

ПРОБЛЕМИ ПІДПРИЄМНИЦТВА НА ТРАНСПОРТІ ТА У ДОРОЖНЬОМУ ГОСПОДАРСТВІ

УДК 658.78 (142)

JEL G 300

СИСТЕМА ЛОГІСТИЧНОЇ КООРДИНАЦІЇ ЛАНЦЮГІВ ПОСТАЧАННЯ СУЧАСНИХ КОРПОРАЦІЙ

Майорова І.М., докт. екон. наук, професор

ДВНЗ «Приазовський державний технічний університет»

Анотація. Предметом статті є організація координації логістичних ланцюгів постачання сучасних промислових корпорацій та партнерство і взаємодія між системами складних ланцюгів. Сучасні ситуація свідчить, що сьогодні на ринку успішно конкурують не окремо взяті підприємства, а цілі ланцюги поставок, які являють собою інтегровані логістичні системи, що охоплюють постачальників, виробників, посередників та продавців. Саме тому метою роботи постає дослідження сучасних підходів до інтеграції та координації ланцюгів постачання в складні логістичні системи промислових корпорацій. Методологічну базу даної роботи становлять положення економічної теорії щодо відтворення і розбудови логістичних ланцюгів постачання промислових корпорацій і їх взаємодія в складних логістичних системах, сучасні теоретичні надбання з теорії управління логістичними промисловими системами та їх координація в ланцюгу постачання. В процесі дослідження використовувалися методи логіки, емпіричні методи пізнання логістичних механізмів координації ланцюгів постачання. Результати дослідження показали можливість конфігурації ланцюгів постачання на підґрунті партнерських відносин серед підприємницьких структур. У вітчизняних промислових корпорацій в центрі формування сучасних ланцюгів постачання виступає виробництво, найбільший недолік яких – недостатня орієнтація на споживчий попит. Ефективність ланцюгів цього класу обмежується низьким рівнем продуктивності окремих ланок. Сфера застосування результатів полягає в координації зв'язків між ланцюгами постачання вертикально і горизонтально інтегрованих підприємницьких структур. До висновків роботи відносяться такі: українські металургійні компанії віддають перевагу вертикальній інтеграції як у напрямі сировинної бази, так і в напрямі наближення до споживачів, ринків збуту продукції; характерними рисами «споживчої» інтеграції металургійних українських підприємств є: модернізація та розширення виробничих потужностей на національному ринку; консолідація ніш металургійних підприємств за кордоном з метою замикання ланцюгу створення вартості металопрокату; прагнення розвивати свої метало-торгові компанії з метою наближення до споживача продукції.

Ключові слова: управління ланцюгом постачання, логістичні системи, кінцевий споживач, виробництво, вертикальна інтеграція, промислова корпорація.

Постановка проблеми. З кінця 1990-х років і по теперішній час йде процес поглиблення логістичної теорії одночасно з розширенням сфери практичного застосування інструментарію логістики. Він знаменується появою і активним використанням в бізнесі нової логістичної концепції – «Управління ланцюгами постачання» («Supply Chain Management» – SCM), трансформацією ринку логістичних послуг, формуванням і прискореним розвитком в економіці мережових виробничо-комерційних і торговельних структур, появою логістичних посередників нового типу – 3PL і 4PL провайдерів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Логістика, відповідно до класичного визначення, реалізує постачання необхідного клієнту продукту в належному вигляді, в необхідний час і в місце продажу, яке погоджено між клієнтом і постачальником з мінімальними витратами. Проблемам ланцюгів постачання на рівні наукових розробок і практичних рекомендацій приділяли увагу: Л.Є. Міротін, С.М. Нагловський, В.І. Сергєєв, в яких використані підходи до розробки, впровадження і функціонування теорії техні-

чних систем. За останні п'ятнадцять років спостерігається підвищення інтересу до дослідження ланцюгів постачання, про що свідчать роботи О.О. Бочкарьова, М.Б. Григор'єва, Є.І. Зайцева, Д.О. Іванова, Ю.В. Малевич, О.М. Проценко, С.О. Уварова, В.С. Лукінського, та інш.

