

приймання, видавання, навантаження, вивантаження вантажу, багажу, вантажобагажу, а за наявності розвинених колійних пристроїв - виконувати маневрові роботи з розформування та формування поїздів і технічні операції з поїздами, а також підготовку залізничного рухомого складу, контейнерів до перевезення[1].

Залежно від обсягу і складності виконання пасажирських, вантажних і технічних операцій залізничні станції поділяються на позакласні, I, II, III, IV і V класів[2].

На мережі залізниць України поряд з великими та середніми є значна кількість малодіяльних станцій. Виконання вантажної та комерційної роботи на цих станціях не дозволяє ефективно використовувати комплекс технічних засобів залізничного транспорту, перешкоджає механізації вантажно-розвантажувальних робіт, призводить до збиткового утримання експлуатаційного штату, ускладнює управління вантажною і поїзною роботою.

Фактори які впливають на результати функціонування та розвиток малодіяльних залізничних станцій можна віднести[3]:

-економічні (динаміка розвитку або стагнації економіки регіонів, які тяжіють до малодіяльних станцій, обсяги інвестицій в промисловість, рівень сільського господарства та і.н.);

-демографічні (динаміка зміни чисельності населення, частка працездатного населення і т.н.);

-соціально-політичні;

-військово-стратегічні.

Малодіяльна станція – це станція, що значно поступається за показником середнього обсягу руху пасажирських та вантажних поїздів за добу у порівнянні з аналогічним показником по залізниці в цілому (становить не більше 20%). Мірою раціональності використання матеріальних, трудових і фінансових ресурсів малодіяльних станцій є економічна ефективність.

Економічна ефективність - це відносна величина, що характеризується відношенням корисного результату (економічного ефекту) до витрат, який зумовив його отримання.

Список використаних джерел

1. Наказ від 12.11.2012р. №667 "Про

затвердження Порядку визначення майна залізничного транспорту, що передається публічному акціонерному товариству "Українська залізниця" на праві господарського відання".

2. Наказ 05.12.2000 N 555-Ц «Про затвердження та введення в дію загального Положення про залізничну станцію».

3. Зоріна О.І. Організаційно економічні методи забезпечення ефективності використання ділянок з малими обсягами перевезень // Вісник економіки транспорту і промисловості. 2011. №35. С. 61-63.

УДК 656.025.2

ЛОГІСТИКА ПАСАЖИРСЬКИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРПОРАЦІЙ

*Примаченко Г.О., к.т.н, ст. викладач
(УкрДУЗТ)*

При вивченні особливостей логістики пасажирських перевезень вчені досліджують корпорацію як господарську систему, що включає в себе три ланки: фінансову, виробничу і управлінську [1]. У такому розумінні акцент робиться на складну структуру корпорації як суб'єкта підприємництва. Сьогодні транспортні пасажирські компанії України і світу розвиваються, об'єднуються з метою організації інтермодальних і мультимодальних перевезень, проводять диверсифікацію своєї діяльності та ін. У світі відомі такі транспортні пасажирські корпорації як державна корпорація RENFE (Іспанія, залізничні перевезення) [2], «Туртранс» (Україна, м. Івано-Франківськ, перевезення по Європі та Україні) [3] та ін.

Практика свідчить про те, що сучасні корпорації перебувають в стані безперервних змін, обумовлених економічною доцільністю функціонування і розвитку в умовах, що складаються в тому чи іншому регіоні діяльності і в конкретний період часу. Такі зміни відбуваються частіше за все за допомогою злиття (поглинання), що призводить до створення зв'язно-диверсифікованих компаній, рідше – за допомогою розукрупнення з виділенням

спеціалізованих компаній. Укрупнення компаній значно ускладнює логістичний менеджмент. Відомо, наприклад, що раніше в пасажирських транспортних корпораціях керувалися в основному розподілом і перерозподілом фінансових потоків, сьогодні ж корпоративне управління вимагає поєднання різних функцій, включаючи поряд з координацією фінансових потоків управління пасажиропотоками, матеріальними, сервісними та іншими потоками.

Логістика в системі корпоративного управління розглядається як специфічний інструментарій оптимізації бізнес-процесів і потоків, що забезпечує використання переваг координованого управління інтегрованим бізнесом. Корпоративна логістика – це форма міжфірмової логістики, що розвивається в рамках інтегрованих структур (вертикальних, горизонтальних і змішаних), яка здійснює процеси обміну діяльністю, що розрізняються характером відносин їх учасників в залежності від ступеня інтегрованості (м'який або жорсткий).

