

УДК 164.01

**ОСОБЛИВОСТІ УПРАВЛІННЯ ЛОГІСТИЧНИМИ СИСТЕМАМИ
ПІДПРИЄМСТВ**<https://orcid.org/0000-0003-2006-3474>

Макаренко Марина Василівна, зав. каф. менеджменту та підприємництва на морському транспорті, д.е.н., професор, Азовський морський інститут м. Маріуполь, e-mail: marimakva@gmail.com, тел: +380504761766

Потапова Наталія Миколаївна, доцент кафедри економіки підприємств, к.е.н., доцент, Державний вищий навчальний заклад «Приазовський державний технічний університет», м. Маріуполь, e-mail: potapova-nn@gmail.com, тел: +380501842319

Maryna Makarenko, Head of the Department of Management and business on a sea transport, Ph.D., Professor, AZOV MARITIME INSTITUTE, Mariupol, e-mail: marimakva@gmail.com, tel: +380504761766

Nataly Potapova, Associate Professor of business economics, Ph. D., Associate Professor, State Higher Educational Iestablishment "PRIAZOVSKYI STATE TECHNICAL UNIVERSITY", Mariupol, potapova-nn@gmail.com, tel: +380501842319 <https://orcid.org/0000-0002-8929-6615>

M. Makarenko, N. Potapova. The specifics of managing logistics systems of enterprises.

The article stressed that it is possible to consider an industrial enterprise, a territorial-production complex as a logistic system. Each logistics system consists of a set of elements, the so-called links of the logistics system, between which certain functional relationships and relationships are established. The properties inherent in the majority of logistic systems actually functioning in practice are given. Macro and micro levels of logistics systems are highlighted. Subsystems of the logistics system at the micro level are presented. Macro-logistic system is a large logistic system, where the management of current processes takes place with the participation of several or more independent business entities that are not limited in territorial distribution. The levels of the macro-logistic system are given. The micro-logistic system covers the intra-production logistic sphere of one enterprise or a group of enterprises united on a corporate basis. It was emphasized that the necessary condition for Ukraine's exit from the economic crisis are solving problems of increasing the level of efficiency of industrial enterprises. The experience of the development of the advanced countries of the world shows that increasing the efficiency of the economy can only be achieved by switching to an innovative development model, the ultimate goal of which is to increase the welfare of citizens by accelerating economic growth. As one of the ways to solve existing logistical problems in Ukraine, the use of a cluster approach is proposed. The formation of transport and logistics clusters can be an effective tool for increasing the efficiency of enterprise groups by minimizing costs in the field of logistics. It was emphasized that in spite of the existing practical experience in creating clusters and the presence of some legal documents, work on many areas of cluster policy implementation has not yet begun. The stages of the formation of the transport and logistics cluster.

Макаренко М. В., Потапова Н. М. Особливості управління логістичними системами підприємств.

У статті підкреслено, що в якості логістичної системи можна розглядати промислове підприємство, територіально-виробничий комплекс. Кожна логістична система складається із сукупності елементів, так званих ланок логістичної системи, між якими встановлені певні функціональні зв'язки і відношення. Наведено властивості, притаманні більшості реально функціонуючих на практиці логістичних систем. Виділено макро- та мікро-рівні логістичних систем. Представлено підсистеми логістичної системи на мікрорівні. Макро-логістична система є великою логістичною системою, де управління потоковими процесами відбувається за участю декількох і більше незалежних суб'єктів господарювання, не обмежених у територіальному розташуванні. Наведено рівні макро-логістичної системи. Мікро-логістична система охоплює внутрішньовиробничу логістичну сферу одного підприємства або групи підприємств, об'єднаних на корпоративних засадах. Підкреслено, що необхідною умовою виходу України з економічної кризи є вирішення завдань з підвищення рівня ефективності діяльності промислових підприємств. Досвід розвитку провідних країн світу свідчить, що підвищення ефективності економіки можна досягти тільки шляхом переходу на інноваційну модель розвитку, кінцева мета впровадження якої полягає у підвищенні добробуту громадян за рахунок прискорення економічного зростання. В якості одного з шляхів вирішення існуючих логістичних проблем в Україні пропонується використання кластерного підходу. Формування транспортно-логістичних кластерів може стати ефективним інструментом підвищення ефективності діяльності груп підприємств за рахунок мінімізації витрат у сфері логістики. Підкреслено, що незважаючи на існуючий практичний досвід створення кластерів і наявність деяких

