

варів або послуг. Повноцінне позиціонування конкретної торговельної марки виражається в пропозиції цінності, тобто цілого ряду переваг товару або послуги, на основі яких і будується стратегія позиціонування. Міцну позицію не можна завоювати порожніми обіцянками. Якщо компанія позиціонує свій товар за допомогою пропозиції вищої якості або більшого об'єму послуг, вона потім повинна буде надати обіцяну якість і послуги. Інакше вона просто втратить цих клієнтів і навряд чи вона зможе завоювати їх увагу в майбутньому.

Література

1. *Басовский Л. Е.* Маркетинг: Курс лекцій. — М.: ИНФРА-М, 1999. — 219 с.
2. *Карпов В. Н.* Выбор целевого рынка. — М.: Маркетинг, 2002. — С. 61–71.
3. *Котлер Ф.* Основы маркетинга. — М.: Прогресс, 1990. — 736 с.
4. *Романов А. Н., Корлюгов Ю. Ю., Красильников С. А. и др.* Маркетинг. — М.: Банки и биржи, ЮНИТИ, 2002. — 560 с.
5. *Райс Э., Траут Дж.* Позиционирование. Битва за узнаваемость. — СПб.: Питер, 2001.
6. *Эванс Дж. Р., Берман Б.* Маркетинг. — М.: Экономика. 2003. — 335 с.

Статтю подано до редакції 23.02.10 р.

УДК 658.8

О. О. Дима, канд. екон. наук,
кафедра маркетингу
ДВНЗ «КНЕУ імені Вадима Гетьмана»

КЛАСИФІКАЦІЯ ЛОГІСТИЧНИХ УТВОРЕНЬ

У статті здійснено аналіз основних підходів до класифікації логістичних утворень, з яких формуються логістичні ланцюги постачання цінності споживачам. Запропоновано також власні підходи до класифікації логістичних утворень, з яких складаються логістичні системи. Виділено такі основні ознаки класифікації: міра участі у створення додат-

кової цінності, охоплення території, рівень спеціалізації, форма власності, функції, що виконуються в логістичному ланцюзі.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: логістика, логістичні утворення, класифікаційні ознаки.

В статті здійснено аналіз основних підходів до класифікації логістических образований, із яких формуються логістическі ланцюги постачання цінностей споживачам. Предложено також власні підходи до класифікації логістических образований, із яких складаються логістическі системи. Виділено такі основні ознаки класифікації: міра участя у створенні додаткової цінності, охоплення території, рівень спеціалізації, форма власності, функції, які виконуються в логістическій ланцюзі.

КЛЮЧЕВІ СЛОВА: логістика, логістическе формування, класифікаційні ознаки.

The paper analyzes the main approaches to the classification of logistics chain participants. It was proposed own approaches to the classification. Highlighted the following main features of the classification: a measure of participation in the creation of additional value, the area coverage, the level of specialization, type of ownership, functions that are performed in the logistics chain.

KEY WORDS: logistic, logistic educations, classification signs.

Дослідження ефективності функціонування логістических систем в Україні показує їх значне відставання від досягнень західних компаній. Зокрема, затрати на логістику складають до 40 % в умовах вітчизняного ринку. В той час як світовий досвід показує, що ці затрати можуть бути знижені до 15 %. Таке значне відставання потребує глибокого дослідження товаропровідних систем та їх окремих ланок. Розуміння структури логістического ланцюга постачання розширить можливості його управління та визначить пріоритетні напрямки по підвищенню ефективності його функціонування.

Відомі вчені Д. Сток та Д. Ламберт вважають, що до числа учасників ланцюгів постачання входять усі компанії або організації, з якими центральна компанія взаємодіє безпосередньо або побічно, тобто через своїх постачальників або споживачів, починаючи від місця виробництва й закінчуючи споживанням продукції. Однак щоб дуже складна мережа була керованою, імовірно, слід виділити основних і допоміжних учасників [1].

До основних учасників (primary members) ланцюгів постачання віднесемо всі незалежні компанії або стратегічні одиниці, що фактично виконують операційні й/або здійснюють управлінські види діяльності в процесах обслуговування конкретного споживача або ринку. До допоміжних учасників (supporting members) ланцюгів постачання належать компанії, участь яких обмежується тільки наданням ресурсів, знань, можливостей або активів їх основним учасникам. Наприклад, до допоміжних структур належать: агенти, що надають виробникові на умовах лізингу, вантажівки; банки, що видають кредит роздрібному торговцеві; власники нерухомості, що надають її під склад; компанії, що поставляють виробниче устаткування; друкарні, що друкують маркетингову літературу; фірми, що надають секретарські послуги на тимчасовій основі. Ці допоміжні учасники надають підтримку основним учасникам ланцюгів, вони ж продовжать свою діяльність і участь у майбутньому. Подібні провайдери ресурсів, знань, можливостей або активів, звичайно, значимі й важливі, а може бути, навіть і критично важливі, але вони не беруть участь у досліджуваних логістичних процесах безпосередньо або не виконують різні види логістичних функцій, які додають цінність при переробці вихідних складових у продукцію для кінцевого споживання.

