

координації процесів, місць проведення заходів, створення зон, їх розміщення, прогнозування обсягів трафіку, розробці системи заходів безпеки навколишнього середовища та учасників тощо.

Масовий захід включає в себе величезну кількість процесів та деталей, які потрібно враховувати, тому для вирішення питань прогнозування, планування та оптимізації логістичних процесів необхідно застосовувати інтегрований підхід, який розглядає систему як єдине ціле.

Для ефективного планування спочатку визначаються місця та цілі проведення заходу, а також прогнозуються його бажані наслідки та результати. Наступним етапом, що включається до стратегічного планування є створення логістичної стратегії та бізнес-моделі, яка використовується як на етапах побудови та організації логістичної системи так і при контролі та управлінні нею. Тактичне планування передбачає конкретну оцінку теперішнього стану інфраструктури, ефективності функціонування системи, а також аналіз вузьких місць, вибір раціональної організаційної структури, формування і координування всіх потоків в межах логістичної системи. Оперативне планування може включати в себе побудову графіків, розкладів, формування коригування маршрутів, моніторинг усіх процесів тощо.

Отже, будь-який масовий захід просто неможливий без логістичного забезпечення, управління усіма потоками, їх координації та оптимізації.

1. Крикавський Є.В. *Економіка логістики: навч. посібник* / Є.В. Крикавський, О.А. Похильченко / Львів: Видавництво «Львівської політехніки», 2014. – 640 с.
2. Одинцова Т.Н. *Логистический поход к процессу создания сервисных продуктов* / Красноярск, 2010. – С. 175-179.

Н.С. ГРОНСЬКА

Національний університет "Львівська політехніка"

ЦІЛІСНІСТЬ МЕТАЛОГІЧНОЇ ІНТЕГРАЦІЇ СФЕР ЕКОНОМІКИ, МЕНЕДЖМЕНТУ, ЕКОЛОГІЇ

© Гронська Н.С., 2018

Цілісність логічних перетворень в процесі інтеграції інформаціологічних [1, с.10] відношень між сферами економіки та управління на фоні сучасного екологічного стану природи вимагає особливої уваги до проекту реформування взаємодії організаційних рівнів (ОР) буття та організаційних структур (ОС) підприємницької діяльності (ПД) та посилення їх творчої активності.

Метою дослідження взаємодії ОР та ОС є потреба переключити увагу та свідомість так званої «сильної людини» на провідну роль функціональних відносин ПД, їх причетності до подій соціально-інтегративної екології та біоцентризму [2, с.177].

В основі досягнення цілісної взаємодії ОР та ОС – функціональний діалог використання ресурсів біосферного, організаційного, господарського потенціалу управління у сукупності відображення об'єктивно – суб'єктивних відношень за процесами інтеграції: упорядкування, узгодження, об'єднання. Упорядкування відношень між ОР та ОС в залежності від наявності способів провідної взаємодії між духовним взаємовпливом, смислосутнісною рівновагою інформаціологічного взаємозв'язку, функціонально-фінансової взаємозалежності. Процес узгодження взаємодії між ОР та ОС з'ясовується за євротичною інформацією в ході їх взаємної трансформації. А поєднання взаємодії ОР та ОС визначається за станом їх гомеостазу.

Загальним сенсом методу металогічності процесів інтеграційної концептуальної взаємодії ОР та ОС стає глобальне завдання створення передумов доцільного використання ресурсів природи

у взаємодії потенціалів: природи, виробничого з трудовим та трудового потенціалу з природним. Ідея реформування ОР та ОС, ПД підлягає реалізації на підставі принципів:

- тріадної рецикropності квантифікаційної взаємодії сфер діяльності та буття. [3, с.246];
- тріадної взаємодії сфер інтегративної екології;
- відповідальності соціуму на кожному низовому (мікро), середньому (макро), глобальному (мега), національному (мета) ОР ПД та взаємодії інфраструктурно-інституціональних (мезо¹, мезо², мезо³) між ними.

В умовах епохальної напруги соціуму внаслідок переходу сфер матеріальноенергетичного обміну в енергоінформаційний потенційна взаємодія ОР та ОС формується на підставі засад: інституціональної структуризації, гармонізації ОС управління, індикації ознак функціональної знаковості та організаційної значимості підсистем маркетингу (М) та логістики (Л), цілісності систем менеджменту (СМ) та екологічного моніторингу.

Проведене дослідження моніторингу інтеграції ОР та ОС сфер екології засвідчує, що упорядкування наглядку за якістю та станом систем водопостачання, спостереження стану водойм, збереження природних екосистем антропогенного середовища повинно проводитися на мікро-мезо1-макроорганізаційних рівнях буття, а екологічний контроль виробничих процесів, заходів охорони, стану атмосфери довкілля та запобігання криз екологічного стану біосфери на мезо2, мезо3, мета ОР.

Розгляд сукупних процесів функціональної інтеграції ОР та ОС маркетингу представляє можливість упорядкування відношень контактних аудиторій на мікрорівні ринку збуту товарної продукції, узгодження непов'язаних факторів макросередовища маркетингу та поєднання діяльності ОС за напрямками партнерського, контактного, порівняльного маркетингу, зумовлених тривалими відношеннями з торговими посередниками, конкурентами, впливом інституцій інфраструктурних формувань, які створюють цілісне середовище мегамаркетингу, підвищуючи ОР ПД на засадах інтелектуальної різновидності персональних індифікацій. На таких же засадах базується взаємодія організаційних структур Л.

