

посилення „торговельного суперництва” з РФ, яке проявляється в низці торговельних конфліктів у галузі м'ясо-молочної продукції, цукру, поставок природного газу, сирової нафти, бензину, коксу тощо; асиметричність рівнів відкритості ринків Євросоюзу та України через застосування ЄС політики протекціонізму відносно національних товаровиробників, що суттєво позначається на експорті українських товарів до Євросоюзу.

Для кардинального розв'язання проблеми зменшення дефіциту сальдо зовнішньої торгівлі товарами слід розробити і впровадити комплексні заходи, які, зокрема, мають передбачати: прискорення процесу гармонізації українських стандартів з відповідними міжнародними стандартами і стандартами ЄС; доопрацювання Програми розвитку внутрішнього ринку до 2012 р. з урахуванням досвіду, набутого в ході подолання кризових явищ 2008-2009 рр.; розробку і схвалення Стратегії забезпечення продовольчої безпеки з урахуванням загрози глобальної продовольчої кризи, розробку і схвалення Експортної стратегії України до 2020 р; встановленню економічно обґрунтованих тарифів доступу до ГТС.

Література

1. Державний комітет статистики України - [Електрон. ресурс]. – Доступно з URL: www.ukrstat.gov.ua
2. Дахно І.І. Міжнародна економіка : навч. посіб. / І.І. Дахно, Ю.А. Бовтрук. – К.: МАУП, 2002. – 216 с.
3. Циганкова Т.М. Міжнародна торгівля: навч. посіб./ Т.М. Циганкова, Л.П.Петрашко, Т.В. Кальченко. – К.: КНЕУ, 2001. – 488 с.
4. Давиденко С.В. Актуальні проблеми та перспективи оптимізації імпортозалежності України//Стратегічна панорама. – 2009. - №1. – С. 109-116. [Електрон. ресурс]. – Доступно з URL: <http://www.niisp.gov.ua/panorama/SP2009-1.pdf>.
5. Власюк О.С. Експортна стратегія України як чинник конкурентної боротьби на світовому ринку / О.С. Власюк / Зовнішня торгівля: право та економіка – 2008р. - №4 - [Електрон. ресурс]. – Доступно з URL: http://www.nbu.gov.ua/Portal/soc_gum/uazt/texts.html

Рецензент доктор екон. наук І.Ф. Зинovieв

65.012.34: 339.3

*Кальчук Т.С., аспірант,
Одеський національний політехнічний Університет, м. Одеса*

ОБґРУНТУВАННЯ ДОЦІЛЬНОСТІ ЗАСТОСУВАННЯ ІНФОРМАЦІЙНОЇ ЛОГІСТИКИ В УПРАВЛІННІ МІЖНАРОДНИМИ МОРСЬКИМИ ПЕРЕВЕЗЕННЯМИ

Інформаційне забезпечення логістичного управління є однією з найбільш важливих і актуальних проблем. Інформація стає логістичним виробничим чинником. Для того, щоб здійснити реалізацію функціональних властивостей системи, необхідно забезпечити інформаційну взаємодію між елементами, а отже, необхідна наявність не тільки каналів зв'язку, але і матеріальної наповненості їх сигналами. Ці властивості системи називаються інформаційністю.

Організація обміну даними між елементами системи вимагає створення каналу передачі інформації. Властивості каналу повинні забезпечувати точну, надійну і швидку передачу повідомлення.

Результати вітчизняних та зарубіжних досліджень у сфері логістики свідчать про те, що на сучасному етапі інтеграції економіки окремих країн та регіонів в загальносвітову економіку, Україна значно відстає не тільки від західних, але й від східноєвропейських країн як по рівню розвитку, так и по обсягу надання логістичних послуг [1, с.52].