А. М. Гаджинский (1999) наголошує, що матеріальні потоки утворюються в результаті діяльності різних підприємств і організацій, що виготовляють і споживають ту або іншу продукцію, що надають або користуються тими або іншими послугами. При цьому ключову роль у керуванні матеріальними потоками відіграють наступні підприємства й організації [2]:

- транспортні підприємства загального користування, різні експедиційні фірми;
- підприємства оптової торгівлі;
- комерційно-посередницькі організації;
- підприємства-виробники, чий склади готової продукції виконують різноманітні логістичні операції.

Переважна більшість вітчизняних та зарубіжних учених замість класифікації учасників логістичних ланцюгів віддають перевагу виділенню основних функцій логістики, а за такими ознаками можна виділити відособлені одиниці. Такими функціями є керування запасами, складування й вантажопереробка, транспортування, а також логістичне обслуговування, що включає підтримку руху товарів (маркетинг і розподіл), інформаційний менеджмент, фінанси.

Запропонуємо також власні підходи до класифікації логістичних утворень, з яких складаються логістичні системи (логістичні ланцюги):

1) залежно від спеціалізації діяльності можна виділити спеціалізовані логістичні утворення й універсальні логістичні утворення;

2) по охопленню території: локальні, регіональні, національні або міжнародні;

3) залежно від форми власності: приватні, корпоративні або державні.

Таким чином, можемо виділити п'ять основних класифікаційних ознак логістичних утворень (рис. 1):

1. міра участі у створення додаткової цінності;
2. охоплення території;
3. рівень спеціалізації;
4. форма власності;
5. функції, що виконуються в логістичному ланцюзі.

У класифікаційному підході за рівнем спеціалізації можна виділити спеціалізовані й універсальні логістичні утворення. Приміром, складські приміщення можуть бути універсальними, або ж обслуговувати клієнтів, яким необхідний спеціальний температурний режим для зберігання морських продуктів. Також до спеціалізованих логістичних утворень відносяться нафтобази, сховища продуктів хімічної промисловості, будівельних матеріалів. Спеціалізація властива й деяким транспортним компаніям, які перевозять, приміром, автомобілі, нафтопродукти, хімікати, гроші. Серед торговельних посередників виділяються ті, що надають повний спектр послуг, або ті, що спеціалізуються на угодах, або здійсненні інформаційної підтримки товаровиробника. Необхідно відзначити, що останнім часом, у зв'язку зі спробами логістичних операторів надавати максимальний спектр послуг, зменшується кількість логістичних утворів, що спеціалізуються на окремих видах матеріальних потоків або ж наданні окремих послуг. Розширення спектра послуг і товарів відбувається як вертикально, так і горизонтально.

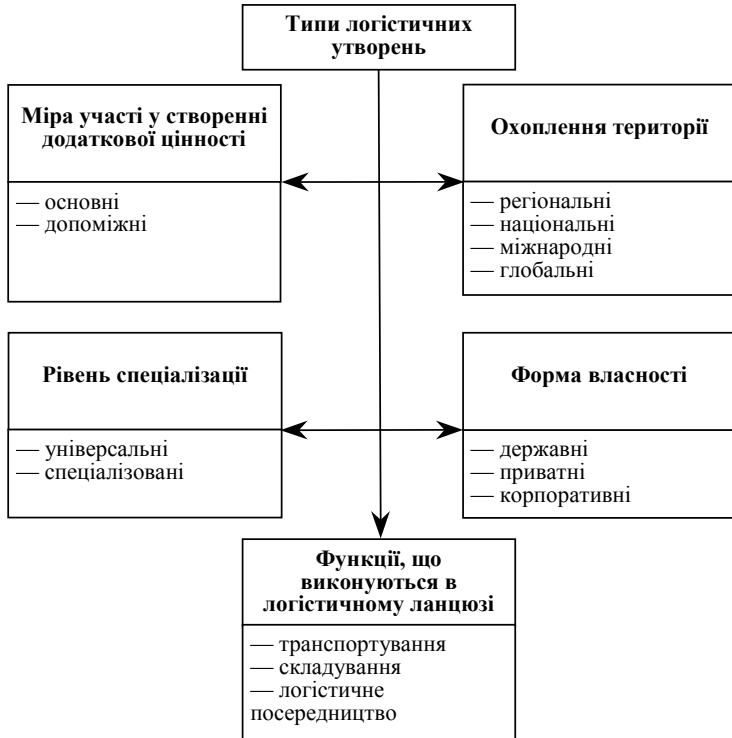


Рис. 1. Узагальнена класифікація логістичних утворень

Ще однією запропонованою нами класифікаційною характеристикою є охоплення території, на якій може працювати логістичний оператор. У цьому випадку можливість надання послуг за межами окремої держави служить значною конкурентною перевагою для логістичного оператора, а також підвищує стандарти його роботи. Приміром, для транспортної компанії, бажаної займатися транспортуванням вантажів у ЄС, необхідно відповідати стандартам, які набагато вище тих, що в Україні (відноситься до місцевих перевезень). Наприклад, автомобілі повинні відповідати екологічному стандарту Євро-3. Також, широке географічне покриття вимагає значних капітальних вкладень. Одним із найбільших міжнародних логістичних операторів є DHL, компанія, яка надає широкий спектр логістичних послуг, від експрес-перевезення і закінчуючи логістичним менеджментом.

