

Електронне наукове фахове видання "Державне управління: удосконалення та розвиток" включено до переліку наукових фахових видань України з питань державного управління (Наказ Міністерства освіти і науки України від 06.11.2014 № 1279)



УДК 351

О. В. Михайловська,
к. е. н., доцент, доцент кафедри менеджменту, Чернігівський національний технологічний університет, м. Чернігів
Н. В. Філіпова,
к. е. н., Чернігівський національний технологічний університет, м. Чернігів
Р. Ю. Коваль,
магістр, Чернігівський національний технологічний університет, м. Чернігів

УМОВИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ ЛОГІСТИЧНИХ СИСТЕМ ДОРОЖНЬОГО ГОСПОДАРСТВА В ЧЕРНІГІВІ

О. Mykhailovska,
c.e.s., associate professor chair of management, Chernihiv state technological university, Chernihiv
N. Filippova,
c.e.s., associate professor chair of management, Chernihiv state technological university, Chernihiv
R. Koval,
Master, Chernihiv state technological university, Chernihiv

THE TERM OF DEVELOPMENT LOGISTICS ENSURING SYSTEMS OF ROAD ECONOMY IN CHERNIHIV REGION

У статті досліджено роль логістичних систем у розвитку дорожнього господарства, проаналізовані транспортні витрати ДП «Чернігівський обласвтодор» та функціонування департаменту логістичного розвитку дорожнього господарства в Чернігівській області. Визначені основні умови створення відповідного об'єкту ефективності.

This article deals with the role of logistics systems for the road infrastructure, were analyzed transportation costs of SE "Chernigiv Oblavtovdor" and proposed the algorithm of functioning of the department of road infrastructure in Chernihiv region. Were defined the basic conditions for the creation of the relevant department and described the expected efficiency.

Ключові слова: дорожнє господарство, логістична система, департамент логістичного розвитку.

Keywords: road facilities, logistic system, department of logistic development.

Актуальність теми дослідження. На соціально-економічний розвиток будь-якої країни впливає стан дорожнього господарства. Наявність розвинутої дорожньої інфраструктури є важливим показником підвищення рівня ефективності функціонування автодорожніх підприємств є потреба формування та вдосконалення управління логістичними системами, в межах яких набуває довіреності транспортне забезпечення. Зазначене вимагає відповідного наукового забезпечення.

Постановка проблеми. Логістичні системи відіграють особливу роль у розвитку дорожнього господарства. Тому, враховуючи стан та перспективи розвитку автодорожньої сфери Чернігівської області, в департаменті логістичного розвитку в Чернігівській області задля забезпечення більш комплексного, ефективного й економічного виконання та обслуговування робіт з будівництва, експлуатаційного утримання дорожнього комплексу. Під «департаментом логістичного розвитку» мається на увазі структурна одиниця підприємства ДП «Чернігівський обласвтодор», що бере на себе виконання значної частини логістичних завдань, комплектацію тощо) та відноситься до сфери транспорту, логістики, розподілу і сортування вантажів з метою їх перевезення.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питаннями формування та ефективності функціонування логістичних систем і розвитку транспортної логістики досліджувалися такими вченими, як Б. Анікін, Д. Голюк, А. Кальченко, Д. Кюс, С. Крикавський, Е. Мате, Л. Міротін, Ю. Неруц, В. Ніколаїчук, М. Оксандр, Ю. Пономарьова, О. Семенов, В. Сергєєв, І. Смирнов, В. Стаханов, І. Ташкєєв, Д. Тєксєєв, В. Українець, Н. Аспектам, що включають нормативно-правове, фінансово-економічне, кадрове та інформаційне забезпечення підприємств, присвячені науковій праці С. Бузовьєжко, В. Василенка, В. Гобермана, Л. Зайончик Пилипенка, М. Пугачова та ін. Проблеми моделювання вантажопотоків та логістичних ланцюгів висвітлює В. Боков, В. Лукіньський, Ю. Малевиц, К.-Ю. Ріхтер, О. Ульяченко та ін.

Постановка завдання. Метою статті є дослідження діяльності Дохідного підприємства «Чернігівський обласвтодор» Публічного акціонерного товариства «Державної акціонерної компанії «Автомобілі» напрямків щодо розвитку логістичних систем дорожнього господарства.