нормативно-правових документів, роботи з багатьох напрямків реалізації кластерної політики ще не розпочато. Наведено етапи формування транспортно-логістичного кластеру.

Макаренко М. В., Потапова Н. М. Особенности управления логистическими системами предприятий.

В статье подчеркивается, что в качестве логистической системы можно рассматривать промышленное предприятие, территориально-производственный комплекс. Каждая логистическая система состоит из совокупности элементов, так называемых звеньев логистической системы, между которыми установлены определенные функциональные связи и отношения. Приведены свойства, присущие большинству реально функционирующих на практике логистических систем. Выделено макро- и микроуровни логистических систем. Представлены подсистемы логистической системы на микроуровне. Макрологистическая система является большой логистической системой, где управление потоковыми процессами происходит с участием нескольких и более независимых субъектов хозяйствования, не ограниченные в территориальном размещаемые. Приведены уровни макрологистической системы. Микрологистическая система охватывает внутрипроизводственную логистическую сферу одного предприятия или группы предприятий, объединенных на корпоративных началах. Подчеркнуто, что необходимым условием выхода Украины из экономического кризиса является решение задач по повышению уровня эффективности деятельности промышленных предприятий. Опыт развития ведущих стран мира свидетельствует, что повышение эффективности экономики можно достичь только путем перехода на инновационную модель развития, конечная цель внедрения которой заключается в повышении благосостояния граждан за счет ускорения экономического роста. В качестве одного из путей решения существующих логистических проблем в Украине предлагается использование кластерного подхода. Формирование транспортно-логистических кластеров может стать эффективным инструментом повышения эффективности деятельности групп предприятий за счет минимизации затрат в сфере логистики. Подчеркнуто, что несмотря на существующий практический опыт создания кластеров и наличие нормативно-правовых документов, работа по многим направлениям реализации кластерной политики еще не начиналась. Приведены этапы формирования транспортно-логистического кластера.

Постановка проблеми. Соціально-економічний розвиток країни пов'язаний з вирішенням проблеми раціонального й ефективного управління виробничою й соціальною сферами на місцевому, регіональному та державному рівнях. Саме прийняття обґрунтованих рішень щодо управління потоками матеріалів, продукції, товарів та послуг забезпечує життєдіяльність територіальних громад у всіх сферах та галузях. Такі рішення знаходять своє відображення як у програмах з розвитку мережі міжнародних транспортних коридорів, так і під час оперативного управління. Це безпосередньо стосується не тільки сфери фінансів, планування, розвитку місцевого господарства, транспорту, зв'язку, а й зовнішньоекономічної діяльності, де процеси управління матеріалопотоками та потоками послуг, які є предметом досліджень логістичного менеджменту, значно ускладнені. Застосування логістики прискорює процес отримання інформації, підвищує рівень сервісу підприємств. Логістика координує діяльність всього підприємства в цілому. В даний час логістика використовується недостатньо ефективно і широко, оскільки є відносно молодого наукою та сферою бізнесу, тільки проходить етап свого становлення.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженням логістичних систем, їх видів, класифікацій присвятили свої наукові праці такі вчені, як: Ларіна Р., Сербин В., Стаханов В. Хенфілд Р., Цивкунова Т. та ін. Але недостатній рівень розробки даного явища, а також необхідність вирішення питань підвищення ефективності діяльності сучасних логістичних систем потребують продовжувати дослідження та наукові пошуки. Сучасні складні умови функціонування підприємств реального сектора, кризові явища в економіці, розширення процесів глобалізації та поширення міжнародного ринку вимагають досліджувати шляхи щодо мінімізації витрат, що можливо за рахунок використання відповідних логістичних систем.

