

Globalizacijos įtaka logistikos procesų tobulėjimui

Įvadas

Praktinė verslo įmonių patirtis parodė, kad įmonės vis dažniau vertina logistiką kaip konkurencijos įrankį, nes logistika padeda pasiekti gerų daugialypės įmonių veiklos rezultatų. Įmonės medžiagų ir gaminių vidinių ir išorinių srautų organizavimas ir jų tobulinimas sąnaudų aprūpinimo paslaugų požiūriu vyksta įmonės struktūrose. Todėl iškyla būtinybė integruoti logistiką į strateginį įmonės planavimą. Strateginė įmonės koncepcija apima ir pagrindinę logistinę poziciją. Todėl labai dažnai logistiniai projektai įmonės ekonominėje politikoje būna dominuojantys.

Globali logistika sprendžia tas pačias problemas, kaip ir verslo logistika, tačiau svarbiausias skirtumas yra tas, kad medžiagų, gatavos produkcijos bei paslaugų judėjimas vyksta globaliai. Globali logistika – tai stabilių makrologistinių sistemų, siejančių įvairių pasaulio šalių verslo struktūras, kūrimo strategija ir taktika, kuri paremta darbo pasidalijimo, partnerystės, susitarimų ir bendrų planų, palaikomų tarpvalstybiniu lygiu, pagrindu. Globali logistika atspindi savyje vystimosi tendenciją pasaulinėje ekonomikoje, kuri apibūdinama verslo veiklos judėjimu nuo jos specializacijos atskirose šalyse ir regionuose prie multiorganizuoto pasaulinio rinkos ūkio.

Pagreitintas ekonomikos augimas šiandien būdingas ne tik išsivysčiusioms šalims. Jis pastebimas ir daugelyje vadinamojo trečio pasaulio šalių. Aktyvūs mainai naujais technologiniais pasiekimais (know-how), efektyvių mokslinių tyrimų rezultatais, išradimais lemia įvairių valstybių ekonominio lygio supanašėjimą, jų socialines ir ūkines integracijas. Daugumai yra žinomi sėkmingo makrologistinių regioninių struktūrų ir sistemų sudarymo pavyzdžiai Beneliukso, Europos Sąjungos (ES), Pietryčių Azijos, Šiaurės Amerikos šalyse. Jų patirtis akivaizdžiai parodo natūralų šalių regioninės integracijos siekimą. Tam turi įtakos gyventojų pragyvenimo lygio, politinių sistemų, tradicijų, papročių panašumas, naudojimosi bendrais energijos šaltiniais ir žaliavų ištekliais praktika, prekybinių ir muitinių barjerų (kliūčių) nebuvimas. Tačiau naujų augimo rezervų paieška ir konkurencijos paaštrėjimas daugeliui kompanijų ir firmų sukelia naujų realizavimo rinkų, pigių žaliavų šaltinių ir darbo išteklių paiešką už savo valstybių sienų ribų.

Ekonomikos plėtra Lietuvoje reikalauja naujų ekonominių reformų pagreitinimo kelių paieškos. Vienas iš būdų yra logistinių sistemų formavimas tiek vidaus, tiek ir makroekonomikos srityje. Kaip žinoma, logistinės sistemos leidžia pasiekti efektyvių sprendimų, pavyzdžiui, sumažinti gamybos ir produkcijos apyvartos sąnaudas, kai nustatytas vartotojų aptarnavimo kokybės lygis. Tarptautinės logistinės sistemos – tai svarbi didelė deficitinių nacionalinių išteklių,

Problema: Dėka globalizacijos reiškinio XXI amžiuje sparčiai plečiasi ir vystosi prekybos mastai, juos įtakoja vis daugiau ekonomikos sričių, vis dažniau įmonėse ir ne tik atsižvelgiama į logistikos sistemų efektyvumo didinimą, todėl prekyba besiverčiančioms įmonėms rinkoje konkuruoti tampa vis sunkiau. Todėl darbe iškėliama tokia problema: kaip globalizacijos reiškinys įtakoja logistikos procesų tobulėjimą.

Tyrimo metodologija pagrįsta teorinėmis logistikos sistemos sudedamųjų dalių koncepcijomis. Teorinį tyrimo pagrindą sudaro XX ir XXI amžiaus mokslininkų C.K.Prahaladas, F. Webster, M. Christopher, M. D. Castells, P. Zakarevičius, J. A. Urbonas ir k.t globalizacijos sampratos bei veiksnų logistikos sistemų tobulinimo, procesų valdymo bei kontrolės teorijos

Tyrimo metodai: mokslinės literatūros šaltinių apžvalga bei analizė ir statistinis duomenų apdorojimas.

Tyrimo objektas: Lietuvos logistikos sistema globalizacijos kontekste.

Tyrimo tikslas: Išanalizuoti globalizacijos sampratą ir veiksnius bei įvardinti jos įtaką logistikos procesų tobulėjimui Lietuvoje.

Globalizacijos samprata ir veiksniai

Nėra didelių nesutarimų, kad globalizacija yra fundamentalus procesas, keičiantis pasaulio politikos, ekonomikos ir visuomenių struktūrą. Kita vertus, šio žodžio vartojimas nebekieka iki galo neaiškus, ir dažnai globalizacija yra veikiau klisė, nei griežtai apibrėžtas terminas. Pradėtas vartoti penktojo dešimtmečio viduryje, žodis „globalizacija“ naudojamas apibrėžti įvairiausius informacijos, ekonomikos ir kitus procesus, turint galvoje didėjančią ūkių ir visuomenių integraciją bei intensivėjančius savitarpio ryšius.