Виклад основного матеріалу. Розвиток логістичних систем дорожнього господарства визначається системою економічних, інформаційно-організаційних, техніко-технологічних та соціальних завдань вдосконалення організації і управління дорожніми господарствами з метою економії часу при виконанні будівельних та ремонтних робіт з одночасним дотриманням безпеки та економічної ефективності.

При розкладі причин вибору логістичних систем у кожному конкретному випадку слід оцінювати всі прями та непрямі витрати, зв'язані тим чи іншим видом діяльності. Однак, не меншу роль відіграє забезпечення доступу до ключових ресурсів, знань, технологій, конкурентних переваг, прискорення процесу впровадження нововведень, зниження ступеню ризику.

Найбільш важливими стратегічними перевагами логістичної системи є:
1) створення умов організаційної єдності матеріальних, фінансових, інформаційних потоків процесів;
2) створення технологічної єдності відтворення та розподілу;
3) сприяння спільному генеруванню інформації, підвищення інноваційної адаптації, прискорення процесів впровадження нововведень, розподіл ризиків [1].

Визначення витрат при створенні департаменту логістичного розвитку здійснюється на основі кошторисно-фінансових розрахунків або затверджених нормативів питомих показників вартості будівельних споруд, а у випадку відсутності вказаних розрахунків чи нормативів – на основі аналогів [2].

Для подальшого аналізу доцільності створення департаменту логістичного розвитку всі витрати ДП «Чернігівський обласвтодор» розподіляємо на дві групи (таблиця 1).

Таблиця 1.
Групи витрат ДП «Чернігівський обласвтодор»

Витрати	Формула
Транспортні витрати	$C_{ij} = 3z_{onj} + 3z_{mj} + 3z_{ij} + 3A_j + 3z_{cj} + 3o_j + 3z_j + 3z_{prj} (1)$
Поза транспортні витрати	$C_{ij} = P_t + O_t + O + P_{sit} + P_{ri} + P_{Puit} + P_{yuit} + 3 + P (2)$

де $3z_{onj}$ – витрати на паливо j-го типу автомобіля, грн.; $3z_{mj}$ – витрати на мастильні матеріали j-го типу автомобіля, грн.; $3z_{ij}$ – витрати на відновлення зносу шин j-го типу автомобіля, грн.; $3A_j$ – витрати на амортизацію j-го типу автомобіля, грн.; $3z_{cj}$ – витрати на запасні частини j-го типу автомобіля, грн.; $3o_j$ – витрати на обслуговування j-го типу автомобіля, грн.; $3z_j$ – витрати на зарплату водіям j-го типу автомобіля, грн.; $3z_{prj}$ – витрати на накладні витрати j-го типу автомобіля, грн.

P_t – річні витрати, зв'язані з витратами населення на поїздки на кожній ділянці; O_t – витрати оборотних коштів підприємств у зв'язку з перебуванням вантажів в дорозі в році t; O – витрати оборотних коштів підприємств у зв'язку з сезонними переїздами в русі в році t; P_{sit} – витрати від ДТП на i-ій ділянці дорожньої споруди, зв'язані зі смертельними випадками; P_{ri} – витрати від ДТП на i-ій ділянці дорожньої споруди, зв'язані з важкими та легкими пораненнями; P_{Puit} – витрати від ДТП на i-ій ділянці дорожньої споруди в t-му році, зв'язані з пошкодженням та транспортуванням транспортних засобів; P_{yuit} – витрати від ДТП на i-ій ділянці дорожньої споруди в t-му році, зв'язані з пошкодженням дорожніх споруд; 3 – витрати на розвиток галузей матеріального виробництва у зв'язку з несприятливими дорожніми умовами; P – витрати сільського господарства у зв'язку з несприятливими дорожніми умовами [3].

Витрати ДП «Чернігівський обласвтодор» за першою групою наведено в таблиці 2.

