

УДК 336.71

Савіна Н. Б., д.е.н., професор (Національний університет водного господарства та природокористування, м. Рівне)

ЗАСАДИ ФОРМУВАННЯ МОДЕЛЕЙ УПРАВЛІННЯ ІНВЕСТИВАННЯМ У ЛОГІСТИЧНУ СИСТЕМУ КРАЇНИ

В статті розглянуто ознаки управління та особливості управління логістичною системою. Запропонована модель управління інвестуванням у логістичну систему країни.

Ключові слова: логістична система, управління, модель логістичної системи країни.

Вступ. Як показують структурні характеристики існуючого розвитку країни на сьогодні існує обмежене сприяння подоланню суперечностей, які негативно вплинули на стійкість економіки України в період фінансово-економічної кризи та, зокрема, логістичних систем країни. За таких умов необхідна модернізація моделі економічного розвитку, а також інвестиційного розвитку.

Логістична система країни будучи обслуговуючою системою для інших сфер економіки, реалізує завдання, які виникають у відповідності до цілей окремих сфер економіки, використовуючи в оптимальний спосіб наявну вузлову та лінійну інфраструктуру логістики та інформаційну інфраструктуру що забезпечує ефективність функціонування економіки країни в цілому.

Аналіз останніх досліджень. Опрацювання низки наукових джерел [1, 2, 3, 4, 5, 6] дає підстави стверджувати, що у вітчизняній управлінській науці питання реалізації принципів управління інвестуванням в сфері логістики, зокрема, їх теоретичні та прикладні аспекти вивчені недостатньо. З огляду на це, беззаперечною є потреба у виокремленні зазначених аспектів проблемних питань у дослідницькій методології.

Мета дослідження. Розглянувши існуючі проблеми та теоретичні засади формування та прийняття управлінських рішень в управлінні інвестиційним розвитком логістичних систем, слід зазначити, що прийняття управлінського рішення є необхідною, але недостатньою умовою ефективного управління. Не важко показати, що прийняття навіть доволі ефективного рішення може не дати очікуваного результату, наприклад, за несвоечасності його реалізації або неповноті реалізації через зміну умов внутрішнього і зовнішнього середовищ тощо. Тому

для забезпечення не тільки необхідних, але й достатніх умов, управління слід розглядати не тільки як процес реалізації основних функцій, але й як комплексний процесний підхід управлінської діяльності, що забезпечує досягнення мети.

Виклад основного матеріалу. Згідно енциклопедичного словника, під процесом слід розуміти послідовну зміну явища та стану у розвитку будь-чого [7]. Інакше кажучи, процес – це сукупність послідовних дій для досягнення певних результатів. Тому, враховуючи ці позиції, ми розглядатимемо управління як сукупність процесів, і якщо процес – це послідовність дій, то управління, у нашому розумінні, – це не тільки окремі функції, а й сукупні та послідовні дії, що призводять до досягнення певної мети. Як найповніше відповідає цьому підходу тлумачення управління академіка Трапезнікова, згідно з яким управління – це "цілеспрямована, упорядкована дія на елементи системи, зумовлена неперервною зміною стану системи і здійснювана відповідно до законів об'єктивної реальності". Згідно з цим тлумаченням, основними ознаками управління є:

- необхідність і можливість впливу (дії) на елементи системи;
- управлінські дії повинні бути цілеспрямованими, тобто відповідати цілям управління;
- дії (вплив) на елемент у системі повинні носити упорядкований характер, тобто відповідати певній послідовності, а це вже не що інше як процес;
- необхідність дій обумовлена неперервною зміною стану системи в результаті чого виникають збурення організаційних процесів, які повинні бути нейтралізовані;
- об'єктивність – наступна вимога до управлінських дій. Відомо, що управлінські рішення формує як майбутні дії на об'єкт, які приймає суб'єкт управління, і ці рішення може мати елементи суб'єктивізму, в той час, як за визначенням, вони повинно бути об'єктивним.

Якщо прийняти ці умови як принцип управління, то в сучасній літературі об'єктивність управлінських рішень часто відсутня. Наприклад, на рис. 1.2 в [8], де наведені вимоги до управлінських рішень, така вимога, як їх об'єктивність відсутня. На нашу думку, ігнорування цього принципу призводить до суб'єктивізму в управлінні, і, як результат, до невідповідності результату управління об'єктивній реальності, зокрема стану ринкового середовища, стану реальної економіки тощо.