К. Барнард визначає ряд формальних принципів зв'язку і передачі інформації в організаційних системах, зокрема:

канали зв'язку повинні бути точно визначені і добре відомі всім членам організації, для чого не обходимо точно зафіксувати обов'язки і права кожного посадовця і оповістити про це всіх, указуючи конкретних осіб, що займають певні пости;

повинні бути встановлені певні формальні канали зв'язку між всіма членами даної організації;

лінія зв'язку повинна бути максимально прямою і короткою. Чим вона коротше, тим швидше і з меншою кількістю помилок розв'язуються завдання;

лінія зв'язку завжди повинна використовуватися цілком. Обхід проміжних пунктів приводить до виникнення суперечливих повідомлень, неправильного тлумачення і підриву відповідальності;

компетенція комунікаційних центрів (тобто керівного складу) повинна бути адекватною. У крупних організаційних системах не слід чекати компетентного відношення однієї відповідальної особи

ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

до всієї безлічі складних повідомлень. Йому необхідні помічники, заступники і штабні експерти. У найскладніших і крупніших організаціях вища адміністративна влада реалізується не стільки окремим керівником, скільки організованою групою;

не можна допускати переривання лінії зв'язку в процесі функціонування організації. Ретельно розроблені заходи повинні забезпечувати відповідне тимчасове заміщення посад в період недієздатності або відсутності офіційних осіб;

кожне повідомлення повинне бути аутентичним, тобто кожна особа, що віддає розпорядження або вказівки, зобов'язана діяти в межах своєї компетенції, а виконавці вказівки повинні мати ясне уявлення про компетенції, обов'язки і повноваження керівної особи [2, с.187].

Г. Саймон приділяє значну увагу проблемі зв'язку в організаційній системі, до якої він зараховує «будь-який процес, за допомогою якого передумови для ухвалення рішень передаються від одного члена організації до іншого». Зв'язок при цьому носить двосторонній характер: потік інформації до центру, де ухвалюються рішення, і передача рішень від центру в інші частини організації. Іншими словами, процес здійснюється не тільки по вертикалі, але і по горизонталі [2, с. 193].

Найбільш вираженою тенденцією сучасного розвитку світових транспортних перевезень є підвищення ступеня їх контейнеризації, яка по оцінках експертів, зараз перебуває на рівні 50-55% (для морських перевезень - 15%), а після 2010 р. Може досягтися 70% [3, с. 66]. Стрімке зростання рівня контейнеризації морських перевезень, спостережуване протягом останніх років, потребує масштабних змін у розвитку портової інфраструктури. Відповідно доцільно запропонувати застосування методів інформаційної логістики для підтримки конкурентоспроможності вітчизняних портів у перспективі.

Відкритість організації полягає в тому, що для дії в даній ситуації працівники організації повинні сприймати і фільтрувати різноманітні випадкові входи, що не є корисними і цінними. Вхід або результати логістичного процесу називаються даними. Термін дані визначається як величина, число або відношення, що вводиться в логістичний процес або одержувані з нього. Дані можуть бути і нечисловими. Наприклад, факти, принципи і твердження, на яких ґрунтуються аргументи, також можуть бути даними. Інформація визначається як знання, одержане з аналізу даних. Дані, одержані із спостереження логістичних процесів, можуть інтерпретуватися осмисленим чином, але без спотворень або серйозних змін. Інтерпретація - це процес визначення структури скороминущих зв'язків між виділеними відмінностями і їх впливом як на те, що існує, так і на планований стан системи. З даних фахівець із логістики виводить суть процесу, чим і описує стан невідомого. Він прагне визначити, чи можуть дані задовольнити умові. Умова утворює всі необхідні положення, які за допомогою обмежень і описів визначають характер логістичної системи. Поліпшення системи управління звичайно здійснюється на основі використання баз даних і нових інформаційних технологій, включаючи управління на базі знань. Найважливішими критеріями оцінки результатів автоматизації управлінських функцій є позитивні зміни кінцевих показників діяльності об'єкту управління. Використання сучасних інформаційних технологій є необхідним, але не достатньою умовою поліпшення систем управління.