Таблиця 2.
Транспортні витрати ДП «Чернігівський обласвтодор»

№	Тип автомобіля	3тон			3зм			3з			3А			3зс			3о			3в		
		2011	2012	2013	2011	2012	2013	2011	2012	2013	2011	2012	2013	2011	2012	2013	2011	2012	2013	2011	2012	2013
1	Автомобіль Самосвід 10 т КАМАЗ-55111	6588,01	6595,02	6605,04	266,12	275,23	280,32	1306	1310	1314	438	438	438	2401,35	2412,46	2417,76	1476,53	1499,64	1506,72	23446,14	23446,14	23469
2	Автомобіль Самосвід 12 т КРАЗ-256, Б	8608,72	8629,62	8689,92	266,12	275,23	280,32	1546,8	1567,7	1576,8	28452,48	28452,48	28452,48	2932,42	2940,48	2960,88	1767,75	1795,57	1804,56	28845,12	28845,12	28860
3	Автомобіль Самосвід 12 т КРАЗ-651	8608,72	8629,62	8689,92	266,12	275,23	280,32	3487	3494	3504	124619,76	124619,76	124619,76	2932,42	2940,48	2960,88	3989,02	4001,06	4012,08	28845,12	28845,12	28860
4	Автомобіль самосвід МАЗ-555102-21	6588,01	6595,02	6605,04	266,12	275,23	280,32	1387,2	1399,3	1401,6	20270,64	20270,64	20270,64	2401,35	2412,46	2417,76	1545,12	1574,22	1594,32	23446,14	23446,14	23469
5	Автомобіль самосвід ММЗ-45021, 5т	7094,3	7133,1	7183,2	223,08	236,18	245,28	3064,42	3072,51	3083,52	525,6	525,6	525,6	1899,6	1904,2	1927,2	3497,06	3518,04	3539,04	22837,02	22837,02	22851
6	Автомобіль Тягач КАМАЗ-5410	8806,2	8827,5	8847,6	386,66	395,76	402,96	15193,69	15213,89	15224,88	823,44	823,44	823,44	2515,76	2562,88	2592,96	17412,15	17447,45	17467,44	25236,18	25236,18	25267
7	Автобуксуючі на базі автомобіля КРАЗ	31593,12	31613,26	31693,68	1506,05	1519,17	1559,28	13446,4	13475,3	13490,4	19447,2	19447,2	19447,2	4167,09	4198,12	4222,32	15436,12	15450,15	15470,16	56295,5	56295,5	56306
8	Автомобіль Тягач КРАЗ-6444 з причепом	8806,2	8827,5	8847,6	386,66	395,76	402,96	2726,09	2748,15	2768,16	1559,28	1559,28	1559,28	2513,46	2532,76	2592,96	3119,16	3131,11	3171,12	26897,11	26897,11	26915

9	Автомобіль Тягач MAN-40+трейлер 60т	61035,4	61057,2	61057,2	3275,03	3296,14	3311,28	5975,52	5986,64	5991,84	91314,24	91314,24	91314,24	2401,35	2412,46	2417,76	6846,28	6857,48	6867,84	40702,14	40726
10	Автомобіль Тягач КРАЗ-64431	8806,2	8827,5	8847,6	386,66	395,76	402,96	8093,46	8102,66	8111,76	28119,6	28119,6	28119,6	2513,46	2532,76	2592,96	9277,03	9297,11	9303,12	26897,11	26915
11	Автомобіль Тягач МАЗ 64229	8806,2	8827,5	8847,6	386,66	395,76	402,96	8493,08	8502,14	8532,24	22968,72	22968,72	22968,72	2513,46	2532,76	2592,96	9715,68	9733,88	9793,68	26897,11	26915
Всього		16534,08	165562,84	165914,4	7815,28	7735,45	7848,96	64719,66	64872,29	64999,2	338538,96	338538,96	338538,96	29191,72	29381,8	29696,4	74081,9	74305,71	74530,08	330344,69	33055

$C_i(2011) = 16534,08 + 7615,28 + 64719,66 + 338538,96 + 29191,72 + 74081,9 + 330344,69 + 10922,43 = 1020755,72$ (грн.),
 $C_i(2012) = 165562,84 + 7735,45 + 64872,29 + 338538,96 + 29381,8 + 74305,71 + 330558,01 + 11311,45 = 1022086,51$ (грн.),
 $C_i(2013) = 165914,4 + 7848,96 + 64999,2 + 338538,96 + 29696,4 + 74530,08 + 331110,48 + 11317,92 = 1023956,4$ (грн.).

Показники витрат ДП «Чернігівський обласодор» наведено в таблиці 3.

