

*Міністерство освіти і науки України
Сумський державний університет
Азадський університет
Каракалтакський державний університет
Київський національний університет технологій та дизайну
Луцький національний технічний університет
Національна металургійна академія України
Національний університет «Львівська політехніка»
Одеський національний політехнічний університет
Сумський національний аграрний університет
Східно-Казахстанський державний технічний
університет ім. Д. Серікбаєва
ТОВ «НВО «ПРОМІТ»
Українська асоціація якості
Українська інженерно-педагогічна академія
Університет Барода
Університет ім. Й. Гуттенберга
Університет «Politechnika Świętokrzyska»
Харківський національний університет
міського господарства ім. О. М. Бекетова
Херсонський національний технічний університет*

СИСТЕМИ РОЗРОБЛЕННЯ ТА ПОСТАВЛЕННЯ ПРОДУКЦІЇ НА ВИРОБНИЦТВО

Матеріали I Міжнародної науково-практичної
конференції

(м. Суми, 17–20 травня 2016 року)

Сайт конференції: <http://srpv.sumdu.edu.ua>.

Суми
Сумський державний університет
2016

АНАЛІЗ ЛОГІСТИЧНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ЯК ЧИННИК ЕФЕКТИВНИХ ПОТОКОВИХ ПРОЦЕСІВ ПРИ РОЗПОДІЛІ ПРОДУКЦІЇ

Біловодська О.А., к.е.н., СумДУ, м. Суми

Аналіз логістичного потенціалу території показує, що територія Сум і Сумської області не повною мірою освоєна щодо створення та розміщення транспортно-логістичних центрів. Причина бачиться як в проблемі інвестування, так і в проблемі географічних чинників.

Історичне розміщення продуктивних сил і освоєння самої території міста Суми почалося понад 300 років тому. Сумський полк мав вигідніше географічне розташування, ніж інші слобідські полки. Суми стали основним торговельним центром Слобідської України. Виникли підприємства мануфактурного типу, щороку влаштовувалися два «великих» ярмарки, які тривали по 20-30 днів, і два «середніх» — по 5-7 днів. Спочатку будівництво промислових і торгових об'єктів велось спонтанно. Розвиток Сум припадає на другу половину XIX — початок XX століття — завдяки зростанню промисловості: цукрової (Суми стали одним з її осередків в Україні), а також машинобудування, металообробної та текстильної (фабрика сукна) галузей, торгівлі (відомі ярмарки — 3 рази на рік). План міста початку XIX ст. свідчить про перетворення Сум у досить велике повітове місто, відоме на Слобідській Україні і Росії як ярмарковий центр.

Сумська область розташована в північно-східній частині України. На півночі та сході область межує з Брянською, Курською та Белгородською областями. Протяжність державного кордону з Російською Федерацією складає 498 км. На півдні, південному-заході та заході Сумська область межує з Харківською, Полтавською та Чернігівською областями України.

З точки зору підвищення ефективності потокових процесів необхідно збільшувати мобільність перевезення, а це значить, що необхідно розвивати число мультимодальних маршрутів. Створення транспортно-логістичного центру за трьома видами транспорту (повітряний, автомобільний і залізничний) сприятиме збільшенню швидкості поставок.

Аналіз транспортного потенціалу показує, що для Сумської області характерні два напрямки в позиціонуванні: як транзитної території, і як території імпортера продукції.

Позиціонування Сумщини як транзитної території обумовлено особливостями розвитку його транспортної інфраструктури, а саме роллю залізниці в загальному обсязі вантажних перевезень (більше 80% перевезень здійснюється залізничним транспортом). У той же час Суми, будучи великим обласним центром, має потужний потенціал у сфері розподілу імпортованих

товарів, що ввозяться як з регіонів, так і з-за кордону. Споживання цих товарів, як показує аналіз, щорічно зростає, що вимагає фінансування розвитку автодорожньої мережі та залучення повітряного сполучення по території області та збільшення швидкості доставки товарів.

Аналіз складського господарства Сумщини дозволяє зробити висновок про нерівномірність розміщення розподільних центрів і складів на території міста і району, що негативно впливає на розподільчий процес. Крім того, структура складського господарства свідчить про недостатній рівень розвитку системи (низька частка складів класу «А»). Асиметрія в розміщенні складських площ обумовлена як історичними тенденціями забудови території, так і динамікою цін (витрат) на оренду і купівлю складських приміщень. Виходячи з ситуації, що склалася, при збільшенні в майбутньому обсягів вантажообігу і числа напрямків вантажопотоків області через територію міста необхідно створення мережі розподільчих центрів високого класу, оснащених сучасними інформаційними технологіями, що дозволить збільшити швидкість обробки інформації і знизити витрати на зберігання продукції.

Ринок логістичних операторів міста Суми та області має дворівневу структуру, а саме:

- з одного боку, ринок представлений компаніями загальнодержавного рівня, які здійснюють транзитні перевезення і націлені на виконання функцій 3PL-провайдерів, що відслідковують ланцюг постачання матеріальних ресурсів;

- з іншого боку, на ринку присутні транспортні і складські оператори, що беруть участь в обласному та міському розподільчому процесі.

Кількість посередників, що здійснюють логістичні операції, щороку зростає, що позитивно впливає на розвиток конкурентного ринку і сприяє підвищенню якості послуг. Однак роз'єднаність дій операторів гальмує реалізацію регіональних програм з будівництва та розвитку транспортно-складських комплексів.

Аналіз кадрового потенціалу показує, що в даний час попит в області та місті Суми на професію «логіст» малий. Вимоги до цих фахівців роботодавцями чітко не визначені, що впливає з результатів процедур відбору кандидатів на реальні робочі місця. Відбір кандидатів проводиться як з числа логістів, так і з категорій близьких до них економічних спеціальностей. Рівень заробітної платні всіх фахівців, що працюють в межах однієї розподільчої системи (міський або регіональної), приблизно однаковий і коливається в межах 2-4 тис. грн. Диференціація заробітних плат відзначена на рівні володіння кількістю вимог, по лінії кар'єрного росту, або залежить від ролі компанії на ринку логістичних послуг.