

7. Друкер П. Задачи менеджмента в XXI веке / Друкер П. – М. : Изд. дом "Вильямс", 2003. – 426 с.

8. Четвериков В. С. Управление: основные понятия, система управления, ее признаки, принципы организации деятельности [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.bestreferat.ru/referat-98406.html>

Надійшла 12.08.2011

УДК 658.7

І. Б. АНТОНЮК

Буковинський університет, м. Чернівці

СВІТОВИЙ ДОСВІД ВИКОРИСТАННЯ ЛОГІСТИЧНИХ СИСТЕМ В СТРАТЕГІЯХ НАЦІОНАЛЬНОГО РОЗВИТКУ ЗА УМОВ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ

В статті проаналізовано досвід ЄС та деяких країн по створенню національних логістичних систем та їх використання в стратегіях національного розвитку. Показано, що сучасна національна логістична система є вагомим чинником локалізації виробництва.

In the article experience of EU and some countries on creation of the national logistic systems and their use in strategies of national development has been analyzed. It is shown that the modern national logistic system is the important factor of manufacturing localization.

Ключові слова: логістика, транспортно-логістичний центр, національна логістична система.

Вступ та постановка проблеми. В умовах все більшого посилення глобальної конкуренції однією з найбільш основних тенденцій сучасного етапу розвитку економічних відносин є зміщення пріоритетів від ринку виробника до ринку покупця. Саме тому здатність ефективно поєднати виробництво, систему планування з індивідуальними купівельними перевагами стає вирішальним чинником в конкурентній боротьбі на теперішньому етапі і, напевно, буде найбільшим чинником конкурентоспроможності в майбутньому.

Сучасний глобалізований світ характеризується високим динамізмом. Одним з його проявів є швидкі зміни переваг покупців, їх запитів щодо якості доставки продукції. Тому особливої ваги набуває логістична оптимізація виробництва, що передбачає зменшення термінів і об'ємів поставок, скорочення резервних запасів часу і матеріалів.

Метою даної статті є аналіз та узагальнення світового досвіду використання логістичних систем в стратегіях національного розвитку за умов глобалізації.

Проблематика застосування логістичних систем на національному рівні в умовах глобалізації є відносно малодослідженою. Хоча деякі аспекти впливу глобалізації на логістичні системи частково висвітлені в роботах таких дослідників як Васильців Н.М. [3], Ларіна Р.Р. [5], Свиридко С.В. [11], Плахута Г.А. [7, 8] та інших, проблематика створення логістичних систем на національному рівні в умовах глобалізації в основному лишається поза увагою. Тому в роботі здійснено спробу систематизації досвіду країн, які досягли відчутних успіхів у створенні національних логістичних систем та їх інтеграції в глобальну логістичну систему. Аналіз такого досвіду дозволить коректно відібрати найбільш ефективні чинники та фактори успішного створення та розвитку ефективно діючих на національному рівні логістичних систем в умовах глобалізації, які доцільно враховувати і в Україні при побудові національної логістичної системи та інтеграції її у відповідне глобальне середовище.

Виклад основного матеріалу Глобалізація надає додаткові можливості логістичної оптимізації розміщення виробництва. Кордони окремих країн стають все більш відкритими. Тому з'явилася можливість розміщувати виробництва в країнах з дешевшою робочою силою і меншими ставками податків. Розвиток міжнародної торгівлі відкрив доступ до дешевших ресурсів – сировини, комплектуючих, що дозволяє оптимізувати матеріальні та фінансові потоки виробників у логістичному сенсі.

Як наслідок, при загальному світовому ВВП – близько 30 трлн доларів США – на початку XXI століття світовий прямий експорт товарів перевищив 6 трлн доларів США, а експорт послуг – 1,7 трлн дол. США [11, с.452]. У свою чергу, частка комплектуючих виробів, що поступають з інших країн в рамках міжнародної кооперації, тільки в машинобудівній галузі виросла з 19 % у 1980-і роки до 50 % на початок другого десятиліття XXI ст., (рис.1).

Як проілюстровано на рис.1 на прикладі машинобудування, фактично у всіх розвинутих країнах частка міжнародних матеріальних потоків у забезпеченні виробництва суттєво зросла, а в ряді країн – Німеччина, Голландія – перевищила частку внутрішньонаціональних матеріальних потоків.