Таблиця 3.
Показники витрат ДП «Чернігівський обласодор»

№	Показник	Сі (2011)	Сі (2012)	Сі (2013)
1	Рт	3001520,5	2544349,5	3403867,5
2	От	2728655	2313045	3094425
3	О	1614600	1514700	1762850
4	Псїт	24012,2	20354,8	27230,9
5	Прп	27013,7	22899,1	30634,8
6	Пшїт	33016,7	27987,8	37442,5
7	Пшїт	36018,2	30532,2	40846,4
8	З	545731	462609	618885
9	П	322920	302940	352570
Всього		8333487,3	7239417,4	9368752,1

Динаміка за обома групами витрат ДП «Чернігівський обласодор» зображено на рис. 1.

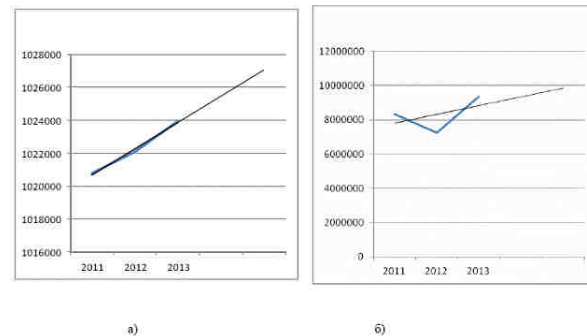


Рис. 1. Динаміка витрат ДП «Чернігівський обласодор»: а) транспортні витрати; б) поза-транспортні витрати

У зв'язку з підвищенням витрат ДП «Чернігівський обласодор» виникає необхідність створення департаменту логістичного розвитку дорожнього господарства, який забезпечуватиме комплексне та еф. доставки необхідних матеріалів до місця проведення робіт; 2) проведення робіт на об'єкті; 3) контроль якості виконуваних робіт. Департамент логістичного розвитку може бути створений як окрема одиниця, організації [4].

У рамках даної статті пропонується створення департаменту логістичного розвитку, як підрозділу Дочірнього підприємства «Чернігівський обласодор» Публічного акціонерного товариства «Державної України».

Слід зауважити, що важливе місце у створенні департаменту логістичного розвитку відводиться формуванню організаційної структури. Підрозділи департаменту логістичного розвитку виконуватимуть ок процес. Організаційна структура запропонована до впровадження департаменту логістичного розвитку автодорожнього будівництва ДП «Чернігівський обласодор» зображена на рис. 2.



Рис. 2. Організаційна структура департаменту логістичного розвитку автодорожнього будівництва ДП «Чернігівський обласодор»

Слід наголосити, що дорожньо-будівельне підприємство виступає як внутрішньовиробнича логістична система, в якій перетворюються матеріальні потоки (паливо, запасні частини, будівельні матеріали будівельні, ремонтні). Також варто зазначити, що у дорожніх системах не існує логістичної функції «складування та складська обробка готової продукції» [5].

Однією з функцій алгоритму розвитку логістичних систем є маркетинг ринку дорожньо-будівельних послуг, при якому аналізуються тенденції розвитку дорожнього господарства та враховуються ф відповідності з цим формується стратегія розвитку дорожнього господарства. Вона включає прогнозування та планування необхідних ресурсів, встановлення факторів, що впливають на потенціал дорож будівництва. На основі обраної стратегії розвитку здійснюється маркетингове управління та державне регулювання дорожньо-логістичної системи [6].

У даному аспекті слід наголосити на важливості розвитку конкуренції та необхідності оцінки ризиків у процесі функціонування дорожньої логістичної системи, таких як: 1) Комерційний ризик (можл недотримання продукції, невиконання фінансових зобов'язань, втрати частки доходу (прибутку) і т.д.); 2) Ризик втрати майна (незадовільні природні умови, стихійні лиха); 3) Ризик, що виникає у зв'язку з роз (правовими утон автотранспортних засобів); 4) Екологічний ризик (школа довкілля, наприклад, при транспортуванні або зберіганні продукції); 5) Ризик настання швидкої відповідальності (яка виникає у зв' фізичним особам у процесі логістичної діяльності); 6. Технічний ризик (пов'язаний з експлуатацією технічних засобів логістичної системи) [7].

Алгоритм розвитку логістичних систем дорожнього господарства на прикладі Чернігівської області наведений на рисунку 3.

Основними учасниками впровадження наведеного алгоритму мають стати: департамент логістичного розвитку ДП «Чернігівський обласодор», який співпрацюватиме з центром сприяння розвитку держ області.

