

В.Я. ОМЕЛЬЧЕНКО, д.э.н., проф.,
А.П. ОМЕЛЬЧЕНКО, к.э.н., доц.
Донецкий национальный университет

АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИКИ В УКРАИНЕ

В статье рассмотрены проблемы развития логистики в современной экономике Украины, в частности, формирования механизмов координации материальных потоков (т.е. логистических систем), учитывающих условия трансформационной экономики Украины, а также отраслевые особенности производственной деятельности предприятий. Исследованы перспективы управления цепями поставок в системе 4PL-провайдеров логистики.

Ключевые слова: логистика, провайдеры логистики, логистические услуги и издержки, управление цепями поставок.

Современный этап развития экономики Украины характеризуется и определяется переходными к рыночному механизму процессами. Рыночные отношения в значительной мере формируются в условиях неопределённости и неустойчивых факторов окружающей среды, высокой самостоятельности хозяйствующих субъектов и требуют поиска новых, более адекватных способов и методов деятельности на уровне всех звеньев экономической системы страны.

Анализ теоретических разработок и существующих исследований (Д. Бауэрсокс, Д. Клосс, Б. Аникин, М. Окландер, В. Сергеев, Н. Чухрай и др.) [1, 2, 3, 4, 5] показывает, что рост доли материальных затрат в совокупных издержках на выпуск промышленной продукции, усиления конкуренции на рынках сбыта, ужесточение требований потребителей к качеству их обслуживания поставщиками (т.е. надежности поставок) предопределили сдвиг управленческой философии в сторону признания стратегической роли сферы управления материальными потоками.

Логистика как наука, изучающая потоковые процессы с целью их рационализации, быстро прогрессирует в своем

развитии. Это происходит, с одной стороны, в силу масштабов сложности потоковых процессов в условиях глобализации мировой экономики, развития информационных систем, возрастания роли и значимости сервисной деятельности, ориентированной на запросы покупателя (потребителя). С другой стороны, взаимодействие естественных и общественных наук различного направления приводят к образованию новых форм и методов управления потоковыми процессами на основе логистических новаций, представляющих собой междисциплинарный синтез этих наук.

Логистика, осуществляя целенаправленное управление потоковыми процессами на различных стадиях производства и оказания комплексных услуг, обеспечивает в этих новых условиях взаимосвязь (стыковку) в пространстве и во времени потоковых процессов, их синхронизацию, последовательно начиная со стадии добычи сырья, производства промежуточной или конечной продукции, её распределение и доставку до потребителя.

По данным немецких экспертов [6] в компании Henkel в результате совершенствования логистического управления и снижения запасов на 30% уменьшились затраты на хранение и капитальные вложения, что, в свою очередь, привело к почти 35%-му росту прибыли на активы. А исследование результатов деятельности корпораций Siemens, Bosch, Mitsubishi показывает, что снижение на 1% затрат на логистику так же влияет на эффективность, как и 10%-й рост объёмов сбыта [7].

Поэтому возрастает актуальность и необходимость формирования организационно-экономических механизмов координации материальных потоков (т.е. логистических систем), учитывающих условия трансформационной экономики Украины,

© В.Я. Омельченко, А.П. Омельченко, 2013

а также отраслевые особенности производственной деятельности предприятий. Это предопределило и сформировало цель написания данной статьи.

Под воздействием углубления международного разделения труда, ускорения научно-технического прогресса и других вектор-факторов современной цивилизации возрастают масштабы, степень связанности и взаимообусловленности развития производительных сил. Все большее число мировых хозяйственных структур превращаются в открытые, а затем и «сквозные» системы. В отличие от закрытых систем, характерных для индустриальной эпохи, они обнаруживают объективную тенденцию трансформирования в более сложные инфрасистемы.

Именно в таких инфрасистемах исчезают препятствия, разделяющие в технологическом и экономическом отношениях производственную и непроизводственную сферы хозяйствования. Это происходит благодаря, с одной стороны, единству производственных и инфраструктурных потоковых процессов, а с другой – возрождению автономности, подвижности, гибкости всех элементов и частей подобных систем.

