

ЛОГІСТИЧНА ІНФРАСТРУКТУРА ЯК СТРАТЕГІЧНИЙ ЕЛЕМЕНТ РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНОЇ ПІДПРИЄМНИЦЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

Постановка проблеми. Сучасна логістична інфраструктура національної економіки характеризується досить низьким рівнем розвитку, істотними ціновими диспропорціями, високим рівнем монополізації. В зв'язку з цим пріоритетними заходами національної політики щодо розвитку міжнародної підприємницької підприємництва, повинні стати: розвиток інфраструктури, формування рівноправних економічних стосунків між його учасниками; розширення попиту на вітчизняні товари та послуги; інформаційне забезпечення учасників ринкової системи, створення національної маркетингової інформаційної системи.

Результати інших дослідників. Науково-теоретичні основи діяльності логістичної інфраструктури сформовані такими зарубіжними та вітчизняними вченими, як: Беленьким П., Бакаєвим О., Зінгером Х., Йохимсеном Р., Краснопольским Б., Красовським В., Кузнецовою А., Розенштейн-Родан Р., Савіною Н., Юдіним Ю., Янгсон А. та іншими. Наразі особливого значення набуває логістична інфраструктура, адже її функціонування, здатне забезпечити той неперервний ланцюг, по якому протікатимуть усі необхідні логістичні операції з матеріальними потоками.

Метою дослідження стало обґрунтування перспектив розвитку логістичної інфраструктури як стратегічного елементу розвитку міжнародної підприємницької діяльності в Україні.

Виклад дослідження. Підприємництво, з точки зору часового періоду його існування в історії людства, відносно молоде явище. Як системний процес воно виникає у європейських країнах у XVII ст. як суспільна реакція на фундаментальні зрушення у розвитку продуктивних сил, які створили базу для історичного стрибка економічної еволюції цивілізації від аграрного до технологічного укладу виробництва суспільно-необхідних матеріальних благ. Провідником цього процесу стало й залишається донині підприємництво, яке є головним провідником процесу економічної еволюції цивілізації та ствердження й розвитку ринкових відносин.

Розвиток вітчизняного підприємництва має своє історичне коріння. Так, ще у XVIII ст. лише на Лівобережжі України проводилося близько 400 ярмарків та понад 700 місцевих базарів. З моменту набуття Україною незалежності відбувалось поступове становлення вітчизняного підприємництва як самостійного соціально-економічного явища.

Розширення структури пропозицій на внутрішньому ринку товарів та послуг, створення ефективного конкурентного середовища, стимулювання інноваційного розвитку, відродження підприємницької ініціативи населення, створення додаткових робочих місць та підвищення гнучкості зайнятості, зміцнення регіональних економік – це далеко не всі, але дуже важливі завдання, що стоять перед вітчизняним підприємництвом.

При цьому невід'ємними складовими сучасного підприємництва є малий та середній бізнес, на який покладаються функції прискорення структурної перебудови економіки, підвищення організаційної ефективності використання національних ресурсів. За умови виваженої державної політики вітчизняний малий та середній бізнес здатний створити тисячі нових робочих місць і сприяти становленню України економічно розвинутою державою.

Державна економічна політика сучасної України підпорядкована інтересам великого підприємництва. При цьому унеможлиблюється формування системи національного підприємництва, в якій природно родовими економічними ознаками повинно зв'язуватися велике, середнє та мале підприємництво. Щодо місця малого

підприємництва в загальній національній системі підприємництва - залишається стабільним маргінальний характер відношення до нього у всіх вищих інституціях управління державою.

Процес відродження та розвитку українського підприємництва, становлення вільного ринку супроводжується труднощами, які носять не лише інституціональний, але і духовний характер. Однією з основних проблем є створення адекватного для розвитку цивілізованого бізнесу морального клімату та ділової етики.

Однією з найпомітніших тенденцій на світових ринках останнього десятиліття є необхідність інтеграції логістичних операцій і контролю усієї логістичної системи (постачань, виробництва, розподілу). Адже сьогодні не обходжений знаходити такі рішення, які в першу чергу дозволили б не лише вижити в умовах жорсткого ринку, але і успішно конкурувати і, в результаті, взяти верх над конкурентами

Відмова багатьох фірм від власного парку автомобілів і складських приміщень і передоручення їх спеціалізованим компаніям дозволили цим фірмам варіювати постійні витрати (дуже високі із-за значної капіталоємності операції) і зосередити свої зусилля на досягненні ефективності вироблюваного товару і послуг.