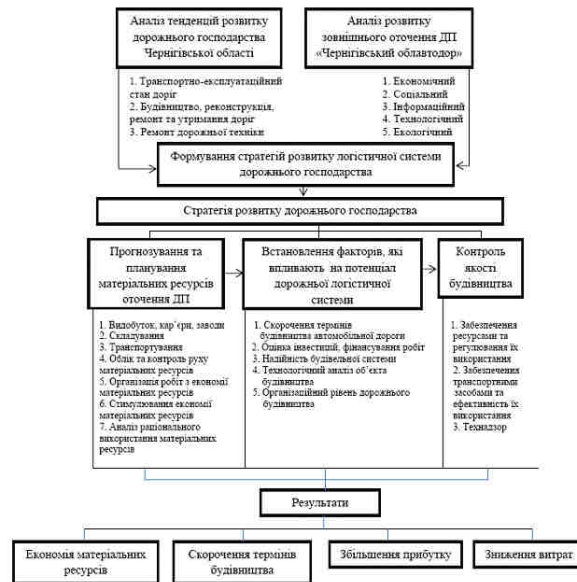


Рис. 3. Алгоритм розвитку логістичних систем дорожнього господарства в Чернігівській області [8]

Зуважимо, що вищенаведений алгоритм розвитку логістичних систем буде мати більш позитивний ефект, якщо його створення відбуватиметься на засадах державно-приватного партнерства в автодорожній мережі автомобільних доріг і автодорожнього господарства в цілому потребує спільних дій органів державного управління, регіону, місцевих вичинавчих і самоврядних органів та структур приватного підприємства. Одним із таких інструментів є приватно-державне партнерство.

Застосування приватно-державних джерел у створенні департаменту логістичного розвитку дорожнього господарства потребує впровадження нових управлінських відносин. Необхідною умовою успішного розвитку на засадах державно-приватного партнерства у розвитку автодорожнього господарства є наявність прозорого нормативно-правового регулювання діяльності його учасників. Визначальними завданнями департаменту логістичного розвитку для розбудови автодорожнього господарства на засадах приватно-державного партнерства є фінансові та економічні завдання. Масштабність проекту створення і великих обсягів інвестиційних ресурсів.

Оскільки автодорожнє господарство складається із об'єктів, які негативно впливають на навколишнє середовище, а розвиток мережі автомобільних доріг передбачає подальше збільшення інтенсивності чергу спричинятиме зміни в екологічній системі регіону, тоді зазначене потребуватиме проведення адекватних захисних заходів.

Реалізація проекту створення департаменту логістичного розвитку в автодорожній сфері потребує високоякісного кадрового забезпечення.

Для визначення оптимальних підходів до проектування та створення департаменту логістичного розвитку важливо здійснювати моніторингові заходи. Насамперед, необхідно враховувати специфіку та адміністративно-територіальних показників розвитку регіону. Таким чином, здійснення вищенаведених заходів потребуватиме створення відповідного інформаційного відділу в межах департаменту логістичного розвитку.

Сформулюємо основні умови створення департаменту логістичного розвитку (табл. 4).

Таблиця 4.