Globalizaciją galima apibrėžti kaip pasaulinį bendrų gamybos, technologijos, vadybos šablonų, socialinių struktūrų, politinių organizacijų, kultūrų ir vertybių panašėjimą, procesą, kuris veda link bendrų supranacionalinių institucijų ir, galų gale, link vieningos visuomenės. Šis procesas ir skiriasi nuo internacionalizacijos – intensivėjančių ryšių tarp valstybių, kurios vis dėlto tebelineka pagrindiniai veikėjai – tuo, kad randasi valstybių sienas ir pasidalijimus pereinantys tinklai, vienokiu ar kitokiu laipsniu apjungiantys valstybes į bendriją, kur veikia vieningi principai ir vertybės (Grebliauskas, 2001).

Palmer'is (2004) teigia, kad globalizacijos procesai daro didelę įtaką visoms gyvenimo sritims, veikloms ir procesams. Globalizacija, suvokiama kaip procesų interaktyvus vyksmas ir sparti sisteminė integracija, tapo įmanoma tik šiuolaikinių komunikacinių technologijų dėka. Vienas esminių globalizacijos padarinių – globali ekonomika, pagrįsta ekonominiu veiksmų ir rinkų globalia sąveika. Net ir svarbiausios pramonės šakos bei progresyvios rinkos nėra globaliai integruotos, taigi, negali būti įvardintos globaliomis. Darbo, finansų ir kitos esminės įtaką ekonominei plėtrai darančios rinkos yra toli nuo visaapimančios integracijos. Susiduriama su įvairiais veiksniais, ribojančiais procesų ir rinkų globalizaciją. Šie apribojimai palaikomi nacionalinių ar regioninių vyriausybių, siekiant apsaugoti nacionalines ir regionines rinkas bei stiprinti šalies ar regiono konkurencingumą. Galima teigti, kad „kol bus atskiros valstybės ir nacionalinės vyriausybės, kurios ekonominę konkurenciją naudoja kaip politinės strategijos instrumentą, egzistuos ribos tarp nacionalinių ir regioninių ekonomikų (Castells, 2006). Tokia situacija pagrindinis kliuvinys globalios ekonomikos plėtrai. Tačiau neišvengiami globalizacijos procesai, skatinami objektyvių veiksmų, apspręstų technologinės pažangos ir informacinės plėtos, naikina sienas tarp valstybių ir verčia mažinti vyriausybių nustatytus apribojimus rinkų globalizacijos plėtrai (Tyson, 2002). Šių tendencijų kontekste svarbu kalbėti apie nacionalinį valstybės konkurencingumą, kurio palaikymas yra svarbiausias ekonominės pažangos veiksnys net ir globalios ekonomikos sąlygomis, bei konkurencingumo kūrimo ir didinimo šaltinius, kuriais disponuoja ir gali disponuoti valstybės, jų ugdymui sutelkdamos tikslines pastangas.

Galima išskirti šiuos pagrindinius globalizacijos veiksmus (žiūrėti 1 pav.), darančius įtaką ne tik logistikai, bet šalių ekonomikai bei kultūrai, vertybėms ir t.t.

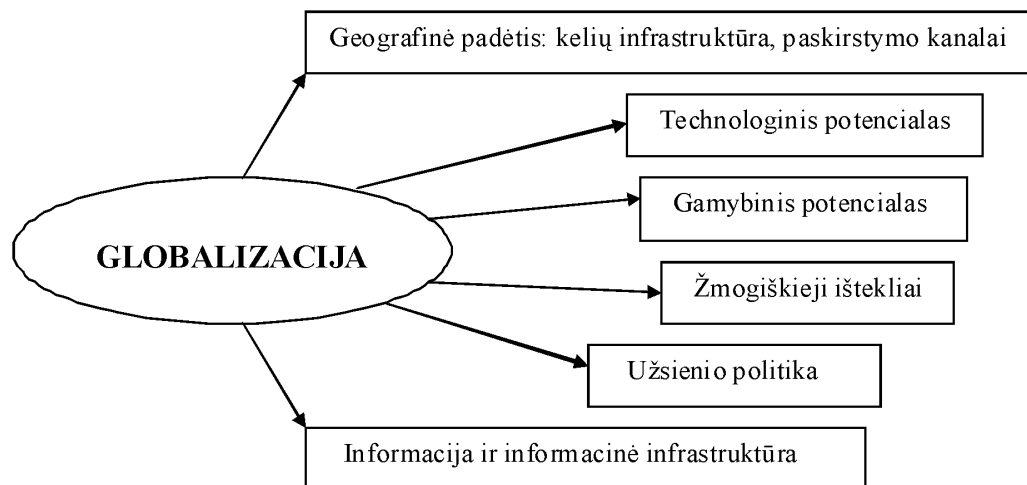
Vienas svarbiausių šalies konkurencingumo šaltinių – žmogiškieji ištekliai, darbo jėgos profesinio parengimo lygis bei, kas yra ypač svarbu, vadybinio potencialo kvalifikacija, kompetencija ir gebėjimai formuoti bei įgyvendinti konkurencinį pranašumą įvairiose srityse sukuriančias ir užtikrinančias strategijas. Žmogiškieji ištekliai yra esminis veiksnys – kitų konkurencingumo išteklių turininis, kokybinis užpildas.

Technologinis potencialas, pagrįstas žmogiškųjų išteklių ir mokslinio potencialo sinergija, išreikšta mokslo ir technologijų plėtra, užtikrina technologinių inovacijų kūrimą ir plėtrą. Negalima kalbėti apie šalies pažangumą ar išsivystymo lygį, jeigu jos technologinis potencialas yra silpnai išplėtotas.