За формою власності логістичні утворення можемо поділити на три групи: державні, приватні й корпоративні. Державні логістичні утворення в першу чергу забезпечують національні інтереси: склад державного резерву, склад боєприпасів, суспільний транспорт, Укрпошта, Укртелеком. До другої групи державних логістичних утворів віднесемо ті, які надають послуги виробничим і посередницьким підприємствам. Такими є Укрзалізниця, річкові й морські порти, аеропорти і т.д. Останнім часом значне поширення одержала практика аутсорсингу, сфера логістики не є виключенням. Використання послуг спеціалізованих або універсальних логістичних операторів забезпечує компанії можливість значного зниження витрат на логістику своїх товарів і послуг. Багато виробників, нарікаючи на нездатність логістичних операторів надати належний рівень обслуговування, воліють створювати свої власні логістичні утворення. Приміром, компанією «Рошен» був створений розподільний центр у м. Яготин. Інша кондитерська компанія «Конті», виходячи на ринок Росії, створила розподільний центр у Курську. Багато виробників використовують як власні транспортні підрозділи й склади, так і користуються послугами приватних логістичних утворень.

У табл. 1 представлено розгорнуту характеристику класифікаційних ознак логістичних утворень.

Тепер розглянемо детальніше класифікацію логістичних утворів, які виконують наступні функції: транспортування, складування і логістичне посередництво.

Транспортування

Транспорт являє собою важливу ланку логістичної системи. Транспорт — це галузь матеріального виробництва, що здійснює перевезення людей і вантажів.

Транспорт повинен відповідати ряду необхідних властивостей і задовольняти певні вимоги з метою створення інноваційних систем збору й розподілу вантажів. Насамперед, транспорт повинен бути досить гнучким, щоб забезпечувати процес перевезення, що зазнає щотижневого або навіть щоденного коректування, гарантувати часту й цілодобову доставку вантажів у розгалужені й віддалені пункти, надійно обслуговувати клієнта з метою запобігання зупинки роботи підприємств або дефіциту в замовника. Одночасно транспорт повинен мати здатність перевозити невеликі партії вантажів через короткі інтервали часу, відповідно до зміни запитів споживача й умов дрібносерійного виробництва.

Таблиця 1

РОЗГОРНУТА КЛАСИФІКАЦІЯ ЛОГІСТИЧНИХ УТВОРЕНЬ

Ознака класифікації	Тип утворення	Сутність (визначення)	Приклади
Мірою участі у логістичному ланцюзі	Основні	Усі компанії або стратегічні одиниці, що фактично виконують операції й/або здійснюють управлінські види діяльності в процесах обслуговування конкретного споживача або ринку у логістичному ланцюзі	Транспортування, складування, експедиція тощо
	Допоміжні	Усі компанії, що не беруть участь у логістичних процесах безпосередньо або не виконують різні види логістичних функцій, які додають цінності при переробці вихідних складових у продукцію для кінцевого споживання	Банки, страхові та лізингові компанії, власники складської нерухомості, виробники устаткування
Функції, що виконуються в логістичному ланцюзі	Транспортування	Логістичні утворення, що надають послуги з фізичного транспортування товарів від виробника до споживача	Транспортні компанії
	Складування	Логістичні утворення, що здійснюють зберігання продукції, сировини, напівфабрикатів, запасних частин тощо	Складські приміщення
	Логістичне посередництво/ Генерування потоку	Провайдери логістичних послуг, які надаються на комерційній основі	Експедиторські компанії, стивідорні компанії, вантажні термінали, розподільчі центри, вантажопереробні підприємства
	Логістичне посередництво/ Підтримуючі (допоміжні) функції	Усі компанії, які не беруть безпосередньої участі у фізичному товарорусі але їх безперерйне функціонування є критичним для нормальної роботи логістичного ланцюга	Банківські установи, страхові та лізингові компанії провайдери інформаційних послуг

Продовження табл. 1

Ознака класифікації	Тип утворення	Сутність (визначення)	Приклади
	Логістичне посередництво /Комерційне забезпечення	Посередники, що забезпечують організацію обміну (купівлі-продажу) між виробником та споживачем	Оптова та роздрібна торгівля, дилери, брокери, дистриб'ютори, комісionери (ці посередники також можуть виконувати транспортні, складування та інші логістичні функції)
Рівень спеціалізації	Універсальні	Логістичні утворення, що надають широкий спектр послуг	Провайдери 3PL, 4PL, 5PL. Склад загального користування
	Спеціалізовані	Логістичні утворення, що спеціалізуються на наданні окремих логістичних послуг або ж на окремій галузі	Авіакомпанія, нафтоналивна база
Охоплення території	Регіональні	Логістичні послуги надаються в межах окремого регіону	Логістичний оператор володіє, наприклад, невеликим автопарком автомобілів для перевезення на малі відстані в межах регіону
	Національні	Дія логістичного оператора поширюється на територію усієї країни	—
	Міжнародні	Можливість надання логістичних послуг поширюється за межі окремої країни	Транспортні та експедиційні компанії
	Глобальний	Логістичні оператор, які надають послуги у всіх точках світу	DHL