Умови створення департаменту логістичного розвитку

Нові управлінські відносини	<ol style="list-style-type: none"> 1) формування органами виконавчої влади і місцевого самоврядування системних зв'язків на основі партнерських відносин з бізнесом Чернігівської області; 2) запровадження стратегічного планування розбудови автодорожнього господарства на засадах приватно-державного партнерства, забезпечення узгодження та координації загальнодержавного та регіонального планування з метою забезпечення комплексного функціонування департаменту логістичного розвитку автодорожньої мережі Чернігівської області; 3) розробка системи збалансування та перерозподілу повноважень, ризиків та відповідальності між інституціями центрального та регіонального рівня управління автодорожнім господарством; 4) створення в системі органів регіонального управління координаційних механізмів з питань міжрегіонального співробітництва в автодорожній сфері; 5) визначення та створення уповноважених структурних підрозділів у складі центрального та регіональних органів державного управління автодорожнім господарством, відповідальних за розвиток департаменту логістичного розвитку Чернігівської області, в тому числі створення відповідної обласної комісії з вирішення комплексу питань щодо розбудови автомобільних шляхів; 6) забезпечення адміністративного супроводу проекту створення департаменту логістичного розвитку Чернігівської області; 7) контроль за виконанням рішень [10].
Елементи нормативно-правового забезпечення	<ol style="list-style-type: none"> 1) формування загальних правових основ приватно-державного партнерства в автодорожньому господарстві; 2) регламентацію створення та функціонування департаментів логістичного розвитку на засадах приватно-державного партнерства в автодорожньому господарстві; 3) забезпечення ефективного функціонування створених на засадах приватно-державного партнерства департаментів логістичного розвитку автодорожнього господарства; 4) визначення юридичного статусу та ролі департаментів логістичного розвитку, які створюються як окремі одиниці, так і в складі певних організацій та підприємств; 5) узгодження регламентуючих положень нормативно-правових актів на державному та регіональному рівнях; 6) розробку системи регулювання фінансово-економічних відносин на основі вдосконалення діючого господарського, інвестиційного, податкового, ліцензійного та земельного законодавства; 7) догримання вимог щодо захисту навколишнього середовища в процесі функціонування створених об'єктів автодорожнього господарства; 8) підготовку переліку необхідних юридичних рішень обласної ради, розпоряджень державної адміністрації, програм та планів для узгодження всіма сторонами правил проведення тендерів [11].
Фінансові та економічні завдання	<ol style="list-style-type: none"> 1) інтеграція державних, регіональних та приватних фінансових і матеріально-технічних ресурсів; 2) визначення і обгрунтування оптимальної структури департаментів логістичного розвитку; 3) застосування принципу пропорційності, коли отриманий прибуток, як підсумковий результат діяльності, розподіляється відповідно частці внеску кожного учасника проекту; 4) використання широкого спектру методів стимулювання надходжень іноземного капіталу до проектів створення департаментів логістичного розвитку дорожнього господарства, у тому числі – зменшення на них податкового тиску; 5) спрямування визначеної частки коштів, отриманих в результаті функціонування департаментів логістичного розвитку, на поліпшення транспортно-експлуатаційного стану доріг; 6) врахування в якості основних факторів при створенні департаментів логістичного розвитку сучасного техніко-експлуатаційного стану та обсягів поточної й перспективної вантажо- та пасажиропотоків [12].
Охорона навколишнього середовища	<ol style="list-style-type: none"> 1) здійснення моніторингу стану території довкілля, яка зазнаватиме впливу створюваних об'єктів автодорожнього господарства; 2) розробки та здійснення комплексу організаційно-економічних заходів, спрямованих на попередження можливих негативних екологічних наслідків, спричинених функціонуванням об'єктів автодорожнього господарства; 3) узгодження системи екологічних нормативів та вимог до функціонування об'єктів автодорожнього господарства; 4) прогнозування механізмів перерозподілу компенсаційно-екологічних відшкодувань на користь регіону, на території яких функціонують відповідні об'єкти та завданню збитки навколишньому середовищу [13].
Кадрове забезпечення	<ol style="list-style-type: none"> 1) підготовка, перепідготовка та підвищення кваліфікації фахівців, формування навичок щодо використання організаційно-економічних механізмів логістичних систем при реалізації проектів з розвитку автодорожнього господарства; 2) розробку проектів для отримання фінансування департаментів логістичного розвитку автодорожнього господарства Чернігівської області від міжнародних організацій, удосконалення механізмів впровадження інновацій; 3) створення інституцій сприяння функціонуванню департаментів логістичного розвитку на засадах приватно-державного партнерства на регіональному рівні [14].
Розвиток інформаційної діяльності	<ol style="list-style-type: none"> 1) моніторинг інвестиційного клімату, стану та перспектив залучення інвестицій в розвиток дорожнього господарства Чернігівської області; 2) реалізацію логістичної складової функціонування автодорожніх об'єктів; 3) проведення аналітичних досліджень з подальшою підготовкою висновків та пропозицій щодо розробки стратегії регіонального розвитку автодорожньої сфери; 4) забезпечення ефективного процесу розвитку логістичних систем автодорожнього господарства на засадах приватно-державного партнерства [15].

Для реалізації розробленої концепції пропонується створення департаменту логістичного розвитку дорожнього господарства Чернігівської області за участю представників держави (а саме центр партнерства регіону) та приватного бізнесу, які відповідатимуть за розробку ефективних проєктів, їх супровід, визначення умов для всіх його учасників. В результаті впровадження запропонованого алгоритму створення департаменту логістичного розвитку (рис. 4).



