

ловий кредитования. Необходимо стремиться минимизировать затраты времени клиента, его умственных и физических усилий, а также влияние негативных факторов, которое он может испытывать при покупке и использовании услуги, например, неприятные ощущения от шума, запаха и т.п.

Все указанные стратегические элементы соотносятся между собой и при формулировании корпоративной стратегии каждый из них надо рассматривать во взаимосвязи с другими. Организации, чей менеджмент умеет разрабатывать подобные интегративные стратегии, имеют больше шансов на выживание и процветание [6,7].

ВЫВОД

В настоящее время условием преуспевания большинства предприятий становятся преодоление их руководителями, менеджерами и персоналом сложившихся стереотипов мышления, переход от индустриальной парадигмы ведения бизнеса к сервисной, обеспечивающей реальные преимущества в борьбе за потребителя, и применение принципов и инструментов сервисного менеджмента как концепции, адекватной постиндустриальному обществу.

Источники и литература

1. Мотышина М.С. Менеджмент в сфере услуг: теория и практика. – СПб.: Изд-во СПбГУП, 2006.
2. Кирхлер Э. и др. Психологические теории организации. – Харьков: Издательство Гуманитарный Центр, 2005.
3. Кирхлер Э., Шрот А. Принятие решений в организациях. – Харьков: Издательство Гуманитарный Центр, 2004.
4. Янкевич В.С., Безрукова Н.Л. Маркетинг в гостиничной индустрии и туризме. – М.: «Финансы и статистика», 2003.
5. Гордон Я. Маркетинг партнерских отношений. – СПб, «Питер», 2001.
6. Ванеева И.В. Особенности проектирования в сфере обслуживания. // Культура народов Причерноморья. – №74. – Симферополь, 2006.
7. Чернышев Б. Менеджмент в сервисной экономике: сущность и содержание // Проблемы теории и практики управления. – 2004. – №1.

Ваховская М.Ю.

К ВОПРОСУ ОБ ОЦЕНКЕ ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТИ СОЗДАНИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОГО ЦЕНТРА В КРЫМУ

Тенденции последних лет свидетельствуют о таком уровне и тесноте связи интеграционных процессов в мировой экономике, что правомерно говорить о глобальной экономике, обладающей собственными закономерностями, механизмами функционирования и развития. Сегодня не представляется возможным найти хотя бы одно национальное хозяйство, которое бы не было так или иначе включено в систему мирового хозяйства. Одним из проявлений тенденций интеграции в Украине является оказание комплексных логистических услуг, выражающееся в создании и функционировании логистических центров (далее – ЛЦ). Этому способствует устойчивый рост товарооборота на украинских рынках, который влечет за собой заметное оживление спроса на складские площади и комплексное логистическое обслуживание. В этой связи проблема целесообразности создания ЛЦ как источников конкурентных преимуществ на территории Украины приобретает все большую актуальность.

Изучение особенностей ЛЦ как эффективного инструмента экономики нашло отражение в работах многих зарубежных и отечественных ученых. Среди них можно выделить Дж.Р. Стока, Д.М. Ламберта[1], Д. Уотерса[2], Л.Б. Миротина, Ы.Э. Ташбаева[3], Б.А. Аникина[4], В.И. Сергеева [8], Е.В. Крикавского[5], М.Ю. Григорак[6] и других. Перечисленные ученые разработали теоретические основы функционирования и определили роль ЛЦ в рыночных условиях отдельных стран. Однако интеграционные процессы в экономике углубляются и распространяются на региональный и местный уровни. Поэтому возникает необходимость в оценке предпосылок создания ЛЦ, а также возможных эффектов и недостатков от их функционирования с учетом особенностей конкретного региона. В связи с этим целью статьи является оценка целесообразности создания логистического центра в Крыму как современного инструмента повышения конкурентоспособности региона и уровня удовлетворения потребностей рекреантов и жителей Крыма. Однако, прежде чем оценивать целесообразность создания ЛЦ, необходимо отметить некоторые особенности его функционирования.

Анализ научных работ зарубежных и отечественных ученых [1,2,3,4,5,6] свидетельствует о существовании ряда определений ЛЦ и дает возможность определить логистический центр как объект инфраструктуры, позволяющий выполнять основные функции склада и имеющий возможности для предоставления дополнительных услуг на пути следования товара от производителя к потребителю. Вероятно, существование нескольких определений ЛЦ можно объяснить во-первых, качественной эволюцией операторов рынка логистических услуг, создающих ЛЦ, от PL до 4PL и далее; во-вторых, принципиальными отличиями ЛЦ, действующих на различных территориальных уровнях.