Закінчення табл. 1

Ознака класифікації	Тип утворення	Сутність (визначення)	Приклади
Форма власності	Державні	Державні логістичні утворення, що забезпечують виконання державою своїх функцій	Склади держрезерву
		Державні логістичні утворення що забезпечують функціонування приватних та державних або комунальних підприємств на комерційних засадах	Укрзалізниця, аеропорти, морські порти
	Приватні	Логістичні утворення, що надають послуги з метою отримання прибутку виробникам, посередникам та споживачам	—
	Корпоративні	Логістичні утворення, що створюються виробниками та посередницькими організаціями для задоволення власних потреб	—

Транспорт представляють як систему, що складається із двох підсистем: транспорт загального користування й транспорт не загального користування [12].

Транспорт загального користування — галузь народного господарства, яка задовольняє потреби всіх галузей народного господарства й населення в перевезеннях вантажів і пасажирів. Транспорт загального користування обслуговує сферу обігу й населення. Його часто називають магістральним (магістраль — основна, головна лінія в якій-небудь системі, у цьому випадку — у системі шляхів сполучення).

Транспорт не загального користування — внутрішньовиробничий транспорт, а також транспортні засоби всіх видів, що належать нетранспортним підприємствам, є, як правило, складовою частиною яких-небудь виробничих систем.

Існують наступні основні види транспортування:

- залізничним транспортом;
- морським транспортом;

- внутрішнім водним (річковим);
- автомобільним;
- повітряним;
- трубопровідним.

Кожний з видів транспорту має конкретні особливості з погляду логістичного менеджменту, переваги та недоліки, що визначають можливості його використання в логістичній системі.

Таблиця 2

ХАРАКТЕРИСТИКИ ВИДІВ ТРАНСПОРТУВАННЯ [10]

Тип транспорту	Переваги	Недоліки
Залізничний транспорт	Висока перевізна й пропускна здатність; незалежність від кліматичних умов, пори року й доби; висока регулярність перевезень, можливість ефективно організувати виконання вантажно-розвантажувальних робіт; відносно низькі тарифи; значні знижки для транзитних відправлень; висока швидкість доставки вантажів на великі відстані	Значні капітальні вкладення у виробничо-технічну базу; обмежена кількість перевізників; висока матеріалоемність і енергоємність перевезень; низька доступність до кінцевих споживача; недостатньо висока захищеність вантажу
Морський транспорт	Можливість міжконтинентальних перевезень; низька собівартість перевезень на далекі відстані; висока перевізна й пропускна здатність	Обмеженість перевезень; низька швидкість доставки (великий час транзиту); залежність від географічних, навігаційних і погодних умов; необхідність створення складної поштової інфраструктури; тверді вимоги до пакування й кріплення вантажів; невисока частота відправлень
Внутрішній водний (річковий)	Висока перевізна здатність на глибоководних ріках і водоймах; низька собівартість перевезень; низька капіталомісткість	Обмеженість перевезень; низька швидкість доставки вантажів; залежність від нерівномірності глибин річок і водойм, навігаційних умов; сезонність; недостатня надійність перевезень і зберігання вантажу
Автомобільний транспорт	Висока доступність; можливість доставки вантажу «від дверей до дверей»; висока маневреність, гнучкість, динамічність; можливість використання різних маршрутів і схем доставки; висока захищеність вантажу; можливість відправлення вантажу маленькими партіями; широкі можливості вибору перевізника	Низька продуктивність; залежність від погодних і дорожніх умов; відносно висока собівартість перевезень на великі відстані; недостатня екологічна чистота; терміновість розвантаження, порівняно мала вантажопідйомність

Закінчення табл. 2

Тип транспорту	Переваги	Недоліки
Повітряний транспорт	Найвища швидкість доставки вантажу; висока надійність; найвищі стандарти зберігання; можливість досягнення віддалених районів	Висока собівартість перевезень, найвищі тарифи серед інших видів транспорту; висока капіталомісткість, матеріало- і енергоємність перевезень; залежність від погодних умов
Трубопровідний транспорт	Низька собівартість; висока пропускна здатність; висока безпека вантажу; низька капіталомісткість	Обмеженість видів вантажу (газ, нафтопродукти, емульсії сировинних матеріалів); неможливість транспортування невеликими партіями

У свою чергу кожний із наведених типів транспорту також може бути класифікований. Наприклад, для класифікації автомобільного транспорту можуть застосовуватися такі критерії: по типу кузова, по кількості осей, за екологічними стандартами, по колісній формулі, по вантажопідйомності, по двигуну і т.д.

Складування

Дуже складно виділити основний критерій класифікації складських приміщень. Критеріїв класифікації представлених у науковій літературі нараховується більше двадцяти (табл. 3).