Рис. 4. Очікувана ефективність від створення департаменту логістичного розвитку

Опосередована бюджетна ефективність визначає приріст надходжень до бюджету за рахунок пожевлення ділової активності. Соціальна ефективність характеризується співвідношенням витрат та суспільних результатів проєкту, що відповідають меті та завданням проєкту державно-приватного партнерства. Екологічна ефективність – це відношення сумарних екологічних витрат до екологічного ефекту, результатів, з точки зору держави та суспільства. Система екологічного менеджменту покликана ст спрямованим на економію споживаних ресурсів і зниження шкідливого впливу на довкілля. Екологічна і соціальна ефективність проєкту враховують спільну дію всіх учасників проєкту на соціальний та екологічний стан регіону, а також можливі наслідки реалізації проєкту для здоров'я населення. Додатковий ефект від проєкту у формі державно-приватного партнерства може бути обумовлений: 1) економією бюджетних коштів або скороченням витрат суб'єкта промислового бізнесу; 2) зростанням масштабів реалізації проєкту, за рахунок чого забезпечується досягнення вищого рівня соціальної ефективності; 3) скороченням терміну реалізації соціально-економічних проєктів і програ. **Висновок.** Провівши аналіз динаміки витрат за двома групами (транспортні, поза транспортні), у статті було доведено актуальність створення департаменту логістичного розвитку дорожнього господарства Створення департаменту логістичного розвитку ДП «Чернігівський обласдор» шляхом використання алгоритму розвитку логістичних систем дозволить удосконалити організацію та управління дороз Реалізація запропонованого у статті алгоритму розвитку логістичних систем дорожнього господарства Чернігівської області має відбуватися на засадах приватно-державного партнерства. При цьому, найб завдань є позиції стосовно саме будівництва автомобільних шляхів. Сьогодні існує необхідність вдосконалення фінансово-економічних інструментів до залучення та використання коштів на будівництво і рекон нормативно-правової бази; забезпечення збалансованості проєктів за фінансовими та матеріально-технічними ресурсами. У статті було розроблено структуру департаменту логістичного розвитку ДП «Чернігівський обласдор» та запропоновано алгоритм розвитку логістичних систем. Також були визначені основні ум розвитку і наведена очікувана ефективність від створення департаменту логістичного розвитку ДП «Чернігівський обласдор». Усе вищезазначене доводить необхідність подальшої реалізації створення, забезпечення розвитку логістичних систем Чернігівської області.

Література.

1. Фролова Л. В. Логістичне управління підприємством: теоретико-методичні аспекти : [монографія] / Фролова Л. В. – Донецьк: Дон дует, 2004. – 261 с.
2. Беспалов Р.С. Транспортная логистика, новейшие технологии построения эффективной системы доставки // Р.С. Беспалов - М.: Вершина, 2008. - 384с.
3. Комарницький І.М. Механізми формування логістичних центрів / І.М. Комарницький, Н.С. Питулак, І.В. Когул // Вісн. нац. ун-ту «Львівська політехніка: проблеми економіки та управління.» - Л., 2007.
4. Демиденко В.В. Логістичне забезпечення інноваційного розвитку промислового виробництва / В.В. Демиденко // Економіка та держава. - 2006. - № 2. - С. 49 - 52.
5. Клімова І.Г. Логістика як чинник підвищення конкурентоспроможності підприємства / І.Г. Клімова // Держава та регіони. - 2006. - № 4. - С. 163 - 166.
6. Клімова І.Г. Проблеми та передумови використання логістики в Україні / І.Г. Клімова // Держава та регіони. - 2006. - № 3. - С. 143 — 147.
7. Сокур І. М., Транспортна логістика: навч. пос. [для студ. вищ. навч. закл.] / І. М. Сокур, Л. М. Сокур, В. В. Герасимчук – К.: Центр учбової літератури, 2009. – 222 с.
8. Семеновко А.И. Логистика. Основы теории: учебник для вузов/ А.И. Семеновко, В.Н. Сергеев. – СПб.: Издательство «Союз», 2001. – 544 с. (Серия «Высшее Образование»).
9. Лебеда Т. Державно-приватне партнерство як фактор економічного зростання та проблеми його розвитку в Україні / Т. Лебеда, І. Запатріна // Економіст. – 2011. – № 3. – С. 52-58.
10. Варнавский В.Г. Партнерство государства и частного сектора: теория и практика / Ин-т мировой экономики и междунар. отношений. – М.: Наука, 2005. – 20 л. – ISBN 5-02-033426-X (в пер.).
11. Котелянець В.І. Інструментарій приватно-державного партнерства у розвитку автодорожнього господарства // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту: К.: ДЕТУТ, 2008. – С. 163-170.
12. Концепція розбудови автодорожньої мережі регіону на засадах приватно-державного партнерства // Укл. Сич С.М., Влащенко Ю.С., Капелюха О.С. – Чернігів: ЧДТУ. – 2007. – 20 с.
13. Ларіна Р.Р. Формування та забезпечення надійності регіональних логістичних систем: [монографія] / Ларіна Р.Р. – Донецьк: "Норд-Прес", 2005. – 284с.
14. Устенко М.О. Основні проблеми транспортної логістики / М.О. Устенко // Вісник економіки транспорту і промисловості № 29 — Харків, Укр/ДАЗТ—2010. – 7с.
15. Дутко Н.Г. Сутність та поняття державно-приватного партнерства в контексті дослідницьких підходів / Н.Г. Дутко // Науковий вісник Академії муніципального управління. Серія «Управління». – 2011. -

