

СУЧАСНІ ПРОБЛЕМИ ТА ПРІОРИТЕТИ ДІЯЛЬНОСТІ ТОРГОВЕЛЬНИХ ПІДПРИЄМСТВ

УДК 658.7.07

*Мищук І. П.,
д.е.н., проф., завідувач кафедри підприємництва, торгівлі та логістики, Львівський
торговельно-економічний університет, м. Львів*

*Марій О. Т.,
аспірант, Львівський торговельно-економічний університет, м. Львів*

*Гадада В. Г.,
аспірант, Львівський торговельно-економічний університет, м. Львів*

ІННОВАЦІЙНА СКЛАДОВА ЛОГІСТИЧНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ТА РОЗВИТКУ ЛОГІСТИЧНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ПІДПРИЄМСТВ ТОРГІВЛІ

***Анотація.** В статті уточнено сутність логістичного потенціалу підприємства. Розмежовано поняття “логістична інфраструктура” та “суб’єкт логістичної інфраструктури”. Акцентовано роль інфраструктурного забезпечення у формуванні логістичного потенціалу підприємства торгівлі. Висвітлено мету та детермінанти створення інфраструктурного забезпечення. Проаналізовано напрями імплементації інновацій в розвиток логістичного потенціалу підприємств торгівлі через створення логістичних кластерів і логістичних центрів. Встановлено, що логістичний потенціал підприємства значною мірою визначається станом логістичної інфраструктури, що обумовлює потребу у розробці нових, науково обґрунтованих механізмів її побудови та пошуку інноваційних рішень, що дозволять торговельним підприємствам адаптуватися до зміни ринкової кон’юнктури та забезпечити ефективність діяльності на споживчому ринку.*

Ключові слова: логістичний потенціал, логістична інфраструктура, впровадження інновацій, логістичний центр, логістичний кластер.

*Mishchuk I. P.,
Doctor of Economics, Professor, Head of the Department of Entrepreneurship, Trade and
Logistics, Lviv University of Trade and Economics, Lviv*

*Marii O. T.,
Postgraduate, Lviv University of Trade and Economics, Lviv*

*Gadada V. G.,
Postgraduate, Lviv University of Trade and Economics, Lviv*

INNOVATIVE COMPONENT OF LOGISTIC PROVISION OF ACTIVITY AND DEVELOPMENT OF TRADE ENTERPRISES LOGISTIC POTENTIAL

***Abstract.** The article clarifies the essence of the logistic potential of the enterprise. The terms "logistic infrastructure" and "subject of logistic infrastructure" are differentiated. The role of infrastructure support in forming the logistic potential of the trading company is emphasized. The purpose and determinants of infrastructure development are highlighted. The directions of implementation of innovations in the development of logistic potential of trade enterprises through the creation of logistic clusters and logistic centers are analyzed. It has been proved that the logistic potential of the enterprise is largely*

determined by the state of logistic infrastructure, which necessitates the development of new scientifically grounded mechanisms for its development and the search for innovative solutions that will allow trading enterprises to adapt to changing market conditions and ensure the efficiency of activity in the consumer market.

Key words: logistic potential, logistic infrastructure, innovations introduction, logistics center, logistic cluster.