Входження підсистем М та Л в інтегровану СМ підлягає транзитивній градації, за якою процес узгодження їх взаємодії не переважає, але дорівнює двом інтегративним напрямкам – упорядкування та об'єднання за схемою $СМ > М$, а $М > Л$, то

$СМ > Л$, в результаті $СМ > М > Л$. [4, с. 218].

В інтегрованій СМ процес узгодження ОР та ОС відбувається на мікро-макро-мега-метарівнях взаємодії. Натомість вирішення проблем упорядкування функцій управління (на ОР формування інформаціоолічних активів внутрішнього та зовнішнього середовищ підприємництва) відбувається на першому (мезо1-) та другому (мезо2-) ОР, а за третім (мезо3-) ОР відбувається інтеграційний процес входження в структуру СМ інфраструктур сервісу, що надають послуги виробничій та невиробничій сферам комунального господарства та сферам соціальної екології: техноекології, екології природокористування, екології права, які стусуються матеріальенергетичного обміну (МЄО), сферам енергоінформаційного обміну (ЄІО): екологія моносфери, екологія енергоінформаційності, екологія душі; ОС ноосфери (НОЕФ): екологія людини, екологія культури, екологія ландшафту [5, с. 118].

Тріадна модифікація цих сфер інтеграційної екології відбувається аналогічно металогічній моделі квантифікаційної взаємодії сфер діяльності. На підставі рецикropної взаємодії тріад МЄО, ЄІО, НОФ з'ясуємо, що: – за тріадою МЄО під впливом синергії законодавства проявляються соціальні наслідки застосування екологічних технологій виробничих процесів; – за тріадою ЄІО синергія засобів енергопостачання впливає на соціальні наслідки господарювання; – за тріадою (НОФ) внаслідок культури екології інформаціологічних відносин здійснюється перевага опосередкованої взаємодії людини до ландшафту довкілля.

Створена модель тріадної взаємодії сфер інтеграційної екології та сфер діяльності і буття в системі менеджменту ПД відображає процеси, які створюють ситуації тісного звязку в якому неможуть залишатись окремі ізольовані негативні чинники. Натомість за перетином векторів інформаційного простору (який відображає модель сфер діяльності і буття) визначаються

еквіваленти взаємодії структур ПД, числове визначення якого представляє квантифікаційну цілісність досліджуваних сфер екології та ПД.

Розгляд взаємодії інтегральних процесів, засад, металогічності та методів досягнення цілісності систем економіки, менеджменту, екології не можна зупинити, позаяк він дотичний до інтегративного відновлення середовищ єдиного наукового простору Європи.

1. Юзвішин І.Й., *Інформаціологія – Луганськ, Східноукраїнський державний університет, 1999 – 203 с.*
2. Березюк, Д., Мальований М. *Екологічна етика: навчальний посібник – Львів, БаК, 2010 -268 с.*
3. Гронська Н.С. *Основи теорії гармонійних перетворень в економіці: Монографія – Львів, 2006 . Видавництво «Край» – 365 с.*
4. Лопатніков Л.І. *Короткий економіко- математичний словник, 1979, М.: Видавництво «Наука» – 358 с.*
5. Швєбс Г.К., Антонова С.Д., Лобанова О.І., Швєбс А.Г., *інтегративна екологія, Одеський національний університет ім. І.І.Мечнікова, 2016, 320 с.*

Л.М. ГУРЧ, А.Т. ШЕВЧЕНКО

Національний транспортний університет

РОЗУМНИЙ ТРАНСПОРТ У ЗАДОВОЛЕННІ ПОТРЕБ НАСЕЛЕННЯ У МІСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ

© Гурч Л.М., Шевченко А.Т., 2018

Визначено мету впровадження розумного транспорту в міські перевезення , яка полягає у створенні умов для зростання попиту використання громадського транспорту , підвищенні рівня якості надання послуг, тим самим поліпшення ефективності життєвого рівня населення завдяки задоволенню потреб суспільства. Розкрито сутність використання «розумного транспорту».

На сьогоднішній день немало важливою проблемою є використання застарілих міських транспортних засобів , що характеризуються ненадійністю, відсутністю достатнього рівня комфорту та навіть небезпечністю.

Сучасні тенденції диктують нові правила використання сучасних технологій у будь якому сегменті ринку послуг. Для поліпшення та спрощення життєвих потреб пасажира підприємства змушені розробляти та впроваджувати нові інновації в транспортну галузь . Такі впровадження дадуть змогу підняти рівень використання міського транспорту.

Якість і вартість транспортного обслуговування в логістичній системі міського пасажирського транспорту у ринкових умовах визначають положення і ефективність роботи кожного виду транспорту на транспортному ринку в умовах конкуренції різних видів транспорту. По критерію якості, як правило, здійснюється вибір виду транспорту.

В загальноприйнятому понятті, розумний транспорт – це назва всіх видів транспортних засобів, які використовують сучасні технології зв'язку для ефективного переміщення людей, моніторингу місця розташування, взаємодії між транспортними засобами та іншими елементами дорожнього руху, скорочення вихлопів, безпечного використання доріг в цілому [3].

Зі збільшенням кількості транспорту, що знаходить на дорогах, виникли проблеми перевантаженості і нераціонального використання дорожніх ресурсів, які тягнуть за собою збільшення часу в дорозі, кількості споживаного палива, і викидів, що забруднюють навколишнє середовище. Таким чином ,зادля вирішення цих питань необхідно знаходити нові, більш