Метою статті є дослідження особливостей управління логістичними системами відповідних груп підприємств.

Виклад основного матеріалу. Розглянемо більш докладно визначення поняття логістичної системи. По-перше, вона складається з деяких елементів-підсистем, які мають між собою та за межами всієї системи, у зовнішньому середовищі функціональні зв'язки.

По-друге, виконує головне своє призначення у вигляді відповідних логістичних функцій. По-третє, система характеризується адаптованістю до середовища оточення та має зворотні зв'язки. Прикладом такої системи може виступати як виробничий комплекс, так і окреме промислове підприємство або торгове підприємство чи підприємство реального сектору економіки. Оскільки ми розглядаємо логістичну систему, як відкриту, то назвемо її головною метою, або ж завданням: створення умов для вироблення товару на який є попит. Цей товар повинен бути у відповідній до попиту кількості, якості й у перспективі повинен бути відправлений у вказане місце та у відповідні терміни. Це може бути продукція незавершеного циклу, або ж, навпаки, кінцевий споживач. Головне в досягненні запланованої мети – не перевищити заплановані та погоджені логістичні витрати. Як вже говорили вище, логістична система представлена функціональними зв'язками між своїми ланками. Особливістю цієї системи є те, що зовні зв'язки не на стільки міцні, як ті, що знаходяться в середині. Ще одною специфічною рисою логістичної системи є її циклічний характер. Потоки інформації та матеріалів передаються в ній за відповідним циклом, так що проходять цілий ланцюг логістичної системи.

Оскільки ми розглядаємо систему, то, можемо назвати характерні системні риси логістичних систем [1]:

складність - характеризується такими основними ознаками: наявність великої кількості елементів (ланок), характером взаємодії між окремими елементами, функціями, які виконуються системою, наявністю організованого управління, впливом на систему чинників оточення, які мають стохастичний характер;

ієрархічність – передбачає наявність в сфері лінійної чи функціональної структури логістичного управління, відповідної рангової (від нижчого до вищого) підпорядкованості;

цілісність – передбачає таку особливість логістичної системи, як забезпечувати головну функцію, передбачену метою створення системи. Притаманна системі в цілому, а не окремим ланкам.

Логістична система є сукупність підсистем, які знаходяться в тісній взаємодії. Розподілення логістичної системи на складові може відбуватися на основі різних критеріїв. Наприклад, у разі розгляду такого критерію як курсування матеріального потоку, в логістичній системі виокремлюють такі складові як транспорт, що забезпечує проходження потоку та окремі підприємства. [2]. Назвемо ще одні складники логістичної системи, яка представлена мікрорівнем: придбання ресурсів, постановка завдань, організація, координація виробництва, реалізація; відповідна до мети структура організації логістичної системи, яка включає підсистему управління, її функціональний вплив на керування підсистемою; перетворюваність – зміна складників в логістичній системі, які викликані вимогами зовнішнього оточення, а також прийнятими в її підсистемі (ланцюгах) рішеннями; неповторюваність, стохастичність поведінки за відповідних ситуацій і під дією чинників зовнішнього оточення; адаптивність – можливість системи здійснювати зміни в своїй структурі, вибирати альтернативи своєї поведінки за головним критерієм – цілі логістичної системи і, обов'язково, впливу зовнішнього оточення; існування зв'язків – між складниками логістичної системи є важливі взаємозв'язки, які характеризують таку її рису як інтеграція.

Отже, логістична система на макрорівні – це наявність кількох виробничих підприємств не пов'язаних один з одним територіально, де передаються потоки ресурсів різних видів [2].

