

КОНФЛІКТ ЦІЛЕЙ В ІННОВАЦІЙНО-ЛОГІСТИЧНІЙ ІНТЕРПРЕТАЦІЇ ОБ'ЄКТІВ КАПІТАЛЬНОГО БУДІВНИЦТВА

Анотація. Проведено дослідження цільових конфліктів об'єктів капітального будівництва, а також подано концепцію та методологічні аспекти інноваційно-логістичної системи управління.

Ключові слова: конфлікт цілей, інноваційно-логістичне управління об'єктами капітального будівництва, „зв'язок trade off”.

Oksana Vivchar

THE CONFLICT OF AIMS IN INNOVATIVE-LOGISTIC INTERPRETATION OBJECTS OF CAPITAL BUILDING

Abstract. Research of having a special purpose conflicts of objects of capital building is conducted, and also conception and methodological aspects of innovative logistic control the system is given.

Постановка проблеми. Імплементация концепції логістики у системному управлінні підприємством створює певні труднощі в усіх її характеристиках. Однак найважливішими з перспективи впровадження концепції логістики необхідно вважати проблеми, що виникають із характеристики „системного мислення”, оскільки це проявляється на першій стадії - стадії формування цілей. Як і ціль підприємства, що трансформується залежно від ієрархічного рівня управління, так і цілі логістики як функціональні цілі підлягають модифікації залежно від рівнів ієрархії у структурі системи.

За умов ізолюваного функціонування окремих елементів у разі впровадження нової концепції для кожного з них завжди можна сформулювати одну або декілька найбільш „привабливих” цілей, тобто тих, що прийнято називати головною (головними). Часто ці цілі для окремих елементів є різноспрямовані, але безконфліктні. Однак за умов інтеграції окремих елементів у певну систему створюється середовище конфлікту цілей: конфлікт цілей виникає як між цілями складових частин (субсистем) системи, так і між ними та ціллю вищого рівня - головною ціллю системи. Названі конфлікти цілей за характером є конфліктами ієрархії. Окрім них логістика повинна акцентувати увагу і на функціональних конфліктах цілей, структуруючи підприємство на такі складові сфери: виробництво, логістика, фінанси, персонал тощо.

Метою статті є визначення основних конфліктів цілей об'єктів капітального будівництва, що впливають на економічну стійкість підприємства та обґрунтування сутності вертикальних маркетингових систем як засобу уникнення конфліктів між учасниками товароруку.

Виклад основного матеріалу. В практичному функціонуванні інноваційно-логістичного управління між учасниками одного каналу, а також між різними каналами можуть спостерігатися і різні ступені співпраці, конфлікти та конкуренція. Як правило, співпраця характерна для членів, які входять до складу одного каналу. Виробники, оптовики та роздрібні торговці допомагають один одному і, звичайно, це приносить більший прибуток для кожного, ніж тоді, коли б вони діяли поодиночі. Завдяки

співпраці вони мають змогу гостріше відчувати, краще обслуговувати й повніше задовольняти цільовий ринок. Однак в межах каналу нерідко виникають і конфлікти.

Конфліктувати можуть:

- представники різних рівнів одного й того самого каналу;
- фірми одного рівня [5, с.59].

Останнім часом як засіб уникнення конфліктів між учасниками товароруху виникли вертикальні маркетингові системи (ВМС) всупереч традиційним каналам розподілу. Традиційний канал розподілу складається з незалежного виробника, одного чи кількох оптових та одного або кількох роздрібних торговців. Кожен член каналу – це окреме підприємство, яке намагається забезпечити собі максимальний прибуток, навіть на шкоду отримання максимального прибутку системою в цілому. Жоден з членів каналу не має повного чи навіть достатнього контролю над діяльністю решти членів. Вертикальна маркетингова система складається з виробника та одного або кількох роздрібних торговців, що діють як єдина система. У цьому разі один із членів каналу є або власником роздрібних торговців, або надає їм торговельні привілеї, або має можливість забезпечити їх певну співпрацю. Домінувати у межах вертикальної маркетингової системи може або виробник, або оптовик, або роздрібний торговець. Вертикальні маркетингові системи виникли як засіб контролю за поведінкою каналу та запобігання конфліктам між його окремими членами, що переслідують свою мету. Ці системи економічні, з міцними позиціями на ринку, виключають дублювання зусиль. Існує три основних типи вертикальних маркетингових систем:

- корпоративні - в межах корпоративної ВМС послідовні етапи виробництва та розподілу перебувають в одноосібному володінні;
- договірні - складаються з незалежних фірм, що зв'язані між собою договірними відносинами і координують програми своєї діяльності для спільного досягнення більшої економії та вищих комерційних результатів;
- керовані - координують діяльність ряду послідовних етапів виробництва та розподілу товарів завдяки могутності та розмірам одного з їх учасників. Виробник основного марочного товару в змозі співпрацювати та досягти міцної підтримки з боку проміжних продавців цього товару [3].

На сучасному етапі розвитку з метою впровадження в менеджмент теорії прийняття логістичних рішень, формування логістичних рішень і проектів передбачає відповідну структурування логістичних цілей. Поряд із загальною ціллю логістичний менеджмент стикається з численними цілями часткового чи предметного характеру, які „підтримують” тим чи іншим чином загальну ціль, оскільки перебувають щодо неї у відповідній ієрархії. Результат структурування логістичних цілей формується насамперед під впливом характеру замовлень на продукцію. Залежно від характеру замовлення формуються різні контури планування (регулювання) в логістичному управлінні. Тому як результат сформовано організаційно-економічний механізм інноваційно-логістичного управління об'єктами капітального будівництва (див. рис.1).

Головна ціль об'єктів капітального будівництва може бути сформульована у такий спосіб: прискорення матеріального та нематеріального потоків і мінімізація витрат, починаючи від прийняття замовлення до постачання споживачу включно. Зрозуміло, що головна ціль ініціюватиме певні реакції щодо скорочення інноваційних циклів, технологій, виробничих та транспортних процесів.

Цілі логістичних функціональних галузей загалом полягають у повному виконанні програмних завдань із мінімальними витратами. Треба зазначити, що специфіка змісту часткових логістичних цілей щодо головної цілі не вимагає локальної часової оптимізації, оскільки це передбачено в головній цілі.

