

ГАВРИЛЕНКОНаталія Вікторівна
nata_antonova_76@mail.uaк.е.н., доцент кафедри,
Первомайський філіал
Національного університету
кораблебудування імені адмірала
Макарова**ГРИЩЕНКО**Олена Валентинівна
vgik1971@ya.ruк.е.н., доцент кафедри,
Первомайський філіал
Національного університету
кораблебудування імені адмірала
Макарова**КОШУТСЬКА**Вікторія Олександрівна
viktoriya_k83@mail.ruвикладач, Первомайський коледж
Національного університету
кораблебудування імені адмірала
Макарова

УДК 336

РЕТРОСПЕКТИВНИЙ АНАЛІЗ ДЕКОМПОЗИЦІЇ ЛОГІСТИЧНИХ СИСТЕМ**RETROSPECTIVE ANALYSIS OF DECOMPOSITIC LOGIC SYSTEMS**

У статті розглянута економічна природа системної форми організації логістики; проведено ретроспективний аналіз декомпозиції логістических систем

В статье рассмотрена экономическая природа системной формы организации логистики; проведен ретроспективный анализ декомпозиции логистического систем

The article deals with the economic nature of the systemic form of organization of logistics; a retrospective analysis of the decomposition of logistic systems is conducted.

Ключові слова: логістика, логістична стратегія, кластер

Ключевые слова: логистика, логистическая стратегия, кластер

Keywords: logistics, logistics strategy, cluster

ВСТУП

Світовий досвід свідчить про відхід від неефективних методів і форм організації діяльності суб'єктів господарювання. Постійне зростання кількості інноваційних малих фірм, яке відбувається у світі, більш повно задовольняє вимоги сьогодення. Суб'єкти великого підприємництва, що займають пріоритетні ринкові позиції, активно перебудовують свої виробничі процеси, скорочують ланки адміністративного управління та активно концентрують свої зусилля на реалізації ключових завдань.

Дослідження сутності мережевої форми в контексті економічних проблем стратегії бізнесу досить широко представлена зарубіжними науковцями: К. Імаї, Х. Ітамі, М. Кастельст, К. Кук, Р. Майлз, Ч. Сноу, Г. Торелли, Р. Емірсон та ін. Серед вітчизняних науковців, які концентрують свою увагу на проблемі логістики слід відзначити Є. Крикавського, С. Шаповал, С. Кубіва, Ю. Пономарьову, Н. Чухрай та інших.

Незважаючи на відмічені зміни, що відбуваються в економіці, логістика та її потенціал дають передумови до бачення перспектив, які поєднуються з реалізацією як традиційних, так і інноваційних форм організації бізнесу в сучасних умовах. Стан логістики в Україні характеризується недостатнім використанням логістичного потенціалу, про що свідчить рейтинг логістичної ефективності, визначений за даними досліджень Світового банку.

Якщо розглядати бали за кожною характеристикою окремо, найгірше Україну оцінено з митного об-

роблення вантажів (2,30 бала проти 4,12 у Німеччині), це 116-те місце в списку, згідно з рейтингом за окремою характеристикою. Найкраще Україну оцінили за своєчасністю доставки вантажів до пунктів призначення (3,51 бала проти 4,45 у Німеччині), це 54-те місце списку. Загалом за п'ятибальною системою у 2016 р. Україна отримала 2,74 бала. З 2007 р. по 2016 р. динаміка показника LPI по Україні була такою: найбільший показник країна продемонструвала 2014 р. (61-е місце, 2,98 бала), найменший – 2010 р. (102-е місце, 2,57 бала; хоча у 2007 р. країна посіла 73-е місце з нижчим сумарним балом 2,55). Причому найгірший показник серед усіх оцінюваних характеристик Україна демонструвала за митним обробленням вантажів з 2007 р. по 2016 р., виключаючи 2014 р. [1].

Виникає необхідність дослідження ролі логістичної стратегії як інструменту оптимізації бізнес-процесів великих промислових підприємств, що надасть можливість виявити його ефективність.

МЕТА РОБОТИ полягає у проведенні ретроспективного аналізу декомпозиції логістичних систем.

МЕТОДИ ДОСЛІДЖЕННЯ

Методологічною основою роботи стали загальнонаукові методи вивчення (аналіз і синтез, індукція та дедукція), діалектичний метод, метод порівняльного аналізу, загальна система, систематизація, історико-логічний метод, економічний аналіз, метод еталонної динаміки показників та інші приватні методи знання.

