

Властивість цього зв'язку визначається наявністю істотних стійких зв'язків, стосунків між об'єктами ТКС і об'єктами, що перевершують по потужності зв'язку – $\omega_y' s$ стосунки цих об'єктів з об'єктами, що не входять в систему $\omega_y'' s$. Ця властивість може бути здійсненою за умови $\omega_y' s > \omega_y'' s$.

Інтеграційні якості транспортного кластеру, як системи, описує функція готовності її до ефективної переробки матеріальних потоків від початку створення системи до завершення її життєвого циклу.

Формалізований запис умови існування системи $S(TКС)$ має наступний вигляд:

$$\exists\{S(TКС)\} \Leftrightarrow \left[U_s > 0; \omega_y' s > \omega_y'' s; H(S) < H(F); (W_F^n \vee W_F^o \vee W_F^a) \in K \right] \quad (1)$$

Підсумкова оцінка ТКС виявляється в зниженні невизначеності системи транспортного кластера в порівнянні з ентропією окремих чинників, що утворюють його систему.

1. Пятинкин С.Ф. Развитие кластеров: сущность, актуальные подходы, зарубежный опыт / С.Ф. Пятинкин, Т.П. Быков. – Минск: “ТЕСЕЙ”, 2008. – 72 с. 2. Меньшина И.Г. Кластерообразование в региональной экономике / И.Г. Меньшина, Л.М. Каустина. – Екатеринбург: Урал, 2008. – 154 с. 3. Губенко В.К. К вопросу разработки транспортно-логистического кластера Донецкой области / В.К. Губенко, А.А. Лямзин, Б.П. Макогон // Логістика промислових регіонів: III Міжнародна науково-практична конференція. Донецьк, 23-25 квітня 2012 р. – Донецьк: ДААТ, 2012. – С.180-183. 4. Николаенко И.В. Структуризация городской транспортной системы / И.В. Николаенко // Логістика промислових регіонів: III Міжнародна науково-практична конференція. Донецьк, 6-9 квітня 2011 р. – Донецьк: ДААТ, 2011. – С.155 – 158.

ГУРЧ Л.М., ШКОЛЬНА О.В.
Національний транспортний університет

ОСОБЛИВОСТІ ПРОЕКТУВАННЯ ЛОГІСТИЧНИХ СИСТЕМ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

© Л.М. Гурч, О.В. Школьна, 2012

Сучасні міжнародні умови, до яких прагне Україна, вимагають в галузі логістики вантажних перевезень все більшого вдосконалення, зростання та уваги. Якість та ефективність вантажних перевезень залежать від оптимізації процесів координації роботи різних видів транспорту, розподілу обсягів перевезення, проектування логістичних систем вантажних перевезень та чітке формування необхідних управлінських рішень.

На сьогоднішній день, автомобільний транспорт України має багато проблем. А саме, застрілий рухомий склад, спад обсягів перевезень, низький рівень управлінських, маркетингових та фінансових технологій, недостатня робота держави в розвитку транспортної галузі, відсутність послідовних логістичних дій.

У ринкових умовах проблеми якості транспортного обслуговування, як найважливішого інструмента підвищення конкурентоздатності транспортних послуг, вимагають рішення на принципово новому рівні. Основною метою є максимальне задоволення попиту на перевезення з боку народного господарства по обсягу і якості, стимулювання росту об'єму перевезень. Усе більшого значення набуває використання логістичних підходів організації перевезень. Очевидно, що відправник вантажу або вантажоодержувач прагне вибрати ті маршрути, по яких вантаж буде доставлений з найменшими витратами та у оптимальний період. Грамотно розроблена логістична система дозволяє не тільки оптимізувати витрати, підвищити якість обслуговування клієнтів, але і діставати додатковий прибуток.

Проблема проектування логістичних систем є актуальною в транспортній галузі, тому потребує розгляду.

Кожен рівень управління транспортно- логістичних систем вирішує ряд задач (стратегічні, оперативні, тактичні). Елементами логістично- транспортного ланцюга можуть бути вантажо-

власники, різні види транспорту, які забезпечують процес доставки вантажів. В цьому випадку особливе значення приділяють термінальним системам.

Під час проектування логістичних систем вантажних перевезень, звертається велика увага на негативну тенденцію до зниження експортно- імпорتنих та транзитних перевезень вантажів через територію України, оскільки основними причинами є стягнення різноманітних зборів, у тому числі за проїзд автомобільними дорогами.

Результативність логістичних рішень в організації вантажних перевезень наводить на думку про доцільність розгляду таких підходів при вирішенні проблем пасажирського транспорту, які б незважаючи навіть на кризову ситуацію, забезпечували соціально необхідне транспортне обслуговування населення. В проектуванні логістичних систем вантажних перевезень входять основні чинники, а саме: вантаж, пункти зосередження, транспортна мережа, рухомий склад, навантажувально-розвантажувальні засоби, учасники логістичних процесів, тара та пакування.

