

1	2
Характер движения во времени	<ul style="list-style-type: none"> • непрерывные (потоки сырья и материалов в непрерывных производственных (технологических) процессах замкнутого цикла, потоки нефтепродуктов, газа, перемещаемые с помощью трубопроводного транспорта и др.; • дискретные.
Удельный вес	<ul style="list-style-type: none"> • тяжеловесные – металлы, руда и т.п. • легковесные – табачные изделия, лесные грузы и т.п.
Консистенция грузов	<ul style="list-style-type: none"> • навалочные – зерно, сахар-сырец, лес, уголь и др.; • наливные – нефть, нефтепродукты, сниженный газ, вино и др.; • генеральные - металлы и техника, а также грузы, перевозимые в контейнерах, ящиках, таре.

Таким образом, принципиальным отличием логистического подхода от предшествующего ему управления движением материальных ресурсов состоит в том, что объектом управления становится не совокупность отдельных, а поток, представляющий множество объектов как единое целое.

Литература.

1. Кальченко А. Г. Логистика : Научн. рук. - К.: КНЕУ, 2003. – 284 с.
2. Семененко А. И., Сергеев В. И. Логистика. Основы теории : Учеб. для вузов. - СПб.: Союз, 2001. - С. 148.
3. Крикавський Є.В. Логістичні системи: Навч. посібник / Є.В. Крикавський, Н.В. Червонописька – Львів: Видавництво Національного університету «Львівська політехніка», 2009. – 264 с.
4. Шинкаренко В.Г. Управление логистическими процессами в предприятии / В.Г. Шинкаренко // Економіка транспортного комплексу. Зб. наук. праць. – Харків: ХНАДУ, 2018. – Вп. 31.

МЕТОДИ ПРОЕКТУВАННЯ ЛОГІСТИЧНИХ СИСТЕМ

Куц О. О., студент

Науковий керівник: Ачкасова Л. М., к. е. н., доцент

Харківський національний автомобільно-дорожній університет

Під логістичною системою розуміють організаційно-управлінський механізм координації, який дає змогу досягти ефекту завдяки чіткій злагодженості у діях спеціалістів різноманітних служб, які беруть участь в управлінні матеріальним потоком.

Щоб визначити найбільш оптимальну логістичну систему, необхідно розробити її проект. Для цього слід означити три стани: виявлення проблем, планування шляхів їх вирішення і розробка пропозицій щодо створення проекту.

Об'єктивна підстава створення логістичної системи – реалізація синергічного ефекту, який виявляється у: 1) загальному прискоренні матеріального потоку, що адекватно підвищенню реакції на бажання клієнта, 2) зменшенні сукупних витрат за рахунок усунення конфліктів часткових витрат, підвищенні рівня логістичного сервісу (рівня та якості обслуговування), що адекватно збільшенню додаткової вартості (корисності) для клієнта і формуванню додаткових конкурентних переваг.

Складові синергічного ефекту реалізуються у процесі трансформації матеріального потоку, параметрами якої є зміни часу, простору, кількості, якості, транспортно-складських та маніпуляційних властивостей, інформації.

Методологія проектування логістичних систем базується на сукупності принципів і методів системного підходу, системного аналізу, проектування і моделювання.

Принципи проектування логістичних систем, на наш погляд, збігаються із загальними принципами логістики: системний підхід, принцип загальних логістичних витрат, глобальної оптимізації, логістичної координації, моделювання та інформаційно-комп'ютерної підтримки, виділення комплексу забезпечують підсистем, комплексного управління якістю, гуманізації всіх функцій і рішень, стійкості та адаптивності. Ці принципи лежать в основі проектування логістичних систем.

Системне проектування великих і складних систем, до яких відносяться логістичні системи, включає в себе дві стадії проектування:

1) макропроектування (зовнішнє), що припускає рішення функціонально-структурних питань, визначення зовнішніх і внутрішніх чинників, що впливають на систему, вибір критеріїв оцінки ефективності функціонування системи;

2) мікропроектування (внутрішнє, що відбиває рівень окремого економічного суб'єкта, складу, магазину тощо), яке пов'язане з розбивкою ланок і елементів логістичної системи з урахуванням їх взаємозв'язку і взаємодії, специфічних властивостей і особливостей виконання основних функцій.

Методи проектування логістичних систем поділяють на три класи: аналітичні, імітаційні та оптимізаційні.

Аналітичні методи, як правило, застосовуються для оцінки та аналізу існуючих логістичних систем. Вони базуються на стандартних процедурах обчислення і розглядають протікання логістичних процесів і операцій в умовах визначеності і ризику.

Імітаційні методи знаходять широке застосування при проектуванні в умовах невизначеності для прийняття управлінських рішень при наявності декількох альтернатив. Імітаційне моделювання найбільш ефективно за умови, коли параметри (фактори) логістичної системи є випадковими величинами, котрі підпорядковуються різним законам розподілу, а матеріальні та супутні потоки являють собою випадкові стаціонарні та нестаціонарні процеси.

Оптимізаційні методи спираються на різні види програмування (лінійне, нелінійне, цілочисельне і т.д.). При проектуванні логістичних систем оптимізаційні методи застосовуються при вирішенні завдань конфігурації ланцюгів поставок (розміщення об'єктів інфраструктури, виробництв, терміналів, складів і т.п.); при виборі раціональних схем транспортування, тобто вирішенні так званих виробничо-транспортно-складських завдань; формуванні стратегій управління запасами в багаторівневих логістичних системах.