Великі форми організації підприємства, властиві корпорації, характеризуються введенням декількох рівнів управління (ієрархічністю), формуванням складної господарської структури (корпорації часто існують у вигляді фірм, що складаються з декількох компаній, наприклад, холдинг), ускладненням потоків, що протікають всередині і виходять за її межі. Транспортні потоки холдингу слід розглядати як сукупність матеріальних, фінансових, інформаційних та інших потоків, що циркулюють: всередині центральної (материнської) компанії; всередині окремої дочірньої компанії; між дочірніми компаніями; між дочірніми і центральною компаніями; між холдингом, як єдиним господарюючим суб'єктом, і навколишнім діловим середовищем (державна, контрагенти, інфраструктура та ін.).

Управління логістичними процесами корпорацій має бути орієнтоване на реалізацію найважливішої властивості великих систем, якою є емерджентність – здатність породжувати нові властивості, відмінні від властивостей кожної системи в складі цієї великої системи. У корпоративному управлінні емерджентність трансформується в синергетичний ефект,

тобто посилюється ефективність управління кожного суб'єкта даної корпорації. Іншими словами, корпорація як велика система є щось більше і якісно інше, ніж проста сума її підприємств.

Швидкий зріст пасажирських транспортних корпорацій призвів до того, що раціональне здійснення функцій керівництва стало складним, але у той же час більш важливим для забезпечення успішної діяльності. За думкою провідних спеціалістів у галузі економіки, корпорації повинні базувати свою діяльність, в основному, на системному підході. В рамках даного підходу керівник може більш ефективно інтегрувати свої дії по управлінню корпорацією. Однак часто системами називають те, що насправді не відповідає вимогам системи у строго науковому розумінні, так як багато з них не організовані і не мають інтегральних властивостей. Потенціал таких систем не більше ніж сума інтегралів складових їх частин. Відповідно до визначення система – це множина елементів, що знаходяться у відносинах і зв'язках один з одним, утворюють цілісність та єдність. Для того щоб мати цілісне уявлення про систему і можливість прогнозувати її розвиток, необхідно розглядати систему в динаміці і знати історію її розвитку. Системний підхід до проблеми означає не лише розуміння важливості кожного із складових її елементів, а й визнання існування взаємозв'язків між ними. У той час як вузькі спеціалісти зосереджуються на проблемах у рамках своєї компетенції, виконуючи тактичні задачі, керівники корпорацій, використовуючи системний підхід, прагнуть досягнути оптимального поєднання окремих операцій для досягання стратегічних цілей.

Зазначена властивість може бути описана наступним чином:

$$E_k \geq \sum_{i=1}^n E_i, \quad (1)$$

$$\Delta_k = E_k \cdot \sum_{i=1}^n E_i, \quad (2)$$

де E_k – ефективність управління логістичними процесами корпорації як великої системи; $\sum_{i=1}^n E_i$ – ефективність

управління логістичними процесами суб'єктів даної корпорації, де $i = [1, n]$, n – суб'єкти корпорації, в тому числі акціонерні товариства, що входять до складу даної корпорації; Δ_k – синергетичний ефект корпоративного управління логістичними процесами.

Синергетичний ефект проявляється при управлінні зовнішніми і внутрішніми логістичними потоками корпорації по функціональним сферам логістики.

Функціональна логістика пасажирської транспортної корпорації багато в чому збігається з функціональною логістикою виробничого підприємства, але виробляються не товари, а послуги, разом з тим виявляються деякі особливості, властиві саме корпоративним структурам [4].

Для задач корпоративної логістики транспортних пасажирських підприємств властиві багатокритеріальність, нечіткість, невизначеність вихідної інформації і наявність

факторів ризику. Необхідно також враховувати нестаціонарність протікання процесів, що викликано факторами зовнішнього середовища. Тому ефективність гнучкої оптимізаційної системи визначення техніко-технологічних параметрів зростає при дослідженні більш крупних об'єктів. Розробка і впровадження методів, що забезпечують отримання суттєвого прибутку, а також контроль за раціональним його розподілом, потребують використання системного аналізу і економіко-математичних методів. Враховуючи складність проблем сучасних транспортних пасажирських корпорацій, для їх вирішення необхідні сучасні математичні та евристичні методи.

На рисунку 1 представлена узагальнена схема логістичної системи пасажирської транспортної корпорації, на базі якої складено математичну модель, що дозволяє враховувати різноманітні властивості таких систем.



Рис. 1. Структурна схема логістичної системи пасажирської транспортної корпорації

У формалізованому вигляді кінцевий продукт на виході з системи можна представити таким чином:

$$V = C + A + B + \dots + N. \quad (3)$$

Після проходження кожної частини системи вхідний потік буде змінений, тому для даної логістичної системи характерна наступна залежність:

$$\begin{cases} A = C \cdot K_A; \\ B = C \cdot K_A \cdot K_B; \\ \dots \\ N = C \cdot K_A \cdot K_B \cdot \dots \cdot K_N, \end{cases} \quad (4)$$

де K_A, K_B, \dots, K_N – коефіцієнти трансформації частин логістичної системи.