Виділяють такі логістичні системи на макрорівні [3]: міждержавні; державні; обласні (територіальні). Потреба в забезпеченні структурованої взаємодії об'єктів з різних галузей обумовила формування логістичних систем на макрорівні. За мету на цей момент ставилося глобальне поліпшення економічних параметрів розвитку. Особливо слід підкреслити таку рису логістичної системи на макрорівні, як погодження інтересів усіх елементів (ланцюгів). При цьому роль та значення всіх однаково важливе. Зрозуміло, що

мета та задачі логістичної системи на макрорівні значно відрізняються від тих, що будуть сформульовані на мікрорівні. Але такий параметр як зменшення витрат в логістичній системі, як правило залишається незмінним при використанні усіх видів систем логістики.

Отже, наведемо параметри логістичної системи на мікрорівні. Головною її відмінною рисою є те, що вона працює на рівні логістики виробничого процесу одного або кількох підприємств. Причому ця група підприємств представляють собою єдину корпорацію. Підприємства чи їх групи в такій логістичній системі мають єдину інфраструктуру, яка обслуговує їх технології виробництва. Крім того всі ці підприємства працюють на отримання загального економічного результату. Така логістична система включає такі головні складники, як придбання ресурсів, що поступають до системи, операційна діяльність в ній, та реалізація виробленого продукту (послуг).

Придбання ресурсів – складник системи, який відповідає за надходження матеріальних, інформаційних та людських ресурсів до логістичної системи. Формування мети та організація діяльності – це складник в системі відповідає за те, що потоки ресурсів, які надійшли до системи мають відповідну мету у відповідності до особливостей технології виробництва та логістичного забезпечення, а також трансформації до готової послуги чи продукту. Реалізація - складник, який відповідає за вихід результатів з логістичної системи у запланованому вигляді та якості. Всі складники логістичної системи між собою сумісні й працюють як один механізм. Ця головна якість логістичної системи досягається завдяки існуванню загальної для усіх учасників мети, яка всіх і об'єднує.

Серед науковців іноді виникають дискусії щодо взаємозв'язку логістичних систем на макро- і мікрорівнях. Наприклад мікрорівень є складовою макрорівня логістичної системи. Але це розглядається як окремий випадок. Ще однією особливістю макрологістичної системи є те, що юридично незалежні підприємства, їх операційні системи сприймають всі функціональні впливи логістичної системи у вигляді дії чинників зовнішнього середовища. Підкреслимо, що свою внутрішньо-операційну діяльність такі підприємства здійснюють як завжди. Існують й такі випадки, коли макрологістична система відсутня, або ж підприємство користується логістичною функцією, але не задіяно в макрологістичній системі. У таких випадках воно здійснює свою діяльність господарську та виробничу як окрема мікрологістична система, яка пристосовується до змін зовнішнього оточення.

Поступовий перехід світової економіки від ринку виробника до ринку споживача з'явився ключовим чинником, який обумовлює появу інтегрованих логістичних систем. Вони передбачають інтегроване управління сферами постачання, збуту, виробництва, транспортування, зберігання й це, у свою чергу, виключає можливість розгляду безлічі розрізаних систем.

Концепція побудови логістичних систем містить у собі чотири ключові напрямки дослідження при створенні систем подібного роду: створення логістичних систем на основі системного підходу; облік загальних витрат при створенні логістичних систем; забезпечення необхідного рівня сервісу споживчого попиту в рамках логістичної системи; визначення ефективності логістичної системи.

Необхідною умовою виходу України з економічної кризи є вирішення завдань з підвищення рівня ефективності діяльності промислових підприємств. Досвід розвитку провідних країн світу свідчить, що підвищення ефективності економіки можна досягти тільки за рахунок впровадження інноваційної концепції розвитку. Головна мета такого підходу полягає у підвищенні добробуту громадян за рахунок прискорення економічного зростання. Одною з найбільш перспективних і динамічних напрямів економічної діяльності є логістика. Логістика виступає головним важелем в механізмі створення конкурентних переваг. Ємність ринку логістики у всьому світі складає більш ніж 5 трлн. дол. і щорічно зростає на 4-5%. Початок 90-х років (XX ст) в нашій країні характеризується формуванням ринку логістичних послуг. Український ринок почали