При інвестуванні у логістичні системи слід враховувати особливості об'єкта та технології інвестування з метою деталізації сценаріїв розвитку. Зокрема, логістична система країни має ряд емерджентних властивостей, завдяки яким вдається ідентифікувати певні особливості, на

основі чого окреслити специфіку логістичної системи країни як об'єкту інвестування:

– взаємодія учасників логістичної системи відбувається у відповідності до структури економіки, зовнішніх (експортно-імпортних) відносин, просторової організації та товарної насиченості ринку;

– генерування синергічних ефектів є результатом інтеграції елементів логістичної системи;

– адаптаційна здатність логістичних систем до конкурентного середовища вимагає відповідного потенціалу еластичності;

– поєднання різних організаційних та просторових форм господарювання учасників логістичної системи на договірних засадах та засадах коопетиції;

– інтенсивність економічних зв'язків між учасниками логістичної системи в умовах мобільності товарів, послуг, капіталу генерує певні додаткові ризики;

– потенційні можливості та потреби у розвитку ринку логістичних продуктів і послуг вимагають стратегічного підходу.

Це дозволило автору запропонувати враховувати такі особливості інвестування у логістичні системи:

– оцінка ефективності варіантів проектів формування та розвитку логістичних систем повинна враховувати особливості організаційно-економічного механізму та умов господарювання логістичних учасників. Це вимагає вибору гармонізованих інвестиційних рішень на основі узгодження цілей всіх учасників логістичної системи;

– необхідність врахування динаміки показників ефективності інтегрованого інвестиційного проекту протягом його життєвого циклу, що обумовлено динамічністю попиту та пропозиції на логістичні продукти та послуги;

– нестабільність норми дисконту в економіці і, відповідно, необхідність визначення критерію урівноваження процесів в логістичній системі;

– різнонаправленість інтересів учасників логістичної системи.

Викладені особливості інвестування у розвиток логістичної системи країни викликали потребу у формуванні концепції управління інвестування у логістичні системи, яку запропоновано представити такими характеристиками:

– логістична система країни є добровільним об'єднанням підприємств на засадах концепції логістики, тобто задля отримання додаткових користей, зниження витрат, підвищення швидкості та надійності переміщення;

– адаптація інвестування в існуючу логістичну систему з безумов-

ним врахуванням актуального стану інфраструктурних складових;

– антиципація інвестування в майбутню (очікувану) логістичну систему з метою досягнення бажаного рівня інфраструктурного забезпечення економічної системи, бажаної конфігурації логістичної системи та локалізації її вузлових об'єктів;

– стабілізація, що дозволяє забезпечити оптимальне значення показників діяльності логістичної системи і управління потоками, як складових логістичної системи із синергічними зв'язками;

– гармонізація процесів інвестування, що дозволяє розмежувати об'єктивні та комерційні втрати, останні з яких піддаються управлінському впливу.

Модель управління інвестуванням у логістичну систему країни наведена на рис. 1. Як видно модель управління охоплює фазу стратегічного аналізу, яка включає етап дефінування процесу проектування логістичних систем країни, етап логістичного аудиту, етап структурування інформації щодо логістичної системи та етап синтезу результатів стратегічного аналізу; фазу стратегічних рішень, яка містить етап ідентифікації існуючого логістичного потенціалу країни, етап "дорожньої карти" розвитку логістичного потенціалу країни та етап просторово-часової структуризації стратегічних рішень; фазу імплементації, яка включає до свого складу етап контролю за виконанням рішень та етап контролю за досягненням мети.

Формалізація проекту логістичної системи країни, яка завершує фазу стратегічного аналізу здійснюється у відповідності до виразу

$$MLCK = \langle VI, LI \rangle, \quad (1)$$

де VI – сукупність елементів вузлової інфраструктури, LI – сукупність елементів лінійної інфраструктури, що поєднує елементи вузлової інфраструктури.

В даній $MLCK$ елементи вузлової інфраструктури включають три складових:

- сукупність пунктів відправлення – ПВ;
- сукупність логістичних об'єктів, де виконується перетворення потоків (пункти перетворення) – ПП;
- сукупність пунктів отримання – ПО.