DOI: <https://doi.org/10.36477/2522-1256-2018-23-01>

Постановка проблеми. Сучасні виклики з боку ринку обумовлюють необхідність інноваційного пошуку щодо впровадження ефективних технологій організації, реалізації та управління логістичними потоками, а також формування системи логістичного забезпечення діяльності залучених в інтегровані економічні системи підприємств торгівлі. В комплексі рішень щодо оптимізації логістичної діяльності важливе місце займає ефективна реалізація логістичного потенціалу підприємств, який пов'язується з наявністю, станом, потужностями та пристосованістю до виконання логістичних операцій з матеріальними потоками кожної із складових логістичної інфраструктури, котра є одним з найбільш привабливих об'єктів інноваційного процесу.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Теоретико-методологічні аспекти організації логістичних формувань та управління комплексом логістичної діяльності підприємств торгівлі висвітлені у працях таких вітчизняних та зарубіжних дослідників, як А. Гаджинський, Б. Єсенькін, М. Кіршина, К. Ковальов, Д. Кочубей, М. Крилова, М. Крістофер, Б. Мізюк [4], К. Рутковський, С. Уваров, Л. Фролова, П. Щеглов та ін. Питання інноваційного розвитку логістичного потенціалу та логістичної інфраструктури як його матеріальної основи є предметом досліджень зарубіжних і вітчизняних вчених, серед яких В. Алькема, М. Григорак, В. Колодійчук [2], Є. Крикавський [3], Р. Ларіна, В. Перебийніс, Н. Струк, І. Струтинська [7], О. Сумець, О. Тридід, Н. Тюріна, Г. Черевко, Н. Чернописька [1], Н. Чухрай. Попри їхні здобутки, актуальним є поглиблення наукової платформи та інструментарію побудови логістичного забезпечення інтеграційної взаємодії учасників логістичних формувань, визначення напрямів імплементації інновацій в процеси розвитку і використання логістичного потенціалу підприємств торгівлі.

Постановка завдання полягає в узагальненні концептуальних положень формування логістичного потенціалу підприємства, визначенні сутності й перспектив імплементації інновацій у формі логістичних центрів і логістичних кластерів як інфраструктурної складової логістичного потенціалу підприємств торгівлі.

Виклад основного матеріалу дослідження. Зростання кількості й видового різноманіття суб'єктів споживчого ринку та загострення конкурентної боротьби обумовлюють потребу в інтеграції діяльності товаровиробників і торговельних підприємств шляхом реалізації ідей логістичного менеджменту, спрямованого на досягнення максимальних переваг від реалізації логістичного потенціалу суб'єктів інтегрованої економічної системи. Критичне узагальнення визначень логістичного потенціалу

вітчизняними науковцями [5; 6] дозволяє трактувати його як сукупність поточних і майбутніх можливостей логістичної мережі чи її конкретних ланок забезпечувати відповідні види логістичної діяльності щодо просторово-часової трансформації елементів логістичних потоків за допомогою реалізації логістичних бізнес-процесів і відповідних компетенцій задля досягнення визначених цілей економічної системи. При цьому логістичний потенціал логістичного формування чи окремого суб'єкта господарювання детермінується наявністю та особливостями організаційно-просторової структури логістичної мережі та її інфраструктури, яка відіграє роль матеріальної основи формування логістичного потенціалу.

Існування в теорії та практиці логістичного менеджменту різних трактувань логістичної інфраструктури (з позицій інституціонального, функціонально-процесного, структурно-просторового підходу [1; 3]) обумовлює потребу у виокремленні категорій “логістична інфраструктура” та “суб'єкт логістичної інфраструктури”. Під логістичною інфраструктурою пропонуємо розуміти сукупність матеріально-технічних об'єктів, що є засобами просторово-часового перетворення логістичних потоків і до яких відносяться матеріально-технічна база (основні засоби) задіяних до цих процесів підприємств сфери виробництва та обігу (будівлі та споруди з необхідним обладнанням для складування продуктів, внутрішні шляхи сполучення, транспортні та маніпуляційні пристрої, засоби пакування продуктів, засоби збирання, обробки та передавання логістичної інформації тощо), а також об'єкти загальної ринкової інфраструктури економіки, віднесені до сегмента її логістичної інфраструктури (автошляхи, залізничні колії, водні, повітряні порти, залізничні станції, контейнерні термінали, мережа складів загального користування тощо). В той же час під суб'єктами логістичної інфраструктури слід розуміти суб'єктів господарювання (юридичних та фізичних осіб), яким належить зазначена сукупність матеріально-технічних об'єктів – засобів просторово-часового перетворення логістичних потоків в процесах виконання певних логістичних функцій у логістичних процесах. Таким чином, логістична інфраструктура є необхідною складовою макрологістичної системи, яка забезпечує умови для реалізації суб'єктами господарювання відповідного комплексу логістичних процесів, спрямованих на досягнення визначених ними цілей щодо задоволення попиту споживачів через постачання необхідних їм товарів. При цьому рівень розвитку логістичної інфраструктури є одним із найбільш суттєвих чинників, які формують можливості суб'єктів господарювання належним чином забезпечувати задоволення попиту споживачів.