Будь-який проект має життєвий цикл, який включає в себе три етапи: початковий, проміжний і заключний.

На початковому етапі проводиться техніко-економічне обґрунтування проекту, загальне планування та розробка проекту, тобто формується ідея проекту, визначаються цілі та завдання, можливі варіанти реалізації проекту, по кожному з них складаються первинні кошториси, потім вибирається найкращий варіант проекту. Результатами початкового етапу є очікувані кінцеві результати проекту, перелік варіантів проекту, з яких вибирається затверджений варіант.

Проміжний етап передбачає збір і обробку необхідної інформації. Розробляється детальний план робіт. Очевидно, що під впливом великої кількості факторів, виявлених зв'язків, статистичних закономірностей, аналогів, експертиз параметри проекту (тривалість і обсяг окремих складових, учасники проекту та ін.), Які були визначені на початковому етапі, можуть видозмінюватися. У свою чергу, це призводить до змін витрат і термінами реалізації проекту. Також на проміжному етапі укладаються контракти на виконання основних заходів проекту.

На заключному етапі життєвого циклу проекту виконується економічна оцінка проекту, термінів впровадження проекту в господарську практику та передачі результатів замовнику.

Логістичний проект, будучи одним з видів проектів, має мету, включає в себе роботи з планування та виконання, які направляють всі дії в рамках проекту на досягнення мети і подальшу перевірку відповідності результатів проекту вихідним цілям і завданням. При проектуванні логістичної системи необхідно: чітко уявляти мету і завдання логістичного проекту; сформулювати концепцію логістичного проекту і спланувати дії для його виконання; дотримуватися терміни проектування; якісно спланувати проектні заходи, не перевищуючи бюджету проекту.

Питання безпосереднього проектування макро- і мікрологістичних систем в тій чи іншій формі зустрічаються в роботах вітчизняних та іноземних фахівців [1].

Вважається, що при проектуванні макрологістичних систем необхідно враховувати три групи факторів: соціально-економічні, транспортно-комунікаційні та природно-кліматичні. Саме ці фактори визначають основний зміст проекту логістичної системи, зокрема цілі і завдання макрологістичної системи з урахуванням: стану і перспектив розвитку економіки регіону (країни, кількох держав); визначення логістичних цілей організації; розробки схем основних і супутніх потоків і т.д.

При проектуванні мікрологістичних систем необхідно послідовне вирішення наступних завдань: визначення ведучого логістичної ланки; оптимізація технологій виробничих і складських процесів з урахуванням транспортних операцій; логістична інтеграція та координація діяльності всіх ланок логістичного ланцюга; визначення та формування системи оцінок ефективності мікрологістичній системи і т.д.

Розрізняють два підходи проектування логістичних систем. Перший - більш загальний підхід, що передбачає опис процесу проектування у вигляді послідовності певних кроків [2].

Другий підхід [3], більш конкретизована й застосовний до системи розподілу, включає в себе наступні кроки: визначення стратегічних цілей системи розподілу; вивчення кон'юнктури ринку; прогноз статистичних показників матеріального потоку (середнє значення, дисперсія та ін.); імовірнісний розрахунок показників запасів для різних рівнів розподільної системи; розробка альтернативних варіантів конфігурації проектованої системи

розподілу; оцінка загальних логістичних витрат для кожного варіанту з використанням критерію мінімуму наведених витрат.

Алгоритм побудови ланцюга поставок передбачає ітераційну процедуру з урахуванням взаємозв'язку і взаємовпливу блоків транспортування та управління запасами і логістики складування.

Ще одним з методів, що використовують для проектування логістичних систем є проектування варіантів доставки за допомогою мережеских графіків. Час, що витрачається на доставку, є одним їх критеріїв, що впливають на вибір ланцюга постачань. Іншими критеріями є вартість доставки, надійність виконання зобов'язань та ін., Тому найбільш часто використовуються багатокритеріальні оцінки для вибору варіанта доставки.

Література.

1. Смирнов І.Г. Транспортна логістика : Навч. пос. / І. Г. Смирнов, Т. В. Косарева – К.: Центр учбової літератури, 2008. – 224 с.
2. Галютдинов Р.Р. Транспортная логистика: понятие, виды транспорта, типы перевозок // Сайт преподавателя экономики. [2014]. URL: <http://galyautdinov.ru/post/transportnaya-logistika>
3. Савенкова Т.И. Логистика: учеб.пособие для студентов / Т. И. Савенкова. – 5-е изд., стер. – М.: Издательство «Омега-Л», 2010. – 255 с.
4. Белый К. Транспортная логистика. Режим доступа: <http://fingeniy.com/transportnaya-logistika/>

ЛОГІСТИКА У СИСТЕМІ МЕНЕДЖМЕНТУ ПІДПРИЄМСТВА

Мезенцова А. В., студент

Науковий керівник: Криворучко О. М., д. е. н., професор

Харківський національний автомобільно-дорожній університет

За відсутності товарного дефіциту на ринку та широких можливостей вибору споживачем товарів потрібної якості підприємство може розраховувати на виживання в умовах ринку, тільки, якщо воно буде пропонувати продукти, які мають ті чи інші споживчі переваги відносно до продукції конкурентів. За цих умов логістика дає досить відчутний внесок у виробничо-ринкові показники продукції, впливаючи на її собівартість, підтримку споживачів, якість продукцій та ін. Від логістики у тій чи іншій мірі