Така тенденція зумовила активізацію логістичних інструментів оптимізації виробництва в багатьох країнах.

Для всіх розвинутих країн характерним для останніх років є розвиток логістичного аутсорсингу [7–12]. Логістичний інструмент «аутсорсинг» – це метод оптимізації діяльності організації завдяки зосередженню ресурсів на основному предметі й передачі непрофільних функцій і корпоративних ролей

зовнішнім спеціалізованим компаніям [6, с. 170]. Найчастіше аутсорсинг має місце, коли організація передає право володіння бізнес-процесом зовнішньому виконавцеві.

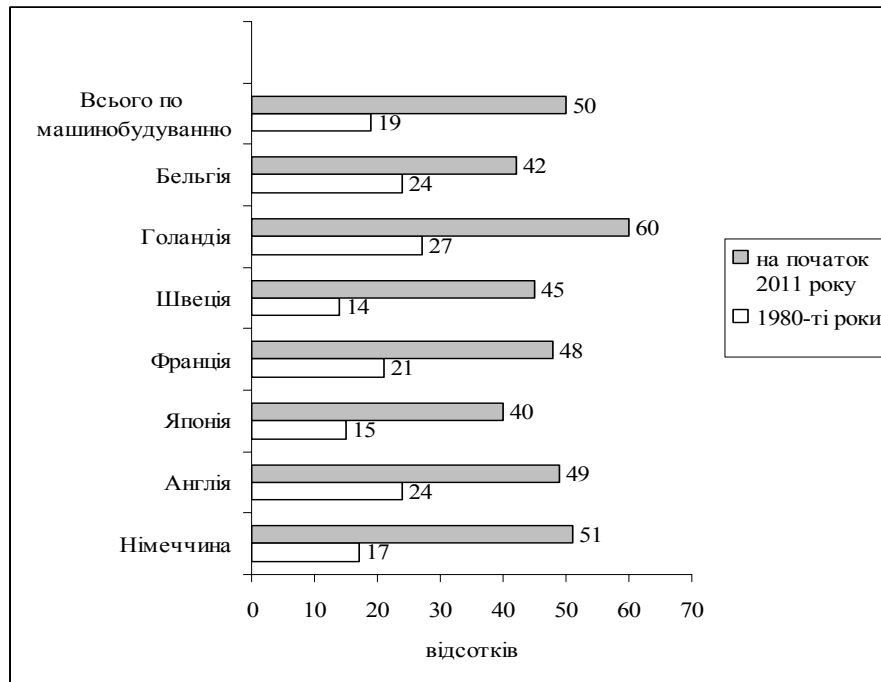


Рис. 1. Частка комплектуючих виробів, що поступають з інших країн в рамках міжнародної кооперації в машинобудівній галузі по окремих розвинутих країнах [14]

Логістичні функції, які найчастіше передаються в аутсорсинг у міжнародній практиці, наведено на рис. 2.

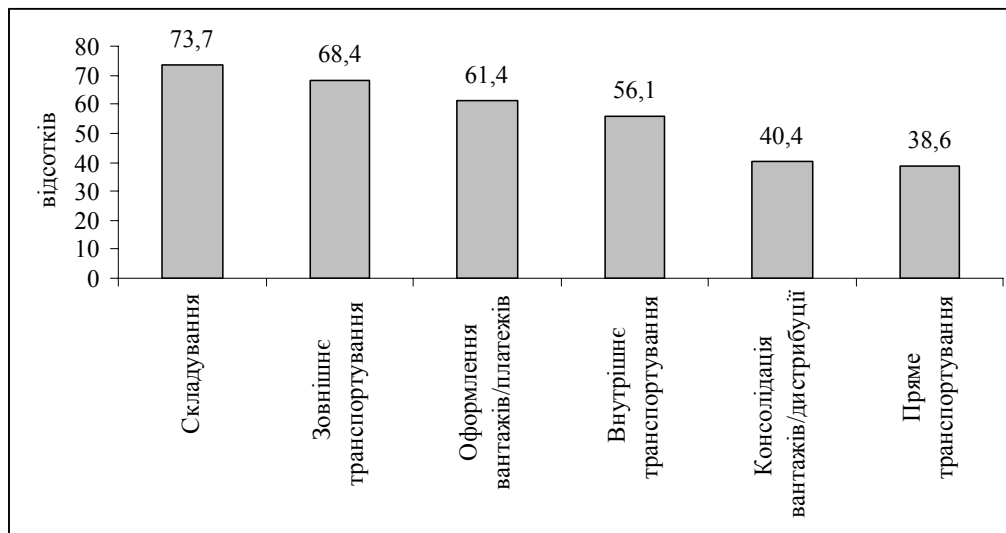


Рис. 2. Логістичні функції, які найчастіше передаються в аутсорсинг у міжнародній практиці [14]

