

4. Antypyna O.N. Asymmetrya ynformatsyy (nachalo) / O.N. Antypyna // Vestnyk Moskovskoho un-ta. — Ser. 6: Ekonomyka. — 2003. — # 2. — S. 110–125.
5. Antypyna O.N. Asymmetrya ynformatsyy (okonchanye) / O.N. Antypyna // Vestnyk Moskovskoho un-ta. — Ser. 6: Ekonomyka. — 2003. — #3. — S. 71–87.
6. Kots'o O. Ya. Empirychnyy analiz vplyvu asymetriyi statystychnoyi informatsiyi shchodo rehional'noho spozhyvannya domohospodarstv Ukrainy na tochnist' prohoziv / O. Ya. Kots'o // Aktual'ni problemy ekonomiky. — 2009. — #12(102). — S. 200–209.
7. Teoretyko-metodolohichni osnovy investytsiyno-innovatsiynoyi bezpeky natsional'noyi ekonomiky Ukrainy: monohrafiya / I.M. Hryshchenko, V.M. Uzunov, M.P. Denysenko, O.O. Bondarenko, V.K. Vasenko; red.: I.M. Hryshchenko, V.M. Uzunov, M.P. Denysenko; Kyiv. nats. un-t tekhnolohiy ta dizaynu, Un-t ekonomiky i upr., Cherkas. nats. un-t im. B. Khmel'nyts'koho. — K.: KNUTD, 2013. — 463 c.
8. Vdovychenko A.M. Finansovi resursy naselennya ta yikh vplyv na innovatsiyni protsesy v Ukraini / A.M. Vdovychenko // Aktual'ni problemy ekonomiky. — 2009. — # 1. — S. 207–217.
9. Lysenko R. Monetarnyy transmisiynyy mekhanizm v Ukraini. St. 2. Analiz diyi transmisiynoho mekhanizmu hroshovo-kredytnoyi polityky / R. Lysenko, S. Nikolaychuk, A. Somyk // Visnyk Natsional'noho banku Ukrainy. — 2007. — #11. — S. 18–24.
10. Osypov A. A. Transformatsyya sberezhenny v ynvestytsyy v ekonomyke Rossyy. — Tver': TF SZAHHS, 2005. — 120 s.
11. Commission sets out the next steps for stability, growth and jobs / European Commission — Press Release. [Електронний ресурс]. — Доступний з: <http://europa.eu/rapid/press-release_IP-12-513_en.htm>.

УДК 656.078.1(045)

Ремига Юлія Сергіївна

кандидат економічних наук, доцент кафедри логістики
Національний авіаційний університет

Ремьга Юлия Сергеевна

Кандидат экономических наук, доцент кафедры логистики
Национальный авиационный университет

Remyha Y. S.

Ph.D. in economics, Associate Professor of the Logistics Department,
National Aviation University

ПРОЕКТУВАННЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ СИСТЕМ ЯК ЕФЕКТИВНА СКЛАДОВА ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА**ПРОЕКТИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМ КАК ЭФФЕКТИВНАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ КОМПАНИИ****DESIGNING OF TRANSPORT-LOGISTICS SYSTEMS AS AN EFFECTIVE COMPONENT OF ENTERPRISE ACTIVITY**

Анотація. У статті відзначено, що спільність комерційних інтересів транспортних підприємств забезпечується можливістю їх функціональної інтеграції за допомогою логістичних принципів управління. Формування логістичної мережі дозволяє підприємствам збільшити прибуток і скоротити витрати всіх видів ресурсів. Автором зазначено, що ефективність співробітництва окремих суб'єктів логістичного ринку можлива за рахунок створення транспортно-логістичних систем в діяльності підприємств. Зроблено висновок, що проектування транспортно-логістичної системи підприємства за принципом синергічного ефекту допомагають досягти взаємовигідної співпраці, конкретних загальних і приватних цілей підприємств, а також найкращого співвідношення між витратами і отриманими результатами.

Ключові слова: проектування, логістична система, транспортно-логістична система, логістичний ланцюг, транспортний ланцюг, синергетичний ефект.

