**Артем Бардась,Сабіна Ахмєдова**

**(Дніпро, Україна)**

**ШЛЯХИ ПОКРАЩЕННЯ ЗАКУПІВЕЛЬНОЇ ЛОГІСТИКИ**

Актуальність даної теми визначається тим, що ефективність управління  виробничими запасами є важливим елементом на підприємстві. Саме стан постачання впливає на конкурентоспроможність підприємства, його фінансові результати діяльності. Для забезпечення високого рівня якості продукції й надійності її поставок споживачам потрібно створити ефективну структуру постачання підприємства необхідними сировиною й матеріалами. Рішення проблеми підвищення ефективності управління надходженням виробничих запасів вимагає застосування як традиційних методів оптимізації запасів, так і нових  логістичних підходів, що дозволяють включити управління забезпечення виробничого процесу до складу основних напрямків активно здійснюваної підприємством стратегії на ринку [1, с.215]. Як зазначає Ельжбєта Ґолембска, можливості переходу від однієї стадії розвитку до іншої залежать від двох чинників: ролі та місця фірми у ланцюгу постачань, а також від напрямку взаємовідносин у системі «постачальник-клієнт». Останніми роками до найважливіших стратегічних рішень у логістиці належать питання, що пов’язані з формуванням мережі поставок. Цей підхід отримав назву «5PL» або *Fifth Party Logistic Model*. Його виникнення пояснюється поєднанням найновітніших розробок у сфері інтелектуального програмного забезпечення різного рівня та локалізації із розвитком міжнародних стратегічних альянсів у вигляді альянсових мереж (кластерів або мереж постачання) [2, с. 161].

Азійський ринок логістики та мережі поставок зазнають значних змін. Наприклад раніше на регіональному ринку логістичних послуг домінувала Японія (82 %), а також Республіка Корея, Тайвань, Сінгапур [4 с.228] то нині на перші місця висуваються Китай (з Гонконгом) та Індія. Пов’язане це, по-перше з бурхливим господарським розвитком, які демонструють ці дві азійські країни протягом останніх десяти років, коли ВВП Китаю в середньому за рік зростав на 10% , а Індії – на 7,4%.  Як вважають експерти фірми BG Strategic  Advisors, в Азії, де нині проживає 4 млрд. людей (61,5 % населення світу) та виробляється 39 % валового світового продукту, до найбільш привабливих відносяться ринки Китаю, Індії, Кореї. Це пояснюється тим, що з однієї сторони вони характеризуються високим рівнем іноземних інвестицій, політичними реформами, зростаючими логістичними ринками, а з іншої – низьким рівнем проникнення, деякими проблемами, що загострюються, слабкою інфраструктурою, законодавчими обмеженнями, недостатнім логістичним досвідом та технологіями. Що стосується транспортної інфраструктури Китаю, то вона вже зараз вражає та планує розширюватися далі, продовжуючи стимулювати розвиток будівельної індустрії. За наявними прогнозами протягом наступних років щорічний приріст вантажообігу на тихоокеанських маршрутах та лініях «Європа Азія» складе до 10%. Відзначається непропорційно бурхливе зростання контейнерних перевезень, оскільки контейнери є ідеальним засобом до транспортування все більшої кількості товарів, яке дозволяє швидше здійснювати навантажувально-розвантажувальні операції. Нині всі п’ять найбільших контейнерних портів світу знаходяться в Азії, з них три – в Китаї (Гонгконг, Шанхай, Шеньчжень). У суднобудуванні Китай також готовий збільшити свою частку на світовому ринку – з 12 до понад 15 %. Крім цього, передбачається бурхливе зростання повітряного сполучення Азії насамперед на маршрутах, що проходять над даним регіоном. Серед інших чинників, що стимулюють розвиток логістики в Китаї та Індії, слід відзначити стрімке зростання обсягів прямих іноземних інвестицій, розширення діяльності транснаціональних корпорацій, збільшення зовнішньоекономічної активності китайських та індійських компаній, що відносяться до різноманітних галузей господарства (зокрема в Китаї – текстильна та швейна промисловість, споживча електроніка, металургія, автомобілебудування, хімічна промисловість, технологія охорони навколишнього природного середовища, внутрішня торгівля тощо.) Ці та інші чинники вплинули на те, що за останні два десятиріччя розвиток логістики в Азії відчув значні зміни. За думкою Бена Гордона, директора-розпорядника компанії BG Strategic  Advisors, якщо Азія нині визнана провідним регіоном світу за економічним розвитком, то цього не можна сказати щодо її логістики та розвитку мереж поставок [5, с.3]. Експерти вважають, що сьогодні Азію можна поділити на три основні регіони – Китай, Індію та решту Азії, та що в наступному десятиріччі Азія перетвориться з регіону, що виробляє, в регіон, що споживає. Це створить додатковий стимул до прискорення розвитку логістики та мереж поставок  в Азії.