Так, основной целью PL-операторов (от англ. – «Logistic Provider», в некоторых источниках PL-провадер), которые представляли мировой рынок логистических услуг в конце 80 годов XX века, являлось достижение совершенной точности и четкости отдельных фрагментов логистической деятельности. 2PL

были первыми комплексными логистическими операторами, пришедшими на рынок в начале 90 годов и ориентированными на совершенствование логистических процессов. Набор услуг, предоставляемых 2PL-операторами, был шире, чем у PL, но он не мог сравниться с расширенным спектром услуг 3PL-операторов, появление которых в середине–конце 90 годов прошлого века было вызвано интеграцией логистических процессов в цепи поставок. В начале XXI века рынок логистики экономически развитых стран обогатился наиболее совершенным 4PL–оператором, являющимся интегратором цепи поставок, который объединяет собственные средства, возможности и технологии со средствами, возможностями и технологиями других организаций с целью проектирования, создания и реализации комплексных экономических решений [5]. Концептуальная структура ЛЦ уровня 4PL представлена на рисунке 1.



Рис. 1. Концептуальная структура ЛЦ уровня 4PL

Доработано автором на основе [5, с. 268] Таким образом, ЛЦ принимают на себя реализацию непрофильных бизнес-процессов предприятий-партнеров и позволяют им сконцентрировать ресурсы на основных видах деятельности, т. е. на «ключевой компетенции». В научных работах зарубежных ученых экономическое явление использования услуг сторонних предприятий для решения собственных задач получило название аутсорсинга (от англ. – «outsourcing») [12]. На этапе 4PL эволюция логистических операторов не заканчивается, и к середине текущего столетия ученые предсказывают появление следующего качественно нового оператора [13]. По оценкам специалистов на украинском рынке логистические компании уровня 4PL не представлены, 3PL-операторы малочисленны и сосредоточены преимущественно в крупных городах, а подавляющее большинство предприятий, оказывающих услуги в области логистики, являются 2PL и PL-операторами.

Принципиальные отличия ЛЦ в зависимости от охвата территории дают возможность разделить их на следующие категории:

- международный ЛЦ (радиус действия 500–800 км, общая площадь 100–150 га, полностью развитые инфраструктура и информационная система, полный комплекс логистических услуг);
- региональный ЛЦ (радиус действия 50–80 км, общая площадь 20–50 га, развитая инфраструктура, информационная система, оказание определенных выбранных логистических услуг);
- локальный ЛЦ (радиус действия 50–80 км, общая площадь 2–10 га, ограниченная инфраструктура, ограниченный сервис в области логистики);
- центры логистических услуг (радиус действия зависит от размеров сети, общая площадь зависит от решаемых задач, типовая инфраструктура, информационная система, рассчитанная на потребителя, профилированный набор логистических услуг) [5, 7].

Таким образом, описанные характеристики логистических операторов и принципиальные отличия ЛЦ позволяют классифицировать их в зависимости от охвата территории и необходимой квалификации оператора (рис. 2).

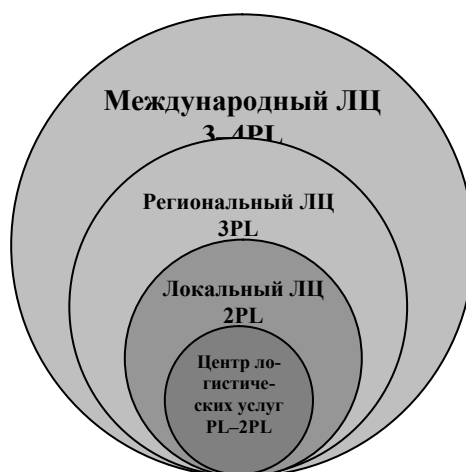


Рис 2. Классификация логистических центров по охвату территории и необходимой квалификации оператора

Согласно приведенной классификации для достижения целей и полноценной реализации функций международного ЛЦ уровень технологического оснащения, квалификации персонала и управления бизнес-процессами логистического оператора должен соответствовать характеристикам как минимум 3PL. Для эффективной работы центра логистических услуг достаточно, чтобы оператор, который его создает, имел уровень PL–2PL.

Подчеркивая особенности функционирования ЛЦ, можно сделать следующий вывод: ЛЦ как современный объект рыночной инфраструктуры, специализируется на реализации непрофильных бизнес-процессов предприятий-партнеров, тем самым, предоставляя им возможности для повышения эффективности основной деятельности, достижения конкурентных преимуществ и более полного удовлетворения запросов потребителей.

Так как «ключевая компетенция» в экономике Крыма заключается в предоставлении комплекса рекреационных услуг, а проблема повышения конкурентоспособности региона актуальна как в курортный сезон, так и в течение года, автор считает необходимым оценить целесообразность создания ЛЦ на территории АРК. Кроме того, географические, экономические, экологические и другие особенности, присущие Крымскому полуострову, создают целый ряд предпосылок для создания ЛЦ. К таким предпосылкам можно отнести:

- экономико-географические:
 - полуостровное положение (т. е. труднодоступность отдельных районов полуострова, но в то же время наличие нескольких портов);
 - приграничное положение;
 - географическая удаленность региона от основных промышленных и транспортных центров Украины
 - доступность основных видов транспорта (авто–, ж/д, авиа, морского).
- экономические:
 - значительные колебания спроса на ТНП в течение года, и как следствие необходимость оперативности снабжения;
 - повышение спроса на логистические услуги и недостаток специальных профессионально оборудованных складских площадей в связи с развитием торговли;
 - отсутствие серьезных экономических, политических, социальных барьеров для вхождения на рынок логистических услуг.
- экологические:
 - значительная транспортная нагрузка на рекреационные зоны.