Логістична система країни обслуговується різними видами транспорту, в т.ч. автомобільним, залізничним, морським, річковим, повітряним, який об'єднаний в лінійну інфраструктуру. Тобто сукупність транспортних зв'язків визначається сукупністю:

$$LI = \{LI_a: a=1, \dots, A\}.$$

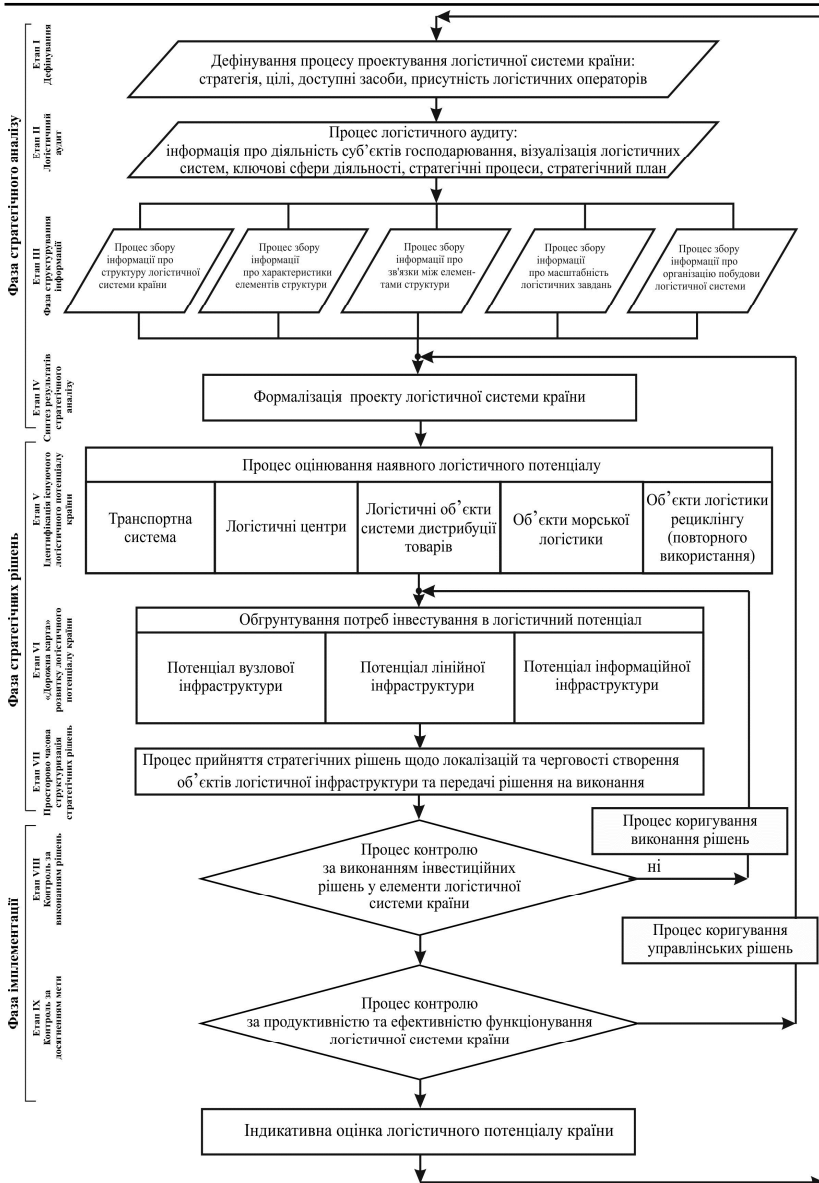


Рисунок. Модель управління інвестуванням у логістичну систему країни
Джерело: власна розробка

Якщо врахувати, що А дорівнює 6 видам транспорту, що беруть участь у перевезенні вантажів, а саме: залізничний транспорт (ЛІ1), автомобільний транспорт (ЛІ2), внутрішній водний транспорт (ЛІ3), повітряний транспорт (ЛІ4), морський транспорт (ЛІ5), інший транспорт (ЛІ6) – трубопроводи і т.д. то модель стає інструментом для раціонального прийняття рішень і розвитку транспортної системи в цілому по країні.

Припускаючи, що між конкретним пунктом відправлення або приймання і логістичним центром використовується багато видів транспорту, зв'язок між ними слід розглядати як поєднання різних видів транспорту в межах коридору мультимодальних перевезень.