Инфрасистемы, образованные в результате глобализации, приобретают формы интегрированных объединений в виде корпоративных и ассоциативных рыночных структур и требуют для своего эффективного развития новых форм и методов управления на базе современных логистических и информационных технологий.

Интегрированной логистике в этих условиях принадлежит особое место. На ее основе создаются макрологистические системы, адекватные по сложности и

структурному многообразию современным объектам управления – глобальным системным образованиям в мировой и национальной экономике. В рамках интернационализации мирохозяйственных процессов глобальные логистические системы позволяют:

- эффективно координировать многоцелевую деятельность разнопрофильных экономически и юридически самостоятельных структур по производству продукции и услуг на основе использования методов процессно-ориентированного управления;

- включать многочисленных участников рынков в единое информационное пространство;

- объединять логические активности и потенциалы участников рынка ради достижения ощутимого синергического эффекта от их партнерской деятельности.

В странах с развитой рыночной экономикой действует система 3PL-провайдеров, обеспечивающая транспортно-экспедиторские услуги и услуги добавленной стоимости (погрузочно-разгрузочные работы, ассортиментная комплектация, складские услуги, маркетинговые и финансовые услуги, управление грузопотоками).

Необходимо отметить, что величина логистических издержек в различных странах по отношению к ВВП составляет от 11,3 до 17%, причем эти затраты не зависят от уровня развития страны и развитости логистической инфраструктуры. Из табл. 1 видно, что в Германии они превышают аналогичный показатель Великобритании почти в 1,5 раза.

Таблица 1

Логистические издержки в отдельных странах Западной Европы в 2011 г.

	В млрд. долл.	В отношении к ВВП, %
Великобритания	174	11,3
Германия	374	16,7
Испания	124	14,1
Италия	186	12,2
Франция	196	11,6

В Финляндии они составили в 2011 г. 17% ВВП при структуре затрат: содержание запасов – 50,8%; транспортные расходы – 36; управленческие расходы – 13,2%. Расчетов по Украине нет, и лишь экспертные данные свидетельствуют о значительном ежегодном росте в Украине логистических издержек на 18-23% [7].

Более того, как показывает анализ, оптовая торговля в Украине превышает оборот розничной торговли в 4 раза, а это значит, что в ряде случаев посредник «продает воздух». Причем объем оказываемых услуг растет. В то же время в украинской экономике в сегменте складской недвижимости наблюдается рекордный темп притока инвестиций и новых инвесторов. Надо отметить, что, несмотря на постоянное увеличение стоимости строительства складов, доходность для девелоперов в этом сегменте составляет 16-18%, а для инвестора-покупателя – 11-13%. Из сказанного следует, что доходность в этом сегменте значительно выше показателей для стран Западной Европы и США. Естественно, указанная ситуация вызывает повышенный интерес западных инвесторов в части экспансии по созданию сетевых проектов со стандартизированным набором сервиса и единой тарифной политикой. При этом спрос на складские площади только в киевском регионе оценивался в 2011 г. в 2,0 млн. м².

Как уже говорилось, анализ межотраслевого баланса показывает значительный уровень логистических издержек, что, с одной стороны, ведет в определенной степени к росту экономически не оправданного уровня услуг, а с другой – к необходимости решения проблемы снижения издержек. По оценкам немецких экспертов, объем логистических услуг в 2011 г. составил около 130 млрд. долл. Тенденции прироста составляют 6-7% [8].

Применительно к характеристике логистических услуг потенциал рынка оценивается в следующих пропорциях: 55% – сектор перевозок всеми видами транспорта; 13 – сектор складских услуг; 32% – сектор услуг по интеграции и управлению цепями поставок. Эта оценка

не учитывает важные формы оказания логистических услуг непосредственно в производстве, документообороте и т.д. Иными словами, логистика обеспечивает решение широкого круга задач на основе использования новейших разработок в области информационных технологий, системы принятия решений в условиях многоцелевой оптимизации, оценки рисков. Из сказанного следует, что содержание логистики гораздо шире, чем распространенное ее понятие как комплекса транспортно-экспедиционных услуг.

