реформування і розвитку житлово-комунального господарства на 2004—2010 роки".

Міністр з питань житлово-комунального господарства Олексій Кучеренко під час брифінгу у Кабінеті Міністрів повідомив, що даною програмою передбачено внесення низки змін із реформування житлово-комунальної галузі, які мають забезпечити її ефективне функціонування та надання якісних послуг громадянам.

Міністр з питань житлово-комунального господарства зазначив, що програма реформування галузі передбачає відновлення більш жорсткого контролю з боку держави за дотриманням ліцензійних умов компаній, які займаються транспортуванням, постачанням тепла і води.

Олексій Кучеренко також акцентував, що основною метою програми з реформування ЖКГ є зробити державу, місцеve самоврядування та приватний сектор справжніми партнерами. При цьому, за його словами, найбільш сприятливою формою управління приватного публічного партнерства є концесія.

Разом з тим, Олексій Кучеренко наголосив, що програмою передбачено виділення коштів на 5 років загальним обсягом 23,5 млрд грн. для виконання співфінансування державою частини своїх зобов'язань такого партнерства. "Але дуже важливим є наступний елемент: якщо держава дає 10 грн., то орган місцевого само-

врядування, інвестори мають дати не менше 7 грн. зі свого боку", — додав Міністр.

Олексій Кучеренко також підкреслив, що одним з головних завдань реформування галузі, передбачених законопроектом, є розробка механізму переходу українськими підприємствами ЖКГ на 100% економічно обґрунтовані тарифи до 2014 року. "Основна мета програми — вийти на кінець 2014 року із практично 100-відсотковими тарифами із покриття собівартості... Коли чітко через нормування будуть доведені нормативи втрат води не 50%, а 15-20%, як в Європі, нормативи втрат тепла в мережах — не 20%, як у нас, а 3,5%. Саме тоді такі тарифи можна назвати реальними, економічними, і саме такі тарифи до кінця 2014 року мають на 100% покривати витрати комунальних підприємств", — пояснив він.

Разом з тим, за його словами, законопроектом передбачена необхідність створення спеціальної регулюючої комісії для контролю за діяльністю підприємств-монополістів у сфері ЖКГ.

Крім того, Олексій Кучеренко повідомив, що програмою також передбачено ухвалення низки законів, зокрема, закону про питну воду і питне водопостачання, про централізоване теплопостачання, про енергетичну ефективність будівель, про особливості передачі в концесію і оренду підприємств водопостачання, про створення товариств співвласників багатоквартирних будинків та ін.