

15. Дацюк С. Серйозно про стратегію України // Українська правда. Блоги. – 2014. – 30 вересня. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://blogs.pravda.com.ua/authors/datsuk/542a76e644452/>

Ключові слова: інвестиційна привабливість України, інвестиційний імідж, інвестиційний клімат, стратегія розвитку

Ключевые слова: инвестиционная привлекательность Украины, инвестиционный имидж, инвестиционный климат, стратегия развития

Key words: Ukraine's investment attractiveness, investment image, investment climate, development strategy

УДК: 658.7.01:621 (477)

КОМПЛЕКСНА СИСТЕМА УПРАВЛІННЯ ЛОГІСТИЧНИМ ПОТЕНЦІАЛОМ МАШИНОБУДІВНОГО ПІДПРИЄМСТВА

Короткий Ю. В., здобувач Запорізький національний університет, м. Запоріжжя

Короткий Ю.В. Комплексна система управління логістичним потенціалом машинобудівного підприємства.

У статті автором запропонована комплексна система управління логістичним потенціалом. Вона визначена як сукупність взаємозалежних систем, що охоплює логістичну діяльність підприємств і її цільову спрямованість та забезпечує їхню ефективну роботу. Розглянуто чотири рівні та охарактеризовано складові першого рівня зазначеної комплексної системи – структурні системи, що забезпечують управління логістичним потенціалом: стратегічна, інформаційна, організаційна, фінансово - економічна, внутрішньовиробнича, маркетингово - збутова та управління логістичними ризиками. Наведено структурні елементи, що забезпечують реалізацію зазначених систем. Стратегічна система управління логістичним потенціалом машинобудівного підприємства визначена як діяльність, яка пов'язана з постановкою цілей і завдань логістичної системи підприємства та з підтримкою взаємовідносин між підприємством та зовнішнім середовищем, які дають можливість підприємству досягти своїх цілей, відповідають його внутрішнім ресурсним можливостям і дозволяють залишатися сприйнятливим до факторів зовнішнього середовища. Запропонований поділ розглянутих факторів впливу на логістичний потенціал машинобудівного підприємства на контрольовані та неконтрольовані (споживачі (їхні характеристики, міжособистісний вплив, процес прийняття рішень, організація тощо); незалежні засоби масової інформації (друковані ЗМІ, телебачення, радіо, Інтернет тощо); технології (досягнення в науково-технічному прогресі, ресурсні обмеження підприємства тощо); підприємства-конкуренти (стратегія конкурентів, взаємовідносини в каналах збуту, цінова політика тощо); економічна ситуація (темпи росту, рівень інфляції, безробіття тощо); законодавство; політична ситуація).

Korotkiy Y. The complex system of managing the logistics potential of the enterprise.

In the article the author offers an integrated system of managing the logistics potential. It is defined as a set of interrelated systems that covers logistics activities of enterprises and its thrust and ensure its effective operation. Considered its four levels and characterized components of said first complex system - structural systems that provide logistics management capabilities: strategic, informational, organizational, intra - industrial, financial - economic, marketing - and sales of logistics risks. Author shows the structural elements that ensure implementation of these systems. The strategic system of managing the logistics potential of the enterprise is defined as an activity that is associated with the production of the goals and objectives of the logistics system to support businesses and the relationship between the company and the environment, which enable the company to achieve its goals, consistent with its internal resource capabilities and can be susceptible to environmental factors. The proposed separation of the factors considered potential impact on logistics machine on controllable and uncontrollable (consumers (their performance, interpersonal influence, decision making, organization, etc.), independent media (print media, television, radio, Internet, etc.), technology (achievement in scientific and technical progress, resource constraints, etc.); enterprise-competitors (competitor strategy, relationships in distribution channels, pricing, etc.), economic situation (growth, inflation, unemployment, etc.), legislation, political situation).

Короткий Ю.В. Комплексная система управления логистическим потенциалом машиностроительного предприятия.