Значимость решаемых задач многократно повышается, когда 3PL-провайдер стремится передать транспортно-складские активы в аренду либо включает в эту цепочку аутсорсинг. Главным в деятельности провайдера становятся планирование и оптимизация логистических процессов в цепи минимизации затрат по созданию стоимости – от источников сырья, материалов, производства продукции до ее доставки конечному покупателю. Речь идет о последовательном развитии системы 4PL-провайдер, стержнем которой является управление цепями поставок (Supply Chain Management, SCM).

Логистические процессы оказывают прямое воздействие на эффективность и, соответственно, конкурентоспособность корпоративных структур. В рамках последних снижение логистических издержек становится важнейшим фактором и средством достижения поставленных целей в условиях глобализации.

В свою очередь это обстоятельство предполагает серьезные и глубокие процессы реформирования сложившейся организационной структуры, перераспределения функций и задач отдельных подразделений.

Речь идет о новом осмыслении задач в контексте «экономики предприятия». Развитие системы SCM предполагает разработку и реализацию новых обоснований комплекса решаемых задач, нацеленных на повышение эффективности деятельности прежде всего крупных компаний и фирм.

Исследования, проведенные институтом по управлению поставками (SCM)

под руководством проф. К. Янса, показывают, что не существует ни одного оффера, который предлагал бы логистические услуги в комплексе – надежность, цена, качество, географический охват. Мы подчеркнули выше, что это проблема комплексная и требует в качестве условий своего решения соответствующих специалистов, корпоративного мышления, культуры обслуживания, этику бизнеса. Переход к системе 4PL-провайдеров означает качественно новый уровень реализации логистических услуг, который меняет философию и стратегию развития предпринимательских структур.

Сформулируем ряд, на наш взгляд, принципиальных положений, связанных с организацией и практической реализацией менеджмента по цепям поставок. Стратегия развития цепи поставок включает формирование информационной сети, создание региональных узловых пунктов – логистических центров. Стратегическая логистика – это формирование каналов материальных потоков с учетом индивидуальных требований клиентов и глобализации рынков. Цель – обеспечить необходимый уровень сервиса и издержек. Содержательно понятие «управление цепями поставок» включает комплекс важнейших функций, которые реализуются системно. К ним относятся:

- планирование транспортных схем;
- оптимизация уровня запасов;
- прогноз спроса на необходимые для производства материалы, оборудование, включая повышение эффективности производства;
- оценки и принятие решений по выбору конкретных элементов цепи поставок,

включая требования по развитию инфраструктуры и параметров затрат для удовлетворения требований клиентов;

- системная интеграция программного обеспечения, имплантация логистических решений с ориентацией на существующие системы у клиентов, оптимизация информационных потоков.

Интеграция перечисленных функций – сложный, многоэтапный процесс, требующий, прежде всего, осознания необходимости его реализации в условиях обострения конкуренции на мировых рынках.

Стратегическая логистика приобретает особую значимость на макроэкономическом уровне, ибо данные о затратах на логистику, запасоемость ВВП позволяют повысить степень оценки рисков при принятии стратегических решений по развитию бизнес-структур.

Важное значение имеют анализ и оценка динамики запасоемости экономики. Нами проводился анализ этого показателя для экономики СССР. Анализ динамики свидетельствовал о серьезном нарастании кризисных явлений в экономике вплоть до 1990 г. В настоящее время показатель запасоемости ВВП соответствует уровню 1960-1980 гг. американской экономики.

Мы подчеркиваем, что анализу и тенденциям изменения этого показателя следует уделять самое серьезное внимание. Этот показатель в XXI столетии значительно улучшился по сравнению с 1980-ми гг., когда половина производственного потенциала СССР функционировала «на склад» (табл. 2).