Слід уважно віднестися до збору інформації про стан логістичної системи. В першу чергу фахівець з логістики повинна цікавити повнота її складки і частота оновлення відомостей. Якщо остання низька, то підвищується ризик пропуску сигналів, які можуть містити цінну інформацію. Висока частота знімання інформації може перенавантажувати канали зв'язку. При обробці поточних даних корисні сигнали про стан відділяються від шумів. Особливу цінність представляють довгоперіодичні процеси, оскільки свідчать про тенденції розвитку подій.

Інформаційний потік, пов'язаний з придбанням матеріалів, утворюється вимогами, замовленнями, накладними, квитанціями, інформацією про отримання вантажу, рахунками і чеками. Інформація і матеріали є рушійними чинниками в логістичних системах. Причому інформація є головним рушійним чинником, оскільки саме вона визначає напрям і основні фази розвитку логістичних процесів, а також структуру і стійкість систем. В даний час при системному дослідженні логістичних об'єктів і процесів інформацію розглядають, з одного боку, як міру складності системи, що вивчається, як характеристику внутрішньої різноманітності систем, як міру впорядкованості структури системи, що протистоїть хаосу, з іншою – як міру імовірного вибору однієї з можливих траєкторій розвитку того або іншого логістичного процесу.

Ефективне управління інформаційними потоками дуже важливо з погляду забезпечення належного рівня виконання логістичних операцій і відповідного обслуговування клієнтури. Останні дослідження показали, що основними напрямками використання інформаційних потоків у області логістики є: терміни і час доставки товарів, управління рівнем запасів, облік надходження і виконання замовлень, контроль за відвантаженнями і їх транспортуванням та інше.

Всі ці названі операції знаходяться в компетенції менеджерів по логістиці, і тому мати чітку

правильну і своєчасну інформацію – це означає максимально задовольнити вимоги клієнтури в якісному логістичному обслуговуванні.

Вимоги, що пред'являються до якості інформаційного потоку, базуються на трьох основних принципах [4, с. 357].

Правильність і точність інформації. На цьому базується правильність рішень, які ухвалюються.

Гарантія доступності інформації і її наявність в потрібний час і в потрібному місці.

Можливість легкого доступу до інформації з технічної точки зору. Мається на увазі проблема сумісності електронно-обчислювальної техніки та програмного забезпечення.

Логістична інформаційна система (ЛІС) визначається як: «система, що взаємопов'язує роботу електронно-обчислювальної техніки з діями менеджерів по логістиці і забезпечує отримання ними доступної правильної інформації, що дозволяє організувати і здійснити процеси планування і виконання логістичних операцій» [5, с. 29].

Взаємозв'язок між логістичною інформаційною системою, середовищем логістики і процесом ухвалення рішень у області логістики можна виразити наступною схемою (рис. 1) [5, с. 29].