Недостатній рівень розвитку логістичної інфраструктури в Україні для потреб економіки, зокрема внутрішньої та зовнішньої торгівлі, підтверджують аналітичні матеріали Світового банку, який кожні два роки публікує дослідження “Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy”, що стосується питань транспортного, логістичного, митного й технологічного забезпечення зовнішньої торгівлі, котрі відображаються у формі інтегрального показника – Індексу ефективності логістики (LPI). Індекс LPI 2018 р. базується на даних понад 1000 респондентів з міжнародних логістичних компаній в 143 країнах і містить відомості про 160 країн. Міжнародна оцінка ефективності логістики (LPI) формується як середньозважена з врахуванням шести ключових аспектів: ефективність процесу оформлення за допомогою прикордонних служб, в тому числі митного; якість торговельної і транспортної інфраструктури; простота організації поставок за конкурентоспроможними цінами; компетентність і якість логістичних послуг; можливість відстеження і контролю вантажів; своєчасність доставки вантажів до пункту призначення в межах запланованого чи очікуваного терміну поставки. У 2018 р. Україна піднялася в рейтингу LPI на 66 сходинку, хоча в 2014 р. знаходилася на 64 місці, що пояснюється ускладненнями в реалізації логістичних процесів внаслідок труднощів соціально-економічного й політичного характеру (табл. 1). За оцінками Світового банку, індекс ефективності логістики в Україні на 40% нижче, ніж в країнах-лідерах.

Потенційні можливості для покращення позицій України у рейтингу, а головне – для формування більш сприятливих умов інфраструктурного забезпечення логістичної діяльності суб'єктів господарювання України, на сучасному етапі розвитку економіки пов'язуються з вирішенням питань стратегічного (оптимізація структурної організації та територіального розташування елементів, підвищення керованості та впровадження ефективного механізму управління як логістичною інфраструктурою, так і загалом логістичною мережею, досягнення необхідного рівня інтеграційного розвитку логістичної інфраструктури в умовах значної розгалуженості її структури) і тактичного

(ефективна реалізація потужностей елементів інфраструктури, мінімізація рівня логістичних витрат, пов'язаних з функціонуванням логістичної інфраструктури) характеру в контексті логістичної управління та пов'язуваного з цим формуванням адекватної економічним реаліям логістичної інфраструктури.

Інфраструктура логістики повинна відповідати параметрам і специфіці товарних потоків, які опосередковують рух товарів і послідовне виконання над товарною масою логістичних операцій. Ключовими рішеннями логістичного менеджменту в контексті формування інфраструктури логістичних процесів є: визначення потреби в об'єктах оптової та роздрібною торгівлі; планування їх розміщення на полігоні обслуговування; оптимізація складу і кількості технічних засобів, необхідних для реалізації логістичних процесів. Результати реалізації цих рішень, завдяки чому у логістичні процеси задіюються зазначені елементи логістичної інфраструктури, ми визначаємо як інфраструктурне забезпечення логістичної діяльності торговельних підприємств. При цьому саме поняття інфраструктурного забезпечення логістичної діяльності торговельних підприємств набуває певного дуалізму, оскільки воно може виступати і як процес-комплекс дій з визначення потреби в елементах логістичної інфраструктури та реалізації даних рішень (наприклад, шляхом придбання, доставки і встановлення для експлуатації тих чи інших машин, обладнання, засобів зв'язку тощо), і як результат виконання даного комплексу заходів.

Основною метою інфраструктурного забезпечення логістичної діяльності є створення умов для здійснення комплексу перетворень товарного потоку шляхом виконання логістичних операцій в організаційних межах підприємства, задіяного в ланцюгу постачань, з позицій забезпечення їх ефективності та конкурентоспроможності на ринку функціонування. Враховуючи той факт, що основна частина логістичних процесів на підприємствах торгівлі мають матеріальний характер і пов'язані з просторовим і часовим переміщенням товарної маси, основні зусилля щодо створення інфраструктури логістики на підприємствах торгівлі мають зосереджуватися на забезпеченні оптимальних умов для застосування ефективних технологій

Таблиця 1

Індекси ефективності логістики в Україні в 2007-2018 рр.