Нині в результаті кризи компанії скоротили об'єм діяльності. З сфери діяльності великих підприємств випадають логістичні функції. Причини, по яких це відбувається :

- логістичне управління дуже дороге (вимагає великих інвестиційних витрат);
- логістичне управління - складний процес (вимагає знання і застосування сучасних технологій).

Тому оптимальним рішенням є зосередження усіх логістичних функцій в спеціалізованих компаніях, які гарантують високу якість обслуговування при власних низьких витратах. Крім того, таке рішення, дозволяє скоротити чисельність обслуговуючого персоналу у власних логістичних службах виробничих і торгових фірм, де, як правило, працюють високооплачувані фахівці. Таким чином, не випадково, що сьогодні за кордоном спостерігається збільшення попиту на логістичні послуги. Так, наприклад, на американському ринку з'явилися цілий ряд фірм, що пропонують комплексні пакети логістичних послуг, що дуже показово.

Якщо розділити український бізнес на виробництво та логістику, то 15% – це виробництво, а 85% – логістика. Усвідомлення цього факту, дає багатьом підприємствам новий поштовх у розвитку якості управління, зниження витрат, збільшення прибутку [1].

Логістична інфраструктура відіграє базову роль у формуванні та розвитку ринкових відносин, забезпечує перехід національної економіки на засади сталого розвитку. До основних чинників стрімкого впровадження логістики у світовій економіці можна віднести: швидкий розвиток інформаційних технологій та їх персоналізація; глобалізація ринків; структурні зміни в організації бізнесу; поширення філософії управління якістю [2, с. 23].

Так за зарубіжними даними, застосування науково обґрунтованих методів логістики дозволяє знизити рівень витрат на 20%, товарні запаси - на 30-70%, скоротити година звернення товарів на 20-50% [3, с. 147]. Очевидно, що існує реальний резерв підвищення ефективності виробництва, проте по ряду об'єктивних та суб'єктивних причин логістичні методи використовуються у нас недостатньо. Крім того, на сьогодні сегмент транспортної логістики в світовому ВВП складає приблизно 7% і оцінюється в 2,7 трлн. долл. США [4, с. 24].

Варто зазначити, що учасники логістичного ланцюга отримують додатковий прибуток (чи інші переваги, відповідно до їх можливостей продуктивно взаємодіяти один з одним в процесі задоволення запитів кінцевого споживача. Зокрема, все більше підприємств в транспортній логістиці надають перевагу зовнішнім логістичним посередникам для організації і реалізації процесу перевезення вантажів (аутсорсингу). Це дозволяє їм сконцентруватися на основній сфері діяльності, підвищити якість власної продукції, шляхом використання професіоналами сучасних технологій, процедур,

принципів і методів управління транспортними процесами, розподілити ризики, а також знизити витрати.

У міжнародній практиці роль експедиційних фірм в обслуговуванні міжнародної торгівлі досить значна. Наприклад, в Німеччині 80% автомобільних перевезень здійснюються саме через транспортно-експедиторські підприємства.

Недостатній рівень розвитку національної логістики взагалі та логістичної інфраструктури зокрема підтверджують й аналітичні матеріали Світового банку. Ця інституція, сприяючи розвитку торгівлі і транспорту в Україні, досліджує питання транспортного, митного, логістичного й технологічного забезпечення зовнішньої торгівлі, виявлення сильних та слабких сторін середовища, в якому здійснюється логістична діяльність.

Кожна два роки Всесвітній банк публікує дослідження *Connecting to Compete : Trade Logistics in the Global Economy* (Підключення до конкуренції: Торгова логістика в глобальній економіці), починаючи з 2007 р. В основі цього дослідження лежить Індекс ефективності логістики (LPI), який вимірює показники логістики.

У 2012 р. Всесвітнім банком був опублікований вже третій по рахунку «Індекс ефективності логістики» (після 2007г. і 2010г.). Організаційну і інформаційну підтримку цієї акції надавали Міжнародна федерація асоціацій експедиторів (FIATA), Організації по сприянню міжнародним перевезенням і торгівлі (GFP), Асоціація експрес-перевізників (GEA), а також провідні наукові центри, що вивчають різні аспекти логістики [5].

Індекс LPI 2012 р. заснований на даних більше 1000 респондентів з міжнародних логістичних компаній в 143 країнах і включив відомості про 155 країн.