Таблиця 3

КЛАСИФІКАЦІЙНІ ОЗНАКИ СКЛАДІВ

Загальні класифікаційні ознаки	Форма власності	Загального користування
		Приватні
	За призначенням	Оборотні склади
		Склади зберігання запасів
		Склади комісіювання
		Склади збереження
	Стосовно логістики області	Постачальницькі
		Виробничі
		Розподільчі

Продовження табл. 3

	За типом запасів	Сировина
		Готова продукція
		Для виробничого споживання чи для кінцевого споживача
	Асортиментна класифікація	Спеціалізовані
		Універсальні
		Змішані
	Територія охоплення	Центральні
		Регіональні
		Місцеві
Технічні характеристики	Висота укладання вантажів	На рівні людського зросту
		Вище людського зросту
	Рівень технічної оснащеності	Немеханізовані
		Механізовані
		Автоматизовані
		Автоматичні
	За режимом зберігання вантажів	Неопалювані
		Опалювані
		Склади-холодильники
		З фіксованим кліматичним режимом
	За конструкцією	Перекриття без стін
		Перекриття з 1-єю стіною
		Перекриття з 2-ма стінами
		Перекриття з 3-ма стінами
		Закрите приміщення
		Відкритий майданчик
	За видом складування	Підлоговий
		Стелажний
		Змішаний
	Стиковка з транспортом	Пристанційні/припортові
		Прирейкові
Глибинні		
Автодорожний підїзд		

Закінчення табл. 3

За приналежністю	За формою власності	Приватний
		Суспільний
		Державний
	Місце у логістичній системі	Склад виробника
		Склад посередника
		Склад експедитора
		Склад транспортної компанії
	За кількістю власників	Склад одного підприємства
		Колективна власність

Зупинимось детальніше на деяких з них.

Форма власності: суспільні й власні. Така класифікація розглядається багатьма вченими: Д. Стоком, Д. Ламбертом, Д. Бауерсоком і Д. Клоссом.

Класифікація складів по призначенню [8]:

- оборотні склади (на таких складах відбувається перевантаження одиниць зберігання з одного транспортного засобу на інше. Для них характерна прив'язка до транспортних вузлів і великих магістралей, короткі строки зберігання, великі обсяги перевантажень);

- склади зберігання запасів (такі склади забезпечують довготривале зберігання матеріалів. Характеризуються більшими строками зберігання, малою кількістю перевантажень, великим асортиментами товарів);

- склади комісіювання (формування замовлень відповідно до вимог клієнтів. Характеризується середніми оборотами й строками зберігання, потрібне комплектування й облік складованого товару й матеріалу);

- склади збереження (забезпечується схоронність і фіксація. Спеціалізуються на окремому виді об'єкту збереження, наприклад, склад відходів від виробництва й т.п.).

Різняться склади й по висоті укладання вантажів. В одних вантаж зберігається на висоті не більше людського зросту, в інших необхідне обладнання, здатне підняти й точно укласти вантаж у гніздо на висоті 24 метрів і більше [15].

Склади можуть мати різні конструкції: окреме закрите приміщення, мати тільки дах і одну, дві чи три стіни (напівзакриті). Деякі вантажі зберігаються взагалі на спеціально обладнаних майданчиках, у так званих відкритих складах [14].

Істотною ознакою класифікації складів є можливість доставки та вивозу вантажу за допомогою залізничного й водного транспорту. Відповідно до цієї ознаки розрізняють пристанційні або портові склади (розташовані на території залізничної станції або порту), прирейкові (що мають підведену залізничну вітку) і глибинні. Для того, щоб доставити вантаж від станції, пристані або порту в глибинний склад, необхідно використовувати додаткові види транспорту [13].

Склад може бути ланкою в ланцюзі руху продукції виробничого призначення (склади сировини, готової продукції, спеціалізовані склади і т.д.), або перебувати на ділянці руху товарів народного споживання (товарні склади) [5].

У міру розвитку ринку найбільшу популярність одержала класифікація, заснована на технічних параметрах площ, розвиненості інфраструктури, включаючи інженерні комунікації. Зараз прийнято розрізняти складські приміщення по класах «А», «В», «С», «D». Свої власні критерії класифікація були Knight Frank і Swiss Realty Group та іншими учасниками ринку логістичної нерухомості та послуг [6, 7].

Приведемо приклад такої класифікації для російських складів (на жаль, у вітчизняній практиці така класифікація не зустрічається і використовуються такі обороти, як «найсучасніша складська нерухомість» або «найякісніша складська нерухомість») [4]:

Склад класу «А» — сучасна одноповерхова складська споруда. Побудована за сучасними технологіями з використанням високоякісних матеріалів. Інфраструктура й особливості: рівна підлога з антипиловим покриттям; високі стелі (не менш 8 метрів); система пожежної сигналізації й автоматичного пожежогасіння; регульований температурний режим; автоматичні ворота докового типу з регульованим гідравлічним пандусом і тепловими завісами; система центрального кондиціонування (або примусова вентиляція); система охоронної сигналізації й відеоспостереження; оптико-волоконні лінії зв'язку; офісні приміщення при складі; автономна електропідстанція й тепловий вузол. Розташування: центральні магістралі або прилягаюча територія МКАД.

Склад класу «В» — капітальна багатоповерхова споруда, як правило, реконструйована. Інфраструктура й особливості: асфальтована або бетонна підлога; невисокі стелі (від 4,5 до 8 метрів); пожежна сигналізація й гідрантна система пожежогасіння; температурний режим від +10 до +18 °С; пандус для розвантаження автотранспорту; телефонні лінії; офісні площі при складі; охорона території складу. Розташування: в основному, на території виробничих підприємств у межах міста або за його межами.