Інформаційну базу статті становили законодавчі

та нормативні акти України, ресурси Internet, монографічні та періодичні публікації вітчизняних та зарубіжних авторів за досліджуваною темою, матеріали дискусій про проблеми організації логістичної діяльності на наукових конференціях, а також результати досліджень, виконаних авторами.

РЕЗУЛЬТАТИ

Зміни економічного клімату, що мають місце в сучасній економіці, призводять до загострення конкурентної боротьби і вимагають адаптації підприємств до системи взаємозв'язків, за допомогою еволюції організаційної форми.

Логістична діяльність завжди відрізнялася підвищеним динамізмом до сприйняття різного роду нова-

цій. Це пояснюється специфікою даної діяльності, що дозволяє прискорити реакцію компанії на конкуренцію, ринкову кон'юнктуру та вимоги споживачів щодо якості не тільки товарів, але й обслуговування, пропонованого з боку ринкового суб'єкта. У даному взаємозв'язку трансформацію організаційних форм логістики доцільно розглядати через еволюцію самої логістики, оскільки саме в своєму розвитку логістика з інструменту оптимізації окремих складових бізнесу перетворилася в сучасну універсальну концепцію, що торкнулася і організаційних форм діяльності [2]. Проведене дослідження дозволило визначити вектор розвитку організаційних форм логістики, що відображено на рис. 1.

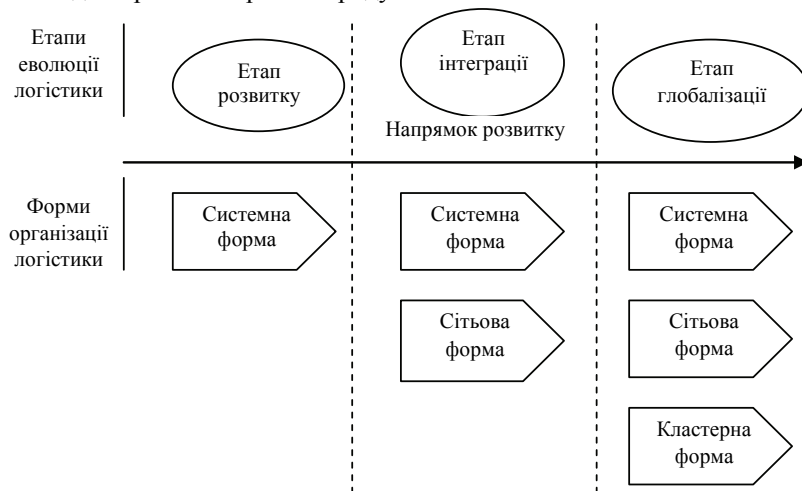


Рис. 1. Еволюція організаційних форм логістики

Основою генезису організації логістики можна вважати еволюційну теорію, постулатами якої виступають доцільність, адаптація та самоорганізація. Згідно з еволюційною теорією, що існує в даний момент часу, організаційні форми в цілях забезпечення дієздатності та довгострокової стійкості стратегічних процесів розвитку повинні виконувати певні дії, що включають в себе: постійну реорганізацію зсередини, спрямовану на оптимізацію організаційної структури суб'єкта; побудову діяльності підприємства по розробці та перепроєктуванню ключових бізнес-процесів; створення та розвиток спеціальних аналітичних служб, що займаються прогнозуванням змін умов ринку та імітаційним моделюванням відповідних модифікацій організаційно-правової діяльності; забезпечення інформаційної прозорості взаємовідносин між ринковими суб'єктами; створення сприятливого клімату для самонавчання та розвитку творчого потенціалу. Сукупність зазначених дій дозволяє адаптуватись до динамічного оточення, забезпечує цільове призначення управлінських рішень та задає вектор прогресивного розвитку, що визначає найбільш життєздатні організаційні форми.

Як наслідок, суб'єкти ринку, які мають найбільш прогресивну форму організації логістичної діяльності, отримують додаткові конкурентні переваги за рахунок оперативності дій в умовах мінливості зовнішнього середовища і розробки адекватної логістичної стратегії. Динамізм зовнішнього середовища сприяє появі нових факторів конкурентоспроможності

логістики. На даний час відмічають такі фактори, як час, якість, витрати, швидкість реакції на запити споживачів, інтеграція, гнучкість, інноваційність, що впливають на логістичну стратегію. Однак слід зазначити, що будь-яка стратегія, в тому числі і логістична, визначається формою організації діяльності, яку компанія застосовує для досягнення поставленої мети і оптимізації результатів свого функціонування.