(складено за [8; 9])

Роки	Ранг країни	Індекс (LPI)	Показники-індикатори					
			митні процедури	інфраструктура	міжнародні перевезення	логістичні послуги	відстеження вантажів	своєчасність доставки
2007	73	2,55	2,22	2,35	2,53	2,41	2,53	3,31
2010	102	2,57	2,02	2,44	2,79	2,59	2,49	3,06
2012	66	2,85	2,41	2,69	2,72	2,85	3,15	3,31
2014	64	2,96	2,60	2,61	2,84	2,78	3,06	3,39
2016	80	2,74	2,30	2,49	2,59	2,55	2,96	3,51
2018	66	2,83	2,49	2,22	2,83	2,84	3,11	3,42

опрацювання товарних потоків, в тому числі і насамперед – за рахунок інноваційних рішень в таких питаннях, як: формування складської мережі підприємств торгівлі; формування мережі незалежних транспортних терміналів; впровадження і використання сучасних видів товароносіїв для застосування індустріальних технологій товаропробування; технологічне проектування торговельних і складських об'єктів, задіяних у процесах товаропробування підприємств торгівлі; технічне забезпечення існуючих вузлів шляхом оптимізації системи машин з врахуванням змісту, обсягів, специфіки і фактичного стану організації основних та допоміжних операцій; створення і впровадження нових видів обладнання для механізації робіт з високим рівнем ручної праці; розробка типового і нестандартного обладнання; прив'язка на місці технічної документації на технічні засоби і нестандартне обладнання; покращення організації торгово-технологічних процесів та обслуговування покупців; вивчення і впровадження досвіду вітчизняних і зарубіжних підприємств роздрібної та оптової торгівлі.

Інноваційні перетворення у сфері логістики доцільно проводити з врахуванням специфіки діяльності підприємств торгівлі. Так, створення систем логістики в сегменті підприємств оптової торгівлі має пов'язуватися з перспективами підвищення ефективності використання її складського господарства, впровадженням цільових систем логістичного управління рухом товарів, залученням оптових торговців до формування логістичних каналів розподілу товарів, забезпеченням оптимальної взаємодії функціональних блоків системи менеджменту логістики щодо управління постачанням, упакуванням, транспортуванням, складуванням, реалізацією товарів та обслуговуванням оптових покупців. Виникає потреба у функціях економічного впливу на вантажопотоки через систему договірних відносин посередників із вантажовідправниками, транспортними підприємствами та отримувачами вантажів.

Торговельна сфера повинна стати середовищем логістичних інновацій, що пов'язується нами з розвитком логістичних кластерів і створенням у них крупних оптових торговельних підприємств – сучасних логістичних центрів, головним завданням яких має бути безперебійне товаропостачання кожного об'єкта роздрібної мережі. При цьому саме поняття логістичного центра має бути уточнене, оскільки в літературі такі об'єкти логістичних ланцюгів трактуються і як “діловий центр (складна система), що складається з численних взаємопов'язаних елементів, який акумулює резерви матеріальних ресурсів, необхідні для демпфування коливань обсягів постачань і попиту, а також синхронізації потоків товарів у системах пропускання від виробників до споживачів або потоків матеріалів у виробничих системах”, і як “територіальне об'єднання незалежних компаній і органів, що займаються вантажними перевезеннями і супутніми послугами, які мають по меншій мірі один термінал (місце, пристосоване для перевалки і зберігання контейнерів, причепів, придатних для інтермодальних