Gamybinis potencialas, suvokiamas kaip atskiros „dalys komponentai, posistemės, medžiagos, įrengimai ir technologija, naudojami naujo proceso ar produkto kūrimui, taip pat ir firmų, tiekiančių ir naudojančių šiuos elementus, tarpusavio sąveikos sistema“ (Borrus, Zysman, 2002) didele dalimi priklauso nuo aukščiau paminėtų veiksmų. Gamybinis potencialas, sukuriamas pramonės šakų ir jų subjektų konkurencinio pranašumo, gebantis integruoti į globalias tinklines gamybos sistemas, yra šalies „technologinio pajėgumo“ (Castells, 2002) pagrindas. Šalies technologinis pajėgumas – tai tam tikra integruotu anksčiau paminėtų veiksmų charakteristika, išreikšta mokslo, technologijų, vadybos ir gamybos sąveika vieningoje sistemoje.

Kitas veiksnys – informacija ir jos infrastruktūra – gali būti analizuojamas kaip tam tikras globalizacijos veiksmus integruojantis sisteminis užpildas. Informacinių technologijų taikymas bei gebėjimas surasti ir prieti

prie reikalingų informacijos šaltinių yra neišvengiamai būtini, konkuruojant globalioje, informacinėje ekonomikoje. Jeigu mokslinį potencialą būtų galima laikyti pamatu, ant kurio statoma ir stovi technologinio pajėgumo sistema, tai informacija galėtų būti suvokiama kaip tam tikras „technologinis kuras“, įgalinantis šią sistemą funkcionuoti ir prisitaikyti globalioje erdvėje. Gebėjimas įsisavinti ir taikyti informacines technologijas bei naudoti informacija yra neatsiejamai svarbūs stiprinant valstybės ekonominį pajėgumą.



1 pav. Globalizacijos veiksniai

Šaltinis: sudaryta autoriaus.

Dar vienas veiksnys – užsienio politika. Visuomenės suburti atstovavimo ir valdymo institutai demonstruoja ir formuoja visuomeninę poziciją valstybės elgsenos globalios ekonomikos sąlygomis atžvilgiu. Nacionalinių ir regioninių valstybės institutų politinė valia ir gebėjimas valdyti strateginį šalies ar regiono ekonominį augimą sudaro formalias šalies ekonominio augimo skatinimo sąlygas bei įtakoja visų konkurencingumo išteklių formavimą valstybėje, sudarydama kliūtis, netrukdydama arba skatindama jų plėtrą. (Castells, 2006)

Paskutinis globalizacijos veiksnys – geografinė padėtis. Geografinė padėtis turi labai didelę įtaką šalies ekonomikos vystimuisi bei stabilumui, tarptautiniai prekybai, užsienio politikai, prekybinių kelių pasirinkimui. Geografinė erdvė apima įvairius dalykus, pagrindinės geografinės veiklos: sausumos, vandens, oro. Tai apjungia įvairias komunikacines sistemas: transporto, ryšių ir t.t., tačiau labiausiai globalizacijos poveikis juntamas sausumos erdvėje.

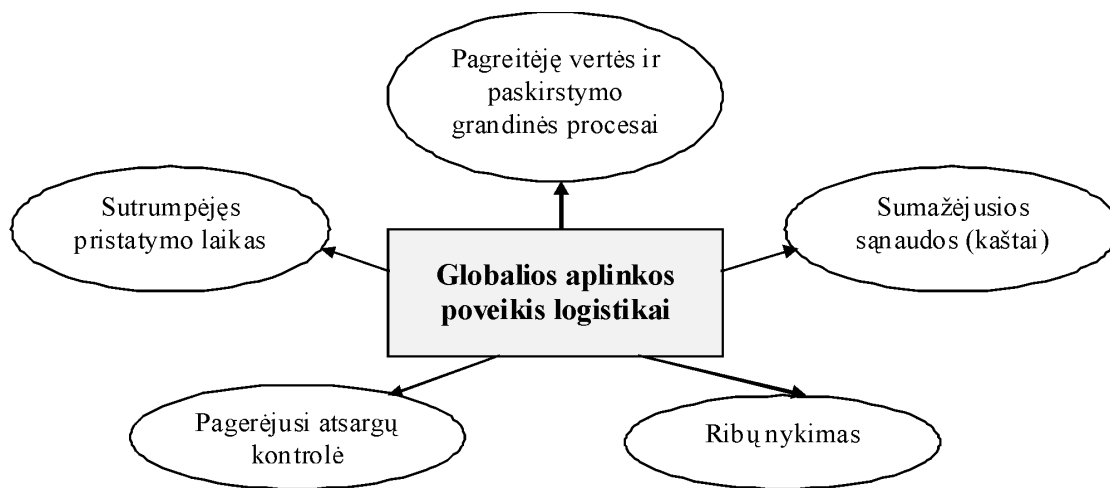
Logistika globalioje aplinkoje

Naujasis tūkstantmetis mus pasitinka esminiais prekybos ir jos organizavimo pokyčiais. Vis ryškėja poslinkis elektroniniais ryšiais susieto pasaulio link. Šiame pasaulyje svarbiausiu gerovės ir užimtumo generatoriumi tampa ne tradiciškai patikima fizinė prekių gamyba, o idėjos, informacija ir paslaugos.