Однак, слід наголосити, що структура реальних логістичних систем має забагато множин постачальників і споживачів, які у свою чергу розподіляються ще на декілька рівнів. Таку систему називати ланцюгом некоректно, а ні за змістом, а ні з формальної точки зору.

Невирішені складові загальної проблеми. Досить багато дослідників і менеджерів підприємств на початку розвитку управління ланцюгами постачання вважали, що різниці між ланцюгами постачання і логістикою несуттєві. Проаналізуємо погляди відносно управління ланцюгами постачання і логістикою. По-перше, відносно традиційний погляд розглядає управління ланцюгами постачання (УЛП) як визначену частину логістики. В даному підході УЛП координує логістику з постачальниками і клієнтами. По-друге, розвиток УЛП починається з поняття УЛП, як управління, що охоплює стратегічні і інтегральні функції підприємства: логістику, маркетинг, закупівлю. Такий підхід використовується в практиці сучасних фірм, але слід вказати на обмежений підхід до управління ланцюгами постачання. По-третє, управління ланцюгами постачання координує різні процеси між декількома фірмами, і в перспективі логістика і УЛП мають ряд загальних і окремих функцій. По-четверте, УЛП реалізує функції і задачі, які виходять далеко за межі фірми. У даному випадку мається на увазі, координація і формування всього ланцюга постачання від сировини до кінцевого споживача, враховуючи товарні, інформаційні і фінансові потоки.

Поряд з підвищенням рівня і якості обслуговування споживача з постачання продукції завданням і метою процесу УЛП постає концентрація діяльності фірми на процесах технології і можливостях всіх постачальників забезпечити конкурентоздатність напівфабрикатів, сировини, товарів та послуг, що ними постачаються.

Формулювання цілей статті. Метою роботи постає дослідження сучасних підходів до інтеграції та координації ланцюгів постачання в складні логістичні системи промислових корпорацій на прикладі вітчизняних підприємств чорної металургії. Методологічну базу даної роботи становлять положення економічної теорії щодо відтворення і розбудови логістичних ланцюгів постачання промислових корпорацій і їх взаємодія в складних логістичних системах, сучасні теоретичні надбання з теорії управління логістичними промисловими системами та їх координація в ланцюги постачання. В процесі дослідження використовувалися методи логіки, емпіричні методи пізнання логістичних механізмів координації ланцюгів постачання.

Виклад основного матеріалу дослідження. Логістичні терміни «ланцюг постачання», «управління ланцюгами постачання» затвердився в науковій і учбовій літературі з логістики. Ланцюг, саме так як і ланцюг постачання, уявляє собою лінійно впорядковану множину ланок. Якщо логістична система складається із послідовно з'єднаних елементів, то таке тлумачення виявляється цілком виправданим. В теорії систем таку конфігурацію називають системою з послідовно з'єднаними елементами. Однак, слід наголосити, що структура реальних логістичних систем має забагато множин постачальників і споживачів, які у свою чергу розподіляються ще на декілька рівнів. Таку систему називати ланцюгом некоректно, а ні за змістом, а ні з формальної точки зору.

Такий дискусійний підхід пов'язаний з некоректним перекладом з англійської слова «chain». В обиході повсякденного вжитку «chain» перекладається як ланцюг. В англо-російському словнику Мюллера [1, с. 287] і «Великому англо-російському політехнічному словнику» [2] англійське слово «chain» має такі значення як система і мережа. Відповідно, переклад терміну «Supply Chain Management» для правильного відображення суті дискусійного питання повинен звучати як управління мережами постачання.

Але словосполучення «управління ланцюгами постачання» вже увійшло в наукові терміни і назви відповідних учбових дисциплін і спеціальностей. З метою утримання загальної ідеї достатньо простою, відтепер буде обговорюватись лише термін ланцюг постачання. В англійській літературі наведено класифікацію восьми SupplyChainпроцесів, які подано в таблиці 1.