Таблица 2

Динамика показателей запасоемости ВВП Украины и США, %

Страна	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Украина	22	23	21,5	20	21	21,5
США	15	13,5	13	13,5	14	14,1

Анализ динамики запасоемости Украины и США в последующие годы характеризуют те же тенденции. Величина же логистических издержек в управлении

материальными потоками составляет в странах Западной Европы около 11,7% ВВП, а в Украине этот уровень издержек составляет, по нашим оценкам, около 25%

по сравнению с ценой производителя. В абсолютных цифрах это 45 млрд. долл., исходя из 177 млрд. долл. ВВП, произведенного в 2012 г. [9]. Эта величина условно может рассматриваться как объем потенциального рынка логистических услуг, исходя из предположения, что логистические издержки составляют около 12% ВВП. Эта величина представляет возможность определения общего дохода провайдерских комиссий при реализации системы 3PL. Возможный уровень дохода необходимо дифференцировать и рассматривать в зависимости от видов продукции и роли, которую играют посредники в цепи поставок, от производителя до конечного потребителя [6].

Значимость решаемых задач многократно увеличивается, когда 3PL-провайдер стремится передать транспортно-складские активы в аренду либо включает в эту цепочку аутсорсинг и главным в его деятельности становятся планирование и оптимизация логистических процессов в цепи создания стоимости – от источников сырья, материалов до конечного покупателя – на базе современной информационной системы управления. Речь идет о последовательном развитии системы 4PL-провайдер, стержнем которой является управление цепями поставок (SCM).

Фактически в этой системе ключевым элементом является производство. Классический пример – известная система just-in-time, а также принятие решений в рамках стратегического решения «make or buy». Применительно к автозаводам, как показывают исследования, система just-in-time охватывает 36% деталей, узлов и комплектующих, необходимых для выпуска автомобиля. Решается задача, в которой одна часть необходимых деталей, узлов в рамках складского комплекса производителя конечной продукции ориентирована не на дистрибьюцию, а на материальный поток от производителя комплектующих (или логистических дистрибьюторских центров) в соответствии с графиком производства, а другая часть – на обеспечение непрерывности производственного процесса на основе содержания текущих и

страховых запасов. Если говорить об услугах 4PL-провайдеров, то их востребованность в Украине еще низкая. Этому есть ряд причин, главная из них связана с отсутствием необходимых квалифицированных специалистов, т.е. специалистов высокого уровня – логистов в области складских и транспортных систем, инженеров, владеющих современными знаниями в области проектирования логистических схем, информационщиков, программистов, специалистов по оценке качества продукции, эконометриков. Речь идет о специалистах в области логистического инжиниринга и информационно-компьютерных технологий.

Последовательное развитие систем 3PL, их внедрение является одной из первоочередных задач для экономики Украины. В связи с тенденцией мировой логистики ориентироваться на специализацию логистических компаний возникает необходимость использовать собственную складскую сеть (комплекс) или аутсорсинг. Так, ПАО «Азовсталь» использует логистического оператора «LT Терминал», «Эльдорадо» – собственный складской комплекс. Фирма «Bosch» сориентировалась на французского провайдера «FM Logistic».

Основные претензии к 3PL-провайдерам в Украине:

- 1) недостаточная скорость обработки товаров;
- 2) недостаточная квалификация кадров;
- 3) высокая плата за дополнительные услуги с высокой добавленной стоимостью (штрих-кодирование, идентификация товара и т.д.);
- 4) высокий уровень арендной платы за склад;
- 5) нет доверия компаний друг к другу.

Если обратиться к анализу места и роли логистики в деятельности ряда немецких фирм (для украинских структур нижеприведенные показатели значительно ниже по причине отставания Украины примерно на 15 лет в развитии логистических структур), то получим, что:

- только 20% немецких предпринимательских структур имеют подготовлен-

ный менеджмент для эффективной организации цепи поставок;

- для 50% реализация этой системы требует серьезной кадровой подготовки.

Можно утверждать, что среднее значение уровня логистического контроллинга в Германии составляет примерно 55%. Около 85% крупных предпринимательских структур решают оперативные задачи складирования, дистрибьюции и стратегии. Подразделения центральной логистики не занимаются проблемами всей цепи: поставщик материалов, сырья – производство – распределение [6].

