

## КОНЦЕПТУАЛЬНІ ПІДХОДИ У ЛОГІСТИЦІ

© Сивак Р.Б., 2005

**Проаналізовано сучасні напрямки наукових досліджень у сфері логістики. Виділено концептуальні логістичні підходи в управлінні. Запропоновано шляхи впровадження положень логістичної парадигми у практику управління підприємством.**

**Modern directions of scientific researches are analyzed in the field of logistic. Conceptual logistic approaches are selected in the management. The ways of introduction of positions of logistic paradigm in practice of management are offered enterprise.**

**Постановка проблеми.** Формування інформаційної економіки є потужним стимулом до зміни пріоритетів у розвитку управлінських технологій. Першою потужною хвилею управлінських перетворень стало вироблення і впровадження маркетингової концепції, що призвело до появи потужних монополій (транснаціональних компаній). Як наслідок, ця концепція, початково побудована на використанні ринкових інструментів, спричинила ситуацію, у якій втратилась доцільність використання цих інструментів. Транснаціональні утворення розподілили сфери впливу на цільових сегментах основних світових ринків, до яких сьогодні можна зарахувати ринки технологій, інформаційні, фінансові, інвестиційні, енергетичні, сировинні та ринки трудових ресурсів. У такому разі можна поставити під сумнів використання основного ринкового інструменту – цінового механізму, оскільки ці компанії почали диктувати свої умови на захоплених ринках. Варто зазначити, що ми не робимо спроб захистити чи опанувати ринкові інструменти, проте, стосовно цінового механізму, лауреат Нобелівської премії 1991 року, Рональд Коуз, ще у 1939 році у статті “Природа фірми”, доволі аргументовано, на нашу думку, піддав сумніву його аксіомність.

Утримуючи під контролем ресурси, транснаціональні компанії, використовуючи маркетингові технології, почали створювати та регулювати попит відповідно до власної пропозиції, цим самим спотворюючи ще один ринковий інструмент – ринкову рівновагу.

До позитивних результатів запровадження маркетингової концепції можна зарахувати вироблення методик прогнозування збуту та ціноутворення, розвиток інфраструктури ринків, створення потужної інформаційної ринкової мережі.

Проте, незважаючи на позитивні та негативні сторони, маркетингова концепція як досягнення менеджменту відбулася, а науковці дедалі частіше почали звертати увагу на іншу споріднену до маркетингу сферу – логістику, шукаючи у ній новий поштовх до розвитку компаній і формуючи універсальну логістичну концепцію.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Незважаючи на звинувачення української науки у європейській периферійності, ми вважаємо, що її дослідження вигідно вирізняються глибоким системним аналізом та чіткою логічною структурованістю економічних явищ, і тому, як основу логістичної парадигми, пропонуємо погляди основоположника української логістичної науки Є.В. Крикавського. У Економічній енциклопедії він визначає логістику як галузь економічної науки, що вивчає теорію оптимального управління матеріальними, інформаційними та фінансовими потоками в економічних адаптивних системах із синергічними зв'язками, а сучасна логістична концепція ґрунтується на взаємозалежних тісних зв'язках у сфері функціональних, структурних та інституціональних аспектів процесу фізичного обігу товарів [2, с. 199].

Ще один відомий український вчений Михайло Окландер до сфери логістичного впливу зараховує персонал: “...управління персоналом підприємства доцільно здійснювати, користуючись концепцією та методологією логістики” [5, с. 113].

Відомий російський дослідник у сфері логістики В. Сергеев, говорячи про роль логістики у сучасному бізнесі, підкреслює її інтегральний та оптимізаційний характер, зазначаючи, що використання логістичних концепцій та систем дає змогу оптимізувати ресурси компанії (матеріальні, фінансові, трудові), пов'язані з управлінням матеріальними та супроводжуваними потоками [6].

Наведені результати досліджень є типовими прикладами концептуальних підходів у логістиці, які, на нашу думку, можна погрупувати на різні напрямки.