Таблиця 1 - Класифікація Supply Chain процесів (складено автором за даними [3,4, с. 59, 5, с.16,6, с.14-16])

Англомова назва	Переклад	Головна мета концепції
Customer Service Management	Центр роботи із споживачем	Укладання угод із споживачем
Demand Management	Вимогливе управління	Погоджувати ресурси і можливості в SCM з вимогами споживачів
Order Fulfillment	Замовлення виконання угоди	Забезпечити виконання вимог споживачів і доставка їх замовлень з найменшими витратами
Manufacturing Flow	Виробничий потік	Забезпечує безперервний виробничий процес і наявність необхідних потужностей
Supplier Relationship Management	Управління стосунками постачальника	Відповідає за взаємовідносини із споживачем. Головне – розвиток і розширення надійних зв'язків з найважливішими споживачами
Product Development and Commercialization	Розробка продукту та комерціалізація	Відповідає за готовність відповідних структур розвивати і поставляти на ринок нові продукти і послуги
Return Management	Зворотне управління	Вирішує проблеми з мінімізацією вторинних продуктів та їх поверненням
Customer Relationship Management	Управління взаємовідносин з клієнтами	Відтворення нових продуктів і послуг з ними пов'язаних; встановлення тісних контактів із споживачами

Слід сказати, що більшість вищеназваних процесів залежить від взаємодії ряду чинників, так, наприклад, управління виробничими процесами вигідніше контролювати і втручатися в них на найбільш важливих ділянках SCM. Тоді, як для інших, які не є пріоритетними, можливе спостереження і фіксація за виконанням визначених і погоджених правил; можливі навіть такі ситуації, коли головне підприємство напряму не підпорядковане і не пов'язано з фірмами, які складають ланцюг постачання, але мають визначені і усталені контакти і зв'язки з ними.

Методологічне формування і управління ланцюгами постачання ґрунтується на таких особливостях: довжина ланцюга постачання, це довжина від джерела сировини до кінцевого споживача, або окремої ланки; вертикальна структура, визначається кількістю постачальників і, відповідно, споживачів. Така конфігурація може розвиватися на підґрунті партнерських відносин серед підприємницьких структур. В таких ситуаціях можливі комбінації, наприклад, 1) можливий зв'язок з найбільш важливими складовими ланцюга постачання, тобто Management Process Link; 2) за учасниками, які не виступають го-

ловуючими в ланцюгу постачання ведеться постійний моніторинг, тобто Monitoring Process Link; 3) в ланцюгу постачання фірми постачальники не підкоряються головній організації, але в середині ланцюга їх керування відбувається відповідними фірмами. У практичній діяльності вітчизняних підприємств найчастіше зустрічається ситуація, де цілий перелік фірм не входить в ланцюг постачання головного підприємства, але їх вплив на кінцевий процес може бути суттєвим, процес Non – Member Process Link.[7]

Слід наголосити, що на даний час в науці існує два підходи щодо визначення ланцюга постачання: процесний і об'єктивний. Процесний підхід базується на погляді на ланцюг постачання, як на сукупність потоків і процесів, які об'єднуються за різними ознаками, а об'єктивний має на увазі розподіл системи на структурні елементи за функціональними ознаками і передбачає розділення на складові: ланки, елементи, вузли та інше. На наш погляд такі трактування не мають протиріч, їх навіть можливо об'єднати і визначати ланцюг постачання, як сукупність потоків, які виникають і проходять послідовно за технологічним циклом між учасниками ланцюгу постачання і процесів, які відтворюють задіяні в ланцюгу постачання організації та їх підрозділи, які направлені на доведення сировини, матеріалів, незавершеного виробництва або готової продукції від постачальника початкового рівня до кінцевого споживача, враховуючи етапи переробки і повторного використання матеріалів. Таким чином, ланцюги постачання – це складні системи, які мають самостійне функціональне призначення, складаються із множини взаємодіючих складових підсистем, в результаті чого отримують нові властивості, які неможливо звести до властивостей під системного рівня.