Kinta taisyklės, kurios galiojo verslui nuo pramonės revoliucijos laikų. Jų kontūrai išskysta, jos tampa nebe tokios aiškios. Vertikaliai integruotos korporacijos, kur viena organizacija aprėpia ir kontroliuoja visą vertės grandinę, darosi labiau išimtis nei taisyklė. Naujosios ekonomikos aplinkoje rinkos dinamika diktuoja tokį verslo modelį, kuris leis integruotis įvairiems vertės grandinės verslo partneriams. Įvairių informacinių technologijų panaudojimas leis sukurti modelį, kuris įgalins suburti labai sukoordinuotas prekybos bendruomenes, kurios galės veikti kaip virtualios įmonės.

Globalizacijos poveikis logistikai ypač stiprus (pagrindiniai veiksniai pavaizduoti 2 pav.) Coyle (2002) yra įsitikinęs, kad kompiuterių ir telekomunikacijų įrangą leido kurtis pasaulinei ekonomikai, kurioje bendrovės ir institucijos tampa vis mažiau priklausomos ir autonomiškos. Kad galėtų konkuruoti tokioje pasaulinės ekonomikos aplinkoje, bendrovėms reikia arba priartėti prie savo tiekėjų, arba statyti savo gamyklas ir įrangą tose pasaulio

vietose, kurios geriausiai atitinka jų verslo pobūdį. Tai pareikalaus glaudžios, bet lanksčios integracijos tarp partnerių, organizacijų ir jų verslo procesų. Tai darosi konkurencine būtinybė, kadangi verslo informacija, klientų aptarnavimas ir rinkodaros laikas įgauna vis daugiau svarbos, suteikdami naujų galimybių ir paskirstymo kanalų.



2 pav. Globalios aplinkos poveikis logistikai

Šaltinis: sudaryta autoriaus.

Daugelyje pramonės šakų atsargų ir pardavimo sąnaudų sumažėjimas bei padidėję tiekimo grandinės efektyvumai tapo pagrindiniais vadybos prioritetais, kai pasaulinė konkurencija ir kintantys verslo modeliai nutrynė veiklas skiriančias ribas. Šie veiksniai reikalauja efektyvios ir našios prekybos ir komunikacijos tarp organizacijų, o tam reikia papildomų proceso technologijų, kurios įgalintų bendrauti su partnerių bendruomenėmis ir jų tinklais beveik realiu laiku. Elektroninės tiekimo grandinės apimtis ir jos įdiegimo svarba labai priklauso ir nuo pramonės šakos, kuriai priklauso įmonė, pobūdžio.

Plintanti tinklo ekonomika reikalauja paslankios įmonės – tokios, kuri gali tiesiogiai dirbti su tiekėjais ir klientais bei greičiau ir protingiau reaguoti į pokyčius. Naujosios technologijos pakeičia tradicinius verslo modelius, nustatydamos naujus principus vietoje senųjų, kuriais buvo paremta viso XX amžiaus prekyba (Urbonas, 2005). Spaudimas verslui – ribų nykimas, kanalų išsišakojimas, vartotojų reikalavimų augimas, laiku pagrįsta logistika ir greitesnis produkto pardavimas – vis labiau keičia organizacijų veiklą ir bendradarbiavimo su kitomis įmonėmis būdus. Šie dramatiški verslo aplinkos pokyčiai reikalauja dinamiškos ir lanksčios integracijos tarp logistikos grandinės partnerių: žaliavų tiekėjų, gamintojų bei prekių ir paslaugų platintojų. Technologijų pagrindas yra išradimas.

Logistikoje procesų valdymas užima labai svarbų vaidmenį kuriant efektyviai veikiančią logistikos grandinę. Tiksliai ir kokybiškai atlikti veiksmai, laiku perduota informacija logistikoje suteikia įmonei papildomą ekonominę naudą – mažėja kaštai, sutrumpėja prekės pristatymo laikas, įgyjamas konkurencinis pranašumas prieš kitus globalios rinkos dalyvius.

Pirmiausia apibrėžkime kas yra procesas ir kokie yra pagrindiniai jų valdymo principai.

Procesas – tai tarpusavyje susijusių veiksmų seka, siekiant nustatyto tikslo. Šiame skyriuje pateikiami pagrindiniai procesų valdymo principai, kuriais remiantis, sutrumpinamas užsakymo įvykdymo ciklas (Vasiliauskas, 2002).

Svarbiausias procesų valdymo principas – turi būti aiški proceso pradžia ir pabaiga. Proceso pradžioje turi būti nustatomas tikslas, kuriuo remiantis vėliau modeliuojama tikslo pasiekimo veiksmų grandinė – etapai. Kiekvienam proceso etapui turi būti iškelti tarpiniai tikslai. Proceso pabaiga apibrėžiama proceso rezultato įvertinimo kriterijais. Proceso rezultatų vertinimo kriterijai kartais vadinami procesų atlikimo standartais, kuriuose išdėstomi pagrindiniai reikalavimai proceso rezultatui (rezultato forma, terminai, biudžeto apribojimai ir t.t.) (Zakarevičius, 2002). Proceso rezultatų vertinimo kriterijai turi tiesiogiai priklausyti nuo tikslų, keliamų procesui.

Antrasis procesų valdymo principas – proceso rezultatas turi atitikti vėlesnio proceso poreikius. Kitaip tariant, turi būti aiškus proceso rezultatų vartotojas ir proceso rezultatai turi sutapti su proceso rezultatų vartotojo porei-

kiais. Vadovaujantis šiuo principu, išvengiama nereikalingo darbo, kuris atliekamas visada, kai proceso dalyviai tarpusavyje nesusitaria. Priešingu atveju, kai proceso rezultatas yra ne visas, negali prasidėti kitas procesas.