В статье предложена комплексная система управления логистическим потенциалом. Она определена как совокупность взаимосвязанных систем, которая охватывает логистическую деятельность предприятий и ее целевую направленность и обеспечивает их эффективную работу. Рассмотрены четыре уровня и охарактеризованы составляющие первого уровня указанной комплексной системы – структурные системы, обеспечивающие управление логистическим потенциалом: стратегическая, информационная, организационная, внутрипроизводственная, финансово - экономическая, маркетингово - сбытовая и управления логистическими рисками.

Стратегическая система управления логистическим потенциалом машиностроительного предприятия определена как деятельность, связанная с постановкой целей и задач логистической системы предприятия, с поддержкой взаимоотношений между предприятием и внешней средой, которые дают возможность предприятию достичь своих целей, соответствуют его внутренним ресурсным возможностям и позволяют оставаться восприимчивым к факторам внешней среды.

Предложенное разделение рассмотренных факторов влияния на логистический потенциал машиностроительного предприятия на контролируемые и неконтролируемые (потребители (их характеристики, межличностное влияние, процесс принятия решений, организация и т.д.); независимые средства массовой информации (печатные СМИ, телевидение, радио, Интернет и т.п.); технологии (достижения в научно-техническом прогрессе, ресурсные ограничения предприятия и т.д.), предприятия-конкуренты (стратегия конкурентов, взаимоотношения в каналах сбыта, ценовая политика и т.д.) экономическая ситуация (темпы роста, уровень инфляции, безработицы и т.д.); законодательство, политическая ситуация).

Постановка проблеми. За останні роки в господарській практиці вітчизняних промислових підприємств відбулися суттєві зміни, завдяки використанню нових методів і технологій управління, які базуються на концепції логістики.

Логістика розглядає проблему управління економічною діяльністю як єдине ціле, однак внаслідок різного фізичного характеру керованих матеріальних і нематеріальних потоків виділяють такі функціональні галузі логістичного управління: закупівельна логістика; логістика запасів; логістика виробничих процесів; транспортна логістика;

логістика складування; збутова (розподільча) логістика; інформаційна логістика; фінансова логістика; логістика сервісного обслуговування.

В умовах мінливого зовнішнього середовища підприємства, що перейшли на логістичну організацію виробництва, мають кращі можливості адаптації системи управління логістикою до умов маркетингового середовища, що, в свою чергу, забезпечує досягнення мети підприємства – скорочення витрат і досягнення максимального прибутку.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питанням дослідження логістичного потенціалу фірми займалися такі вчені, як: Борисова В.В, Українцев В.Б., Горяїнов А.М., Скоробогатова Т.М., Козлов В.К, Уваров С.А, Петенко І.В., Сергєєв В.І, Гриценко С.І та Ісиков С.М.. Зокрема, Семененко А.І, Колобов А.А розглядали питання формування логістичних систем на макро-, макрорівнях і логістичного менеджменту [1- 6].

Аналіз літературних джерел, присвячених логістичному менеджменту, дозволяє виявити відсутність досліджень питань системного управління логістичним потенціалом, вирішення яких сприятиме підвищенню ефективності логістичної діяльності на вітчизняних машинобудівних підприємствах та надасть можливість розробити методичні підходи щодо її формування та своєчасного впровадження на підприємствах.

Мета статті. На основі викладеного можна сформулювати мету дослідження, яка полягає в розробці заходів щодо вдосконалення системи управління логістичним потенціалом машинобудівного підприємства та розробці заходів щодо підвищення ефективності логістичної діяльності вітчизняних машинобудівних підприємств.

Результати дослідження. Дослідження теоретичних і практичних аспектів управління логістичним потенціалом машинобудівних підприємств показало, що здійснення управління на основі традиційних підходів зумовлює виникнення ряду проблем, що вимагають негайного вирішення в умовах адаптації до мінливого маркетингового середовища. У зв'язку із цим необхідний новий підхід до управління логістичним потенціалом. Цей підхід повинен базуватися на використанні машинобудівними підприємствами комплексної системи управління логістичним потенціалом.