Механізм дії аутсорсингу відрізняється від звичайної розподільної логістики тим, що замовник формулює завдання, що є перед постачальником послуг, не конкретизуючи спосіб рішення цих завдань, так що вибір раціонального способу дій цілком і повністю лежить на виконавці (як, втім, і відповідальність за досягнення необхідного результату) [8, с. 15].

Порівняно новою тенденцією використання логістичного чинника локалізації виробництва в західноєвропейських країнах є формування загальноєвропейської системи руху матеріальних потоків, що передбачає наявність декількох опорних європейських центрів логістики та регіональних логістичних транспортно-розподільних центрів, що взаємодіють з ними. Таке рішення покликане прискорити просування товароматеріальних потоків та забезпечити безперервність процесу руху товару.

В основу такої стратегії була покладена так звана транс'європейська транспортна мережа (TEN) і затверджена в липні 1996 р. Концепція «Сумісні головні напрями створення Транс'європейської мережі». У Концепції закладено принцип інтеграції різних видів транспорту в мультимодальну транспортну мережу. Важливим положенням основних напрямів TEN є розширення мережі на схід і її з'єднання з транспортними мережами третіх країн. Часові рамки розширення TEN на схід встановлено до 2015 р.

У 2003 р. Європейська комісія виробила «План дій», що складається з чотирьох ділянок роботи [3, с. 268]:

- безпека руху;
- логістика вантажного транспорту;
- контроль транспортної політики в Європі;
- інтелектуальні транспортні системи.

Як основні завдання, що надаються типовим транспортно-логістичним комплексом ЄС, були визначені наступні [14]:

- залучення крупних приватних інвестицій в реалізацію проекту;
- будівництво високотехнологічних виробничо-складських об'єктів і комплексної інфраструктури придорожного сервісу;
- створення сучасних і ефективних систем інженерно-технічного, комунікаційного і інформаційного забезпечення;
- впровадження сучасних інформаційних технологій відстежування відправлень, оптимізації завантаження автотранспорту, ведення інформаційного обміну, обліку і документообігу на основі використання міжнародних стандартів і нормативів;
- вдосконалення процедур митного огляду, оформлення і контролю за товарами і транспортними засобами, приведення їх у відповідність зі світовою практикою;
- залучення крупних транспортно-експедиторських компаній, що спеціалізуються на доставці вантажів із застосуванням інформаційних мережевих і термінальних технологій організації перевізного процесу і контрактної логістики;
- створення ефективної розподільної мережі для крупних роздрібних структур, що розвиваються, і мереж, а також магазинів-складів оптового і дрібнооптового продажу товарів імпортного виробництва, орієнтованих на поживлення і легалізацію торгово-закупівельного бізнесу приватних підприємницьких структур.

Оператори логістичних послуг у ЄС класифікуються на п'ять типів (рис. 3).