LPI вимірює продуктивність логістики постачань на внутрішньому і міжнародному рівні. Шість компонентів LPI включають:

- ефективність процедури пограничного контролю, у тому числі митного (швидкість, простота і передбачуваність формальностей);
- якість торгово-транспортної інфраструктури (порти, залізниці, дороги, інформаційні технології);
- конкурентоспроможність цін постачань;
- компетентність і якість логістичних послуг (транспортні оператори, митні брокери);
- можливість відстежувати переміщення вантажів;
- своєчасність доставки вантажів.

LPI служить світовим еталоном для виміру ефективності логістики, заповнення пропусків у базах даних за допомогою надання систематичних зіставлень країн. Експедитори оцінили країни за ключовими показниками логістики, таких як ефективність митного оформлення, якість інфраструктури, можливість відстежувати вантажі та ін. Як приклад, розглянемо показники ефективності логістики для вибірки країн, переважно представленої країнами СНД (рис. 1).

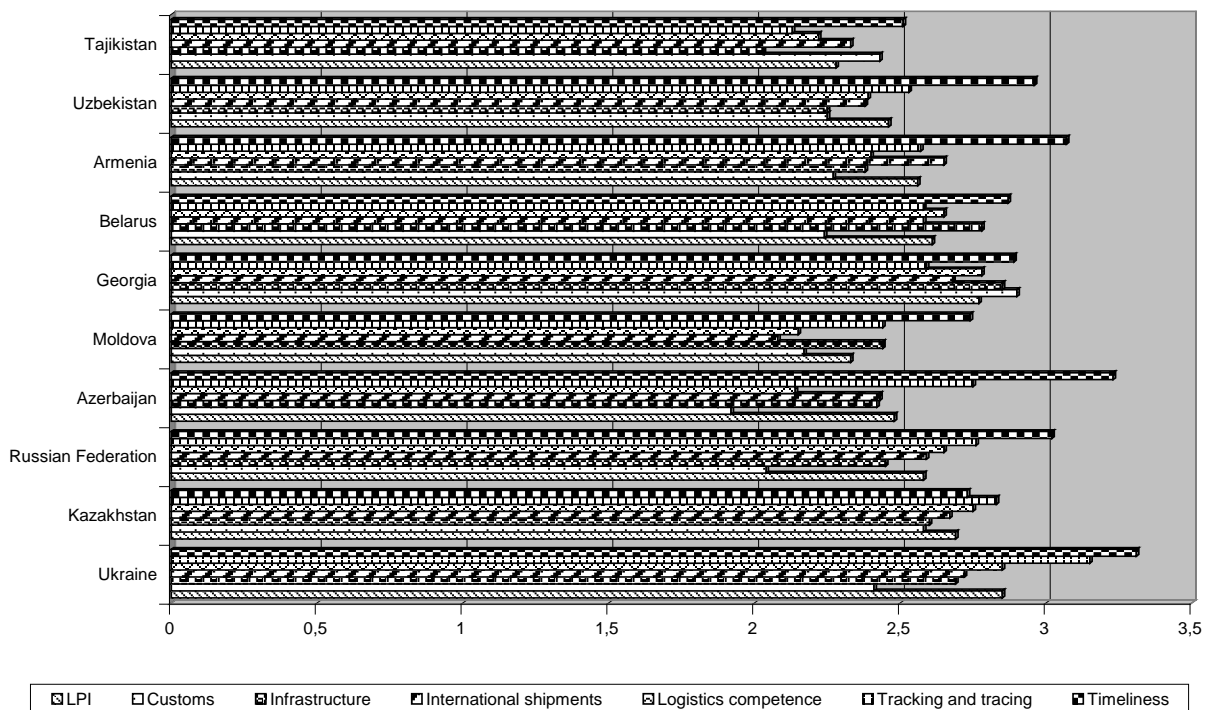


Рис. 1. Показники ефективності логістики для вибірки країн

Як бачимо, залежність між індексом LPI і різними показниками відрізняється. LPI розраховується на основі усіх вказаних показників, але «Митниця», «Відстежування вантажів» і «Своєчасність постачань» мають менший вплив чим інші. Кореляція LPI між країнами в 2010 і 2012 р. складає близько 90%. Визнаючи важливість спрощення процедур торгівлі і логістики, політики прагнуть ввести в роботу структури, які підвищують рівень логістики.