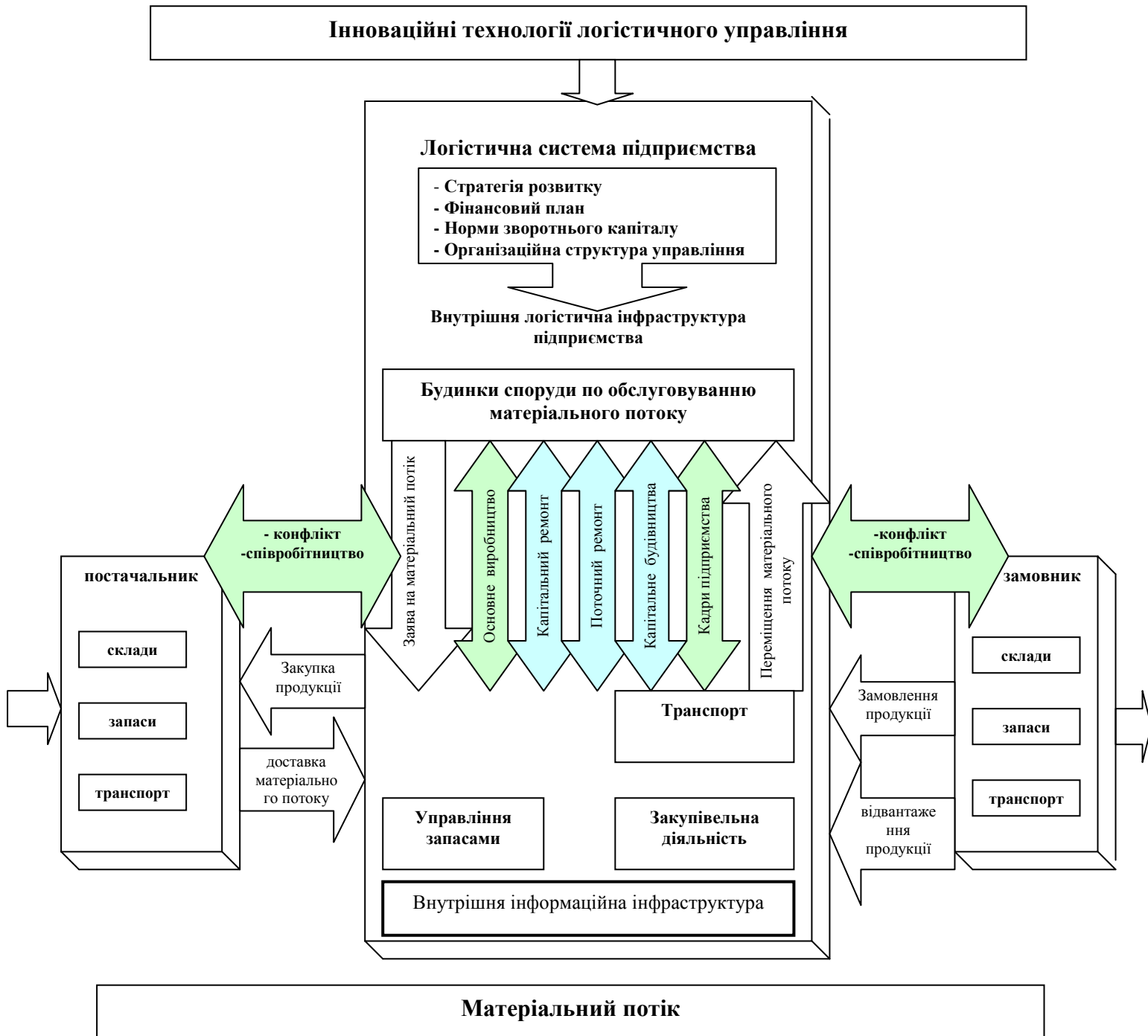


Рис.1. Організаційно-економічний механізм інноваційно-логістичного управління об'єктами капітального будівництва

На підставі принципу емерджентності нереальним є сумістити локальну та глобальну часову оптимізацію за умови одночасної локальної мінімізації витрат. Відома дилема „виграємо в часі, програємо в грошах” - існує і в постачанні, і в транспортуванні, і у виробництві та збуті.

Беручи за основу структуру системи виробничого підприємства, можуть бути сформульовані часткові та окремі цілі логістики постачання, збуту, перероблення відходів, виробничої логістики. При цьому можуть відбуватися окремі цільові

конфлікти як наслідок реалізації логістичних рішень. Цільові конфлікти першого виду виникають як протиріччя між виконанням цілей окремих функціональних галузей і реалізацією головної цілі підприємства. Так, забезпечення гарантії безперервного матеріального виробництва вимагає від сфери постачання збільшених запасів матеріалів, складових частин виробів, а це веде до зростання витрат загалом для підприємства. Аналогічно вимога прискорення реакції на замовлення клієнтів вимагає від сфери збуту утримання більших запасів готової продукції, і це також спричиняє зростання загальних витрат підприємства. Тому ці протиріччя можна усунути тільки логістичним плануванням та керуванням. Слід зауважити, що підприємницька логістика уможливорює раціональність зростання загальних витрат підприємства, якщо це супроводжується очікуваним збільшенням прибутку.

Окремі цілі логістики розвитку об'єкта-виробу можуть охоплювати створення блочних виробів для прискореного реагування на варіації (модифікації), уніфікацію технологій, стандартизацію складових частин, ремонтпридатність виробу, уніфікацію складування, пакування та транспортування тощо.