Комплексна система управління логістичним потенціалом (КСУЛП) – це сукупність взаємозалежних систем, що охоплює логістичну діяльність підприємств і її цільову спрямованість, що забезпечує ефективну роботу (рис. 1).

КСУЛП має вигляд стохастичного графа й представлена такими рівнями:

0-й рівень – властиво КСУЛП;

1-й рівень – структурні системи, що забезпечують управління логістичним потенціалом;

2-й рівень – структурні елементи, що забезпечують реалізацію зазначених систем

3-й рівень – дії по досягненню цілей.

Системний підхід до здійснення управління логістичним потенціалом машинобудівного підприємства створює передумови для зростання його ефективності, дозволяє наочно представити й послідовно простежити взаємозв'язки й співвідношення логістичних елементів, забезпечує широке використання аналітичного апарату з метою глибокого аналізу логістичного потенціалу й виявлення його стратегічних можливостей. Стратегічна система управління логістичним потенціалом спрямована на виживання логістичної системи підприємства в невизначеному зовнішньому середовищі, обов'язково включає стратегічне планування як строго заданий процес і строго певну підсистему [1, с. 23.]

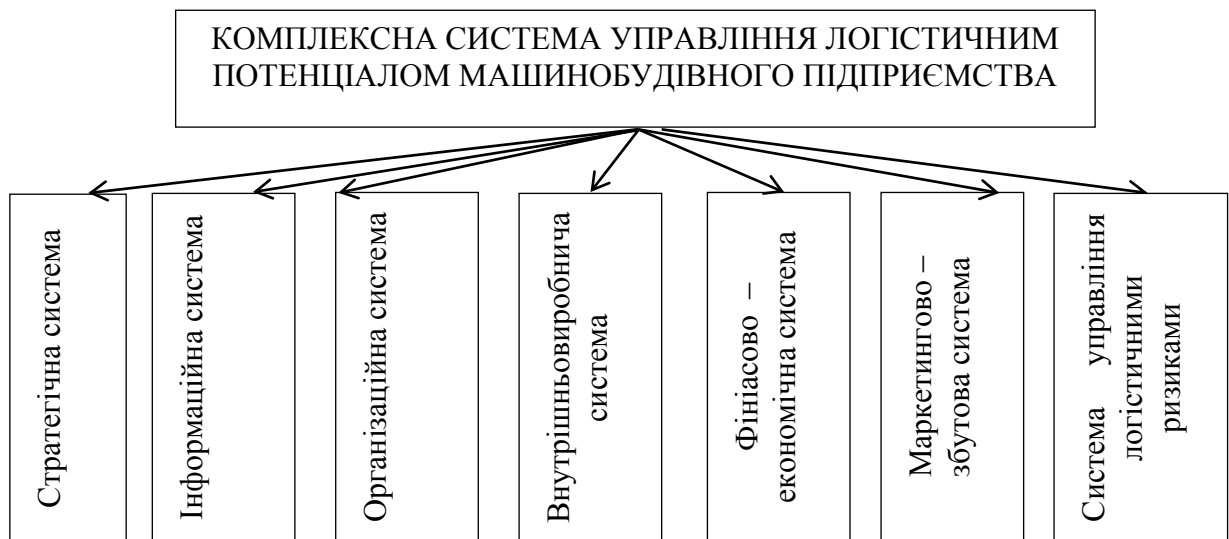


Рисунок 1 - Комплексна система управління логістичним потенціалом машинобудівного підприємства (авторська розробка)

Комплексність логістичної стратегії пов'язана з інтегрованим характером процесу стратегічного управління, що охоплює всі ланки логістичної системи. Призначення стратегії – це збалансованість логістичних і загальнокорпоративних цілей підприємства; покращення логістичної складової бізнесу та зміцнення стратегічних позицій підприємства загалом, що засноване на концепції логістики, побудові інтегрованої структури логістичної системи й орієнтації усіх ланок логістичного ланцюга на кінцевий результат, із метою отримання довгострокових конкурентних переваг підприємством завдяки логістичним компетенціям [2, с.38].