Всесвітній банк почав складати рейтинг LPI в 2007 році і швидко отримав визнання серед політиків і професіоналів — на національному, регіональному і глобальному рівні. Оцінка LPI і рейтингу країни входить в міжнародну частину дослідження і здійснюється іноземними професіоналами, що надаються, у сфері логістики. На внутрішньому LPI, навпаки, опитані фахівці оцінювали логістику в країнах, де вони працюють. Внутрішнє дослідження дає детальнішу інформацію, оскільки аналізує продуктивність країни в чотирьох основних чинників, що визначають ефективність роботи логістики : інфраструктура, послуги, пограничних процедур і час, і надійність постачань.

У 2012 р. Україна піднялася в рейтингу LPI на 66 сходинку, хоча в 2010 році знаходилась на 102 місці. Такий стратегічний прорив пояснюється насамперед масштабними інфраструктурними проектами реалізованими до «Євро - 2012». Основні шість індикаторів по Україні коливаються від 2,41 до 3,31 [5].

Саме спрощення торгівлі має вирішальне значення для економічного розвитку. Країни з розвинутою логістикою розвиваються швидше, посилюють конкурентоспроможність і збільшують свої інвестиції. Підвищення ефективності логістики в країнах з низьким рівнем доходу до середнього могло б збільшити торгівлю в середньому на 15%. Це було б на користь і фірмам і споживачам, які отримали б якісніші послуги і низькі ціни. Дослідження LPI 2012 р. показує передумови для поліпшення логістики. Усі топ-країни підтримують державно-приватне партнерство і діалог, а також співпрацю між політиками, практиками, адміністраторами і ученими, а також комплексний підхід в розвитку транспортних послуг, інфраструктури і ефективної логістики. Адже країна може поліпшити свої матеріально-технічні можливості тільки шляхом зміцнення співпраці між державним і приватним секторами [6].

Підтверджують це і дослідження проведені іноземними фахівцями IFC «Інвестиційний клімат в Україні», який діє в нашій державі вже протягом 14 років. Він сприяє сталому економічному зростанню країн, що розвиваються, фінансуючи інвестиції, надаючи компаніям та урядам консультативні послуги, мобілізуючи приватний капітал на міжнародних фінансових ринках. Основному увагу в своїх дослідженнях вони приділили агропродовольчій сфері. Зазначивши, що низька якість послуг із післязбирального транспортування й логістики обумовлюється поганим станом транспортних засобів і складських приміщень, низьким рівнем захисту прав власності фермерів на сільгосппродукцію, що зберігається на зовнішніх елеваторах, незадовільним станом системи складських свідоцтв. Згідно з дослідженням IFC, існуюча нормативна база, що регулює надання послуг із післязбирального транспортування й логістики сільськогосподарської продукції, є ще однією вагомою перешкодою для розвитку галузі. Це підтвердили майже 80% опитаних підприємств, близько 45% сільгосппідприємств вказали на відсутність складських приміщень як на ще одну перешкоду для здійснення господарської діяльності (рис. 2).



Рис. 2. Основні перешкоди для ефективного маркетингу та логістики в сільському господарстві [7, с. 77]

Сучасний ринок логістичних послуг в Україні характеризується низкою тенденцій:

- мінімізація витрат, пов'язаних із транспортуванням, зберіганням, переупакуванням, митним документообігом, котра актуалізує менеджмент і маркетинг що, у свою чергу, підвищує попит на логістичні послуги та складську нерухомість;
- зростання попиту на якісні логістичні послуги;
- зниження витрат виробників за рахунок логістики і строків між етапами виробництва та споживання.

Негативними факторами, що впливають на розвиток ринку логістичних послуг, є незадоволеність попитом на складські приміщення та недостатньо розвинена транспортна інфраструктура, а також нестача кваліфікованих кадрів у галузі логістики [8].

В умовах глобалізації та інтеграції економічних систем досягнення стратегічних цілей діяльності підприємницьких структур можливе лише за умови функціонування розгалужених логістичних мереж, що значно знижує ризики підприємства в ринковому

середовищі. При чому необхідною умовою ефективного функціонування логістичної інфраструктури виробничих підприємств є перевищення логістичного потенціалу інфраструктури по відношенню до логістичного потенціалу основного матеріального потоку.

Цілісно логістична інфраструктура поєднує в собі зовнішню і внутрішню складову, що формують і регулюють матеріальні і інформаційні потоки в середовищі функціонування підприємства.

Сучасні науковці відмічають нестачу уваги до інформаційної складової логістики, до якої входять підприємства, що надають інформаційні послуги та підприємства, що відповідають за рециклінгові процеси при здійсненні руху усіх видів потоків. Пояснюючи необхідність підвищеної уваги до інформаційної складової, дослідники зазначають, що за оцінкою фахівців логістика на 90 % складається з інформаційних технологій.