Склад класу «С» — капітальне виробниче приміщення або утеплений ангар. Інфраструктура й особливості: підлога — асфальт, бетон або бетонна плитка; висота стель від 3,5 до 18 метрів; ворота на нульовій позначці (машина заходить усередину приміщення); центральне опалення (температура взимку від +8 до +14 °С).

Склад класу «D» — підвальне приміщення, об'єкт ГЗ, неопалюване виробниче приміщення або ангар.

Пропонується окремо виділити перевалочні пункти: аеропорти, морські та річні порти, вокзали. Вони володіють аналогічною зі складами інфраструктурою, але виконують відмінну функцію, а саме тимчасове зберігання вантажу та його швидке перевантаження на інші види транспорту.

Логістичне посередництво

На нашу думку варто виділити такі три групи логістичних посередників:

1. потокогенеруючі посередники;
2. допоміжні посередники;
3. комерційні посередники.

Ця класифікація є досить умовної, тому що в сучасному бізнесі багато посередників у дистрибуції виконують усі або більшість логістичних функцій, стаючи, по суті, інтегрованими логістичними посередниками (логістичними операторами, провайдерами комплексних логістичних послуг).

Генерування потоку

Логістичними посередниками в операціях фізичного розподілу є різні спеціалізовані транспортні, експедиторські, транспортно-експедиторські компанії, стивідорні компанії, вантажні термінали й термінальні комплекси, склади загального користування й комерційні склади, вантажні розподільні центри, підприємства по сортуванню, затарюванню й пакуванню готової продукції, вантажопереробні та інші підприємства. Логістичні функції, що відносяться до фізичного розподілу, можуть виконуватися й торговельними посередниками.

Таблиця 4

**КЛАСИФІКАЦІЙНІ ОЗНАКИ ЛОГІСТИЧНИХ ПОСЕРЕДНИКІВ
ТА ЇХ ВИДИ**

Тип логістичного посередника	Визначення	Приклади	
Потокогенеруючі посередники	Посередники, що приймають участь у операціях фізичного розподілу матеріального потоку	Стивідорні організації, експедитори, транспортні брокери, вантажні термінали, розподільчі, перевізники, комерційні склади	
Допоміжні посередники	Організації, що забезпечують безперебійне функціонування основних учасників логістичного ланцюга	Банки, страхові та лізингові компанії, провайдери інформаційних послуг	
Комерційні посередники	Компанії, які займаються організацією обміну між виробниками та споживачами	За ознакою власності на товар і «від чийого імені ведеться торгівля»	Дилер
			Дистриб'ютор
			Комісіонер
			Брокер
		За рівнем у каналі розподілу	Оптові
			Роздрібні
			Змішані
		За типом і діапазоном надаваних функцій	повними
			обмеженими
			комбінованими
		За рівнем взаємозалежності	для одноразових угод
			вертикально інтегровані
учасники партнерств та стратегічних союзів			

Спеціальні послуги на ринку транспортних послуг надають наступні логістичні посередники: експедитори, асоціації відправників вантажу і транспортні брокери [1].

Експедитори. Робота експедиторів полягає в тому, щоб зібрати невеликі вантажі в різних відправників в одну велику партію й потім відправити її через суспільного перевізника (повітряним або наземним транспортом). У місці призначення експедитор знову ділить привезену партію вантажу на частини, отримані в різних відправників вантажу. У його обов'язок може входити також доставка вантажів кінцевим одержувачам. Головна перевага послуг експедитора в тому, що невеликі вантажі попадають до одержувача швидше й дешевше (завдяки консолідації), ніж у випадку, коли кожний відправник вантажу мав би справу безпосередньо із перевізником, — у цьому проявляється економія за рахунок масштабу перевезень. Експедитори беруть на себе повну відповідальність за транспортування й зберігання вантажів.

Асоціації відправників вантажу: кооперативи й агенти. Асоціації працюють на тих же принципах, що й експедитори: збирають дрібні вантажі у велику партію заради економії. Відмінність у тому, що асоціації являють собою добровільні некомерційні організації, куди входять представники тієї або іншої галузі, які об'єднуються для налагодження дешевого транспортування невеликих партій закупівель. Члени асоціації звичайно купують продукцію в тих самих постачальників або в різних постачальників, але розташованих в одному районі. Замовлення на покупку зазвичай доводиться розмішувати часто, але партії закупівель невеликі. Асоціація починає працювати, коли група відправників вантажу створює офіс у місці частих закупівель. Офіс здійснює закупівлі відповідно до замовлень, а коли збирається достатня партія товарів, її пересилають покупцям. Кожний член асоціації оплачує свою частину транспортних витрат, а також пропорційну частку накладних витрат.

Транспортні брокери — це посередники, які координують організацію транспортування в інтересах відправників вантажу, вантажоодержувачів і перевізників. Брокери повинні отримати ліцензію й працюють на умовах комісійної оплати. Вони надають ширший асортимент послуг: знаходять підходящі варіанти транспортування, домовляються про ціни й умови оплати, займаються оформленням платіжних і перевізних документів, здійснюють контроль над проходженням вантажу.