Необходимо подчеркнуть, что в целом затраты в цепи поставок от общего объема оборота составляют 7-12%. Это, в свою очередь, позволяет сделать ряд принципиальных выводов относительно организационной составляющей предпринимательских структур, исходя из главной цели – эффективное управление цепью поставок.

Основные показатели оценки деятельности логистического подразделения:

- запасы, время оборота, соблюдение сроков поставок, издержки в цепи поставок. Как эффективно управлять этими показателями? Исследования позволяют утверждать (и это справедливо по отношению к любой предпринимательской структуре), что в большинстве структур подразделения логистики не обладает правом указаний, гарантирующих реализацию соответствующих решений. Классическим примером является противоречие между целями;

- сокращение запасов (логистика), загрузка мощностей (производство);

- соблюдение сроков поставок (сбыт), складские мощности, радиус обслуживания (логистика).

Производство и сбыт – два важнейших фактора в процессе менеджмента заказов, которые с логистикой «играют в футбол».

Вариант – создание сервис-центра, который отвечает за процесс реализации заказов. Это означает интегрирование функций исполнения заказов со сбытом, координацию сроков сбыта с производством, складированием, подразделениями

сервиса и бухгалтерией. Такая концентрация функций возможна в подразделении (SCM), которое фактически управляет всей цепью поставок. Подобный революционный подход к развитию оргструктуры реализован на фирме IBM. В Украине же его осуществление потребует определенного периода времени (6-7 лет). С экономической точки зрения реализация потенциала эффективности управления всей цепью поставок означает оперативный контроль процесса движения материального потока, который позволит снизить логистические издержки с 5 до 10% и обеспечит рост прибыли 0,7-1,5%.

Из изложенного вытекает необходимость создания (развития) менеджмента по исполнению заказов, поддержке бизнеса (финансовые услуги, маркетинг, реализация, менеджмент поставщиков, управление персоналом).

Сделаем ряд принципиальных выводов:

1. Украинский рынок логистических услуг в ближайшей перспективе ориентирован в основном на 3PL-провайдеров. С учетом объема рынка чрезвычайно актуально участие на этом рынке наряду с украинскими зарубежными компаниями.

2. Крайне актуален обмен опытом развития логистических услуг в рамках семинаров или представительных конференций.

3. Особого внимания заслуживает подготовка в Украине специалистов в области логистики и управления цепями поставок.

4. В качестве перспективных направлений исследований в области логистики экономики Украины следует определить разработку механизмов системного аутсорсинга, интегрированной, инновационной и электронной логистики.

Литература

1. Бауэрсокс Дон Логистика: интегрированная цепь поставок (Пер. с англ.) / Бауэрсокс Дон, Клосс Дейв. – М.: ЗАО «Олимп-Бизнес», 2007. – 806 с.

2. Аникин Б.А. Аутсорсинг аутстаффинг: высокие технологии менеджмента /

Б.А. Аникин и др. – М.: ИНФРА-М, 2006. – 288 с.

3. Окландер М.А. Логістика / М.А. Окландер. – К.: Зовнішня торгівля, 2005. – 234 с.

4. Сергеев В.И. Менеджмент в бизнес-логистике / В.И. Сергеев. – М.: Инф. Дом «ФИЛИНЪ», 2006. – 782 с.

5. Чухрай Н.І. Формування інноваційного потенціала підприємств (маркетингове та логістичне забезпечення) / Н.І. Чухрай. – Львів: Вид. Нац. ун-та „Львівська політехніка”, 2002. – 314 с.

6. Statements zeigen Entwicklung der Logistik // Logistik Fuer Unternehmen. – 2011. – №10. – P. 39-42.

7. Finland State of Logistics 2011. Publications of the Ministry of Transport and Communications [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-327-5>

8. Омельченко В.Я. Стратегия развития логистических систем в условиях глобализации мировой экономики: Монография / В.Я. Омельченко. – Донецк: ДонНУ, 2008. – С. 3-7.

9. Державний комітет статистики України [Электронный ресурс]. – Режим доступа: www.ukrstat.gov.ua/

Статья поступила в редакцию 11.04.2013