опанувати такі великі логістичні компанії іноземних держав: американська компанія «United Parcel Service», нідерландська фірма «Thomas Nationwide Transport», німецько-швейцарська компанія «Schenker-Billspeidition Transport Logistics». Зараз в Україні на транспортування, складування товарів та ресурсів господарюючі суб'єкти сплачують близько 15% ВВП, в таких державах як США, та країни-члени ЄС витрати на логістику займають близько 12-16% ВВП, у Китаї налічується - 26%, в Японії - 6%. За результатами проведеного опитування фахівців, фірми в нашій державі кожний рік витрачають на логістичні послуги трохи менше 10 млрд. дол. Зауважимо, що 70% логістичних витрат припадає на транспорт (7 млрд. дол.), 25% - складське зберігання (2,5 млрд. дол.) і близько 5% - управління логістичними потоками (0,5 млрд. дол.) [3-5].

Разом з тим в рейтингу Світового банку за показником ефективності логістики (Logistics Performance Index - LPI) в 2009 р. Україна посіла лише 73-є місце серед 150 країн, у 2016 році 80 – е з 160. У розрахунку загального показника, який характеризує ефективність логістичних послуг задіяно 7 характеристик: рейтинг результатів роботи митниці – Україна отримала 97-є місце, транспортна інфраструктура - 74-є, міжнародні перевезення - 83-є, компетентність логістики - 90-є, "трекінг і трейсінг" (фіксування і відстеження шляху) - 80-є, внутрішні витрати на логістику - 21-є і своєчасність доставки - 55-є. До країн-лідерів, що зайняли перші десять рейтингових місць увійшли такі країни, як: Японія, Великобританія, Гон-Конг (Китай), Сінгапур, Росія, Нідерланди, Австрія, Німеччина, Швеція, Швейцарія, Канада, Білорусь. Це, відповідно, 74-є та 99-і місця [6].

В якості одного з шляхів вирішення існуючих логістичних проблем в Україну пропонується використання кластерного підходу. Формування транспортно-логістичних кластерів може стати ефективним інструментом підвищення ефективності діяльності груп підприємств за рахунок мінімізації витрат у сфері логістики.

Кластери в сфері логістики є в багатьох країнах світу. Так, у країнах-членах ЄС працює 85 кластерів з транспортно-логістичною спеціалізацією, як основних так і другорядних. Наприклад, у Словенії працює з 2003 р. транспортно-логістичний кластер до складу якого увійшло 16 фірм та установ. Спеціалізація цих компаній на перевезенні вантажів та експедируванні. ям і доставкою вантажів, надають стивідорні послуги, створюють освітні програми, займаються моніторингом забруднення повітря. Головне призначення такого кластера складається в створенні сприятливих умов його учасникам, для надання транспортно-логістичних послуг у комплексі. Усе це має привести компанії до запланованого результату, підвищення ефективності діяльності на ринку Європи. У Великобританії з 2003 р. працює морський кластер., головним призначенням якого є представляти і відстоювати інтереси морської галузі [3-5].

В нашій країні також проходять відповідні заходи щодо організації кластерів транспортно-логістичної спеціалізації. Так, у Херсонській області було вирішено створити передовий транспортно-логістичний кластер який налічував близько 106 підприємств: порти морські та річкові 10 об'єктів, судноремонтні верфі, судноплавні компанії – 5 об'єктів, підприємства автомобільного та залізничного транспорту, аеропорт, авіапідприємства. Основні задачі кластеру, який сьогодні перебуває на стадії формування, полягають у вдосконаленні транспортної системи області, налагодження співпраці підприємств галузі інфраструктури, перетворення транспортних структур. Наприклад, транскордонний логістичний кластер сформований у Закарпатті. Незважаючи на розпочату в Україні діяльність з формування логістичних кластерів, нормативно-правова база щодо створення кластерів знаходиться на стадії розробки.