Велике значення для компаній, що працюють на міжнародних ринках, мають так звані *міжнародні каналні логістичні посередники*, до яких звичайно відносяться [11]:

- міжнародні експедитори;
- глобальні транспортні компанії (наприклад, експрес-постачальники);
- компанії, що управляють експортними операціями;
- зовнішньоторговельні компанії й представництва;
- брокерські й агентські фірми;
- компанії, що упаковують товари в експортно-імпортних операціях;
- порти та ін.

Підтримуюча (допоміжна) функція

Серед логістичних посередників виконуючих підтримуючі (допоміжні) функції, можна виділити установи фінансового сервісу (банки, фінансові компанії, клірингові і розрахункові центри та компанії і т.п.), підприємства інформаційного сервісу (інформаційно-диспетчерські центри, логістичні інформаційно-аналітичні центри, підприємства зв'язку й телекомунікацій тощо), страхові компанії, митні брокери, охоронні фірми, установи стандартизації, ліцензування і сертифікації і т.п.

Особливу роль серед учасників логістичної системи можемо виділити фінансовим установам. До таких можемо віднести банки, фінансові й страхові компанії.

Страховання в логістиці може проводитися по кільком напрямкам:

- страхування споруджень і виробничо-технічного устаткування (полки, стелажі, техніка);
- страхування відповідальності логістичного оператора;
- страхування відповідальності власників складів тимчасового зберігання й митних складів;
- страхування співробітників;
- страхування товарних запасів;
- транспортно-експедиторське страхування;
- страхування транспорту.

Банки у свою чергу забезпечують логістичні компанії достатньою кількістю фінансових ресурсів, для гарантування безперервного руху товарних потоків від виробника до кінцевого покупця. Також до банківських послуг, що надаються логістичним операторам, відносяться:

- забезпечення договору лізингу;
- забезпечення товарного кредитування;
- забезпечення виконання умов договорів;
- розрахункове обслуговування;
- факторинг;
- попереднє фінансування.

Останнім часом усе більшу роль починають відігравати провайдери інформаційних технологій як бездротових, так і стаціонарних:

- передача інформації;
- захист інформації;
- забезпечення інформацією;
- інші види зв'язку.

Комерційне забезпечення

Центральне місце серед посередників у дистрибуції займають торговельні посередники, які, крім функцій безпосереднього обміну (купівлі-продажу), можуть виконувати й багато інші функції фізичного розподілу й підтримки (наприклад, транспортування, експедирування, страхування, вантажопереробки, керування запасами, кредитно-фінансового обслуговування, перед-продажного й післяпродажного сервісу і т. д.).

Класифікація торговельних посередників може здійснюватися по декільком критеріям. Найбільш значимим і важливим є поділ посередників по власності на товар і за ознакою «від чийого імені ведеться торгівля». За цією ознакою посередники діляться на чотири основні групи [16]:

- дилери — оптові, рідше роздрібні посередники, які ведуть операції від свого імені та за свій рахунок. Вони купують товар і відповідно стають власниками товару після оплати й реалізують ці товари споживачам;

- дистрибутори — оптові й роздрібні посередники, що ведуть операції від імені виробників і за свій рахунок. Виробник надає дистрибуторові право торгувати своєю продукцією на певній території й протягом певного часу. Дистрибутор не є власником продукції. За договором він здобуває право її продажу;

- комісіонери — оптові й роздрібні посередники, що ведуть операції від свого імені й за рахунок виробника. Комісіонер не є власником продукції. За зроблені послуги йому виплачується винагорода у вигляді відсотків від суми операцій;

• Брокери — посередники при заключенні угод, що зводять контрагентів. Брокери не є власниками продукції, не розпоряджаються продукцією. Вони діють на основі доручень і сприяють здійсненню угоди; винагороду одержують тільки за продану продукцію.

Посередників можна поділяти *за рівнем у каналі розподілу*: оптові, роздрібні та змішані.

Залежно від *типу й діапазону надаваних послуг* посередники діляться на посередників з повними, обмеженими і комбінованими функціями. Посередники з повним набором функцій звичайно роблять великі закупівлі, займаються розукрупненням великих партій товарів, комплектуванням, сортуванням, продажем і доставкою. Для виконання цих функцій такий посередник тримає склади й наймає необхідний персонал, в обов'язку якого входять власне торгівля, фізичний розподіл, надання торговельних кредитів, збір дебіторської заборгованості, надання консультативних і інформаційних послуг як постачальникам, так і споживачам. Коло надаваних послуг посередниками з обмеженим набором функцій послуг вужче, ніж у посередників з повним набором функцій. Посередники з комбінованими функціями звичайно виступають одночасно в якості роздрібних і оптових торговців [9].

Класифікація посередників *по рівню взаємозалежності* [17].

Посередники для одиничних угод. Наявність посередників для одиничних угод обумовлене тим, що при здійсненні безлічі угод у бізнесі негласно передбачається, що ділові відносини сторін — це разове явище.

