

Внутрішні змінні – це ситуаційні фактори всередині підприємства. Оскільки підприємства являють собою створені людьми системи, то внутрішні змінні в основному є результатом управлінських рішень. Але це не означає, що внутрішні змінні повністю контролюються керівництвом. Нерідко внутрішній фактор є чимось наперед "заданим", яке керівництво має подолати у своїй роботі. Основні змінні в самій організації, які вимагають уваги керівництва, це цілі, структура, завдання, технологія і працівники.

Практика застосування ситуаційного підходу також підтверджує можливість його використання як одного з найважливіших напрямків нормального розвитку підприємства, що включає:

- необхідність збереження цілісності підприємства під час формування та здійснення стратегії розвитку;
- визначення на усіх етапах функціонування сукупності чинників, які істотно впливають на результативність;
- забезпечення необхідної гнучкості підприємства в процесі функціонування;
- визначення рівня стабільності підприємства з метою виявлення впливів на нього зовнішніх і внутрішніх соціально-економічних факторів;
- вироблення концепції відкритості підприємства з метою збереження умов для стабільного розвитку.

Отже, як впливає з вищевикладеного, практичне застосування системного підходу насамперед пов'язане з розробкою системи ситуаційного управління.

УДК 69.003:658.566

**Ю.В. Орловська, О.А. Варламова**  
Придніпровська державна академія  
будівництва та архітектури, м. Дніпропетровськ

## **ТЕОРЕТИЧНЕ ОБҐРУНТУВАННЯ ЛОГІСТИКИ БУДІВНИЦТВА**

© Орловська Ю.В., Варламова О.А., 2001

**Доводиться необхідність і своєчасність застосування принципів логістики в управлінні будівництвом. Приділено увагу визначенню логістики будівництва як науки та практики управління економічними потоками. Наведено їх класифікацію та проаналізовано специфіку економічних потоків стосовно будівельної фірми.**

**The authors prove the necessity and the timeliness of adaptation of the logistics principles both in the building branch and the building production process. The logistics in building is defined like a science and a practice of economic streams management, which are classified and analysed in the building firm level.**

Різноманітність підходів економістів різних західних країн до визначення терміну "логістика" були доведені до "спільного знаменника" Європейським конгресом з питань матеріальних потоків ще у 1974 р., який визнав логістику як науку та практику управління поточковими системами [2].

Логістика як наука з того часу постійно розвивається, збагачуючи свій науково-методичний апарат, розширюючи межі практичного застосування. На сьогодні з певною умовністю можна розрізнити ресурсну, функціональну та галузеву різноманітності логістики.

Капітальне будівництво в умовах ринкової економіки об'єктивно більш сприйнятливим до логістики, ніж в умовах командно-адміністративної системи господарювання. Логічне сприйняття ринково орієнтованого будівництва зумовлено сукупністю чинників, серед яких особливу увагу ми приділяємо таким:

- постійно ініційована ринком необхідність в раціоналізації будівельного виробництва, яка одночасно спрямована як на скорочення тривалості будівництва, так і на зростання життєвого циклу об'єктів нерухомості;
- зміна орієнтованості будівельних організацій з вузько функціонального будівництва на вирішення проблем клієнтів;
- уніфікація технологій будівництва навіть до впровадження у сфері будівництва інформаційних технологій [3].

Потенційні можливості логістизації будівництва, якщо перетворити їх у реальні логістичні схеми, можуть дати чималий економічний та соціальний ефект. За експертними оцінками багатьох вчених та фахівців, застосування методів логістичного управління дасть змогу: зменшити час руху сировини та матеріалів у виробничому циклі та обіговій сфері приблизно на 25–30%; зменшити рівень запасів продукції на 30-50%; забезпечити комплексний облік всіх витрат в матеріальних потоках; підняти рівень обслуговування споживачів тощо [4].

Ефект логістизації локалізується в основній ланці економіки (стосовно капітального будівництва – у замовників, інвесторів та підрядників), але складається на макрорівні під впливом макроекономічних процесів. Аналіз макроекономічної кон'юнктури останніх років на українському ринку капітальних інвестицій свідчить, що він знаходиться в стані глибокої кризи.

Починаючи з 1990 р. інвестиції у виробничі фонди скоротились майже у п'ять разів, а валовий внутрішній продукт – більше ніж удвічі. Приблизно 50% основних фондів, що сьогодні використовуються у виробництві, не оновлювались з 1990 р. Це призвело до значного зношення основних виробничих фондів, що за оцінкою фахівців ІЕП НАН України становить 60–65% [1]. Таким чином, обсяг виробництва без істотних інвестицій в основний капітал найближчим часом не матиме матеріальної основи не тільки для зростання, а й для відтворення виробництва у попередніх розмірах.