Однак, існування багатого практичного досвіду інших країн щодо формування та функціонування кластерної системи в логістиці, а також розроблених нормативних та правових документів, праця з багатьох напрямків реалізації кластерної політики ще не розпочато, зокрема [4]:

- кооперації (взаємодія між учасниками усередині кластера сприяє отриманню синергетичного ефекту);

- рівність та відповідальність (учасники кластеру співпрацюють за принципами спільної відповідальності та рівності своїх прав у процесі функціонування);
- вибору передового лідера (в кластері вибирається найбільш успішне підприємство, якому надається право координувати усіх інших);
- продуктивність (періодичне оцінювання продуктивності функціонування учасників кластеру, яке призначене визначитися з тим наскільки координація ним відповідає досягненню стратегічних цілей);
- ресурсної забезпеченості (обмін інформаційними, матеріальними, правовими ресурсами);
- інноваційне (інноваційний розвиток у більшому ступені допомагає вирішувати завдання та досягати головної стратегічної мети кластеру);
- системності (додержання ієрархічної структури у логічному кластері, повноти і взаємозв'язку всіх його учасників);
- перспективність (наявність стратегії та поетапність розвитку кластеру).

Діяльність транспортно-логістичного кластеру звичайно базується на складених та погоджених з усіма учасниками документів, що пов'язані з формуванням та діяльністю (договір про створення кластеру, угоди про вступ до кластеру, положення і правила функціонування кластера, положення про взаємозалежність учасників кластеру, норми і правила взаємодії учасників кластеру та ін.) Головним документом, регламентуючим діяльність логістичного кластера, повинен стати договір про утворення кластеру, який обов'язково повинен містити наступні пункти: основні положення, мету і завдання діяльності, напрямки діяльності, організаційно-правову основу діяльності, права та обов'язки учасників кластеру та інші умови.

Формування транспортно-логістичного кластеру здійснюється в кілька етапів [3]: виникнення ідеї та обґрунтування необхідності його створення; визначення області (території) для створення кластеру на базі аналізу його конкурентних позицій у сфері логістики; розробка організаційної структури кластеру; формування системи управління ним; визначення результатів діяльності кластера.

Проаналізуємо кожний з етапів, щоб більш глибоко визначити зміст кожного.

Перший етап передбачає з'ясування мети, завдань і масштабів діяльності транспортно-логістичного кластеру. Метою створення транспортно-логістичного кластеру передбачається: зростання конкурентоспроможності галузі транспортно-логістичних послуг на основі реалізації концепції розбудови інноваційного потенціалу; зростання показника працевлаштування населення, оскільки з'являються додаткові робочі місця; зростає привабливість галузі транспортно-логістичних послуг для інвесторів; зростає питома вага галузі транспортно-логістичних послуг у валовому регіональному продукті; поширюється податкова база; зростає продуктивність та результативність управління системою транспортно-логістичних послуг.

На другому етапі відбувається оцінка рівня конкурентоспроможності регіонального потенціалу щодо реалізації транспортно-логістичних послуг. З цією метою проводиться якісна та кількісна оцінка конкурентної стійкості, також досліджується ресурсна база щодо її наявності та структури, необхідної для досягнення провідних конкурентних позицій регіональних підприємств в галузі логістики, тобто встановлення параметрів конкурентної стійкості.

Щодо визначення конкурентної стійкості на основі кількісного аналізу, то слід сказати про розрахунок таких показників, які характеризують стійкість регіональної галузі логістики з точки зору конкурентоспроможності та можливого резерву для формування кластерів логістики: коефіцієнтів надання на душу населення логістичних послуг, локалізації та спеціалізації регіону. Якщо отримані результати показників дорівнюють або перевищують одиницю робимо висновок щодо ринкової спеціалізації галузі логістики в регіону дослідження, в регіоні можливо створення логістичного кластеру або він уже є.