Trečiasis procesų valdymo principas – nustatyti atsakomybę ir įgaliojimus. Iškelus proceso tikslą bei nustatius jo pasiekimo vertinimo kriterijus, turi būti paskirtas atsakingas asmuo už proceso rezultatus ir jam suteikti atitinkami įgaliojimai. Kai toks asmuo nepaskiriamas arba paskiriami keli atsakingi asmenys, atsakomybė už proceso rezultatus nėra tiksli ir atsakomybės už proceso rezultatus gali būti neprisiimta arba gali būti kaltinami kiti asmenys.

Ketvirtas procesų valdymo principas – sukurti pridėtinę vertę vartotojui, turi būti atliekami greičiau (angl. *real value added activities*). Valdymo pridėtinės vertės procesai (angl. *business value – added activities*) – tarpinių sprendimų priėmimas, patikrinimai, inspekcijos, vizavimai, revizijos – turi būti arba panaikinti, arba atliekami rečiau, arba perduoti pavaldiniams. Jie tiesioginės pridėtinės vertės vartotojui nesukuria (Praladas, 2004).

Penktasis procesų valdymo principas – procesai, nesukuriantys pridėtinės vertės (angl. *nonvalue added activities*), turi būti visiškai panaikinti. Tai procesai, kurie nesukuria jokios vertės vartotojui, o dar labiau didina galutinio produkto kainą. Tai darbo perdavimas, defektai, klaidos, prastovos, „popierinis“ darbas ir t.t.

Nuolat reikia tobulinti įmonių gamybos planavimo, kontroliavimo bei prekių paskirstymo sistemas. Gamybos įmonių gamybos planavimo, kontroliavimo, paskirstymo sistemas (GPKPS) nuolat reikia patobulinti. Organizacijos reikalauja vis tikslesnių prognozių, tobulesnių ir lankstesnių planavimo sistemų, kurias galima būtų keisti pagal nenumatytus klientų pageidavimus. Taip pat stengiamasi sumažinti atsargų kiekį, kaip įmanoma greičiau įvykdyti kuo daugiau klientų užsakymų, sutrumpinti prekių pristatymo laiką, efektyviau naudoti gamybos pajėgumus ir pasirūpinti kita įmonės veikla. Šis procesas niekada nesustoja. Taigi įmonė niekada nesitenkina esama gamybos planavimo, kontroliavimo, paskirstymo sistema. Teorijoje aptinkami šie šiuolaikinės logistikos spartinimo principai (Praladas, 2004):

Neformaliosios sistemos. Neformaliosios gamybos planavimo, kontrolės, paskirstymo sistemos būdingos ten, kur trūksta kompiuterių, produkto gamyba yra lėta, atsargų apskaita netiksli ir dienos užsakymas vykdomas skubotai. Dauguma stambių firmų, naudojusių šias sistemas, tapo nekonkurencingos ir pasitraukė iš verslo.

Pagrindinės paskirstymo bei žaliavų poreikio planavimo (ŽPPP) sistemos. Norint turėti modernias GPKPS reikia įdiegti pagrindinę produkto paskirstymo bei poreikio planavimo sistemą. Norint tai padaryti, reikia detalių informacijos apie produkto sudedamąsias dalis pagal medžiagų sąskaitas ir krovinio važtaraščius. Poreikis nevertinamas, neprognozuojamas ir nespėjamas – jis tiksliai apskaičiuojamas. Perėjimas iš neformaliųjų sistemų į veikiančią paskirstymo ir poreikio planavimo sistemą dažnai padeda įmonei 40% sumažinti atsargas, patobulinti užsakymo ciklą, optimizuoti paskirstymo kanalų ilgį, vykdant įsipareigojimus klientui, ir pagerinti produktyvumą bei užtikrinti optimalią prekių paskirstymo po prekybinius taškus sistemą..

Patobulintos ŽPPP sistemos. Pirmoji ŽPPP sistema retai būna paskutinė – ir jei įmonė tą pačią sistemą naudojo daugelį metų, reikia ją peržiūrėti. Su mėnesio periodais yra susijusi problema, kuri vadinama „ledo rutulio lazdos efektu“. Produkcijos gamyba mėnesio pradžioje yra lėta ir greitėja jo pabaigoje, ji nėra pastovi. Tad mėnesio pabaigoje paprastai reikia dirbti viršvalandžius ir pan., kad planas būtų įvykdytas. Tokiu atveju įmonė juda atgal į neformaliųjų sistemų fazę. Taigi pagrindinis ŽPPP sistemų patobulinimas – darbas mažesniais ataskaitinio laiko periodais (Lambert, 2002).

Prekių paskirstymo resursų planavimas. Anot Christopher'io (2003) svarbiausia šiuo atveju suderinti sudedamųjų dalių gamybos planus ir žaliavų pristatymo planus. Visa gamybos planavimo ir kontroliavimo sistema iš tikrųjų lemia įmonės smulkaus planavimo efektyvumą.