Навіть на фоні глобальної кризи економіки України згортання ділової активності у сфері капітальних вкладень виглядає дуже негативно. Фактично, ми вже досягли того рівня скорочення капітального будівництва, після якого починається не тільки моральне старіння виробничих фондів, а навіть їхнє фізичне руйнування.

Може здаватися, що несприятливі для інвестицій макроекономічні обставини не повинні стимулювати логістичні інновації у сфері капітального будівництва. Але господарська практика досить різноманітна і разом з явищами інвестиційної стагнації є “осередки зростання” як в окремих галузях економіки, так і в деяких регіонах. Більше того, аналіз економічних циклів дає підстави для впевненості прогнозувати перехід економіки України із кризової стадії до стадії депресії, а потім, і до зростання. Добре відомо, що основним симптомом економічного відродження є саме підвищення інвестиційної активності взагалі та нарощування обсягів капітального будівництва зокрема.

Очікуваний інвестиційний бум дає підстави прогнозувати в найближчі роки потребу в логістиці капітального будівництва України. Стосовно цього ми вважаємо, що в організації будівництва повинно відбутися зміщення акцентів з безпосереднього управління виробництвом на управління економічними потоками. Цей підхід можна пояснити структурою

виробничого циклу, що склався в останні роки. В індустріальному та постіндустріальному суспільстві процес безпосередньо виробництва товарів займає тільки 2% загального виробничо-комерційного циклу, а 98% часу припадає на різні види переміщення сировини, матеріалів, готової продукції, фінансів, інформації тощо.

Для логістизації будівництва недостатньо тільки визначити основні економічні потоки; необхідно пояснити ще їхню природу та спробувати зробити загальну класифікацію. Досить розповсюдженим серед вчених та практиків у сфері логістики є уявлення про потік як про сукупність об'єктів, що сприймається як одне ціле та існує як безперервний процес на певному інтервалі часу.

Ми вважаємо, що логістизація будівництва найперше проявляється в оптимізації та раціоналізації економічних потоків, під якими розуміються взаємопов'язані та взаємозначені процеси руху ресурсів суспільства для досягнення соціально-економічних та політичних цілей.

Стосовно будівельної організації економічним потоком можна визначити взаємопов'язані та взаємовпливові процеси руху власних та залучених ресурсів фірми для досягнення мети фірми.

Економічні потоки можна класифікувати за такими ознаками [2]:

1. Відносно до системи –  
внутрішні потоки, що циркулюють у самій системі;  
зовнішні, що надходять до системи ззовні та виходять з неї.
2. За ознакою безперервності –  
безперервні, коли у кожному мить по траєкторії потоку переміщається визначена кількість об'єктів;  
дискретні потоки, що утворюються об'єктами, які рухаються з інтервалами.
3. За ознакою регулярності –  
детерміновані потоки, які характеризуються визначеністю параметрів у будь-якому мить часу;  
стохастичні потоки, що мають випадковий характер параметрів і в будь-який набувають якийсь розмір з якимсь ступенем ймовірності.
4. За ознакою стабільності –  
стабільні потоки, що мають постійні значення за якийсь проміжок часу;  
нестабільні потоки.
5. За ступенем зміни інтенсивності потоку –  
постійної інтенсивності;  
змінюваної інтенсивності.
6. Щодо характеру переміщення елементів потоку –  
рівномірні потоки із постійною швидкістю переміщення об'єктів;  
нерівномірні потоки, що характеризуються можливістю прискорення, уповільнення, зупинок в переміщенні об'єктів.
7. За ознакою періодичності –  
періодичні потоки, що характеризуються наявністю постійних параметрів чи постійного характеру їх змін через визначений період часу;  
неперіодичні потоки, в яких відсутня закономірність змін параметрів потоку.
8. За ступенем відповідності змін параметрів потоку попередньо заданому ритму –  
ритмічні потоки;  
неритмічні потоки.

9. За ступенем складності –  
прості (ординарні) потоки, що складаються з однакових об'єктів ;  
складні (інтегровані) потоки, що об'єднують різноманітні об'єкти.

10. За ступенем піддання управлінню –  
потоки, що піддаються управлінню та адекватно реагують на дію управління;  
потоки, що не піддаються управлінню.