На останньому етапі відбувається встановлення серця логістичного кластеру, структури учасників, формування відповідної документації, формулювання головних засад принципів діяльності. Серце кластеру складають транспортні та логістичні компанії (організації), які надають різні послуги в транспортній, складській та інших видах логістики, що здійснюють зберігання і транспортування вантажів, їх сортування, пакування і перепаккування, доставку товарів у роздрібні мережі, митне оформлення товарів. Такі фірми як правило складаються з інтеграторів, операторів логістичних послуг, провайдерів.

В практиці у відповідності до наявності можливостей виходу на регіональні й міжнародні ринки реалізації логістичних послуг, відсотку інтегрованості замовника з бізнесом, розміру реалізованих логістичних послуг провайдерів послуг транспортно-логістичної галузі ділять за такими напрямками [5]:

First Party Logistics Providers (1PL) - самі власники вантажу займаються зберіганням товарів, транспортуванням, документальним супроводженням та митним оформленням;

Second Party Logistics Providers (2PL-провайдери) – спеціалізуються на аутсорсингу виділених завдань, охоплюють ринок традиційних логістичних послуг (експедитори та транспортні підприємства, складське господарство для різних видів товарів, митні брокери, вантажні термінали, агенти, стивідорні та страхові компанії, фірми з надання інформаційно-консалтингових послуг у сфері логістики);

Third Party Logistics Providers (3PL-провайдери) – спеціалізуються на повному циклі послуг логістики, а саме, займаються контролюванням окремих або всіх логістичні функції, можуть використовувати субпідрядників, послуги надають окремо або комплексно;

Fourth Party Logistics Providers (4PL-провайдери) – спеціалізації цих операторів на повному спектрі логістичних послуг, тобто фірми, які застосовують системний підхід до управління всіма логістичними бізнес-процесами замовника і координуючі дії компанії та її ключових контрагентів в ланцюгах поставок з урахуванням довгострокових стратегічних цілей;

Fifth Party Logistics Providers (5PL-провайдери) - вирішують завдання, пов'язані з управлінням всіма компонентами ланцюга постачань за допомогою електронних інформаційних засобів.

Структура галузі транспортно-логістичних послуг, що склалася в нашій країні схильна до формування такого серця кластера, який відповідає Second Party Logistics Providers. Наприклад, з 2006 року близько 90 % становили такі провайдери що надавали послуги такого циклу.

Структура кластеру з надання транспортно-логістичних послуг може включати кредитні організації, банки, аудиторські фірми, урядові організації, освітні заклади й дослідні центри, некомерційні професійні логістичні організації, підприємства, які сертифікують з системи менеджменту якості та ін.

Четвертий етап характеризується процедурою формування та реалізації кластерної стратегії, встановленням джерел та обсяги фінансових ресурсів, а також можливі джерела державної та регіональної підтримки. Розробка стратегії транспортно-логістичного кластеру потрібна для реалізації його учасниками їх конкурентних переваг.

На останньому етапі формування кластера транспортно-логістичних послуг відбувається оцінка результативності його функціонування. Продуктивна діяльність кластерних структур є підґрунтям для доведення важливості, необхідності та економічної ефективності функціонування підприємств. Виступає початков подальшого формування державних та міждержавних кластерних логістичних систем. Аналіз діяльності кластерних структур відбувається на основі системи загальних показників, які взаємозалежні й заздалегідь визнані як критерії оцінки: (економічні показники – матеріало та фондоємність, рентабельність використання всієї сукупності виробничих витрат, інтегральний показник економічної ефективності діяльності кластеру, продуктивність

праці); соціальних (індикатори розміру зайнятих, зростання фонду оплати праці, зростання освітнього рівня та кваліфікації працівників тощо); екологічних (показники зниження викидів шкідливих речовин, обсягів витрат питної чистої води, захист та додержання якості водних ресурсів, охорона морів і берегових смуг, підтримування екосистем та біологічного різноманіття, показники зниження величини еколого-економічних збитків та ін.)