перевезень)” [7]. В той же час досвід зарубіжних країн показує, що під логістичним центром доцільно розуміти складський комплекс, який отримує товари від підприємств-виробників або від підприємств оптової торгівлі і розподіляє їх дрібнішими партіями замовникам (підприємствам дрібнооптової та роздрібної торгівлі) через свою або їхню товаропровідну мережу і обов'язковими елементами якого є: автоматизовані системи складського обліку товарно-матеріальних цінностей; багаторівневі стелажи для зберігання вантажів; сучасні засоби механізації навантажувально-розвантажувальних робіт і транспортно-складських операцій; майданчики для зупинок громадського транспорту; розміщені на території логістичного центру митниці, страхові компанії, банки; криті опалювальні склади з антипилучним покриттям з “робочою висотою” стелі від 6 м і більше; огорожена територія під цілодобовою охороною, стоянка для паркування автомобілів клієнтів та співробітників логістичного центру; під'їзні шляхи автомобільного, залізничного і інших видів транспорту; вантажний і контейнерний термінали; проїзні шляхи для транспортних засобів тощо [7; 10].

Вважаємо, що формування інфраструктурного забезпечення логістичної діяльності торговельних підприємств (які суттєво відрізняються за обсягами діяльності, розмірами власного капіталу, можливостями залучення позикових ресурсів) доцільно базувати на використанні інноваційної технології передачі окремих функцій інфраструктурного забезпечення логістичної діяльності підприємств торгівлі на аутсорсинг. При цьому процесний аутсорсинг розглядаємо як передачу (повну чи часткову) окремих функцій (бізнес-процесів) з інфраструктурного забезпечення логістичної діяльності та відповідальності за результати їх виконання спеціалізованим суб'єктам господарювання (аутсорсерам) за плату на середньо- та довгостроковий період. Рішення щодо використання аутсорсингу слід економічно обґрунтовувати з точки зору доцільності, можливих ризиків, їх наслідків, очікуваних ефектів, перспектив.

Саме логістичні центри та створювані в їх структурі логістичні термінали спроможні стати фундаментом для розвитку логістичного аутсорсингу на основі логістичних кластерів. Підприємства оптової і роздрібної торгівлі потенційно можуть бути задіяні в складі логістичних кластерів, взаємодіючи з локалізованими на певній території підприємствами транспорту, учасниками ЗЕД, провайдерами логістичних послуг, власниками ліцензійних складів, органами місцевої влади та науководослідними й освітніми закладами, що спільно використовують наявну інфраструктуру та спільні комунікаційні мережі в процесі реалізації власних цілей на засадах одночасної конкуренції в певних галузях та спільної діяльності в інших сферах. Створення логістичного кластеру дозволяє створити спільну мережу терміналів, складів, єдину інформаційну базу, єдині підходи до формування транспортних тарифів і тарифів на складські логістичні послуги, підтримувати дорожньо-транспортну

інфраструктуру для забезпечення процесів централизованної доставки товарів у розосереджену мережу торговельних об'єктів і тим самим підвищити інвестиційну привабливість території.

Висновки і перспективи подальших досліджень у даному напрямі. Логістичний потенціал виступає як сукупність поточних і майбутніх можливостей логістичної мережі чи її конкретних ланок забезпечувати відповідні види логістичної діяльності щодо просторово-часової трансформації елементів логістичних потоків за допомогою реалізації логістичних бізнес-процесів. Логістичний потенціал підприємства значною мірою визначається станом логістичної інфраструктури, що обумовлює потребу у розробці нових, науково обґрунтованих механізмів її побудови та пошуку інноваційних рішень, що дозволять торговельним підприємствам адаптуватися до зміни ринкової кон'юнктури та забезпечити ефективність діяльності на споживчому ринку. Перспективним напрямом розвитку їх логістичного потенціалу може стати участь у створенні логістичних кластерів і логістичних центрів, які дозволяють застосовувати сучасні логістичні технології.