Слід враховувати також і додаткові властивості ланцюгів постачання, перш за все властивість до самоорганізації, тобто цілеспрямованої пристосованої поведінки в складних середовищах за допомогою адекватної зміни, як внутрішніх так і зовнішніх умов. Тобто ланцюгам постачання придатна властивість до відтворення власних зв'язків і характеристик.

Існуючи ланцюги постачань в основному обслуговують виробництва, а не споживачів. Як наслідок для них характерні певні недоліки:

- ефект батога - помилки планування приводять до невизначеності попиту;
- лінійна техніка оптимізації не дозволяє враховувати зміни попиту ресурсів для виробництва із заздалегідь заданим числом циклів, вирішувати завдання зміни попиту для виробництва із заздалегідь заданим часом циклів планування, виробництва в мережах зі змінюваними циклами;
- відсутність підтримки інновації продукції - відношення до проектно - конструкторської роботи(R&D) як до чорного ящика означає, що нові товари проходять по тих же ланцюгах, що і вже існуючі. Це сповільнює проходження продукції від виробника до споживача і є мало ефективним.

У центрі формування сучасних ланцюгів постачання виступає виробництво. Найбільше упущення таких ланцюгів недостатня орієнтація на споживчий попит. Ефективність ланцюгів цього класу обмежується низьким рівнем продуктивності окремих ланок.

На основі вивчення практики функціонування логістичних систем в розвинених країнах, зокрема в США і Канаді, формулюються наступні принципи їх побудови: [8]

1. Всі операції по виробництву, постачанням і перевезенням товарів необхідно безпосередньо пов'язати із стратегічним планом фірми (корпорації).

2. Організація перевезень і матеріально-технічного забезпечення повинна привести до створення у фірмі єдиного підрозділу забезпечення, куди входять питання забезпечення транспортом, управління запасами, складуванням, розподілом, інформацією про закупівлі.

3. Для отримання прибутку в кожній фірмі потрібно мати достатнє інформаційне забезпечення і досвід його швидкого і умілого використання.

4. Необхідне належне кадрове забезпечення.

5. При виробленні стратегії свого розвитку фірма повинна встановлювати тісні зв'язки зі всіма суміжниками – постачальниками, дистриб'юторами, покупцями.

6. Роботу підрозділів фірми (транспорт, складування, сервіс покупців) простіше оцінювати по кінцевому результату (зростання прибутку, об'єм реалізації).

7. Треба визначити оптимальний рівень обслуговування споживачів і прагнути до його досягнення.

8. Необхідне уважне відношення до малих підприємств, оскільки вони дозволяють «згладжувати» недоліки в постачанні, коли в них з'являються збої.

9. Підтримку значущості і престижу діяльності логістичних служб, а також їх працівників, явна оцінка і заохочення їх діяльності.

В сучасній економіці управління бізнес-структурами розбудовується на двох принципах: корпоративному, як в передових країнах Заходу і по галузевому, як було в СРСР. Критерієм слугує володіння високими технологіями, які визначають основну діяльність.

Корпоративний принцип припускає наявність рушійної сили конкуренції. У другій половині XX століття показав свої переваги як інформаційно- і природно обґрунтований. Середній термін життя фірм і підприємств складає не більше 10 років. Банкрутство таких утворень складає 10% від їх загальної кількості. Корпоративні утворення ж, навпроти, більш стабільні і мають показник в тренді свого розвитку до глобалізації. [10, с. 257-310]

Дуже часто об'єднуються підприємства з видобутку руди й вугілля, металургія і машинобудування. На таких заводах засновані всесвітньо відомі німецькі концерни Сіменс і Манесмана. Англійський хімічний комбінат ІКІ об'єднує нафтодобувні, нафтопереробні й хімічні підприємства. Японська фірма «Соні» охоплює електроніку, радіотехніку і приладобудування. До складу деревообробних комбінатів входять лісозаготівля, целюлозні, паперові, лісохімічні, меблеві та інші підприємства. Окремо виділяють змішані форми інтеграції (які фактично включають у себе і горизонтальну, і вертикальну інтеграції одночасно), форми укрупнення масштабів фірм – комбінування та диверсифікацію. Таким чином фірма може максимально розширити свою діяльність у межах основної і безпосередньо пов'язаної з нею сфери діяльності (комбінування) або розширити перелік найосновніших сфер своєї діяльності (диверсифікація).