**Формулювання цілей статті.** Метою цієї статті є дослідження концептуальних підходів до логістичної парадигми та визначення, яким має бути етап її впровадження: революційним чи еволюційним.

### **Виклад основного матеріалу**

1. *Логістика як нова філософія управління* базується на оптимізації бізнес-процесів та процедур, що мають свої принципи та методи. Для утвердження цієї філософії сформовано ряд функціональних складових, що дають змогу використовувати логістичний підхід у всіх сферах управління. Логістична філософія виходить за межі підприємства та декларує вплив на елементи зовнішнього оточення, вважаючи його ключовим фактором успішної діяльності. З огляду на твердження П. Друкера, що менеджмент XXI століття – це менеджмент за межами компанії, таке декларування має право на існування [1, с. 64]. Сьогодні логістика розглядається як специфічна система цінностей, що формується в межах створюваних логістичних ланцюгів в системних та позасистемних сферах підприємства, що дає змогу синтезувати та оптимізувати матеріальні, фінансові, інформаційні та трудові потоки.

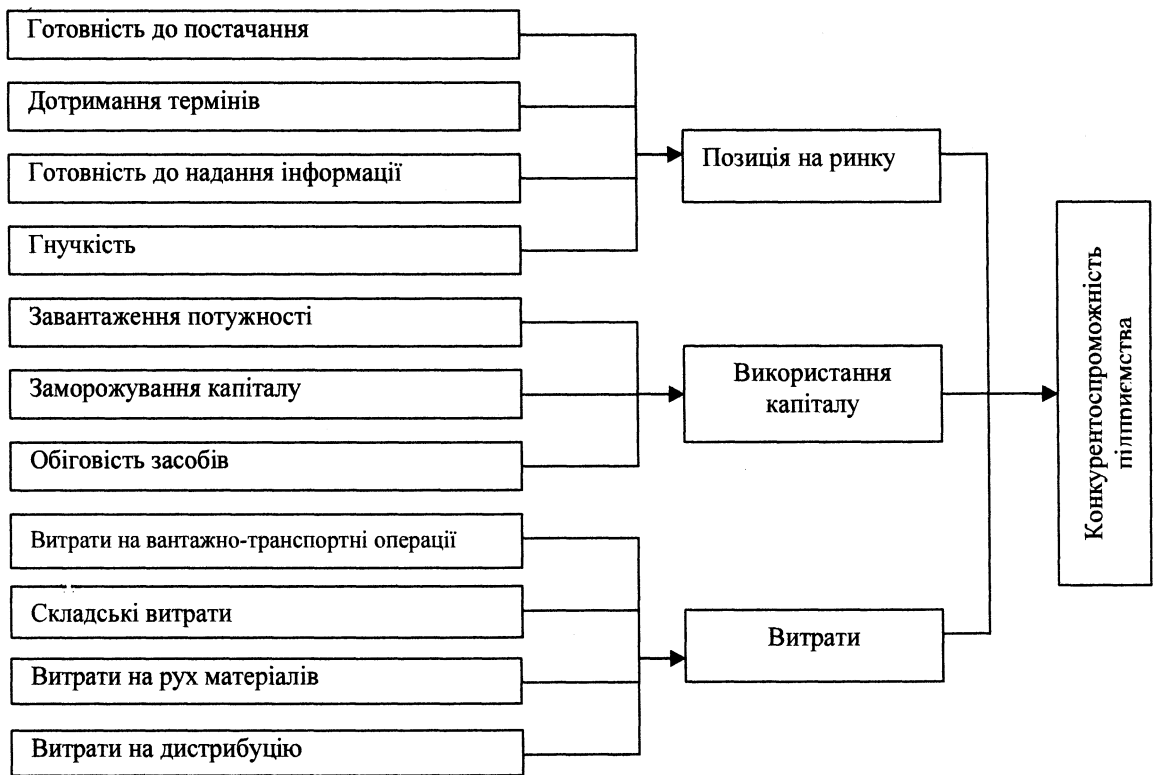
Цільові установки логістики спрямовуються на вироблення оптимальних рішень, зокрема на мінімізацію витрат, пов'язаних з ключовими сферами діяльності підприємства.