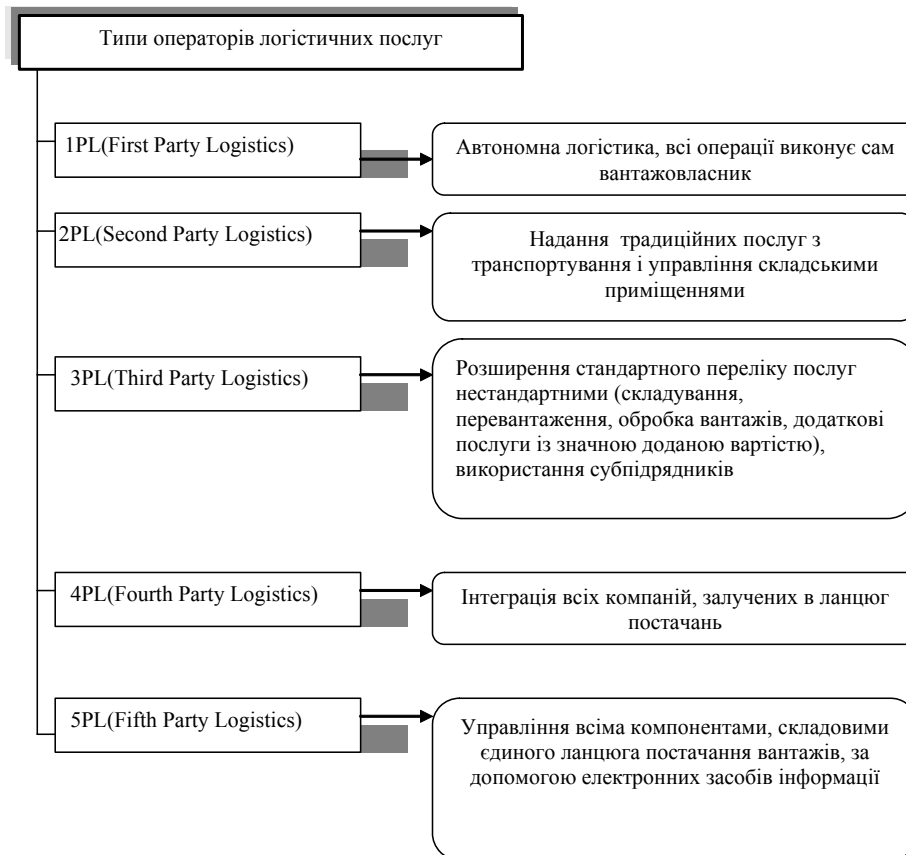


Рис. 3. Класифікація типів операторів логістичних послуг в ЄС

«План дій» передбачає створення в ЄС переважно логістичних центрів типу 3PL та 4PL, а в перспективі-5PL. Тому в «Плані дій» комплекс виконуваних функцій створюваних транспортно-логістичних центрів (ТЛЦ) дозволяє розглядати їх не тільки в ролі національних транспортно-логістичних вузлів (кластерів), але і як своєрідний каркас, що цементує процес перевезення, пересувний склад і інфраструктуру в єдину транспортну систему не тільки країни і/або регіону ЄС, але і в перспективі в глобальний ринок [4, 6, 9].

Серед країн ЄС особливо виділяється Німеччина де найбільш системно реалізується політика на створення національної логістичної системи. У третьому тисячолітті у цій країні було взято курс на побудову ефективної національної логістичної мережі, яка могла б з найменшими витратами обслуговувати всю національну економіку. В Німеччині центри транспортної логістики (в даний час функціонують 29 з 33 передбачених генеральним планом їх створення до 2010 р. [14]) формувалися переважно на основі залізничних ліній та розв'язок. Більшість з них розрахована на паралельне використання автомобільного і залізничного транспорту, є також трьохмодульні центри логістики. Діяльністю, безпосередньо пов'язаною з логістикою, в Німеччині зайнято близько 4,5 млн чоловік [14].

Німецька модель побудови та розвитку логістичних центрів характеризується рядом особливостей.

В першу чергу, це сильна державна підтримка на всіх рівнях, яка ґрунтується на федеральних законах і законах федеральних земель. Федеральний бюджет бере участь у фінансуванні інвестицій через Deutsche Bahn AG (Німецькі залізниці), широко практикується виділення дотацій бюджетам федеральних земель, а також цільові дотації і кредитування по конкретних інвестиціях. Фінансову підтримку по інвестиціях в логістичні центри надають як федеральні землі, так і місцеве самоврядування.

Джерела інвестиційних засобів в німецькій моделі також чітко визначені [14]:

- інвестори, які мають намір інвестувати в логістичну інфраструктуру;
- транспортні компанії;
- бюджетні кошти і цільові фонди федеральних земель;
- програми і федеральні фонди, направлені на розвиток інфраструктури;
- дотації міст і регіонів;
- дотації і програми Європейського союзу;
- банківські кредити.

В Німеччині строго регламентовано функції компанії, що ініціює створення логістичного центру. Це розробка програми будівництва логістичного центру і документації, залучення інвесторів і фінансових коштів, покупка і освоєння земельних ділянок, нагляд над будівництвом логістичного центру.

Утворені за участю держави логістичні центри управляються через наглядові органи, які створюються різними компаніями-учасниками проекту – інвесторами і/або інвестиційними консорціумами, компаніями з розвитку, містами/муніципалітетами, асоціаціями і союзами.