Так, сьогодні практично неможливо забезпечити ефективність будь-яких логістичних операцій без застосування інформаційних технологій і програмних комплексів для аналізу, планування, підтримки і ухвалення оптимізаційних рішень. Більш того, саме завдяки розвитку інформаційних систем і технологій з'явилася можливість автоматизації операцій в логістичних системах і логістика стала домінуючою формою організації руху товару на висококонкурентному ринку [9].

Відповідно найважливішу роль в логістичних інноваціях відіграють інформаційні технології, без яких просто неможливий сучасний бізнес. До найбільш відомих програмних забезпечень, використовуваних в логістиці, можна віднести: Enterprise Resource Planning (ERP) – Планування ресурсів підприємства, Warehouse Management System (WMS) – Система по управлінню складом, Transport Management System (TMS) – Система по управлінню транспортом, Customer Relationship Management (CRM) – Управління взаємовідносинами із споживачами (постачальниками), Radio Frequency Identification (RFID) – Система радіочастотної ідентифікації палет (гофрокоробов і т.д.) за допомогою радіоміток та ін. Впровадження інноваційної технології RFID дозволяє вирішити такі завдання:

- організувати автоматичне введення даних в інформаційні логістичні системи;
- відстежувати проходження сировини та готової продукції по всьому ланцюгу поставок;
- контролювати переміщення продукції всередині підприємства;
- контролювати складські операції, в тому числі крос-докінг;
- проводити миттєві інвентаризації без участі персоналу;
- ввести партійний облік та поліпшити роботу системи по управлінню запасами;
- організувати роботу складів у відповідності до принципів ФІФО (ЛІФО) і т.п.;
- попередити втрати та крадіжки [10].

Особливого значення для ефективної роботи міжнародних підприємницьких структур в сфері логістики має застосування системного підходу, який включає в себе обґрунтування стратегії розвитку логістичної інфраструктури та її деталізація в поточних планах підприємств; розподіл обов'язків та відповідальності працівників на всіх ділянках логістичної інфраструктури; запровадження мотиваційної системи оплати праці, формування інформаційно-консультаційної інфраструктури. Основним результатом роботи логістичної інфраструктури повинно стати мінімізація витрат на обслуговування матеріальних потоків.

Висновки. В умовах посилення євроінтеграційних процесів в національній економіці та розвитку міжнародного підприємництва важливою складовою є формування оптимальної логістичної інфраструктури, що являє собою систему, яка здатна регламентувати та регулювати структуру і швидкість матеріальних потоків виходячи з необхідних критеріїв ефективності функціонування підприємства. Концептуальні засади формування ефективної логістичної інфраструктури в контексті розвитку міжнародного підприємництва повинні спрямовуватись на застосування проектних підходів, що

враховують сучасний стан інфраструктури та наявні проблеми, формують логістичну інфраструктуру за принципом оптимізації сукупних витрат на одиницю її пропускної здатності.

Анотація

В статті обґрунтовано основні аспекти формування логістичної інфраструктури як пропульсивної сили здатної забезпечити розвиток підприємництва. Досліджено сучасний рівень розвитку логістичної інфраструктури України, в порівнянні з зарубіжними країнами. Визначено перспективи розвитку логістичної інфраструктури як стратегічного елементу розвитку підприємництва в Україні.

Аннотация

В статье обоснованы основные аспекты формирования логистической инфраструктуры как пропульсивной силы, способной обеспечить развитие предпринимательства. Исследовано современный уровень развития логистической инфраструктуры Украины, по сравнению с зарубежными странами. Определены перспективы развития логистической инфраструктуры в качестве стратегического элемента развития предпринимательства в Украине.

Summary

In the article the basic aspects of forming of logistic infrastructure are reasonable as forces of able to provide development of enterprise. Investigational modern level of development of logistic infrastructure of Ukraine, as compared to foreign countries. The prospects of development of logistic infrastructure are certain as a strategic element of development of enterprise in Ukraine.