Окремі цілі логістики технологічної підготовки передбачають встановлення оптимальної глибини власного виробництва, впровадження ресурсощадних технологій, спрощення виробничих процесів, забезпечення пропорційності виробничого процесу.

Цільові конфлікти другого виду стосуються протиріччя між цілями логістики окремих функціональних галузей. Так, якщо є великі матеріальні запаси, то це дає змогу скоротити час реагування у матеріальному виробництві у разі прийняття рішення про його збільшення. Це водночас означає зайві витрати на утримання надлишкових запасів матеріалів і складових частин, однак для виконання додаткових замовлень виробнича сфера зможе швидше відреагувати. З іншого боку, утримання малих запасів матеріалів, складових частин виробів може спричинити вищі питомі транспортні витрати у постачанні [4, с.45].

Однак зв'язок між поданими параметрами може мати і протилежний характер, якщо незалежний (провідний) чинник розглядаючи час реакції, тобто цикл реалізації замовлення: чим менший цикл реалізації замовлення, тим менше необхідно мати запасу товарів.

Протилежні, на перший погляд, характеристики зв'язків між запасами та термінами виконання замовлення досить аргументовано вирішуються застосуванням явища дихотомії в логістиці.

Аналогічні цільові конфлікти можна простежити у виробничій логістиці щодо глибини, серійності виробництва, у логістиці збуту, транспортній логістиці тощо. Їх усунення вимагає у кожному разі допустимого компромісу, що і формує оптимальність рішень.

Висновки та перспективи подальших досліджень. Викладене розуміння появи та усунення цільових конфліктів аргументує істотне значення теорії логістики для ефективного розвитку підприємницької діяльності за умов ринкової економіки, оскільки супутником або проявом конфлікту цілей, як правило, є конфлікт витрат (коштів) [2]. Вирішення такого типу конфлікту витрат можна знайти у так званому підході „зв'язок trade off” (зв'язок субстанцій). Типовими прикладами конфлікту (субстанцій) витрат „trade off” можна вважати:

- витрати транспортування і витрати складування під час вибору виду транспорту, вибору кількості складів тощо;
- витрати замовлень і втрати під час визначення партій закупівлі;
- витрати утримання запасів і втрати вичерпання запасів під час визначення величини запасів;

- витрати виробництва та витрати запасів незавершеного виробництва під час визначення партії виробництва.

Отже, логістичні системи функціонують в умовах невизначеності, турбулентності зовнішнього середовища для кон'юнктури ринку. Тому за цих обставин неодмінною якістю логістичної системи є її здатність до адаптації. Висока надійність та забезпечення стійкості - один з фундаментальних принципів її функціонування. Завданням інноваційно-логістичного управління об'єктів капітального будівництва є ефективно прийняття рішень та усунення цільових конфліктів, які сприятимуть покращенню функціонування економічної виробничої системи.

Література.

1. Вівчар О.І. Концептуалізація сучасних поглядів на поняття логістики / О.І. Вівчар // Галицький економічний вісник – 2008. – № 2 (17). - с. 106-111
2. Вівчар О.І. Методика економічного обґрунтування витрат в логістичному управлінні дорожнього господарства регіону / О.І.Вівчар, М.Ф. Зяйлик // Вісник ХНТУСГ – Економічні науки - Випуск 64 – Харків 2007 – с.132-137
3. Кальченко А.Г. Основи логістики / Кальченко А.Г.- К.:КНЕУ,2003. – 113с.
4. Крикавський Є.В. Логістика для економістів / Крикавський Є.В. – Л., Видавництво Національного університету „Львівська політехніка”, 2004.- 447 с.
5. Логістика. Навчальний посібник / [Тридід О.М., Лазаренкова Г.М., Мішина С.В., Борисенко І.І.]- К.: Знання, 2008. – 566 с.