Nuolatinis tobulinimas. Visi įprasti GPKPS metodai atitinka masinės produkcijos modelį, kur įdiegiama centralizuota kontrolė, laikomasi griežtų procedūrų ir vadovybė nuolat nurodo ir kontroliuoja. Bet kai kada šio metodo atsisakoma. Darbuotojų savarankiškumas ir sprendimų laisvė bei aplinka, kai kiekvienas ieško, kaip pagerinti darbo procesą, formuoja visiškai naują požiūrį į gamybos ir produkto paskirstymo planavimą bei kontrolę. „Pateikti laiku“ (*just-in-time*) sistemos daugiausia dėmesio skiria žaliavų bei gaminių paskirstymo tempams. Daugelis marketingo specialistų teigia, jog nėra kitos išeities, kaip tik turėti tokią tiekimo sistemą, kuri leistų tiekti prekes į vartojimo vietas labai greitai. Ši sistema yra vadinama *just-in-time*. Jos principas yra toks: tiekėjai atidžiai koordinuoja dalių, medžiagų ir kt. priedų tiekimą atsižvelgdami į gamybinės įmonės darbų apimtį, o gatavą produkciją į vartojimo vietas pristato kelias valandas prieš vartojimą. Pagrindinis šios sistemos tikslas – laiku tiekti reikiamus produktus ir reikiamais kiekiais. Būtent kiekio atitikimas poreikiams yra labai svarbus, nes JIT metu nėra galimybės tikrinti kiekio atitikimą. Kadangi JIT sistemoje žaliavų užpirkimas glaudžiai susijęs su gamybos apimtimi, tai užsakymo dydis sumažėja, o užsakymų dažnumas padidėja. Visa tai daro logistikos sistema sudėtingesne.

Tiekimo grandinės įdiegimas. Tikslas – nuolat gerinti gamybą; kasdienius darbus daryti kasdien; mažinti išlaidas ir kartu ugdyti vertybes, kurių pageidauja klientas. Tiekimo grandinės valdymas – geresni santykiai su klientais ir tiekėjais yra logiškas GPKPS tęsinys (Christopher, 2005).

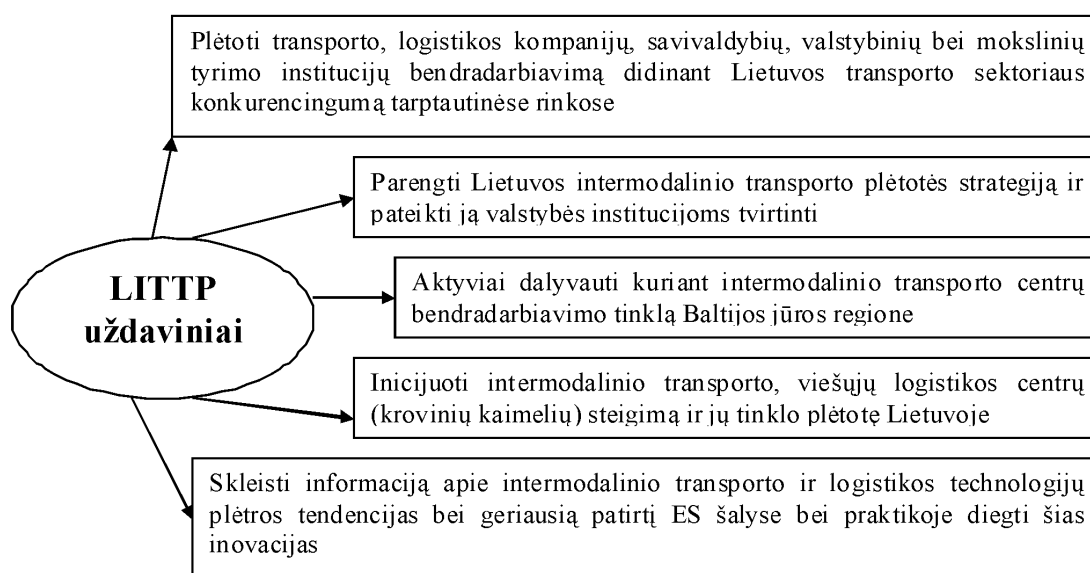
Globalizacijos įtaka Lietuvos logistikos sistemai

Šiuo metu aktyviai diskutuojama apie pasaulinę finansų krizę ir jos sukeltas ekonomikos problemas, taupymo priemonės ir taupymo būtinybę. Tačiau ženkliai mažiau aptarinėjama, koku keliu mes pakilsime iš, atrodo, jau nebeįveikiamo šalies ekonomikos nuosmukio, kokie Lietuvos ūkio sektoriai galėtų būti įvardyti kaip pagrindiniai proveržio iš ekonomikos krizės sektoriai. Tuo tarpu šis klausimas yra lygiai toks pat svarbus, kaip ir augančio biudžeto deficito kontroliavimas arba racionalios taupymo politikos priemonių ruošimas.

Grant'as (2006) teigia, kad globalizacijos įtakojamų šalių ekonomikos konkurencingumas vis labiau priklauso nuo transportavimo ir paskirstymo sistemų plėtros. Gebėjimas laiku sukaupti reikiamus išteklius ir operatyviai pateikti vartotojui produktą ar paslaugą tampa vienu iš svarbiausių verslo sėkmės garantų. Lietuvai būtų naudinga maksimaliai pasinaudoti globalizacijos sukeltais tarptautinės prekybos ir transportavimo srautų pokyčiais, siekiant įsiliesti į platesnį tarptautinį transportavimo ir paskirstymo paslaugų segmentą. Lietuvos transportavimo ir paskirstymo sektorius sėkmės atveju galėtų tapti ekonominio pakilimo sektoriumi, gelbstinčiu visą šalies ūkį iš ekonomikos augimo lėtėjimo ar nuosmukio.

Galima pastebėti, jog Lietuvos transporto mazgai ar atskiros krovinių gabenimu besiverčiančios įmonės turi nelygias galimybes konkuruoti globaliose transporto paslaugų rinkose. Todėl atsakymo turi būti ieškoma betarpiškiau ir efektyviau bendradarbiaujant įvairioms transporto rūšims ir paskirstymo paslaugų verslo įmonėms. Lietuvos transporto kompanijos turėtų stiprinti savo pozicijas tiek šalies mastu, tiek tarptautinėje erdvėje.