Анотація. В статті определено, що общність комерційних інтересів транспортних підприємств забезпечується можливістю їх функціональної інтеграції з допомогою логістичних принципів управління. Формування логістичної мережі дозволяє підприємствам збільшити прибуток і зменшити витрати всіх видів ресурсів. Автором відзначено, що ефективність співпраці окремих суб'єктів логістичного ринку можлива за рахунок створення транспортно-логістичних систем в діяльності підприємств. Сделано висновок, що проектування транспортно-логістичної системи підприємства по принципу синергетичного ефекту допомагають досягти взаимовигідного співпрацювання, конкретних загальних і частинних цілей підприємств, а також найкращого співвідношення між витратами і отриманими результатами.

Ключевые слова: проектирование, логистическая система, транспортно-логистическая система, логистическая цепь, транспортная цепь, синергетический эффект.

Summary. The commercial interests of the community transport companies which enable their functional integration with the help of logistics management principles have been founded in this paper. Formation of the logistics network allows businesses to increase profits and reduce costs of all types of resources. The author noted that the effectiveness of cooperation of individual subjects at the logistics market is possible through the creation of transport-logistics systems in enterprise's activity. It is concluded that transport-logistics system designing of the enterprise on the basis of synergies helping to achieve mutually beneficial cooperation, specific public and private objectives of companies, and the best combination of costs and results.

Key words: designing, logistics system, transport-logistics system, logistic chain, transport chain, synergistic effect.

На сучасному етапі економічного розвитку, українські підприємства переглядають існуючі системи управління, впроваджують нові інформаційні системи управління, проводять реорганізацію бізнесу на основі сучасних методів реінжинірингу, впроваджують спеціалізовані системи підвищення продуктивності праці, управління виробництвом і т.д. Ситуація, що склалася на підприємствах обумовлює необхідність розробки нових концепцій, методичних основ, практичних рекомендацій з проектування логістичних систем як одного з найважливіших умов розвитку вітчизняних підприємств і структурують факторів підвищення ефективності логістичних ланцюгів.

В даний час сформувався кілька концепцій впровадження логістичних систем на підприємствах, однак загально визнаної теорії проектування логістичних систем ще не вироблено як в Україні, так і за її межами. В цих умовах проводять діагностичний аналіз, оцінку проблемної ситуації, і порівняння з існуючими уявленнями про те, яким чином має функціонувати логістичні системи, розробляють і впроваджують програму з її реорганізації.

Часто спроби прямого впровадження логістичних систем закінчуються невдало, з дуже великими інвестиціями, що породжує ланцюг інших проблем. Значені обставини загострюють потребу в більш глибокому розгляді процесу проектування логістичних систем, а саме з позицій системного аналізу, системного проектування, спираючись на процес послідовного

«освітлення» «чорного ящика» за допомогою технологій моделювання.

Транспортні процеси є складовою частиною системи логістичного управління підприємством, тому від швидкості, потужності і надійності проходження матеріально-інформаційних потоків по логістичному ланцюгу залежать ступінь задоволеності споживачів, прибуток і оборотність оборотних коштів. Опосередковано якість проектних робіт при створенні логістичних систем на підприємстві визначає рівень розвитку та конкурентоспроможності підприємства в порівнянні з іншими учасниками ланцюга поставок [1, с. 27].

Відомо, що основним принципом логістики є системний підхід, для ефективною реалізації якого потрібна відповідна методологія моделювання процесів прийняття управлінських рішень. Тому в умовах розвитку ринкових відносин для транспортних підприємств основною метою діяльності є якісне обслуговування вантажовласників. В умовах скорочення обсягу перевезень і зростання конкуренції зі сторони інших видів транспорту для отримання прибутку необхідно застосовувати нові технології.

Перш ніж перейти до характеристики даної методології, необхідно зазначити, що в даний час існує тенденція зміни транспортної функції. Ці зміни обумовлені необхідністю застосування таких способів підвищення якості транспортного обслуговування, як доставка вантажів «від дверей до дверей», технологічних маршрутів та інших сучасних способів транспортування. З урахуванням даних тенденцій і в умовах



Рис. 1. Основні функції транспортно-логістичних систем (розроблено автором на основі [2])

зниження обсягів вантажних робіт транспортні мережі можуть виконувати функції регіональних розподільчих центрів, які покликані управляти потоками вантажів на території вузла і брати участь в їх доставці одержувачам.