У зв'язку з цим, на наш погляд, необхідно розглядати форму організації логістики як додатковий фактор конкурентоспроможності компанії, який є визначальним при розробці її поведінки на ринку і визначає швидкість реакції на зміни, що відбуваються. Транспортні стратегії і їх зміст досить детально викладені в сучасній науковій літературі. Однак зв'язок між факторами конкурентоспроможності і організаційними формами логістики не знайшли належного відображення в теоретичних розробках. Зв'язок логістичних стратегій з формою організації логістичної діяльності і факторами конкурентоспроможності відображено на рис. 2.

Системна форма організації логістики передбачає наявність структурних частин, що знаходяться в певних взаємозв'язках і взаєминах. Ретроспективний аналіз показує, що декомпозицію логістичної системи можна проводити засобами визначення: натурально-речовим складом об'єктів управління логістичною системою, при якому виділяють такі елементи системи, як запаси, склади, транспорт, інформацію, кадри

та ін; функціональному складу елементів логістичної системи, який передбачає в рамках логістичної системи встановлення блоків, які відповідають за виконання конкретної логістичної функції, основними з яких є закупівлі (постачання), виробництво, збут; струк-

турному (об'єктному) складу логістичної системи, що передбачає виділення підсистем, ланок і елементів в рамках логістичної системи. З позиції організаційних форм управління логістикою саме об'єктна ієрархія являє собою найбільший інтерес [3].

		Етапи еволюції логістики		
		Етапи розвитку	Етапи інтеграції	Етапи глобалізації
		Логистические стратегии		
Форми організації логістики	Системна форма	1. "Худа" стратегія 2. Стратегія лідерства за витратами 3. Стратегія підвищення продуктивності	1. "Худа" стратегія 2. Стратегія лідерства за витратами 3. Стратегія підвищення продуктивності 4. Динамічна стратегія 5. Стратегія диверсифікації класифікації і спеціалізації 6. Стратегія інтеграції 7. Стратегія зростання 8. Стратегія підвищення рівня логістичного сервісу 9. Стратегія фокусування 10. Стратегія скорочення бази поставок	1. "Худа" стратегія 2. Стратегія лідерства за витратами 3. Стратегія підвищення продуктивності 4. Динамічна стратегія 5. Стратегія диверсифікації класифікації і спеціалізації 6. Стратегія інтеграції 7. Стратегія зростання 8. Стратегія підвищення рівня логістичного сервісу 9. Стратегія фокусування 10. Стратегія скорочення бази поставок 11. Стратегія захисту навколишнього середовища 12. Стратегія логістичних інновацій
	Сітьова форма			
	Кластерна форма			
Фактори конкурентоспроможності	Витрати	Витрати, якість, швидкість реакції на запити споживачів, час, гнучкість, інтеграція, форма організації логістики (в меншій мірі)	Витрати; якість; швидкість реакції на запити споживачів; час; гнучкість; інтеграція; форма організації логістики (в меншій мірі); інноваційність форми організації логістики (в більшій мірі)	

Рис. 2. Фактори конкурентоспроможності компанії при формуванні її логістичної стратегії

Структурна декомпозиція дозволяє чітко простежити наявність зв'язків як між складовими всередині системи (внутрішні зв'язки), так і між складовими різних логістичних систем, які взаємодіють в процесі переміщення економічних потоків у зовнішній ринковому середовищі (зовнішні зв'язки). Внутрішні зв'язки, таким чином, формують внутрішні ланцюги, зовнішні зв'язки – відповідно – зовнішні ланцюги. Тому, на наш погляд, необхідно розмежовувати поняття "логістичний ланцюг" і "ланцюг поставок".

Логістичний ланцюг характеризує взаємодію структурних складових в рамках функціонування конкретної логістичної системи, тобто сприяє встановленню внутрішніх зв'язків. Ланцюг поставок складається з ряду видів діяльності і організацій, через які матеріальні потоки проходять під час свого переміщення від постачальника початкового рівня до кінцевих споживачів і формують зовнішні зв'язки.

Об'єктну структуру логістичної системи може бути розглянуто математично за допомогою кванторів, зокрема квантора спільності:

$$\exists(x, y, z) \in L \mid \forall z \in y; \forall y \in x,$$

де X – сукупність підсистем, що мають місце в логістичних системах;

Y – сукупність ланок, що забезпечують протікання поточкових процесів в підсистемах;

Z – сукупність елементів, які виступають як частинки ланки логістичної системи.