Таким чином, заснована реалізовувала в Німеччині загальна схема дій органів влади на передпроектному етапі реалізації програми створення ТЛЦ виглядає таким чином. Федеральне Міністерство транспорту на основі аналізу схеми вантажопотоків і розміщення продуктивних сил визначає райони найбільш оптимального розміщення крупних термінальних комплексів. Відповідні рекомендації спрямовуються урядам земель. Якщо вони виявляли готовність брати участь в реалізації проекту, федеральний уряд надає «стартові» кошти у розмірі 10-15% вартості проектних робіт і підготовки території. Уряд землі вступає в переговори з властями відповідного міста (або декількох міст, якщо регіон бажаного розміщення терміналу достатньо обширний). Уряди міст, готових реалізувати проект, отримують часткову субсидію з бюджету землі і, у свою чергу, вирішують питання викупу землі під термінал і надання пільг для підприємців, які могли б брати участь в проекті.

Отже, німецька модель створення національної логістичної мережі в першу чергу вирізняється активною участю державного сектора, як у фазі планування, так і реалізації проектів розвитку ТЛЦ.

Дещо по іншому до розбудови національної логістичної системи підійшов уряд КНР. В Китаї розвиток виробництва в південних регіонах багато в чому зумовлювався пільговим режимом, який надавався іноземним інвесторам у вільних економічних зонах. Але в умовах вступу країни у ВТО пільги безмитних зон поступово нівелюються, тому уряд даної країни не безпідставно побоювався, що іноземний капітал почне покидати країну.

У 2003 р. на Всекитайському форумі з управління і розвитку китайських безмитних зон було запропоновано трансформувати їх в зони вільної торгівлі (Free Trade Zones), де основним видом діяльності є надання логістичних і фінансових послуг.

Було визначено десять принципових положень для таких зон [14]:

1) логістичне підприємство з іноземними інвестиціями може надавати послуги з перевезення вантажів, складського зберігання, навантажувально-розвантажувальних робіт, пакування, консолідації-комплектації, інформаційного супроводу, а також послуги з оформлення зовнішньоторговельних договорів по завезенню і вивозу вантажів;

2) підприємство з іноземними інвестиціями, що створюється для надання логістичних послуг в статусі 3PL, може бути створене у формі китайсько-іноземного спільного підприємства (підприємства з

сумісними капіталами), або у формі китайсько-іноземного кооперативного підприємства;

3) хоча б один з учасників-інвесторів спільного підприємства повинен мати успішний досвід роботи у сфері міжнародної торгівлі, міжнародних вантажних перевезень або практику як агент по міжнародних перевезеннях. Подібна вимога стосується учасників-інвесторів спільного підприємства, яке спеціалізуватиметься на послугах 3PL;

4) створюване логістичне підприємство з іноземними інвестиціями повинне відповідати наступним умовам:

- статутний (zareєстрований) капітал повинен бути не менше 5 млн. доларів США;
- частка іноземного учасника підприємства, що надає послуги в області міжнародної логістики, не повинна перевищувати 50 % (з урахуванням вимог перехідного періоду, пов'язаного зі вступом КНР у ВТО);
- підприємство повинне мати певне місце здійснення господарської діяльності;
- підприємство повинне володіти всім необхідним устаткуванням і технологіями для виконання заявлених господарських функцій.

На підставі отриманого дозволу підприємство може здійснювати всі або деякі з нижче перерахованих функцій:

- організація експортно-імпорتنних операцій, їх самостійне виконання, а також робота як агент в разі наявності відповідного доручення від підприємств експортної обробки в рамках здійснення зовнішньоторговельних перевезень вантажів морським, повітряним, сухопутним транспортом;
- виконання 3PL-послуг (перевезення вантажів, складське зберігання, навантажувально-розвантажувальні роботи, пакування, консолідація-комплектація, інформаційний супровід; агентські операції по внутрішніх вантажних перевезеннях; управління логістичними операціями через інформаційно-обчислювальні мережеві системи);

5) спільне логістичне підприємство з іноземними інвестиціями, що має намір займатися організацією перевезень звичайних вантажів, а також створювати і використовувати інформаційно-обчислювальні мережеві системи по управлінню перевезеннями, повинне отримати дозвіл відповідних компетентних органів КНР згідно чинного законодавства;