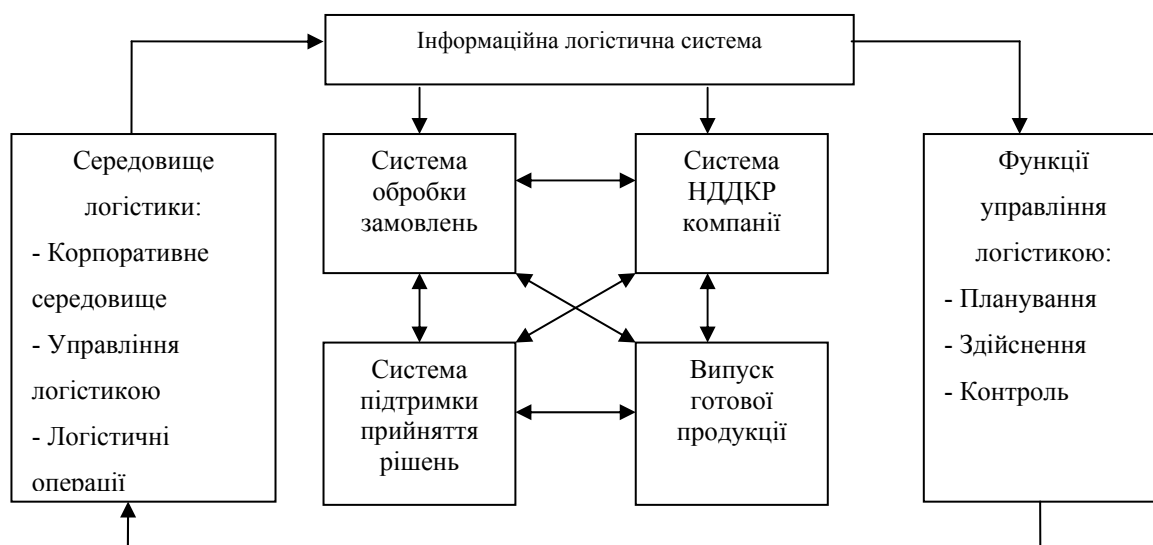


Рис. 1. Взаємозв'язок між ЛІС, середовищем логістики і процесом ухвалення рішень у області логістики

З функціональної точки зору ЛІС зав'язана на чотирьохярусну ієрархічну систему, де:

на першому рівні за допомогою ЛІС розв'язуються питання здійснення конкретних операцій. Це надходження замовлень, відвантаження продукції, облік продукції, підготовка вантажу до відправки, ухвалення сировини, що поступає, складські операції і т.д.;

на другому рівні розв'язуються питання обліку і контролю. Це управління запасами, облік наявності складських площ, контроль за процесом транспортування продукції, бухгалтерські операції по рахунках і питання руху засобів на рахунках і т.д.;

на третьому рівні – це питання аналітичного характеру. Наприклад: використання логістики з точки зору підтримки маркетингових операцій (сприяння продажам), прогноз надходження замовлень і прогноз можливостей їх виконання, фінансове планування (у тому числі і витрат, пов'язаних з логістикою).;

на останньому, четвертому рівні, – рішення стратегічних проблем. Планування операцій на рівні компанії, зміни в структурі, визначення пріоритетних напрямів в логістичній роботі на перспективу.

При розгляді питань роботи логістичної інформаційної системи в цілому передбачається, що інформація не просто передається і накопичується, але і служить інструментарієм для ухвалення адміністративно-комерційних рішень.

Не менш важливим аспектом застосування ЛІС в логістичній діяльності компанії є її використання у області аналітичної роботи. При цьому розрізняються три рівні її застосування:

макрорівень, тобто зовнішнє середовище логістики;

мікрорівень, тобто внутрішньофірмове середовище;

міжфірмовий рівень – рівень зв'язку з іншими компаніями.

У цьому аспекті важливим є наступний круг питань, який знаходиться в компетенції менеджера по логістиці компанії і стосується використання електронно-обчислювальної техніки:

інтеграція планування логістичних операцій із плануванням на рівні компанії в цілому;
інтеграція операцій по логістиці з операціями, які здійснюються компанією в цілому;
розробка стратегії для відділу логістики і розробка завдань для персоналу відділу логістики;
інтеграція інформаційних технологій, які застосовуються у сфері логістики в рамках технологічних мереж компанії;

інтеграція інформаційних технологій з компаніями-партнерами;
аналіз продуктивності праці у області логістики і якісних показників виконання логістичних операцій.

Регулярне застосування інформаційних технологій для рішення названих, а також інших подібного роду завдань дозволяє логістичному відділу компанії ефективно планувати і здійснювати свою діяльність.