Можливість розгляду логістичної системи, таким чином, дозволяє домінантною відобразити підпорядко-

ваність і залежність структурних складових даної форми організації логістики та одночасно показати цілісне утворення функціональних складових, що характеризується системоутворюючими властивостями, матеріальними, інформаційними та іншими зв'язками.

Логістичні системи є штучно створеними утвореннями, тобто являють собою продукт людської діяльності. Як наслідок, процес формування таких систем має певну частку суб'єктивізму, так як їх створення можливо тільки на діалектичному поєднанні об'єктивних закономірностей і суб'єктивних бажань.

У науковій літературі розуміння логістичних мереж полягає з точки зору економіки мереж, при цьому діє переконання, що мережа належить одній компанії або групі компаній, які мають єдиний інтерес. У зв'язку з цим традиційно виділяють два класи логістичних мереж: мережі внутрішньої логістики та мережі зовнішньої логістики.

Загально визнано, що будь-яка мережа, в тому числі й логістична, володіє, принаймні, трьома ознаками: по-перше, в мережі беруть участь як мінімум три компанії-контрагента; по-друге, учасники погоджують, але не об'єднують свої функції і встановлюють довгострокові взаємозв'язки; по-третє, контрагенти здійснюють операції на підставі укладеного між ними контракту. Зазначених ознак недостатньо для відображення сітьової форми організації, тому пропонуються додаткові характеристики логістичних мереж, представлені в порівнянні з системами у табл. 1.

Порівняльна характеристика логістичних систем і логістичних мереж

Критерій	Логістична система (системна форма)	Логістична сіть (сітьова форма)
Автономність сторін	відсутня	присутня
Методи управління	адміністративні	ринкові
Інтеграція	вертикально-горизонтальна	горизонтальна
Тривалість взаємовідносин	довгострокові/ середньострокові	середньострокові/ короткострокові
Форма взаємодії учасників	застосування влади	співпраця
Основа взаємодії	взаємозалежність	спільні цілі
Використовуваний ціновий механізм	закрите ціноутворення: нормування затрат, бюджетування	відкрите ціноутворення
Форма закріплення договірних відносин	Класичний контракт	неокласичний контракт
Ступінь рівноправності взаємовідносин	етноцентризм	поліцентризм

З урахуванням вищенаведеного логістичну мережу можна розглядати як сукупність принципово рівноправних і незалежних партнерів, між якими встановлено взаємозв'язки з економічного потокам, засновані на взаємних зобов'язаннях і відповідальності, що функціонують за рахунок наявних ресурсів.

Формалізований вигляд структурних елементів логістичної мережі може бути представлено в такий спосіб:

$$\exists (P_j; C_i \in S) \left| \sum_{j=1}^n P_j \bigcup_{t=0}^T \sum_{i=1}^m C_i \right.$$

де S – логістична мережа; C_i – споживачі мережі; P_j – постачальники мережі; n – кількість постачальників; m – кількість споживачів; T – період існування мережі; t – момент часу.

Будь-які зміни в організаційних формах логістики супроводжуються варіюванням кількісних і якісних показників. На сучасному етапі розвитку логістичного менеджменту не існує однозначного визначення системи показників, які дозволяють провести оцінку функціонування організаційних форм. На наш погляд, комплексна оцінка організаційної форми повинна покладатися на постулат її поступального розвитку, який полягає в закономірній, доцільній, керованій позитивній зміні в заздалегідь зазначений час і призводить до досягнення якісно нових результатів дія-

льності.

ВИСНОВКИ

Таким чином, було виявлено домінуючі сили, що впливають на розвиток економічної системи в конкретний момент часу, і фактори, які обумовлюють генезис логістики на концептуальному рівні і рівні логістичного інструментарію, що дозволяє провести оцінку їх значущості при виборі пріоритетної логістичної стратегії та сприятиме формуванню її пріоритетів.

Список використаних джерел

1. Индекс эффективности логистики 2016 – Немецчина znovu в лидерах // Екатерина Федоршина – Экономические известия [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://eizvestia.com/uk/ekonomika-ukr/full/366-indeks-efektivnosti-logistiki-2016-nimechchina-znovu-v-liderax>
2. Евтодиева Т.Е. Характерные особенности организационных форм логистики в условиях неэкономии [Текст] / Т.Е. Евтодиева. – Самара: Изд-во Самар. гос. экон. ун-та, 2011. – 168 с.
3. Евтодиева Т.Е. Сетевые принципы организации логистической инфраструктуры [Текст] / Т.Е. Евтодиева // Вестн. МГОУ. Серия "Экономика". – 2011. – № 3. – С. 110-116