6) логістичне підприємство з іноземними інвестиціями повинне представити в компетентні урядові структури КНР наступні документи: заява; техніко-економічне обґрунтування (бізнес-план); документи, що підтверджують або пояснюють статус кожного з учасників; юридичні документи, довідки (зокрема банківські) на кожного з учасників; договір, статут; список і автобіографії членів правління або сумісного управлінського органу, а також головних керівників; повідомлення органів по адміністративному управлінню торгівлею і промисловістю про дозвіл на привласнення створюваному підприємству вибраного найменування; документ, підтверджуючий місце здійснення підприємством господарської діяльності;

7) урядові структури (рівень провінції або міста центрального підпорядкування) після отримання від засновників підприємства заяви та супровідного пакету документів протягом десяти днів повинні винести свою попередню ухвалу і направити її в орган Держради КНР, що займається питаннями зовнішньої торгівлі і економіки. Цей орган протягом 30 робочих днів повинен винести письмове рішення, яке дозволяє або забороняє створення підприємства. При позитивному рішенні видається дозвіл про створення підприємства з іноземними інвестиціями. Протягом десяти днів з дня видачі вказаного дозволу представник спільного підприємства повинен з'явитися у відповідний орган Держради КНР для оформлення і отримання дозволу про створення агентського підприємства по здійсненню міжнародних вантажних перевезень;

8) розширення сфери діяльності (розширення видів логістичних послуг, що надаються) підприємством з іноземними інвестиціями допускається відповідно до діючого порядку;

9) термін діяльності створюваного підприємства не повинен перевищувати 20 років, проте на підставі дозволу відомчих органів він може бути продовжений;

10) підприємство з іноземними інвестиціями відповідно до правил чинного законодавства може створювати філії на території КНР, але сфера діяльності філії не може бути ширше за сферу діяльності основного підприємства.

Як бачимо, Китай взяв стратегію на створення мережі 3PL логістичних операторів за рахунок яких іноземні виробники отримують певні додаткові можливості в оптимізації матеріальних потоків та мінімізації логістичних витрат.

Слід відзначити, що особливе місце в системі міжнародних транспортних потоків відграє Росія. Об'єм російського ринку транспортно-логістичних послуг складає 33,2 млрд доларів США, зокрема транспортні послуги – 28,1 млрд, експедиторські – 3,6 млрд, складські і дистриб'юторські – 1,2 млрд, управлінська логістика або послуги з оптимізації бізнес-процесів – 300 млн. доларів США. Темпи зростання російського експедиторського ринку щорічно складають близько 7 %, логістичного аутсорсингу – до 30 % у рік [14].

В Росії на федеральному рівні надають велике значення проектам створення ТЛЦ. Так, за останній час Мінтранс Росії проведені конкурси на обґрунтування інвестицій по транспортно-логістичних проектах, які реалізувалися в підпрограмі «Розвиток експорту транспортних послуг» в рамках Федеральної цільової програми «Модернізація транспортної системи Росії (2002–2010 рр.)». Об'єм державних коштів на

обґрунтування інвестицій по таких проектах склав 500 млн. рублів [14]. Слід відзначити, що російський логістичний ринок все більше інтегрується в міжнародні мережі. На російському логістичному ринку нарощують діяльність такі крупні логістичні компанії, як DPWN, UPS, TNT, Panalpina, FM Logistic, Kuhne&Nagel, Gedios, Gefco, Вельц, Шенкер Росія, Fraans Maas та ін. (більше 40 компаній). Продовжуються процеси злиття крупних західних логістичних провайдерів з російськими компаніями, що володіють мережею складів в регіонах та надають послуги з доставки вантажів клієнтам. Як ще одну особливість розвитку російського ринку транспортно-логістичних послуг слід виділити все більший прояв такої важливої світової тенденції зміни структури мультимодального транспортування, як зростання потреби в контейнерних перевезеннях [1, 7]. По прогнозах Мінтрансу Росії, частка контейнерних перевезень в РФ до 2012 р. в порівнянні з 2006 р. збільшиться вдесятеро. На російський логістичний ринок очікується прихід нових транспортно-експедиторських і складських операторів, логістичних компаній, утворених, зокрема, на принципах державно-приватного партнерства. Ці компанії мають намір стати керівниками крупних регіональних логістичних центрів і парків, в основі діяльності яких буде обслуговування мультимодальних вантажоперевезень, орієнтованих на маршрути Азія – Європа і Європа – Азія [11, 13].