Послідовне застосування системного аналізу при визначенні цілей транспортно-логістичної діяльності підприємства в межах логістичного ланцюга доставки вантажів і в умовах зниження обсягів роботи приводить до необхідності розгляду більш складної ієрархічної транспортної мегасистеми [3].

На її верхньому рівні розглядаються стратегічні цілі функціонування транспорту на ринку транспортних послуг. Сукупність транспортних засобів різних підприємств утворює транспортно-логістичну систему певного регіону, в межах якого узагальнюються дані по вивченню ринку збуту та потреб клієнтури в транспортних послугах.

Дві групи факторів характеризують особливості роботи транспорту в даний час [2]:

1 – пов'язана зі зміною зовнішнього економічного середовища функціонування,

2 – пов'язана зі зміною внутрішньогалузевих умов їх роботи.

Аналіз ситуації на ринку транспортних послуг, облік факторів, які характеризують особливості роботи транспорту України в даний час, дозволяють виділити пріоритетні напрямки економічної стабілізації і розвитку. Враховуючи особливості технології та експлуатації транспортних засобів, зміна ролі виробничих об'єктів в умовах нестабільних розмірів вантажопотоків вимагає вирішення комплексу завдань з використанням принципово нових методів. Під новими

методами розуміються ті методи, які можуть бути реалізовані в рамках новостворюваних інтеграційних логістичних органів управління – це мультимодальні логістичні центри, логістичні асоціації, регіональні транспортно-логістичні системи, транспортно-логістичні комплекси та ін.

Основні функції транспортно-логістичних систем (ТЛС) на підприємстві графічно можна відобразити наступним чином – рис. 1.

Спільність комерційних інтересів учасників транспортно-логістичного ланцюга доставки вантажів забезпечує можливість їх функціональну інтеграцію. Формування транспортно-логістичних центрів або транспортно-логістичних комплексів дозволяє в підсумку максимізувати прибуток і мінімізувати витрати всіх видів ресурсів кожного учасника процесу руху товару [4].

Сутність логістичної інтеграції полягає в можливості ефективного співробітництва окремих суб'єктів транспортно-логістичного ланцюга заради досягнення конкретних загальних і приватних цілей.

Функціонування ТЛС залежить від певних цілей, відображених в табл. 1. Аналізуючи табл. 1 можна сказати, що кожен рівень управління ТЛС вирішує свої задачі (стратегічні, оперативні і тактичні). Передбачається, що підрозділи, що входять в транспортно-логістичний комплекс, володіють певною незалежністю. Співвідношення між незалежністю і залежністю підрозділів доцільно розглядати з позиції синергії, тобто сумарного ефекту системи. В цьому випадку з'являється можливість ефективно комбінувати поєднання окремих підрозділів або підсистем ТЛС (термінальних комплексів, елементів логістичної транспортної

Таблиця 1

Цілі функціонування транспортно-логістичних систем (розроблено автором на основі [2])

Фінансові цілі	Виробничо-технічні цілі	Технічні цілі
1	2	3
1) виражаються у формі прибутку при рентабельності та ліквідності.	1) виражаються загальною продуктивністю; 2) виражаються продуктивністю окремих підрозділів; 3) виражаються мінімізацією окремих періодів часу в процесі виробництва.	1) виражаються у ефективності технічних параметрів; 2) виражаються у ресурсомісткості виробництва.

ланцюга) з метою отримання більш високого ефекту для всієї системи. Елементами логістичного транспортного ланцюга можуть бути вантажовласники та різні види транспорту, що забезпечують процес доставки вантажів. В цьому випадку особливого значення набувають термінальні системи.

При створенні транспортно-логістичних систем на підприємстві доцільно використовувати функціональний підхід. При його реалізації логістичний ланцюг розвитку будь-якого підприємства матиме вигляд – рис. 2.

Із рис. 2 видно, що реалізація функціонального підходу дозволяє застосовувати нові рішення в області організаційної структури підприємства, зокрема заснованої на ідеях логістичного реінжинірингу, а також врахувати один із головних принципів логістики – це орієнтацію на споживача.

В умовах нестабільного зовнішнього середовища можливий перехід від стратегічного управління до більш ефективного. При цьому повинна досягатися стратегічна орієнтація і синхронізація планів елементів ТЛС та логістичного транспортного ланцюга, що забезпечують реалізацію цілей логістики по транспортно-експедиторському обслуговуванню вантажовласників.