Стратегічна підсистема передбачає розробку концепції корпоративної логістичної стратегії, яка, будучи одним із джерел логістичного стратегічного управління, об'єднує стратегії функціональних областей логістики, інтегровану бізнес-логістику і корпоративну логістичну стратегію підприємства [3]. Розробка вдалої стратегії сприяє появі ефекту синергії, тобто стратегічного системного ефекту. Джерела загальної синергії організації полягають в ефективності використання всіх її різноманітних ресурсів, а особливість стратегічної синергії – в ефекті від використання саме стратегічного чинника. Таким чином, специфічна ключова мета стратегічного логістичного управління – це досягнення максимальної синергії по стратегічному фактору.

Стратегічна система управління логістичним потенціалом машинобудівного підприємства – це діяльність, яка пов'язана з постановкою цілей і завдань логістичної системи підприємства та з підтримкою взаємовідносин між підприємством та зовнішнім середовищем, які дають можливість підприємству досягти своїх цілей, відповідають його внутрішнім ресурсним можливостям і дозволяють залишатися сприйнятливим до факторів зовнішнього середовища.

Відповідно до принципів системного підходу інформаційна система повинна досліджуватись у взаємозв'язку із зовнішнім середовищем, а вже потім всередині своєї структури. У інформаційній системі зважуються завдання, що пов'язують логістичну систему із сукупним матеріальним потоком. При цьому повинне здійснюватись наскрізне планування в ланцюзі «збут – виробництво – постачання», яке дозволить створити ефективну систему організації виробництва, побудовану на вимогах ринку. Відповідно до концепції логістики інформаційні системи, що відносяться до різних видів, інтегруються в єдину інформаційну систему. Для оптимізації інформаційної системи доцільно проваджувати на підприємствах системи електронного обміну даними; розробляти внутрішні логістичні програми підприємства; створювати інтегровані логістичні

інформаційні системи; налагодити організацію інформаційних потоків на підприємстві; створити бази даних логістичних витрат та ін.

В організаційній системі ланки в складі логістичних систем мають різні ієрархії. Вищий, або перший рівень ієрархії має керуюча ланка, або управлінський апарат. Ця ланка приймає управлінські рішення і надає їм юридичної сили у вигляді розпорядчих рішень, наказів тощо. Нижчий, або другий рівень ієрархії може мати інформаційно-аналітична ланка. Саме ця ланка формує різні альтернативи можливих управлінських рішень які стануть підставою для прийняття остаточного рішення вищою ланкою системи. Інші функціональні ланки ієрархії слід віднести до третього рівня управлінської ієрархії, адже вони є виконавчими елементами логістичної системи і виконують завдання складування, транспортування та ін. Діючи як елементи однієї системи, кожна із ланок функціонує відповідно до її функціонального призначення. Відповідно до функціонального призначення формується організаційна структура кожної ланки [4].

З метою оптимізації цієї системи машинобудівним підприємствам доцільно доповнити організаційну структуру відділом логістики; налагодити організацію виконання замовлень та оптимізації обсягу запасів; керівництву – інтегрувати дії всіх учасників логістичних ланцюгів; організувати впровадження логістичних технологій; забезпечити раціональну розстановку управлінських кадрів та ін.

Головним завданням внутрішньовиробничої системи є створення інтегрованої ефективної системи управління та контроль матеріальних та інформаційних потоків у виробничій системі. Логістична координація повинна здійснюватися на основі компромісних рішень відповідно до загальносистемних цілей. Вирішення цього завдання є метою застосування даного методу узгодження взаємозалежних розкладів підсистем машинобудівного підприємства на основі інваріантної моделі. Метод призначений для узгодження ресурсних потреб усіх частин системи, тобто узгодження розкладів роботи всіх підсистем. Особливістю цього методу є розгляд завдань оперативного планування підприємства на загальносистемному рівні. Для цього будується модель системи за допомогою декомпозиції системи на інваріантні блоки, що пов'язані між собою матеріальними та інформаційними потоками. Кожен блок характеризується набором множин: об'єктів обробки, цілей, виконавчих засобів, допоміжних засобів, технічних процесів, ресурсів, обмежень, критеріїв. Так само кожному блоку зіставляється динамічна модель - безліч портретів стану об'єктів блоку. Отже, описуються всі моделі частин виробничої системи. Простежуваність всіх зв'язків між підсистемами виробництва є необхідною умовою для вирішення поставленого завдання.