Список використаної літератури:

1. Семь правил логистики. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <<http://kostromin.net/?p=1136>>.
2. Бакаєв О. О. Теоретичні засади логістики: підручник / Бакаєв О. О., Кутах О. П., Пономаренко Л. А. Т. 1. – К.: Київ. ун-т економіки і технологій транспорту, 2003. – 430 с.
3. Писаренко В.В. Особливості логістичних систем в сільському господарстві // Вісник ХНАУ. - 2012. - №7.- С.146-150
4. Рынок транспортно-логистических услуг в 2010—2011 гг. и прогноз до 2014 г. Объем и структура рынка логистического аутсорсинга, грузоперевозки, транспортно-экспедиторские и складские услуги в посткризисный период. Аналитический обзор. — М.: РосБизнесКонсалтинг, 2011. — 368с.
5. Connecting to Compete 2012 Trade Logistics in the Global Economy The Logistics Performance Index and Its Indicators. - The International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank. – 2012. – 68p.
6. The World Bank [Електронний ресурс] / – Режим доступу: http://siteresources.worldbank.org/TRADE/Resources/239070-1336654966193/LPI_2012_final.pdf
7. Інвестиційний клімат в Україні: яким його бачить бізнес. Жовтень 2011. Консультативна програма з покращення інвестиційного клімату в регіоні Європи та Центральної Азії Проект ІФС «Інвестиційний клімат в Україні»
8. Савіна Н. Б. Інфраструктура логістичних процесів економічної діяльності [Електронний ресурс] / Н. Б. Савіна – Режим доступу: www.nbu.gov.ua/portal/natural/Vnulp...2009...34.pdf.

9. Казанська О.О., Геращенко А.С. Аналіз розвитку інфраструктурного забезпечення національної економіки / О.О. Казанська, А.С.Геращенко.— Режим доступу: [www.nbu.gov.ua/Головна сторінка Порталу>.../2010_33/Files/3316.pdf](http://www.nbu.gov.ua/Головна%20сторінка%20Порталу/.../2010_33/Files/3316.pdf)

10. [Електронний ресурс]. – Доступний з: <<http://www.agrilogisticsplatform.com.ua/>>

УДК: 339.5:658.8

Іванова В.В., Стоцька П.П.

ОРГАНІЗАЦІЯ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ НА ПІДПРИЄМСТВАХ

Постановка проблеми. Оскільки зарубіжні ринки представляють нові можливості збуту продукції, зовнішньоекономічна діяльність (ЗЕД) завжди була і залишається важливою складовою господарської діяльності підприємства, не зважаючи на зміни в політичній ситуації, економічній кон'юнктурі та правовому середовищі.

Зовнішньоекономічна діяльність як одна зі сфер господарської діяльності, пов'язана з міжнародною виробничою та науково–технічною кооперацією, експортом і імпортом товарів та послуг, виходом підприємства на зовнішній ринок є одною з найважливіших складових частин стабілізації господарської діяльності підприємств. Тому й розвиток зовнішньоекономічної діяльності є суттєвим фактором підвищення ефективності господарської діяльності як на рівні окремих підприємницьких структур, так і в масштабах усієї країни.

Надзвичайно важлива роль відводиться вдосконаленню організаційної структури управління зовнішньоекономічною діяльністю для успішної діяльності господарської одиниці на зовнішньому ринку й вмінню швидко реагувати і пристосовуватись до змін у зовнішньому середовищі.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. В сучасних глобалізаційних умовах господарювання, зовнішньоекономічна діяльність швидко розвивається, набуваючи нових рис, форм, тому існує необхідність постійного вивчення особливостей її організації.

Особливостям організації зовнішньоекономічної діяльності окремих суб'єктів господарювання приділено увагу в працях багатьох відомих українських та іноземних вчених. Вагомий вклад у вирішення проблем організації зовнішньоекономічної діяльності на підприємствах зробили Карпенко М.О., Кириченко О.А., Кісь О.П., Ковтун О.Е., Коломієць І.Ф., Косенко С.В., Соколовська В.М., Стефаненко М.М. та ін.

Формулювання завдання дослідження. Метою представленої роботи є виявлення найбільш ефективного шляху організації зовнішньоекономічної діяльності на вітчизняних підприємствах при їх виході на зовнішні ринки в умовах економічної глобалізації.

Виклад основного матеріалу дослідження. Зовнішньоекономічна діяльність підприємства завжди пов'язана з різного роду ризиками (збутовий, політичний, комерційний, фінансовий тощо). Тому кожне підприємство, яке націлене на освоєння ринку за межами своєї країни, велику увагу має приділяти організаційній структурі управління ЗЕД. Питання організації зовнішньоекономічної діяльності підприємства є не простим. Багато вигідних зовнішньоекономічних проектів залишились нереалізованими через:

- помилки в виборі зовнішнього ринку;
- нечіткий розподіл функціональних обов'язків управлінських працівників;