2. *Інтегровальна сила, покликана об'єднати діяльність внутрішніх і зовнішніх елементів підприємства для одержання синергійного ефекту.* Ця концепція спрямована на подолання та запобігання конфліктів економічних цілей та інтересів. Узгодження конфліктних цілей здійснюється на основі використання теорії компромісів: зміни витрат в кожному підрозділі, пов'язані з можливою трансформацією системи, порівнюються між собою та із зміною загальних витрат системи. Л. Міротін зазначає, що головною тенденцією сучасності стає надбання нових факторів ефективності логістики, злиття її традиційних сфер використання та створення якісно нової стратегічної інноваційної концепції інтегрованої логістики [7]. Найяскравіше це проявляється не тільки в міжфункціональній координації всередині фірми, але й подоланням міжгалузевих кордонів в ефективних інтегрованих логістичних ланцюгах.

Такі ланцюги дають додаткові переваги та вигоди їх учасникам через посилення взаємної відповідальності, визнання пріоритету їх спільного інтересу до підтримки стійкості та оптимізації цих ланцюгів над інтересами кожного учасника.

3. *Логістика як джерело формування конкурентних переваг.* Сьогодні конкурентні позиції компаній визначаються необхідністю пошуку та створення нової вартості товару за рахунок логістичних технологій, присутності цього товару на усіх можливих ринках, поширення новітніми логістичними мережами, створення логістичного сервісу, здатного на перемогу у жорсткій конкурентній боротьбі. Ключові логістичні компетенції спрямовані на гранично максимальний рівень обслуговування споживачів з оптимальними витратами на це обслуговування. Вплив цих компетенцій відображено на рисунку.

4. *Функціонально-наскрізний інструмент управлінського впливу на всі види ресурсів та відповідних матеріальних потоків, включаючи фінансові та трудові.* Цей підхід додає змогу використовувати методи логістичного управління у всіх сферах діяльності підприємства та формувати дієву логістичну систему. Зважаючи на багатовекторність логістичної парадигми, зазначену систему доцільно розглядати як складну структуру з різними категоріями елементів, що дає змогу повної реалізації логістичних принципів управління підприємством.



#### *Вплив логістики на конкурентоспроможність підприємства*

Як інструмент управління логістика спонукає до змін на підприємствах. В умовах динамічних ринкових умов, за яких інновації швидко впроваджуються у виробничі процеси, потрібна гнучка логістика, здатна на відповідну адаптацію технічних, інформаційних та комунікативних технологій.

5. *Логістична стратегія діяльності підприємства.* Потенціал логістики дає змогу охопити всі рівні стратегій підприємства, інтегрувати їх цільові установки та досягти максимального синергічного ефекту.

Є.В. Крикавський виділяє такі типи логістичних стратегій: інтеграція функцій і процесів, консолідації (транспорт, складів, запасів), скорочення циклу, диференціації обслуговування клієнтів, кооперації постачальника і споживача, логістичного аутсорсингу, логістичних інновацій[3:65].

На нашу думку, цей перелік доцільно доповнити стратегією макрологістичної інтеграції, особливо з позицій розподільної логістики. Інтеграція у сфері дистрибуції має для компаній критично важливе значення, оскільки всі учасники цієї сфери повинні працювати разом над проектуванням продуктів, прогнозуванням, виробництвом та розподілом. Прагнення логістичної інтеграції зумовлене зростанням інвестицій в інфраструктуру сфери розподілу та веде до зміни структури і модернізації локальних об'єктів логістики.