Стійкість логістичної системи визначається мінімальним значенням коефіцієнтів трансформації, якщо загальний коефіцієнт трансформації системи вище за мінімальний або дорівнює йому – система є стійкою під час свого функціонування, а якщо менше – не стійкою.

Список використаних джерел

1. Wannowetsch H. Vernetztes Supply Chain Management. Berlin, Heidelberg, New York: Berlin, 2005. 343 p.
2. Державна корпорація RENFE. URL: <http://www.tourtrans.ru/countries/15.html> (дата звернення 27.04.2018).

3. Пасажирські перевезення, компанії в Україні. URL: <https://flagma.ua/uk/pasazhyrskipervezennia-kompaniyi-k-47.html> (дата звернення 27.04.2018).

4. Логистика и управление цепями поставок. Учебник. Под ред. Щербакова В. В. URL: http://stud.com.ua/58845/logistika/formi_organizatsiyi_logistiki (дата звернення 27.04.2018).

УДК 658.7:334.012.82

ОПТИМІЗАЦІЯ ЛОГІСТИЧНИХ БІЗНЕС-ПРОЦЕСІВ ІЗ ЗАСТОСУВАННЯМ ПІДХОДУ СИСТЕМНОЇ ІНТЕГРАЦІЇ

*Ходова Я.О., к.е.н., ст. викладач
(ДВНЗ «ЛДТУ»)*

В умовах проведення радикальних змін в економіці існує гостра потреба в нових інструментах і методиках, здатних допомогти організаціям стати більш ефективними. Зарубіжні і вітчизняні компанії часто стикаються з такими завданнями, рішення яких за допомогою традиційних знань і парадигм менеджменту практично неможливо. З огляду на це, все більше компаній знаходяться в пошуках нових нетрадиційних шляхів досягнення конкурентних переваг.

Компанії з повним виробничим циклом зобов'язані адекватно реагувати на зміни зовнішньої середовища і безперервно удосконалювати облік фінансових, матеріальних, трудових ресурсів, планування і аналіз господарської діяльності за допомогою розвинутої системи управління бізнес-процесами. У цьому процесі, логістиці належить ключова роль, так як вдосконалення параметрів впливу логістики на виробничо-господарську діяльність компанії, дозволяє: більш ефективно використовувати активи, оптимізувати рівень запасів, істотно підвищити точність планування.

Сьогодні найбільш не вирішеним, залишається питання щодо уніфікації і впорядкованості бізнес-процесів всередині організації (між різними функціональними і географічно розподіленими підрозділами), це

насамперед стосується діяльності великих ТНК, промислово-фінансових груп, холдингів.

Під бізнес-реінжинірингом розуміють широкий підхід, який передбачає здійснення змін на підприємстві з метою підвищення ефективності виробництва і швидкості реакції підприємства на зміни ринку. Як синоніми реінжинірингу бізнес-процесів у фаховій літературі можна зустріти такі терміни, як бізнес-реінжиніринг (BR), перепроєктування бізнес-процесів (BPR), бізнес-процесів поліпшення (BRI) [1]:

Реалізація процесу реінжинірингу забезпечується завдяки змін коротко- і довгострокової поведінки підприємств у ринковому середовищі, а також шляхом зміни взаємодії у підсистемі «підприємство-зовнішнє середовище». Даний механізм актуальний для будь-якої сфери функціонування підприємства, але останнім часом починає використовуватись в логістиці. Оптимізація логістичного процесу передбачає застосування підходу системної інтеграції, який найбільш доцільно реалізувати шляхом використання реінжинірингу, адже це дозволить одночасно удосконалити такі підсистеми як постачання, виробництво, збут, складування та транспортування.

Необхідна технологія опису бізнес-процесу робить всі операції компанії прозорими і зрозумілими, дозволяє аналізувати операції і знаходити в них проблеми, що призводять до збоїв. Головне, що бізнес-процеси дозволяють розуміти взаємодію між розрізненими підрозділами: що, кому і для чого вони передають або приймають на кожному етапі.

Процесний підхід розглядає бізнес як набір процесів - бізнес-основні процеси, що керують процеси (що ставлять за мету) і підтримуючі. Основні бізнес-процеси - це процеси, які безпосередньо заробляють гроші. Підтримуючі - процеси, без яких не можуть існувати основні бізнес-процеси, це процеси забезпечення цілей [3;4].

Процесне управління, орієнтоване на загальний результат, що складається з локальних досягнень, стає сьогодні більш актуальним. Воно призводить до скорочення владних структур за рахунок збільшення норми керованості, точного визначення результатів діяльності, як загальних, так і персональних.