Фінансово - економічна система передбачає розробку методичного забезпечення логістичної діяльності; розробку фінансово-економічного плану логістичної діяльності підприємства; впровадження обліку логістичних витрат на підприємстві; проведення аналізу логістичних витрат на підприємстві; здійснення контролю за логістичними витратами на підприємстві; проведення аудиту логістичних витрат; використання системи страхування вантажів та ін.

Досить важливим для ефективної роботи підприємства є не лише наявність на підприємстві відділу маркетингу, а й ті завдання та функції, які він виконує. Результати проведеного дослідження функцій, що виконують відділи маркетингу машинобудівних підприємств Запорізької області, дозволили зробити висновок, що існуючі відділи маркетингу виконують функції не в повному обсязі, майже на всіх підприємствах виконується лише функція організації та контролю збутової діяльності. На підприємствах, що не мають відділу маркетингу, інші відділи виконують такі функції, як: планування та формування товарного асортименту; формування та коригування цін на продукцію; організація та контроль збутової діяльності; розроблення рекламних заходів. Найменше з усіх виконуються функції розробки маркетингової стратегії підприємства, планування маркетингової діяльності та проведення ринкових маркетингових досліджень.

Система управління логістичним ризиком повинна мати чітку ієрархічну структуру з необхідністю її коригування за підсумками реалізації програми заходів щодо зниження логістичного ризику і з урахуванням мінливих чинників.

Загальний алгоритм роботи з ризиками включає: ідентифікацію, аналіз і оцінку, управління ризиками. Застосування вітчизняними підприємствами вдосконаленого концептуального підходу до управління ризиками в логістиці дозволить оперативно враховувати чинники ризиків, властиві певній сфері діяльності [5, с. 97]. Це необхідно реалізовувати в системі стратегічного і тактичного управління підприємством, для побудови інтегрованої системи управління ризиками підприємств. У сучасних умовах глобалізації і транснаціоналізації міжнародної економіки інтегральна парадигма управління ризиками на підприємствах стає невід'ємною частиною корпоративної стратегії, забезпечуючи наскрізне управління потоками ресурсів в оптимально розробленому логістичному ланцюзі для здобуття максимально можливого прибутку всіма учасниками в результаті ефекту синергії.

Проведена ідентифікація факторів впливу на логістичний потенціал підприємства дозволила розділити їх за ступенем контрольованості з боку підприємства, щоб оцінити, яким чином підприємство може зменшити вплив того чи іншого чинника на логістичну діяльність; який чинник впливає позитивно, а який – негативно на логістичний потенціал; який чинник можна змінити і передбачити, а який – ні.

Неконтрольовані фактори – це напрямки впливу на підприємство, яких воно або не може уникнути взагалі, або може уникнути лише частково. Доцільно до неконтрольованих чинників віднести: споживачів (їхні характеристики, міжособистісний вплив, процес прийняття рішень, організація тощо); незалежні засоби масової інформації (друковані ЗМІ, телебачення, радіо, Інтернет тощо); технології (досягнення в науково-технічному прогресі, ресурсні обмеження підприємства тощо); підприємства-конкуренти (стратегія маркетингу конкурентів, взаємовідносини в каналах збуту, цінова політика тощо); економічну ситуацію (темпи росту, рівень інфляції, безробіття тощо); законодавство; політична ситуація [6, с. 111].

Контрольовані фактори – це ті, на які підприємство може впливати, а саме: сфера діяльності, загальні цілі, роль логістики на підприємстві, корпоративна культура підприємств. Тобто до контрольованих чинників впливу на логістичний потенціал підприємства пропонуємо віднести: вибір ринків постачання та збуту; цілі логістики (збутова політика, рівень прибутку, відмінні якості); організація логістики; ефективність виконання планів тощо.