References.

1. Frolova L. V. (2004), Logistical business management: theoretical and methodological aspects [Logistics business management: theoretical and methodological aspects], Don duet, Donetsk, Ukraine.
2. Беспалов R.S. (2008), Transportnaja logistika, novejschie tehnologii postroenija jeffektivnoj sistemy dostavki [Transport logistics, latest technology of building an effective delivery system], Verzhina, Moscow, Russia.
3. Komarnytskij I.M. (2007), "Mechanisms of formation of logistics centers", Visnyk natsional'noho universytetu L'vivs'ka politekhnika: problemy ekonomiky ta upravlinnia, vol. 582, pp. 190 - 196.
4. Demydenko V.V. (2006), Logistychnye zabezpechennia innovatsijnoho rozvytku promyslovoho vyrobnytstva [Logistics support innovative development of industrial production], Ekonomika ta derzhava, Kyiv, Ukraine.
5. Klimova I.H. (2006), Logistyka yak chynnyk pidvyshchennia konkurentospromozhnosti pidpryemstva [Logistics as a factor in improving the competitiveness of enterprises], Derzhava ta rehiony, Kyiv, Ukraine.
6. Klimova I.H. (2006), Problemy ta peredumovy vykorystannia lohystyky v Ukraini [Problems and prerequisites for the use of logistics in Ukraine], Derzhava ta rehiony, Kyiv, Ukraine. 7. Sokur I. M., L. M. Sokur, V. [Transport logistics], Tsentr uchbovoi literatury, Kyiv, Ukraine.
8. Semenenko A.I., V.N. Sergeev (2001), Logistika. Osnovy teorii: uchebnik dlja vuzov [Logistics. Fundamentals of the theory: a textbook for high schools], Sojuz, Saint-Peterburg, Russia.
9. Lebeda T.S., Zapatrina I. V. (2011), Derzhavno-privatne partnerstvo yak faktor ekonomichnoho zrostantia ta problemy joho rozvytku v Ukraini [Public-private partnerships as a factor of economic growth and problems of Ukraine].
10. Varnavskij V.G. (2005), Partnerstvo gosudarstva i chastnogo sektora: teorija i praktika [Partnership between the government and the private sector: theory and practice], Nauka, Saint-Peterburg, Russia.
11. Kotelianets' V.I. (2008), "Tools of public-private partnerships in the development of road sector", Zbirnyk naukovykh prats' Derzhavnogo ekonomiko-tehnologichnoho universytetu transportu, vol. 11, pp. 163-170.
12. Sych Ye.M., Vdovenko Yu.S., Kapeliukha O.S. (2007), "The concept of development of road network in the region on the basis of public-private partnerships", Zbirnyk naukovykh prats' Chernihiv's'koho natsional'noho te
13. Larina R.R. (2005), Formuvannia ta zabezpechennia nadijnosti rehional'nykh lohistychnykh system [Formation and ensure the reliability of regional logistics systems], Nord-Press' Donetsk, Ukraine.
14. Ustenko M.O. (2010), "The main problems of transport logistics", Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti, vol. 29, p. 7.
15. Dutko N.H. (2011), "The essence and the concept of public-private partnerships in the context of research approaches", Naukovyj visnyk Akademii munitypal'noho upravlinnia, vol. 3, pp. 41-48.