Поняття «логістичні центри» сьогодні найбільш застосовано для пунктів обробки контейнерних вантажів. Саме контейнерні перевезення є найбільш перспективними з погляду логістичного управління. Транспортування вантажів в контейнерах забезпечує високий рівень обслуговування клієнта, доставку за принципом «від дверей до дверей» і «точно в строк». Контейнеризація збільшила швидкість доставки вантажів, збереження і інтенсивність їх обробки, спростила транспортно-експедиторські операції, транспортну документацію. Контейнерна технологія полегшила передачу вантажів з одного виду транспорту на інший, прискорила розвиток інтермодальних перевезень. А попит на портові потужності по перевалці контейнерів буде постійно рости. Особливо на Чорному морі. Нажаль, значним потоком відповідного вантажу в Україні можуть похвалитися тільки Одеса і Ільїчівськ, оскільки в Одеському портовому комплексі представлена практично вся номенклатура вантажів [6, с. 2].

Якщо в провідних морських портах світу у відповідь на надзвичайний попит успішно функціонують по декілька логістичних центрів, то Україна в цьому плані відстає. Можна навіть сказати, що зараз йде стадія зародження цих центрів. Сучасні логістичні центри Європи – це фактично міні-міста з колосальною кількістю складів і транспортною інфраструктурою. Поки аналогів такого рівня в Україні немає. Місткість ринку колосальна. Якщо в світі зростання перевалки контейнерних вантажів складає 15%, то в Одеському регіоні – 30-40% (протягом шести останніх років) [5, с. 30]. Але, щоб зберегти це зростання, необхідно розвивати контейнерні термінали в портах, адаптувати їх під нові об'єми.

Саме тому доцільно запропонувати заходи для розвитку контейнерної транспортної інфраструктури в Україні, а саме – запровадити застосування логістичних інформаційних систем типу ERP. Система ERP включає апаратне, технічне і програмне забезпечення, яке полегшують проходження транзакційних даних в компаніях, що працюють у області виробництва, логістики, продажів і людських ресурсів. Всі прикладні програми компанії, пов'язані з бізнесом, інтегровані в єдину систему, що має доступ до централізованої бази даних. Загальні і сумісні інформаційні поля бази даних використовуються всією компанією. Крім того, дані заносяться в базу даних тільки один раз, забезпечуючи їх використання у всіх сумісних програмах.

Нові системи ERP є модульними і дозволяють використовувати глобальну мережу. Індивідуальні модулі для управління транзакційними даними і моделювання аналізів сполучені в системах ERP, що використовують програмне забезпечення середньої складності, яке забезпечує стандартний інтерфейс для модулів. Таким чином, для подальшого інтегрування економіки України у світовий економічний простір необхідно розпочати введення та застосування логістичних інформаційних систем. Впровадження цих інформаційних рішень допоможе підприємствам транспортної галузі України вийти на нову, більш якісну та конкурентоспроможну ступінь розвитку на світовому ринку морських контейнерних перевезень.

Література

1. Топольницкая С.В. Потенциал рынка логистических услуг Украины. [Текст] / С.В. Топольницкая // Логистика: проблемы и решения. – 2009. – № 4(23). – С. 52-60.
2. Миротин Л. Б., Боков В. В. Современный инструментарий логистического управления. [Текст]. – М.: Экзамен, 2005. – 496 с. – ISBN 5-472-00181-1.
3. Сравнительная характеристика логистической инфраструктуры [Текст] / Алькема В. Г., Костюковская О. Н. // Логистика: проблемы и решения. – 2009. – № 4(23). – С. 61-69.
4. Саркисов С. В. Управление логистикой. [Текст]. – М.: Бизнес – школа «Интел–Синтез», 2001. – 416 с. – ISBN 5-7749-0357-5
5. Овруцкая Т.С. Чтобы привлечь грузопотоки [Текст, схема] // Порты Украины. – 2009. – №3. – С.29-33.
6. Показатели работы ГП «Одесский морской торговый порт» [Электронный ресурс] // ГП «Одесский морской торговый порт» [сайт] / Режим доступа: www.port.odessa.ua (16.11.2009) – Загл. С экрана.

Рецензент доктор экон. наук, профессор И.И. Соколы