Розглядаючи розвиток концептуальних підходів у логістиці, можна прогнозувати поширення універсальної логістичної концепції – логістичного етапу економіки. Цей етап повинен мати такі характеристики: інтеграція мікро- та макроекономічних площин задля досягнення оптимальної взаємодії елементів відповідних мікро- та макроекономічних систем; формування логістичних мереж, які пронизують усі сфери економічної діяльності, починаючи від ф'ючерсних контрактів до управління глобальним розподілом сировини, інформації, інтелекту, капіталу, трудових ресурсів, готової продукції.

На провідних світових економічних аренах положення логістичної концепції успішно запроваджені в системи управління компаніями, а сьогодні втілюються у вигляді економічних інтеграційних процесів на рівні регіонів. Особливо динамічно ці процеси розвиваються після розширення Європейського Союзу. Це пов'язано з глобальною міграцією виробництва, технологій та робочої сили, а також зміною структури сировинних ринків та ринків збуту. Логістична інтеграція відбувається як на рівні мікрологістичних систем, так і на макрорівні.

Очікування різкого збільшення європейських транспортних та товарних потоків вимагає значних інвестицій в логістичну інфраструктуру. Східній Європі необхідні великі капіталовкладення у залізниці, транспортну стандартизацію технічних систем та логістичні дистрибуційні центри. Єврокомісар з питань транспорту Л. де Пасіо передбачає, що з 2005 року інвестиції у трансєвропейські транспортні мережі вимірюватимуться мільярдними сумами [8].

В Україні логістичні концепції запроваджені здебільшого у компаніях, що мають іноземні інвестиції та реорганізовані відповідно до вимог провідних управлінських технологій.

Щодо решти компаній, особливо виробничої сфери, то їх керівники нечітко уявляють потенційні можливості логістичних технологій у вирішенні організаційних проблем, підвищенні конкурентоспроможності та розв'язанні макроекономічних завдань. Це пов'язано з парадоксальним опором змінам багатьох українських керівників, гострим браком кваліфікованих фахівців у сфері логістики та відсутністю методик впровадження логістичних технологій у практику управління українськими підприємствами. Вироблення таких методик має стати напрямком подальших наукових досліджень.

**Висновки.** З огляду на логістичні процеси, що відбуваються у Європейському Союзі, впровадження логістичних концепцій в Україні повинно мати революційний характер.

На макрорівні таке впровадження потребує великих інвестицій, проте, вже отримало початок через побудову автомагістралі Київ–Одеса, відкриття швидкісних залізничних сполучень, електрифікацію залізниць, відновлення Дунайського річкового каналу та початок роботи нафтогону Одеса–Броди.

Що стосується мікрорівня, то логістичні зміни потребують витрат лише у частині впровадження комп'ютерних інформаційних технологій. Організаційні зміни, перекваліфікація персоналу та зміна філософії управлінського мислення – справа доброї волі та бажання змін вищого керівництва українських компаній.

1. Друкер Питер Ф. *Задачи менеджмента XXI века.* – М., 2001. 2. *Економічна енциклопедія: У трьох томах. Е 45 Т. 2 / Редкол.: ...С.В. Мочерний (відп. ред.) та ін.* – К., 2001. 3. Крикавський С.В. *Логістика в стратегії економічного розвитку. Тези доповідей III Міжнародної науково-практичної конференції “Інноваційна модель та стратегія економічного розвитку”.* – К., 2002. 4. *Природа фірми: Походження, еволюція і розвиток / За ред. О. Е. Вільямсона, С. Дж. Вінтера.* – К., 2002. 5. Окландер М.А. *Контуры экономической логистик.* – К., 2000. 6. <http://eur.ru/Documents/2002-05-15/1C7A.asp> 7. [http://www.integrog.ru/pub\\_eil.php](http://www.integrog.ru/pub_eil.php) 8. [http://www.deloshop.ru/menu\\_5-text\\_maloe\\_0-14-139.html](http://www.deloshop.ru/menu_5-text_maloe_0-14-139.html).