За даним групуванням класифікаційних ознак характеризуємо такі економічні потоки для будівельної фірми:

внутрішні превалюють над зовнішніми в умовах чітко визначеної локалізації будівництва;

дискретні над безперервними, тому що переміщення від одного будівництва до іншого потребує перерви;

стохастичні над детермінованими, тому що на процес будівництва значною мірою впливають природно-климатичні чинники;

нестабільні над стабільними, тому що висока капіталомісткість об'єктів нерухомості знижує ймовірність повторювання замовлень на ті самі об'єкти;

змінюваної інтенсивності над потоками постійної інтенсивності, тому що відбувається передислокація не будівельних об'єктів, а виробничого апарату фірми;

нерівномірні над рівномірними, бо неможливо забезпечити будівельні цикли з незмінюваними параметрами;

неперіодичні над періодичними, тому що навіть при будівництві типових об'єктів неможливо забезпечити повну ідентичність усіх будівництв, а тим більше це стосується оригінального будівництва;

неритмічні над ритмічними, тому що ритм потоку задається у будівництві не стільки технологією будівельного виробництва, скільки регулярністю та синхронністю надходження замовлень, що в умовах нестабільного економічного становища навіть теоретично зробити неможливо;

складні над простими – вузька спеціалізація у будівництві дуже важка через організаційно-технічні причини, а в сучасних умовах стає не вигідною через соціально-економічні чинники;

потоки, що піддаються управлінню над потоками, що не піддаються управлінню, тому що в умовах більшої кількості останніх дуже швидко наступить самоліквідація будівельної фірми.

Для того, щоб перетворити потенційну потребу логістизації будівництва у запит господарської практики, необхідно, щоб підприємці у своїх практичних діях керувалися основними принципами логістики, серед яких найважливішими є системність, синергізм та адаптивність.

Логічна структура принципу системності може бути описана так: поза системою немає потоку, поза потоком немає системи. У ролі критерію раціональності логістичної системи виступає пріоритет загальносистемних цілей над приватними цілями підсистем та елементів.

При логістизації будівництва під синергізмом ми розуміємо отримання стратегічних переваг завдяки поєднанню двох та більше учасників будівельного виробництва. Найбільш привабливим вважаємо спосіб досягнення синергічного ефекту шляхом організаційно-технологічної оптимізації матеріальних потоків як результату переговорів між економічно

самостійними суб'єктами будівельного виробництва. Дуже доречним у цьому плані може стати застосування кластерних схем у будівництві, які, наприклад, вже успішно працюють на Хмельниччині [5].

Адаптивність будівельної фірми до змін зовнішнього середовища виявляється у здатності виробничого апарату та організаційної структури будівельної фірми досить швидко переналагоджуватися під зміни ринкової кон'юнктури та характеру основних економічних потоків.

Приймаючи за основні об'єкти логістичних зусиль економічні потоки будівельної фірми, можна дати досить адекватне реальній господарській ситуації визначення логістики будівельної фірми та логістики будівництва. Логістика будівництва – це наука та практика управління економічними потоками у будівництві з метою досягнення інвестиційних цілей в оптимальному режимі. Щодо мікрорівня, то логістика будівельної фірми – це сукупність інструментів, форм, методів та процесів організації та управління економічними потоками фірми для найефективнішого та оптимальнішого досягнення загальнофірмових цілей.

1. Богдан І. Проблеми активізації інвестиційної діяльності в Україні // *Економіст*. 2000. № 7–8. С.18–23. 2. Афоничкин А.И. Принятие управленческих решений в экономических системах. Саранск. 1998. 3. *Information technology and international competitiveness: The case of the construction services industry*. New York, 1993. XVII, 182 p. 4. *Рынок и строительство / Под ред. В.Н.Стаханова*. Ростов н/Д, 1997. 5. Малий М. Будівельний кластер – об'єднання з новим змістом // *Економіст*. 2000р. №1. С.39–40.

УДК 338 (075.8)

**В.І. Павлов**

Луцький державний технічний університет

## **КОНЦЕПТУАЛЬНІ ОСНОВИ ПІДПРИЄМНИЦЬКОЇ ЛОГІСТИКИ: ПРОБЛЕМИ ЗАСТОСУВАННЯ ЗАРУБІЖНОГО ДОСВІДУ В УКРАЇНІ**

© Павлов В.І., 2001

**Розкрито сутність підприємницької логістики, особливості виробничо-комерційної діяльності в ринкових умовах. Проаналізовано досвід логістизації підприємницької діяльності в розвинутих капіталістичних країнах. Вказано основні проблеми, пов'язані з застосуванням логістики у вітчизняному підприємстві.**

**The essence enterprise logistic, feature of production-commercial activity in market conditions are opened. The experience of logistization of enterprise activity in the advanced capitalist countries is analysed. The basic problems connected to application of logistic in domestic business are specified.**

Реформування економіки України, цілеспрямований перехід до ринкового господарювання вимагає не тільки добре продуманої цілісної концепції такого переходу, а й обґрунтування набору методів, принципів і засобів організаційної і функціональної оптимізації, які повинні відповідати сучасним умовам. Одним з таких сучасних методів оптимізації є логістика і логістичні концепції.