Крупні міжнародні логістичні оператори виходять і на ринок України. Так, комплексні складські послуги на сьогодні в Україні надають міжнародні логістичні компанії, у числі яких такі оператори, як Kuehne + Nagel, FM Logistics, DHL, Raben [13]. Проте в Україні увага держави до створення національної логістичної системи значно менша. На даний момент можна констатувати лише про окремі спроби створення невеликих в національних та міжнародних масштабах транспортно-логістичних центрів за рахунок приватного капіталу. Взагалі в Україні та країнах, що розвиваються, в першу чергу в країнах Євразес, зовнішній ефект впливу логістичного фактору на локалізацію виробництва поки не дуже помітний. Проте транснаціональні логістичні компанії все більш активно приходять на ці ринки і швидко стають домінуючою силою у сфері транспортної логістики, що неминуче відіб'ється на робочих місцях і умовах праці в цих країнах. Слід зазначити, що ТРАСЕКА (TransportCorridorEuropeCaucasusAsia) – це єдиний проект євро-азіатського транспортного коридору по напрямку Захід - Схід з Європи, з перетином Чорного моря, через Кавказ і Каспійське море з виходом на Центральну Азію, що отримав значну фінансову, організаційну і технічну підтримку міжнародних структур, в першу чергу Євросоюзу. У свою чергу країни-учасниці ТРАСЕКА (Азербайджан, Вірменія, Болгарія, Грузія, Казахстан, Киргизстан, Молдова, Румунія, Таджикистан, Туркменістан, Туреччина, Узбекистан, Україна) пов'язують реалізацію своїх геополітичних і економічних можливостей з розвитком транспортно-комунікаційних мереж. Тим більше що річний торговий оборот між Азією і Європою перевищує 2 трлн. доларів, при цьому частка транспортних витрат складає 200 млрд. доларів США [14].

Висновки. Отже, як показує світовий досвід, створення національної логістичної організації, що володіє всіма характеристиками 3-4PL-провайдера, практично неможливо без підтримки держави, зокрема взаємодії з державними структурами, включаючи митницю, організації партнерства з організаціями-вантажоперевізниками та іншими учасниками, що забезпечують логістичні процеси.

Існує кілька проблем, вирішення яких є можливим лише на рівні держави. До таких відноситься розробка генеральної програми розвитку національної логістичної системи з урахуванням комплексу економічних, транспортних, екологічних, соціальних і інших чинників, а також методичного забезпечення, при цьому слід удосконалювати і контролювати виконання норм і правил устаткування і експлуатації термінальних об'єктів і так далі.

Розвиток ефективної національної системи зумовлює ряд макроефектів:

– зниження частки сукупних народногосподарських витрат на просування вантажів і товарів в структурі ВВП;

– зниження рівня інфляції за рахунок зниження логістичних витрат;

– підвищення інвестиційної привабливості проектів по розміщенню виробництва.

Створення національної логістичної системи, як свідчить світовий досвід, дозволяє підвищити конкурентоспроможність економіки за рахунок:

– комплексної логістики постачання основних центрів виробництва;

– оптимізації складських запасів і вивільнення «заморожених» фінансових ресурсів у виробників;

– комплексної логістики розподілу товарів від центрів виробництва до центрів споживання (зокрема імпортованих товарів).

Таким чином, Україні доцільно врахувати, що створення національної логістичної системи та її ефективна інтеграція в міжнародну логістичну систему стане могутнім чинником розвитку національного виробництва, як за рахунок внутрішніх джерел так і іноземних інвестицій, підвищить міжнародну конкурентоспроможність окремих виробників та економіки в цілому, дозволить зайняти більш вигідне місце в міжнародному розподілі праці.

Література

1. Бауэрсокс Д. Дж. Логистика: интегрированная цепь поставок / Д. Дж. Бауэрсокс, Д. Дж. Клосс ;

[пер. с англ.]. – М. : ЗАО «Олимп-Бизнес», 2001. – 640 с.

2. Бездольна Л. М. Обґрунтування ознак регіональних логістичних систем та їх класифікація [Електронний ресурс] / Л. М. Бездольна // Збірник наукових праць. Луцький національний технічний університет. Випуск 5(20). – Ч. 1. – Луцьк, 2008. – Режим доступу : http://www.nbu.gov.ua/portal/soc_gum/en_etei/2008_5_1/zbirnuk_ETEI_08_1_43.pdf

3. Васильців Н. М. Передумови та тенденції розвитку глобальної логістики / Н. М. Васильців // Вісник Національного університету "Львівська політехніка". Сер. Логістика. – 2010. – № 669. – С. 267–274.