Ключевая роль в оценке целесообразности создания ЛЦ в Крыму принадлежит возможным эффектам и преимуществам от реализации такого проекта:

- интенсификация товарооборота в регионе;
- увеличение экспортно-импортного и транзитного потенциала региона, в т. ч за счет резервных пропускных способностей транспортных коридоров (по оценкам специалистов украинские порты используются лишь на 63%);
- повышение оперативности адаптации предприятий к изменениям как во внешней среде, так и на региональном рынке;
- развитие инфраструктуры в месте локализации ЛЦ;
- синергический эффект за счет «эффекта масштаба», повышения эффективности использования оборудования, информационных технологий, рационализации складского хозяйства и пр. (по от-

дельным оценкам снижение транспортных затрат достигает 7–20%, а стоимости погрузочно-разгрузочных работ – 30–35%);

- создание значительного количества рабочих мест (как для сотрудников ЛЦ высокой квалификации, так и для обслуживающего персонала);
- налоговые отчисления в бюджет АР Крым;
- небольшой период окупаемости (5–7 лет);
- конкуренция с существующими логистическими структурами региона, стимул для повышения уровня обслуживания потребителей в соответствии с мировыми стандартами;
- оптимизация транспортных потоков региона и, как следствие, снижение отрицательного воздействия транспорта на окружающую среду Крыма.

Таким образом, совокупность возможных преимуществ от создания ЛЦ в Крыму может дать синергический эффект, выражающийся в повышении конкурентоспособности региона и интеграции Украины в европейское экономическое пространство. Однако для объективной оценки целесообразности создания ЛЦ на территории Крыма необходимо учесть возможные недостатки от осуществления такого проекта:

- высокая стоимость реализации проекта создания ЛЦ;
- достижение максимальной эффективности функционирования ЛЦ возможно при комплексном развитии сети ЛЦ и транспортных коридоров в различных регионах страны;
- дефицит квалифицированных кадров;
- усложнение процессов коммуникации;
- невозможность соблюдения коммерческой тайны предприятия, использующего услуги ЛЦ;
- снижение степени контроля предприятий над логистическими бизнес-процессами.

Перечисленные недостатки имеют существенное значение и должны сопоставляться с возможными эффектами при оценке целесообразности создания ЛЦ. Но, как показывает мировой опыт, возможный синергический эффект от реализации подобных проектов, как правило, существенно превышает их недостатки. Для конкретизации количественной и качественной оценки возможных результатов от создания ЛЦ в Крыму необходимы детальные исследования, которые являются перспективой дальнейшей научной работы автора.

ВЫВОДЫ

Таким образом, ЛЦ являются интегральными объектами инфраструктуры, создание которых требует тщательного экономического обоснования и концентрации различных видов ресурсов. Успешное функционирование ЛЦ обеспечивает оптимизацию материальных потоков, значительное снижение логистических издержек и рост прибыльности предприятий-партнеров, тем самым, решая важнейшие экономические задачи.

Источники и литература

1. Сток Дж.Р., Ламберт Д.М. Стратегическое управление логистикой: Пер. с 4-го англ. изд. – М.: ИНФРА–М, 2005, XXXII, 797 с.
2. Уотерс Д. Логистика. Управление цепью поставок: Пер. с англ.– М.: ЮНИТИ–ДАНА, 2003. – 503 с.
3. Миротин Л.Б., Ташбаев Ы.Э. Логистика для предпринимателя: Основные понятия, положения и процедуры: Учеб. пособие. – М.: ИНФРА–М, 2002. – 252 с.
4. Логистика: Учебник/Под ред. Б.А. Аникина.– М.: ИНФРА–М, 2000.–326 с.
5. Крикавский Є. В. Логістика. Основи теорії: Підручник – 2-е вид., доп. І переробл. – Львів: Національний університет «Львівська політехніка» (Інформаційно-видавничий центр «ІНТЕЛЕКТ+») Інститут післядипломної освіти), «Інтелект–Захід», 2006.–456 с.
6. Григорак М. Ю. Текст доклада на VI Международной научно-практической конференции «Маркетинг и логистика в системе менеджмента», НУ «Львовская политехника», Львов, 9–11 ноября 2006 г.
7. Манжосов Г., Овчаренко Н. Логистические центры в России // Склад и Техника.– 2005. – № 4.
8. Сергеев В.И. Роль 3PL-посредников в логистических системах компаний // Табак Ревю. – 2002. – Октябрь.
9. Підсумки роботи транспортно-дорожнього комплексу та галузі зв'язку за 2005 рік. Інформаційно-аналітичні матеріали підготовлені структурними підрозділами Міністерства транспорту та зв'язку України.