Висновок. Питання підвищення ефективності діяльності промислових підприємств є одним з найактуальніших для України, а кластеризація логістичних послуг - один із шляхів розвитку економіки та забезпечення високого її рівня на міжнародному ринку. Враховуючи, що транспортно-логістична галузь відіграє важливу роль у підвищенні ефективності діяльності груп підприємств, формуванні кластерів транспортно-логістичних послуг, необхідно наголосити на особливому відношенні та передового досвіду інших держав щодо її розвитку. Логістичні системи несуть крім позитивного економічного навантаження як на рівні країни, так і на рівні регіону, ще й соціальне. Одною з переваг формування логістичних кластерів є розбудова сучасної інфраструктури для реалізації послуг логістики на високому міжнародному рівні, підвищення продуктивності (скорочення термінів доставки товарів, зниження тарифів на зберігання, підвищення якості сервісного обслуговування, збільшення обсягів вантажних і пасажирських перевезень), активізації підприємств кластеру щодо впровадження інноваційної концепції свого розвитку, пошуку інвестиційних ресурсів для підприємств кластеру, у забезпеченні прискореного соціально-економічного розвитку України.

Список використаних джерел:

1. Ларіна Р.Р. Логістика / Р.Р. Ларіна [Електронний ресурс]. режим доступу: <http://www.readbookz.com/books/24.html>.
2. Роль логистики на современном предприятии [електронний ресурс]. режим доступу: <http://www.axelot.ru/Company/publ/partlog>.
3. Сербин В. Основы логистики / В. Сербин [електронний ресурс]. режим доступу: http://www.aup.ru/books/m97/1_8.htm.
4. Стаханов В.Н. Теоретические основы логистики / В.Н. Стаханов, В.Б. Украинцев. – Ростов на Дону: Феникс, 2001. – 160 с.
5. Хэнфилд Р. Реорганизация цепей поставок. Создание интегрированных систем формирования ценности. / Р. Хэнфилд, Э. Николс; пер. с англ. М.: Вильямс, 2003. 416 с.
6. Цивкунова Т.Н. Планирование логистической стратегии предприятий производственной инфраструктуры / Т.Н. Цивкунова [електронний ресурс]. режим доступу: <http://www.traktat.ru/tr/referats/id.14212.html>.

References (BSI):

1. Larina, R. Logistyka [Logistics]. Retrieved from <http://www.readbookz.com/books/24.html>
2. Rol' logistyky na sovremennoy predpriyatyy [Logistics role at the modern enterprise]. Retrieved from <http://www.axelot.ru/Company/publ/partlog/>
3. Serbin, V. (2004). Osnovy logistyky [Logistics bases]. Taganrog: TRTU. Retrieved from http://www.aup.ru/books/m97/1_8.htm
4. Staxanov, V. (2001). Teoreticheskie osnovy logastiky [Theoretical bases of logistics]. Rostov na Donu: Feniks [in Russian].
5. Xenfield, R. (2003). Reorganizaciya cepey postavok. Sozdanie integrirovannix system formirovaniya cennosty [Reorganisation of chains of deliveries. Creation of the integrated systems of formation of value]. Moscow: Vil'yams [in Russian].
6. Civkunova, T. Planirovanie logisticheskoy strategii predpriyatyy proizvodstvennoy infrastruktury [Planning of logistical strategy of the enterprises of a production infrastructure]. Retrieved from <http://www.traktat.ru/tr/referats/id.14212.html>

Ключові слова: логістична діяльність; логістична система; логістичний кластер; управління логістичною системою; промислове підприємство.

Ключевые слова: логистическая деятельность; логистическая система; логистический кластер; управление логистической системой; промышленное предприятие.

Keywords: logistic activity; logistic system; logistic cluster; management of logistic system; industrial enterprise.

Рецензент: Хаджинова О. В., декан економічного факультету, ДВНЗ «ПДТУ», д.е.н., доцент