Саме така формалізація моделі логістичної системи країни є підґрунтям оцінювання наявного логістичного потенціалу, яке включає ідентифікацію існуючої інфраструктури логістики у складі транспортної системи, логістичних центрів, логістичних об'єктів системи дистрибуції товарів, об'єктів морської логістики та об'єктів логістики рециклінгу. Порівняння наявного логістичного потенціалу з потребами сьогодення дають змогу здійснити просторово-часову структурування стратегічних рішень щодо створення об'єктів логістичної інфраструктури, передати рішення на виконання для реалізації за умови надання їм юридичної сили.

Висновок. Необхідною умовою існування моделі управління є наявність зворотнього зв'язку через процес урахування виконання рішень та процес корегування самих управлінських рішень. Процес індикативного оцінювання логістичного потенціалу країни здійснюється у відповідності до інтегрального показника, який може включати показник середньої швидкості переміщення транспорту, вантажооборот, пасажирооборот, наявність автострад та наявність двосторонніх колій, складомісткість ВВП тощо. Водночас, навіть досить досконалі математичні моделі унеможливають врахування, і тим більше нейтралізування стохастичних змін та невизначеності, що є в інвестиційній діяльності. Тому й адаптація до цих змін і умов стає вкрай актуальним завданням, що потребує виконання. Зроблене твердження про важливість та необхідність адаптації інвестиційних систем логістики підтверджується фундаментальними положеннями економічної теорії, яка визначає необхідність адаптації як одне із п'яти фундаментальних завдань ринку.

1. Евланов Л. Г. Теория и практика принятия решений / Л. Г. Евланов. – М. : Экономика, 1984. – 175 с.
2. Завадський Й. С. Менеджмент / Й. С. Завадський. – Т. 1. – К. : Українсько-фінансовий інститут менеджменту і бізнесу, 1997. – 542 с. – С. 331.
3. Колпаков В. М. Методы управления: учебное пособие / В. М. Колпаков. – 2-е изд., доп. – К. : МАУП, 2003. – 368 с. : ил. – Библиогр.: –

С. 359-362. **4.** Кузьмін О. Є. Менеджмент : навч. посібник для студентів галузей знань "Економіка і підприємництво" та "Менеджмент і адміністрування" / О. Є. Кузьмін, Л. С. Ноджак, О. Г. Мельник та ін. – Львів : Видавництво Національного університету "Львівська політехніка", 2009. – 152 с. **5.** Моделі і методи прийняття рішень в аналізі аудиту: навчальний посібник / за редакцією д.е.н., проф. Бутиця Ф. Ф. та ін. – Житомир : ЖДТУ, 2004. – С. 29. **6.** Несенюк А. П. Неопределенные величины в задачах управления с неполной информацией / А. П. Несенюк // Автоматива. – № 2. – 1978. – С. 55–64. **7.** Советский энциклопедический словарь / гл. ред. А. М. Прохоров. – 4 изд. – М. : Сов. энциклопедия, 1989. – 1632 с. **8.** Моделі і методи прийняття рішень в аналізі аудиту: навчальний посібник / за редакцією д.е.н., проф. Бутиця Ф. Ф. та ін. – Житомир : ЖДТУ, 2004. – С. 29.

Рецензент: д.е.н., професор Безтелесна Л. І. (НУВГП)

Savina N. B., Doctor of Economics, Associate Professor (National University of Water Management and Nature Resources Use, Rivne)

PRINCIPLES OF FORMATION THE MODELS MANAGEMENT OF INVESTMENT IN THE LOGISTICS SYSTEM OF THE COUNTRY

In the article analyses the management features and characteristics of logistics system management. The model of management investment in the logistics system of the country was proposed.

Keywords: logistics system, management, model of logistic system of country.

Савина Н. Б., д.э.н., доцент (Национальный университет водного хозяйства и природопользования, г. Ровно)

ОСНОВЫ ФОРМИРОВАНИЯ МОДЕЛЕЙ УПРАВЛЕНИЯ ИНВЕСТИРОВАНИЕМ В ЛОГИСТИЧЕСКУЮ СИСТЕМУ СТРАНЫ

В статье рассмотрены признаки управления и особенности управления логистической системой. Предложенная модель управления инвестированием в логистическую систему страны.

Ключевые слова: логистическая система, управление, модель логистической системы страны.