Наявність управлінської структури подібного роду може стати ефективним інструментом знаходження компромісів між інтересами різних видів транспорту (потенційних конкурентів) з метою досягнення найкращого співвідношення між витратами і отриманими результатами і забезпечити оптимальні пропорції елементів логістичного транспортного ланцюга, що входить до ТЛС.

Слід зазначити, що на сьогоднішній день характерним є розширення сфери дії компромісів [5, с. 169]. Це викликано насамперед тим, що окремі елементи логістичного транспортного ланцюга, як правило, не мають у своєму розпорядженні достатніх ресурсів для забезпечення ефективної роботи. Задача визначення ефективної комбінації використання двох і більше видів транспорту у логістичному транспортному ланцюзі може бути зведена до багатокритеріальної задачі. В даному випадку обґрунтованим можна вважати підхід, при якому знаходиться рішення-критерій, яке наближається до безлічі несумісних оптимумів різних критеріїв, що відображає інтереси різних елементів і видів транспорту логістичного транспортного ланцюга.

Отже, можна сказати, що в залежності від рівня прийняття рішення основними завданнями ТЛС є проектування і вибір оптимальної з точки зору логістичної синергії логістичного транспортного ланцюга доставки вантажів. Очевидно, що з проблемою проектування пов'язана проблема знаходження фінансових ресурсів (інвестицій), тому на рівні стратегічного планування підприємства необхідно вирішувати питання, пов'язані з фінансуванням проекту, порядком залучення інвесторів і т.д.



Рис. 2. Ланцюг функціонального розвитку транспортно-логістичної системи підприємства (розроблено автором на основі [1, с. 52])

Література

1. Беляев В. М. Управление процессами в транспортных логистических системах: учеб. пособие [Текст] / В. М. Беляев, Л. Б. Миротин, А. Г. Некрасов, А. К. Покровский; под общ. ред. А. Г. Некрасова. — М.: МАДИ, 2011. — 127 с.
2. Зубрицкая Е. А. Создание и перспективы развития транспортно-логистических систем на предприятии / Е. А. Зубрицкая // [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.cs-alternativa.ru>.
3. Кизим А. А. Модель взаимодействия региональных субъектов транспортно-логистической системы при координации логистических центров с виртуальными процедурами. Подходы к оценке стоимости виртуальной транспортной логистики / А. А. Кизим // [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.bizeducation.ru>.
4. Панов И. В. Формирование транспортно-логистической системы / И. В. Панов // [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.sworld.com.ua>.
5. Чухрай Н. Формування ланцюга поставок: питання теорії та практики. Монографія [Текст] / Н. Чухрай, О. Гірна. — Львів: «Інтелект-Захід», 2007. — 232 с.

References

1. Belyaev V. M. Upravlenye protsessamy v transportnykh lohystycheskykh systemakh: ucheb. posobyе [Tekst] / V. M. Belyaev, L. B. Myrotyn, A. H. Nekrasov, A. K. Pokrovskyy; pod obshch. red. A. H. Nekrasova. — M.: MADY, 2011. — 127 s.
2. Zubrytskaya E. A. Sozdanye y perspektivy razvytyyya transportno-lohystycheskykh system na predpnyatyy / E. A. Zubrytskaya // [Elektronnyy resurs]. — Rezhym dostupu: <http://www.cs-alternativa.ru>.
3. Kyzym A. A. Model' vzaymodeystvyaya rehyonal'nykh sub'ektov transportno-lohystycheskoy systemy pry koordynatsyy lohystycheskykh tsentrov s vyrtual'nymy protseduramy. Podkhody k otsenke stoymosty vyrtual'noy transportnoy lohystyky / A. A. Kyzym // [Elektronnyy resurs]. — Rezhym dostupu: <http://www.bizeducation.ru>.
4. Panov Y. V. Formyrovanye transportno-lohystycheskoy systemy / Y. V. Panov // [Elektronnyy resurs]. — Rezhym dostupu: <http://www.sworld.com.ua>.
5. Chukhray N. Formuvannya lantsyuha postavok: pytannya teoriyi ta praktyky. Monohrafiya [Tekst] / N. Chukhray, O. Hirna. — L'viv: «Intelekt-Zakhid», 2007. — 232 s.