У другій половині 90-х років був фактично закінчений розподіл найбільших металургійних підприємств України. Приховано або відкрито вони перейшли у володіння приватного капіталу. На стику десятиліть економічне зростання, сприятлива кон'юнктура на світових ринках металопродукції, а також зниження податкового навантаження на підприємства ГМК – все це сприяло переходу до нової парадигми розвитку, заснованою на принципах розширеного відтворення металургійного виробництва. Натомість держава як і раніше забезпечувала металургійний сектор дешевою сировиною. За таких умов

металургійні підприємства втратили інтерес до низхідної інтеграції. Водночас вони спробували проникнути в суміжні галузі з вищою доданою вартістю (висхідна інтеграція) – будівництво, машинобудування, транспорт. Зокрема корпорація «Індустріальний союз Донбасу» (ІСД) концентрувалася на будівельному напрямі через розвиток афільованих компаній «Укрстальконструкція», «Київміськбуд – 6», «Новоград», у транспортній галузі – через «Об'єднаний транспортний холдинг», у суднобудуванні – Гданський суднобудівний завод.

Інша потужна фінансово-промислова група «Систем Кепітал Менеджмент» (СКМ) також приділила увагу розвитку машинобудівного сегменту і стала акціонером низки вагонобудівних підприємств країни (щоправда, в 2008 р. СКМ вийшов з цього бізнесу). Група «Приват» також розвивала діяльність у вагонобудуванні й будівництві. Таким чином більшість українських фінансово-промислових груп (ФПГ) вертикальну інтеграцію сприймали як проникнення у вищі уклади виробництва, тобто висхідну вертикальну інтеграцію.

Аналіз спеціальної літератури [10, с. 104; 4, с. 36-38; 9, с.234-235] дозволяє стверджувати, що українські металургійні компанії віддають перевагу вертикальній інтеграції як у напрямі сировинної бази, так і в напрямі наближення до споживачів, ринків збуту продукції. Характерними рисами «споживчої» інтеграції металургійних українських підприємств є:

- модернізація та розширення виробничих потужностей на національному ринку, а також консолідація ніш металургійних підприємств за кордоном з метою замикання ланцюжка створення вартості металопрокату. Паралельно вирішується проблема доступу в країни, де діють кількісні обмеження на імпорт української металургійної продукції;

- вибудовування вертикальних ланцюжків на ринку збуту, прагнення розвивати свої металоторгові компанії з метою наближення до споживача продукції.

Лідером у цьому напрямі зараз є «Метінвест Холдинг», який активно займається розвитком роздрібної й оптової металоторгової мережі за допомогою ребрендингу збутових структур.

Висновок. За результатами аналізу проблем, які гальмують процес інтеграції українських виробників в міжнародні ланцюги постачання можна зробити такі висновки: уповільнення зростання світової економіки, введення за кордоном нових виробничих потужностей виплавки сталі, зростання конкуренції серед виробників залізорудної сировини, висока енерго і капіталоемність вітчизняної металопродукції – можуть призвести до скорочення попиту на основну експортну продукцію України і порушити стійкість післякризового відновлення економіки країни. Перспективи модернізації металургійної галузі України значною мірою пов'язані з впровадженням високотехнологічних виробництв, розвитком внутрішнього ринку металів та стимулюванням імпортозаміщення, зменшенням енергоємності виробництва.

Література:

1. Англо-русский словарь. Сост.: Мюллер В.В., Боянус С.К. – К.: Канон, 1998. – 866 с.
2. Большой англо-русский политехнический словарь. Электронный ресурс. Режим доступа: <http://www.classes.ru/dictionary-english-russian-polytechnicalenru.htm>
3. Чухрай Н. А. Ланцюги поставок: вчимося керувати / Н.А. Чухрай. Logistics.– 2007.– № 10.– С. 36–37.
4. Лукинский В.С. Проблемы формирования прикладной теории логистики и управление цепями поставок: Монография / В.С. Лукинский, Н.Г. Плетнева/ – СПб.: СПбГИЭУ, 2011 – 287 с.