Didėjantis globalizacijos poveikis Lietuvoje subrandino idėją kurti naujo tipo bendradarbiavimo struktūrą, į kurią susibūrę skirtingų transporto rūšių atstovai galėtų, talkinant mokslo institucijoms, rengti ir įgyvendinti bendras priemones, didinančias šalies transporto ir paskirstymo sistemos veiksmingumą ir konkurencingumą. 2007 m. kovą bendradarbiavimo (partnerystės) sutarties pagrindu buvo suformuota Lietuvos intermodalinio transporto technologinė platforma (LITTP). Partnerystės sutartyje nustatyti šie svarbiausieji LITTP uždaviniai (3 pav.).



3 pav. Lietuvos intermodalinio transporto technologinės platformos uždaviniai

Šaltinis: sudaryta autoriaus.

Lietuva neturėtų likti Europoje formuojamų transnacionalinių intermodalinio transporto centrų tinklo nuošalyje, bet turėtų būti aktyvia šio proceso dalyve. Lietuvos interesas – įnešti deramą indėlį į šį procesą, for-

muojant modernius sausumos transportavimo – logistikos centrus, kokie yra daugelyje Europos šalių, vienur vadinamus interportais, kitur – eurolatformomis ar krovinių kaimeliais. Tokius transportavimo, paskirstymo kompleksus racionalu pradėti formuoti šalia stambiausių pramonės ir verslo centrų – Vilniaus, Kauno, Klaipėdos, Panevėžio ir Šiaulių, netoliese nuo svarbiausių transporto magistralių, įeinančių į transeuropinį tinklą.

Lietuva, steigdama modernius intermodalinio transporto logistikos centrus, kartu svariai sutvirtintų savo pozicijas didinant Baltijos jūros regiono transporto sistemos technologinį pajėgumą ir konkurencingumą. Globalizacijos veiksmų padariniai verčia Baltijos jūros regiono šalis bendradarbiavimo srityje pereiti nuo sektoriinės prie multisektorinės kooperacijos. (Grebliauskas, 2001). Vienas pagrindinių produktyvaus darbo veiksmų formuojant tokias grandines yra verslo, mokslo ir administracinių institucijų ir struktūrų efektyvus ir betarpiškas bendradarbiavimas. Žinoma, efektyvaus bendradarbiavimo lygį nėra taip paprasta pasiekti, nes formuojant transnacionalines transportavimo ir persikirstymo grandis neįmanoma išvengti keblumų, kuriuos lemia atskirų regiono kompanijų dalyvių interesai.

Pastebima, jog vis labiau ryškėja konkurencija tarp Lietuvos regiono ir Baltijos jūros pietinės dalies subregiono. Augančią konkurenciją lemia noras vis labiau įtakoti ir užimti tvirtesnes pozicijas plėtojant tarptautinę prekybą ir su ja susijusias transportavimo paslaugas Rytų–Vakarų kryptimi (Azija–Europa). Suomija, šiauriniai Švedijos regionai ir Norvegija įvairiais būdais bando užsitikrinti dabartinę dominuojančią padėtį (kuri susiformavo prieš gerą dešimtmetį, pasinaudojant tuo, kad tuomet tik Suomija, vienintelė iš tuometinių ES šalių, turėjo bendrą sieną su Rusijos Federacija). Skandinavijos šalys turi pranašumą aptarnaujant didžiąją dalį ES–Rusijos prekybos srautų, nes dauguma jų keliauja per Suomiją Švediją bei Norvegiją Šiaurės trikampį.

Europos Sąjungai aprėpus dar daugiau šalių, politinė ir ekonominė situacija Lietuvoje ženkliai pasikeitė. Pietinėje Baltijos jūros subregiono dalyje formuojasi keturios penkios metropolinės plėtros zonos, kurių veiklai būtinas modernus transporto, infrastruktūros ir komunikacijų tinklas. Lietuva, pasinaudodama susidariusia palankia politine ir geografinė padėtimi, pradeda įgyvendinti ambicingus planus, siekia tapti vienu pagrindiniu globalios prekybos bei transportavimo-paskirstymo segmentu Rytų Europoje, siekiančiu maksimaliai pritraukti augančius tarptautinės prekybos srautus. Suprantama, kad dėl pasaulinės finansinės krizės ir jos sąlygojamo ekonomikos augimo sulėtėjimo dabar nereikėtų tikėtis ženklaus transporto srautų augimo Lietuvoje kaip kad buvo tikimasi prieš keletą metų, tačiau manoma, kad ilgalaikėje perspektyvoje bendros šių srautų augimo tendencijos išsilaikys. Bet kokių atveju Lietuva tikisi greitai laiku integruotis į Baltijos jūros regiono transportavimo – paskirstymo sistemos plėtrą, siekiant kartu su pietinės Švedijos Blekingės ir Skanės regionais, o taip pat Danija bei Vokietijos šiaurės rytų žemėmis pietinėje Baltijos jūros dalyje suformuoti efektyvų intermodalinį Rytų–Vakarų transporto koridorių ir taip ženkliai padidinti savo konkurencinį pajėgumą tarptautinėse transporto paslaugų rinkose. Tai, savaime suprantama, suteiktų nemažą postūmį Lietuvos ekonominių ryšių plėtrai.

Išvados

Vienas esminių globalizacijos padarinių – globali ekonomika, pagrįsta ekonominiu veiksnių ir rinkų globalia sąveika. Net iri svarbiausios pramonės šakos bei progresyvios rinkos nėra globaliai integruotos, taigi, negali būti įvardintos globaliomis. Darbo, finansų ir kitos esminę įtaką ekonominei plėtrai darančios rinkos yra toli nuo visaapimančios integracijos. Susiduriama su įvairiais veiksniais, ribojančiais procesų ir rinkų globalizaciją. Šie apribojimai palaikomi nacionalinių ar regioninių vyriausybių, siekiant apsaugoti nacionalines ir regionines rinkas bei stiprinti šalies ar regiono konkurencingumą.