Найменш характерну форму в даному класі представляє адміністративна система. Зазвичай провідна фірма бере на себе функції лідера й намагається налагодити співробітництво між торговельними партнерами й постачальниками послуг та товарів. Адміністративна система хоча й подібна зі звичайним каналом, але її учасники усвідомлюють, що всі ланки, виграють, якщо будуть працювати спільно й іти за лідером.

Коли фірмам потрібно більш прозора й довгострокова система зв'язків у порівнянні з типовою адміністративною системою, вони прагнуть додати своїм відносинам з іншими компаніями більш упорядкований, формалізований характер. У результаті виникають партнерства й союзи як більш розвинена форма. У таких об'єднаннях учасники відмовляються від певної частки самостійності у своїй господарській діяльності й об'єднують зусилля за-

ради спільного досягнення певних цілей. Багато компаній воліють закріплювати свої господарські зв'язки документально оформленими угодами — контрактами. Найтипівіші форми таких контрактів у логістичних відносинах — франшизи; дилерські представницькі угоди; контракти між постачальниками спеціалізованих логістичних послуг.

Для мінімізації ризиків і забезпечення максимального контролю можна створювати корпоративні системи. В даному випадку всі учасники каналу розподілу являються власністю однієї компанії.

Висновок. Здійснений аналіз існуючих підходів до класифікації логістичних утворень показав відсутність масштабних досліджень у цьому напрямку. Більшість авторів обмежуються виділенням окремої класифікаційної ознаки, найбільш ваговою на їх погляд. Більшість авторів здійснюють аналіз функцій виконуваних учасниками логістичного ланцюга. Запропоновано власні підходи до класифікації логістичних утворень, з яких складаються логістичні системи (логістичні ланцюги): залежно від спеціалізації діяльності: спеціалізовані логістичні утворення й універсальні логістичні утворення; по охопленню території: локальні, регіональні, національні або міжнародні; залежно від форми власності: приватні, корпоративні або державні.

Література

1. Бауэрсокс Клосс Д. Дж. Д. Дж. Логистика. Интегрированная цепь поставок. — М.: Изд. ЗАО «ОЛИМП-БИЗНЕС», 2001. — 640 с.
2. Гаджинский А. М. Логистика: Учебник для высших и средних специальных учебных заведений. — 2-е изд. — М.: Информационно-внедренческий центр «Маркетинг», 1999. — 228 с.
3. Джеймс Р. Сток, Дуглас М. Ламберт. Стратегическое управление логистикой. — М.: Инфра-М, 2005. — 830 с.
4. Классификация складов (А, В, С, D). \ <http://www.stroibaza.ru/articles/one.php?id=667>
5. Классификация складов. \ <http://www.skladi.net.ua/sklad/klassifikaciya-skladov.html>
6. Классификация складов компании Knight Frank. \ http://www.knightfrank.ru/on-line/files/+content/8BF2D920-A388-4E78-AA1B-CBA56FCEF6AF/klassifikaciya_skladskih_pomescheniy.pdf
7. Классификация складов компании Swiss Realty Group. \ <http://www.berezhnoff.ru/service/skladandoffice/rent/SwissRealtyGroup/>

8. Классификация складов по форме собственности, назначениям другим признакам. \ <http://www.stroi-baza.ru/articles/one.php?id=666>
9. Логистические посредники в распределении. \ <http://politeconomics.org.ua/content/view/77/43/>
10. *Окландер М. А.* Логістика: Підручник. — К.: Центр учбової літератури, 2008. — 346 с.
11. *Сергеев В. И., Белов Л. Б., Дыбская В. В.* Корпоративная логистика. 300 ответов на вопросы профессионалов. — М.: Ингра-М, 2005. — 976 с.
12. *Сергеева О. М.* Логистизация перевозок нефти и нефтепродуктов на железнодорожном и морском транспорте: Дис. канд. экон. наук : 08.00.05 Самара, 2004. — 141 с.
13. Склады и их основное назначение // http://www.steline.ru/review/show_review/11
14. Склады, их определение, виды и функции // <http://www.skplus.ru/info.html>
15. Стеллажи. Складская логистика // http://www.manutention.ru/prod01_1.htm
16. Типы посредников // <http://www.startlogistic.ru/sbit/middleman/>
17. Типы посредников // <http://www.store-logistic.ru/ctr/29.html>

Статтю подано до редакції 20.01.10 р.

УДК 65.012.45

О. М. Гребешков, аспірант,
ДВНЗ «КНЕУ імені Вадима Гетьмана»

ІНФОРМАЦІЙНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВА: АНАЛІТИЧНА ОЦІНКА ЗАРУБІЖНОЇ ТА ВІТЧИЗНЯНОЇ ПРАКТИКИ

У статті запропоновано результати аналітичної оцінки практики інформаційного забезпечення розвитку вітчизняних та зарубіжних компаній. На основі опитування представників вітчизняного топ-менеджменту виявлено та проаналізовано інформаційні потреби українських компаній різних сфер діяльності; ідентифіковано рівень довіри з боку українських підприємств до різних джерел забезпечення їх інформаційних потреб; дано порівняльну оцінку виявлених результатів із зарубіжною практикою інформаційного забезпечення розвитку компаній.