Комплексна система управління логістичним потенціалом пов'язана з інтегрованим характером процесу логістичної діяльності, що охоплює усі ланки логістичної системи. Її призначення полягає в збалансованості логістичних і загальнокорпоративних цілей підприємства; покращенні логістичної складової бізнесу та зміцненні позицій підприємства загалом, що засноване на концепції логістики, побудові інтегрованої структури логістичної системи й орієнтації усіх ланок логістичного ланцюгу на кінцевий результат, з метою отримання довгострокових конкурентних переваг підприємством завдяки логістичним компетенціям.

Цілями вищезазначеної системи є концентрація уваги на ключових проблемах логістики та надання можливості їх конструктивного аналізу; концентрація ресурсів на пріоритетних напрямках діяльності та на досягненні максимально можливих результатів; можливість уникнути диспропорції функціонування логістичної системи загалом; надання можливості щодо створення оргструктури управління, яка б була контрольованою на усіх її рівнях.

Висновки. Отже, на основі вище викладеного можна зробити висновки, що значення системного підходу в управлінні логістичним потенціалом є надзвичайно великим. З метою оптимізації логістичної діяльності на машинобудівних підприємствах ми пропонуємо застосовувати комплексну систему управління логістичним потенціалом

машинобудівного підприємства. Чіткість визначення складових елементів у системі управління логістичним потенціалом підприємства та взаємозв'язків між ними дозволить своєчасно спрогнозувати, як позначатимуться зміни в одному з елементів системи на інших її складових, та завчасно внести необхідні коригуючі заходи в поточну діяльність підприємства.

Список використаних джерел:

1. Миротин Л.Б. Логистика для предпринимателя: основные понятия, положения и процедуры: Учебное пособие. / Л.Б. Миротин, И. Э. Ташбаев - М. : ИНФРА-М, 2002. – 252 с.
2. Тюріна Н.М. Формування та реалізація процесів логістизації машинобудівних підприємств : монографія / Н. М. Тюріна, І. В. Гой, О. С. Шкодін. – Хмельницький : ХНУ, 2014. – 257 с.
3. Крикавський Е. Інновації в концепції логістики / Е. Крикавський // Логистика: Проблемы и решения. – 2006. – с. 20-28.
4. Сток Дж.Р., Стратегическое управление логистикой / Дж.Р. Сток, Д.М. Ламберт. – М. : ИНФРА-М, 2005. – 797 с
5. Бродецкий Г.Л. Управление рисками в логистике / Г.Л. Бродецкий, Д.А. Гусев. – М. : Академия, 2008 – 192 с.
6. Лисенко К.М. Чинники вливу на маркетинговий потенціал підприємства / К.М. Лисенко, Н.П. Скригун // Наукові праці національного університету харчових технологій. № 45 (2012). -С. 104 -1121.

Ключові слова: системний підхід, логістична діяльність, логістичний потенціал, комплексна система управління логістичним потенціалом, структурні системи

Ключевые слова: системный подход, логистическая деятельность, логистический потенциал, комплексная система управления логистическим потенциалом, структурные системы

Key words: systemic approach, logistics activities, logistics potential, integrated system of logistics potential, structural system

УДК 338.48-6:004.9

ОРГАНІЗАЦІЯ ТУРИСТИЧНОГО БІЗНЕСУ НА БАЗІ ІНФОРМАЦІЙНИХ ТЕХНОЛОГІЙ

Мальцева І. В., канд. наук з держ. упр, доцент, Донецький Національний університет, м.Вінниця

Мальцева І.В. Організація туристичного бізнесу на базі інформаційних технологій.

У статті розглянуто процес планування діяльності у сфері туризму: аналіз туристичних пропозицій агентств, їх конкурентів, переваги та слабкі сторони; прогноз потреб, вибір маркетингової стратегії, рівня автоматизації, кадрові ресурси, розробка фінансового плану, оцінка ризиків і методів управління ними. Наведено основні напрями