ЛІТЕРАТУРА

1. Довба М. О. Теоретико-методичні засади створення і функціонування логістичної інфраструктури / М. О. Довба, Н. В. Чернописька // Вісник Національного університету "Львівська політехніка": зб. наук. праць. – 2004. – № 499. – С. 40-44. – (Логістика).
2. Колодійчук В. А. Ефективність логістики зерна та продуктів його переробки: монографія / В. А. Колодійчук. – Львів: Укр. бестселер, 2015. – 574 с.
3. Крикавський Є. В. Логістичний паспорт країни contra "Логістизації" / Є. В. Крикавський, О. А. Похильченко // Вісник Національного університету "Львівська політехніка": зб. наук. праць. – 2012. – № 749. – С. 549-556.
4. Мізюк Б. М. Сучасна логістика: моделювання інформаційних потоків у торговельних мережах: монографія / Б. М. Мізюк, Н. І. Бойко. – Львів: Вид-во ЛКА, 2011. – 208 с.
5. Міценко Н. Г. Логістичний менеджмент – інструмент формування та забезпечення ефективного функціонування інтегрованих систем / Н. Г. Міценко // Торговля, комерція, підприємництво: зб. наук. праць. – Львів: Вид-во ЛКА, 2013. – Вип. 15. – С. 111-116.
6. Шкодін О. С. Формування та реалізація логістизації машинобудівних підприємств: дис. ...канд. екон. наук: спец. 08.00.04 "Економіка та управління підприємствами" / О. С. Шкодін. – Хмельницький, 2013. – 320 с.
7. Струтинська І. В. Передумови та фактори, які сприяють становленню та розвитку логістичних центрів на території України / І. В. Струтинська //

Економіка і регіон: науковий вісник. – Полтава: ПолтНТУ, 2011. – № 1 (28). – С. 198-203.

8. Connecting to Compete 2016: Trade Logistics in the Global Economy. The Logistics Performance Index and Its Indicators / The International Bank for Reconstruction and Development / The World Bank. – 2016. – 76 p.

9. Global Rankings 2018 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://lpi.worldbank.org/international/global>

10. Kondratowicz L. Networking logistics centres in the Baltic Sea Region. Work Package 1 Leader Volume I. Planning of logistics centres. / L. Kondratowicz. – Poland: European Regional Development Fund, 2003. – 133 p.

REFERENCES

1. Dovba, M. O. and Chornopys'ka, N. V. (2004), *Teoretyko-metodychni zasady stvorennia i funktsionuvannia lohistrychnoyi infrastruktury*, Visnyk Natsional'noho universytetu "L'vivs'ka politekhnika", vol. 499 (Lohistyka), pp. 40-44.
2. Kolodijchuk, V. A. (2015), *Efektivnist' lohistryky zerna ta produktiv joho pererobky*, Ukr. bestseler, L'viv.
3. Krykav's'kyi, Ye. V. and Pokhyl'chenko, O. A. (2012), *Lohistrychnyy pasport krayiny contra «Lohistryzatsiyyi»*, Visnyk Natsional'noho universytetu "L'vivs'ka politekhnika", vol. 749 (Lohistyka), pp. 549-556.
4. Miziuk, B. M. and Bojko, N. I. (2011), *Suchasna lohistryka: modeliuvannia informatsijnykh potokiv u torhovel'nykh merezhakh*, LKA, L'viv.
5. Mitsenko, N. H. (2013), *Lohistrychnyy menedzhment – instrument formuvannia ta zabezpechennia efektyvnoho funktsionuvannia intehrovanykh system*, Torhivlya, komertsiya, pidpryyemnytstvo, vol. 15, pp. 111-116.
6. Shkodina, O. S. (2013), *Formation and implementation of logistics of machine-building enterprises: synopsis of a thesis for PhD in economics: spec. 08.00.04, Khmelnytsky, 320 p.*
7. Strutyns'ka, I. V. (2011), *Peredumovy ta factory, yaki spryyayut' stanovlenniu ta rozvytku lohistrychnykh tsentriv na terytoriyi Ukrayiny*, Ekonomika i rehion: naukovyy visnyk, vol. 1 (28), pp. 198-203.
8. Connecting to Compete 2016: Trade Logistics in the Global Economy. The Logistics Performance Index and Its Indicators / The International Bank for Reconstruction and Development / The World Bank. – 2016. – 76 p.
9. Global Rankings 2018 [Online], available at: <https://lpi.worldbank.org/international/global>.
10. Kondratowicz L. (2003), *Networking logistics centres in the Baltic Sea Region. Work Package 1 Leader Volume I. Planning of logistics centres.* – European Regional Development Fund, Poland, 133 p.