4. Жебруцький З. Ефективність використання логістичного аутсорсингу в польських підприємствах / З. Жебруцький, М. Кручек // Вісник Національного університету "Львівська політехніка". Сер. Логістика. – 2009. – № 657. – С. 335–340.

5. Ларіна Р. Р. Формування та забезпечення надійності регіональних логістичних систем : [монографія] / Р. Р. Ларіна. – Донецьк : Норд-Прес, 2005. – 284 с.

6. Паламарчук О. Створення логістичних центрів в Україні вирішить 5 найважливіших проблем країни [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://l2b.ua/news/15857/ua-ua/>

7. Плахута Г. А. Глобалізація процесів логістики / Г. А. Плахута // Маркетинг: теорія і практика : зб. наук. праць СНУ ім. В. Даля. – 2010. – Вип. 16. – С. 169–173.

8. Плахута Г. А. Логістичний аутсорсинг: переваги та недоліки застосування / Г. А. Плахута // Вісник СНУ ім. В. Даля, 2010. – № 11/158. – С. 12–16.

9. Похильченко О. А. Засади взаємовідносин у структурі кластера / О. А. Похильченко // Вісник Національного університету "Львівська політехніка". Сер. Логістика. – 2010. – № 669. – С. 108–113.

10. Савіна Н. Б. Інфраструктура логістичних процесів економічної діяльності / Н. Б. Савіна // Вісник Національного університету "Львівська політехніка". Сер. Менеджмент та підприємництво в Україні: етапи становлення і проблеми розвитку. – 2009. – № 647. – С. 198–202.

11. Свиридко С. В. Логістика: сучасні світові тенденції розвитку / С. В. Свиридко // Проблемы развития внешнеэкономических связей и привлечения иностранных инвестиций: региональный аспект. – 2009. – № 1. Ч. 1. – С. 452–456.

12. Смирнов И. Г. Агрологистика: опыт Голландии / И. Г. Смирнов, Т. В. Косарева, М. А. Мацера // Логистика. – 2008. – № 5. – С. 50–57.

13. Тонкощі ринку складської логістики [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://l2b.ua/analitic/39/14795/ua-ua/>

14. Транспортно-логистические центры: зарубежный опыт [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.elc-ua.com/ru/news/60> [дата завантаження – 02.04.2011]

Надійшла 13.08.2011

УДК 330.46

Е. В. АРХИПЕНКО

Институт экономики промышленности НАН Украины, г. Донецк

КОНЦЕПТУАЛЬНЫЕ ОСНОВЫ РЕФЛЕКСИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ КОММЕРЧЕСКОГО БАНКА

Стаття присвячена визначенню концептуальних основ рефлексивного управління діяльністю комерційного банку з позиції взаємодії банку з іншими суб'єктами фінансового ринку. Розглянуто систему рефлексивного управління діяльністю банку, а також представлено концепцію моделювання рефлексивного управління процесами взаємодії комерційного банку з суб'єктами фінансового ринку.

The paper is devoted to defining the conceptual foundations of reflexive management of a commercial bank from the position of interaction between the bank and other actors in the financial market. The reflexive management system of the bank is considered. The concept of modeling reflexive management of interaction processes between commercial bank and other actors in the financial market is developed.

Ключевые слова: рефлексивное управление, рефлексивный подход, рефлексия в банковской деятельности, взаимоотношения банка с клиентами, конкурентами.

В современных экономических условиях банки функционируют на рынке, характеризующемся наличием значительной конкуренции, причем преимущества в конкурентной борьбе приобретет та организация, в которой система управления будет эффективно справляться со всеми затруднениями, возникающими в процессах взаимодействия, коммуникации и организации управленческой деятельности, а это осуществляется посредством развития и реализации рефлексивной функции в управлении [1]. Таким образом, для обеспечения конкурентных позиций банка в условиях рынка необходимо грамотно анализировать и управлять информационными потоками с целью воздействия на модели принятия решений объектами управления банка.

Управление, которое предполагает осмысление закономерностей принятия решений контрагентами,