5. **Сергеев В.И.** Терминологические аспекты понятия «устойчивости» цепей поставок в фокусе логистической интеграции / В.И. Сергеев, Е.А. Дорофеева / – Логистика и управление цепями поставок – 2010 – №3 (38) – 12-18С.
6. **Саркизов С.В.** Формирование международных логистических систем предприятиями России в условиях глобализации мировой экономики. Монография / С.В. Саркизов. – М.: Анкил, 2007. – 264с.
7. Supply Chain Resilience 2011 by The Business Continuity Institute– 47р. Електронний ресурс. Режим доступу: <http://www.bcipartnership.com/supplychainform.html>
8. Сайт ради з логістичного менеджменту США. [Електронний ресурс]. Режим доступу: www.clm.org
9. Економіка логістичних систем: Монографія/ М. Василевський, І. Білик, О. Дейнега та інші. За науковою ред. Є. Крикавського та С. Кубова – Львів: Вид-во Національного університету «Львівська політехніка», 2008 – 596с.
10. Корпоративні структури в національній інноваційній системі України/ За ред. д-ра екон.наук А.І. Федулової. – К.: вид-во УкрІНТЕІ, 2007 – 812с.

Стаття надійшла: 22.11.2013 р.
Рецензент: д.е.н., проф. Горелов Д.О.

УДК 330.341:351.811.111
JEL O18

СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ МЕРЕЖІ АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ ЗАГАЛЬНОГО КОРИСТУВАННЯ

Дмитрієв І.А., докт. екон. наук, професор
Бурмака М.М., канд. екон. наук, доцент
Харківський національний автомобільно-дорожній університет

Анотація. Перспективи розвитку мережі автомобільних доріг загального користування базуються на вирішенні відповідних наявних проблем. Аналізуючи проблеми розвитку вітчизняної дорожньої мережі встановлено відсутність їх комплексного дослідження - вони визначалися у різні періоди часу і розглядалися лише в контексті проблем транспортно-дорожнього комплексу, транспортної стратегії та дорожнього господарства як господарської галузі. У статті здійснений аналіз сучасного стану мережі автомобільних доріг загального користування за структурою, забезпеченістю в розрахунку на 1000 км² території та на 1000 мешканців, транспортно-експлуатаційним станом, сервісною інфраструктурою, кількістю дорожньо-транспортних пригод. За результатами проведеного аналізу представлений ієрархічний взаємозв'язок встановлених проблем розвитку мережі автомобільних доріг України загального користування за наступними класифікаційними ознаками: умови та чинники, що стримують ефективний розвиток мережі автомобільних доріг (проблеми - недостатнє фінансування робіт, невідповідність нормативно-правової бази та нормативно-технічної документації міжнародним стандартам, низька якість дорожніх робіт); невідповідність європейським вимогам (проблеми - низька щільність автодоріг, невисока якість і недостатність дорожнього сервісу та інформаційного забезпечення водіїв, незадовільний транспортно-експлуатаційний стан); наслідки незадовільного стану мережі автомобільних доріг (проблеми - недостатній рівень задоволення потреб користувачів автотранспортної інфраструктури, низький рівень безпеки дорожнього руху). Перспективи розвитку мережі автомобільних доріг України загального користування спрямовані на вирішення встановлених проблем у відповідній послідовності.

Ключові слова: автомобільні дороги, сучасний стан, перспективи, розвиток, проблеми, інтеграція, європейська транспортна мережа.

Постановка проблеми. Мережа автомобільних доріг - одна із складових єдиної транспортної системи України, що задовольняє потреби суспільства в пасажирських та вантажних перевезеннях автомобільним транспортом. Інтеграція України у світове господарство, розширення торговельно-економічних зв'язків з країнами близького та дальнього зарубіжжя, подальший розвиток галузей еко-