Аналіз наукових праць вітчизняних та зарубіжних спеціалістів, свідчить, що працюючи над методикою організації та проектування логістичних систем вантажних перевезень раціонально було б обирати функціональний підхід. Оскільки при його реалізації ланцюг розвитку має вигляд: потреби вантажовласників – функції транспортно-логістичних систем – цілі функціонування транспортно-логістичних систем – синтез організаційної структури транспортно-логістичних систем. Реалізація цього підходу дозволяє впровадити нові рішення в області організаційної структури підприємства, в особливості заснованих на ідеях реінжиніринга, а також врахувати один з принципів логістики – орієнтація на споживача.

Вирішуючи транспортні проблеми, необхідно використовувати теоретичні і методологічні досягнення в цій області. Проте важливо застосовувати не тільки наявні досягнення, але і виробити свою транспортну стратегію і визначити головні її принципи. У основі логістичної моделі повинні лежати проблеми транспортного процесу, які б включали в цю модель реалістичні припущення. Важливою областю досліджень є розробка аналітичних результатів для розподілу евристички маршрутизації транспортних засобів, вивчення компромісів між запасами ресурсів, їх транспортуванням і розміщенням.

Транспортну логістику утворює сукупність алгоритмів і технологій, за допомогою яких можна досягти реалізації логістичного підходу в організації роботи транспорту.

Для проектування та дослідження логістичних систем здійснюється їх така декомпозиція:

- * підсистеми логістичних систем;
- * ланки логістичної системи;
- * елементи логістичної системи.

Основними показниками якості транспортного обслуговування вантажовласників враховані наступні:

- 1) рівень швидкості чи терміну доставки вантажів у порівнянні з нормами;
- 2) рівень схоронності перевезених вантажів;
- 3) повнота задоволення попиту на транспортні послуги по обсягах заявлених перевезень;
- 4) рівень дотримання гарантованої ритмічності, регулярності чи погодженій рівномірності доставки вантажів “точно в термін” у часі доби, тижня, місяця, чи кварталу року;
- 5) рівень транспортної доступності чи забезпечення користувачів транспортних послуг;
- 6) рівень безпеки перевезень.

Ефективність транспортних послуг визначається значною мірою правильно побудованою базою даних щодо логістичних операцій. Під час проектування логістичних систем кожна операція має відображати витрати щодо фінансів, часу, праці, тобто бути базою для нормування та контролю витрат ресурсів на підприємстві.

При проектуванні логістичної системи необхідно підтримувати рівновагу між витратами транспортування і якістю транспортних послуг. У деяких умовах цілком достатньою виявляється низьковитратне і повільне транспортування. Для досягнення господарських цілей потрібно мати високу швидкість транспортних послуг.

1. *Зубрицькая Е.А., Смирнова Т.А., стаття “Создание и перспективы развития транспортно-логистических систем предприятия”, Белгородский государственный технологический университет им. Шухова В.Г.* 2. *Смирнов И.Г., Косарева Т.В., “Транспортна логістика”*

3. М.П. Денисенко, П.Г. Левковець, Л.І. Михайлової, “Організація та проектування логістичних систем”, “Центр учбової літератури”, Київ 2010. 4. Сизов А. А. Проектування логістичної системи доставки вантажів (на прикладі зовнішньо торгових перевезеннях) Дисертація. 5. Ларіна Р.Р. Теоретико-методологічні основи формування регіональних логістичних систем Дисертація: [Електронна версія].

ДАНИЛІНА Н.В.
Донецький державний університет управління

МАРКЕТИНГОВИЙ ПОТЕНЦІАЛ НА ПРОМИСЛОВОМУ ПІДПРИЄМСТВІ: ОСНОВНІ НАПРЯМКИ РОЗВИТКУ

© Н.В. Даниліна, 2012

Сучасний етап розвитку промисловості в усьому світі характеризується постійним впровадженням у виробництво технологічних інновацій, які надають змогу не тільки значно підвищити конкурентоспроможність продукції на світовому ринку, але й є базисом до реформування процесів в системі суспільного виробництва. Конкурентоспроможність промислового (машинобудівного) підприємства залежить не тільки від високого рівня якості продукції, що випускається, але і від здійснення ефективного управління безпосередньо інноваційними процесами в багатьох аспектах, одним із таких аспектів є ефективно управління маркетинговим потенціалом.

Формування на промисловому (машинобудівному) підприємстві маркетингового потенціалу викликано трансформаційними процесами, що відбуваються на товарному ринку та є основою забезпечення конкурентоспроможності, оскільки орієнтовано на виробництво і збут інноваційної машинобудівної продукції у відповідності з перспективними запитами споживачів.

Результатом реалізації маркетингового потенціалу є інноваційна продукція, здатна забезпечити вимоги споживачів, конкурентоспроможність та прибуток.

Складові маркетингового потенціалу можна представити у вигляді такої схеми (рис. 1).



Рис. 1. Складові маркетингового потенціалу промислового підприємства (власна розробка)