Будь-яке підприємство, як виробниче, і торгівельне, має службу, яка здійснює закупівлю, доставку і тимчасове зберігання сировини, напівфабрикатів і товарів народного споживання. Загальна мета закупівельної логістики полягає в адекватному та повному задоволенні потреб виробництва та торгівлі в матеріальних ресурсах з максимально можливою економічною ефективністю. Це означає, що підприємство повинно отримувати необхідні щодо кількості та якості матеріальні ресурси у визначений час, в потрібному місці, від надійного постачальника, який своєчасно відповідає за своїми зобов'язаннями, з належним рівнем сервісу та за вигідною ціною.

Для цього необхідно забезпечити виконання таких умов [3, с. 175] :

* забезпечення неперервного потоку сировини, поставок комплектуючих деталей, готової продукції і надання послуг, які необхідні для успішної роботи підприємства;
* пошук компетентних і надійних постачальників;
* дотримання принципу "ціна-якість" в процесі закупівель;
* підвищення конкурентоспроможності (шляхом оптимізації величини витрат, удосконалення збутової програми, впровадження досягнень НТП);

Завдання визначення предмета закупівель вирішується що з виробничим відділом і інженерної службою компанії. При цьому визначаються потреби у сировині й матеріалах, їхні якісні і експлуатаційні характеристики, параметри специфікації. Усе це інформація вступає у відділ постачання (закупівель). Вибір постачальника вимагає глибокого аналізу ринку продукції, що являє інтерес для фірми, наявних та потенційних постачальників, переваг найперспективніших і найефективніших з них. Це питання перебуває у компетенції працівників відділу постачання. Утім досі немає узвичаєного розрахункового методу, що дозволяє з допомогою формалізованих прийомів винести однозначне судження, чи варто певний виріб виготовляти самим або його краще його купити готовим. Вирішення питання багато в чому носить творчий, інтуїтивний характер, залежить від того, хто приймає рішення[3, с.178].

Для ефективного функціонування закупівельної логістики підприємству необхідно володіти інформацією про те, які саме матеріальні ресурси необхідні для виробництва. Реальний процес планування починається з інформації, отриманої зі щорічного плану продажів, плану виробництва та загального економічного плану. Планування продажів визначає потреби у сировині, продукції і послугах, які придбано відділом закупівель компанії; виробниче планування надає інформацію про джерела придбання сировини, продукцію і житлово-комунальні послуги; економічне планування забезпечує інформацією, яка корисна для оцінювання загальних тенденцій ціни, заробітної плати інших витрат. Для багатьох компаній чинним є закон Парето: для закупівлі 20 % товару витрачається більш 80 % коштів. Будь-яка закупівля починається з визначення спільної потреби компанії та індивідуальних потреб кожного її підрозділів. Маючи таку інформацію, можна отримати матеріальні ресурси зі складу або шляхом переміщення надлишку товарів з іншого підрозділи, або купуючи нові товари. З іншого боку, необхідно мати точний опис потреби, артикулу товару або ж послуги, що необхідна для споживача – внутрішнього або зовнішнього. І тому у відповідному відділі закупівель ведеться база даних (каталог) предметів, що постійно закуповуються, і це сприяє веденню правильного бухгалтерського обліку і дотриманню процедурі зберігання їх на складі. Закупівельну діяльність у концепції логістики підприємства й галузі необхідно розглядати як цілісний механізм у всьому логістичному ланцюзі руху товарів, у якій кожний з об'єктів (служб, підприємств) повинен оцінюватися з урахуванням його впливу на всі інші.

Ефективність закупівельної логістики насамперед залежить від ефективності матеріально-технічного забезпечення. Воно ж є комплексною економічною категорією, яка визначає якість функціонування чинної на підприємстві закупівельної системи та її окремих складових .

**Література:**

1. Анікіна Б.А Логістика: навч. посіб./ Б.А. Анікіна.  — К.: Вид-во «Проспект», 2007. — 408с.
2. Бардась А. В. Тенденції управління ланцюгами постачань в умовах глобалізації / А. В. Бардась, М. В. Бойченко, А. В. Дудник, К. С. Богач, О. В. Казимиренко // Економічний простір. - №121. – 2017. – C. 144-167. [Електронний ресурс] / Заголовок з екрану. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/ecpros\_2017\_121\_14
3. Гаджинский А.М. Основы логистики: навч. посіб./ А.М. Гаджинский. — К.: Вид-во «Маркетинг», 2004. - 248с.
4. Смирнов І.Г. Логістика: просторово-територіальний вимір: Моногр. – К.: Обрії, 2004.-  335с.
5. Восточная кривая. Реалии азиатского рынка логистики. Transportweekly Russia.-2006.-№37 (410). - С. 3-6.