Logistikoje procesų valdymas užima labai svarbų vaidmenį kuriant efektyviai veikiančią logistikos grandinę. Tiksliai ir kokybiškai atlikti veiksmai, laiku perduota informacija logistikoje suteikia įmonei papildomą ekonominę naudą – mažėja kaštai, sutrumpėja prekės pristatymo laikas, įgyjamas konkurencinis pranašumas prieš kitus globalios rinkos dalyvius.

Globalioje aplinkoje darbuotojų savarankiškumas ir sprendimų laisvė bei aplinka, kai kiekvienas ieško, kaip pagerinti darbo procesą, formuoja visiškai naują požiūrį į gamybos ir produkto paskirstymo planavimą bei kontrolę. „Patiekti laiku“ (angl. just-in-time) sistemos daugiausia dėmesio skiria žaliavų bei gaminių paskirstymo tempams. Daugelis marketingo specialistų teigia, jog nėra kitos išeities, kaip tik turėti tokią tiekimo sistemą, kuri leistų tiekti prekes į vartojimo vietas labai greitai.

Lietuva neturėtų likti Europoje formuojamų transnacionalinių intermodalinio transporto centrų tinklo nuošalyje, bet turėtų būti aktyvia šio proceso dalyve. Lietuvos interesas – įnešti deramą indėlį į šį procesą, for-

muojant modernius sausumos transportavimo – logistikos centrus, kokie yra daugelyje Europos šalių, vienur vadinamus interportais, kitur – europlatformomis ar krovinių kaimeliais.

Globalizacijos veikiamų šalių ekonomikos konkurencingumas vis labiau priklauso nuo gabenimo ir paskirstymo sistemų plėtros. Gebėjimas laiku sukaupti reikiamus išteklius ir operatyviai pateikti vartotojui gaminį (produktą) ar paslaugą tampa vienu iš svarbiausių verslo sėkmės garantų. Lietuva turėtų maksimaliai pasinaudoti globalizacijos sukeltais tarptautinės prekybos ir transportavimo srautų pokyčiais, siekiant aprėpti platesnį tarptautinį transportavimo ir paskirstymo paslaugų segmentą.

Literatūra

1. Borrus, M. G., Zysman, J. (2002). *Industrial Competitiveness and American National Security*. New York, Oxford University Press.
2. Castells, M. D. (2002). *The rise of the network society. The information age: economy, society and culture*. Second edition; USA: Blackwell Publishers Inc.
3. Castells, M. D. (2006). *The Rise of Network Society*. Oxford, UK, Blackwell Publishers Ltd.
4. Christopher, M. (2003). *Logistics and Supply Chain Management*, Pitman, London.
5. Christopher, M. (2005). *Logistics and Supply Chain Management. Creating Value-Adding Networks*, 3rd edition, Harlow et.
6. Coyle, J. J., Bardy, E. J., Langley, C. J. (2002). *The management of business logistics*. 5th Edition, St.Paul, USA, West Publishing Company.
7. Grant, D. et al. (2006). *Fundamentals of Logistics Management*, European edition, London et al.: McGraw-Hill.
8. Grebliauskas, A. (2001). Nacionalinės ekonomikos konkurencingumas globalios ekonomikos kontekste // Organizacijų vadyba: sisteminiai tyrimai.-Kaunas, Nr.19.
9. Lambert, D. M., Stock, J. R. (2002). *Strategic Logistics Management*.
10. Palmer, T. G. (2004). *Globalization is Grrreat!* Cato institute, pp.14-16.
11. Porter, M. E. (2000). *The Competitive Advantage of Nations*, The Macmillan Press, London.
12. Prahaladas, C. K. (2004). *Competing for the Future: Breakthrough Strategies for Seizing Control of Your Industry and Creating the Markets of Tomorrow*.
13. Tyson, L. (2002). *Who's Bashing Whom? Trade Conflict in High – Technology Industries*. Washington D.C., Institute of International Economics.
14. Urbonas, J. A. (2005). *Tarptautinė logistika*. Kaunas. Technika.
15. Vasiliauskas, A. (2002). *Strateginis valdymas*. Vilnius.
16. Zakarevičius, P. (2002). *Vadyba: genezė, dabartis, tendencijos*. Kaunas. VDU.

Straipsnį recenzavo: prof., habil. dr. Jonas Čepinskis (VDU)

Ignas MASTEIKA

IMPACT OF GLOBALIZATION ON DEVELOPMENT OF LOGISTICS

Summary

This paper is a theoretical analysis, opening with the introduction where the problem of the research, the object of the research, the purpose of the research and the research methods are described. The analysis revealed that the processes in logistics that are proceeded in Lithuania logistics system differ a lot from the situation years ago. The impacts of globalization has steadily increased with the effect that supply chains have become longer and more complex. The competition has got worse due to the fact that barriers to trade have been gradually reduced. At the moment the Lithuanian logistics system and all the processes that are involved in to logistics system time by time become more efficient and effective. Lithuanian becomes the main connection between Western Europe and CIS nations. The main object of this article is the impacts of globalization to the processes of logistics in Lithuania. The principal purpose of the article is systemization and thorough description of the knowledge and information (found in a large number of sources) about the economic globalization concept, globalization trends guidelines, processes in logistics, Lithuanian logistics system, to present a coherent overview on such aspects of globalization and logistics as: impacts of globalization, process management, logistics system in Lithuania.