

КОНЦЕПЦІЯ ІНТЕНДАНТСТВА У СУЧАСНИХ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНИХ УМОВАХ РОЗВИТКУ УКРАЇНИ

Карпенко О.А., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, м. Київ, Україна

Ковальчук С.О., Національний транспортний університет, м. Київ, Україна

Лажевська Н.М., Національний транспортний університет, м. Київ, Україна

COMMISSARIAT CONCEPT IN MODERN SOCIAL – ECONOMIC CONDITIONS OF UKRAINE

Karpenko O.A., PhD., National transport university, Kyiv, Ukraine

Kovalchuk S.O., National transport university, Kyiv, Ukraine

Lazhevskaya N.M., National transport university, Kyiv, Ukraine

КОНЦЕПЦИЯ ИНТЕНДАНТСТВА В СОВРЕМЕННЫХ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ УСЛОВИЯХ РАЗВИТИЯ УКРАИНЫ

Карпенко Е.А., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, г. Киев, Украина

Ковальчук С.А., Национальный транспортный университет, г. Киев, Украина

Лажевская Н.Н., Национальный транспортный университет, г. Киев, Украина

Постановка проблеми. Військова міцність держави базується не стільки на кількості військової техніки та майстерності бійців, скільки на організації складного процесу тилового забезпечення всім необхідним. Тилове забезпечення або інтендантство – це комплекс заходів спрямованих на задоволення фінансових, матеріально-технічних, господарських, транспортних, торгівельно-побутових та інших потреб військових сил держави. Основною проблемою життєздатності таких структур в сучасних умовах, коли ринок ще не зазнав перебудови під військову ситуацію, є створення та реалізація механізму забезпечення зон проведення антитерористичних операцій (АТО) необхідними ресурсами.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Даною проблемою займалися провідні вітчизняні та зарубіжні вчені, такі як: Гаджинський А. М., Гурнак В.М., Воркут Т.А., Крикавський Є.В., Кваша Г.С., Кальченко А. Г., Курбанов А.Х., Проценко О.Д. та інші [1 – 13]. У наукових працях науковців зібрано досить багато формулювань військової логістики, за якими логістика подається як міждисциплінарний науковий напрямок, безпосередньо пов'язаний з пошуком нових можливостей підвищення ефективності матеріальних потоків, інтеграція процесу перевезень і виробничої сфери, що включає вантажно-розвантажувальні операції, зберігання і транспортування товарів і необхідні інформаційні процеси. Отже, організаційно-управлінська діяльність у системі логістики збройних сил має не суто військову, а військово-господарську, військово-економічну спрямованість.

Мета статті. Дослідити і проаналізувати проблеми функціонування військової логістики на територіях специфічних зон, її можливості та перспективи подальшого розвитку.

Дослідження тенденцій розвитку військової логістики. Військова логістика – це система постачання армії всім необхідним для нормального її існування. Заклав початок військової логістики візантійський імператор Лев VI Мудрий. Він на ряду з основними військовими дисциплінами – стратегії і тактики розкрив декілька допоміжних – науку про озброєння військ, про будівництво захисних споруд і військових таборів, військову медицину і звичайно ж логістику. Військова логістика – це наука про саму структуру війська, про його постачання, і норми тривалості руху й відпочинку військ.

Закінчення становлення і формування логістики як військової науки прийшло на середину XIX століття. Вона дуже широко використовувалася при веденні різних військових компаній і багато військових командирів розуміли, що здобути перемогу можна лише якщо буде якісне постачання армії, оскільки від цього залежить її бойова готовність.

Під час другої світової війни логістика отримала величезний розвиток. Але найбільше в цьому досягла успіху американська армія. Чітко розрахована і злагоджена робота військово-промислового

комплексу, транспорту і складів постачання означала, що американські війська весь час та в повному обсязі були забезпечені усім необхідним. Вперше було застосовано пакетні і контейнерні перевезення.

Яскравим прикладом, з недавніх подій, військової логістики є роззброєння Іраку американськими військами в 2003 році. Була дуже ефективна система постачання, майже на кожного військовослужбовця доводилося 3-4 фахівця – логіста.

У сучасному трактуванні під військовою логістикою розуміється чітка, безперебійна система постачання діючої армії боєприпасами, військовою технікою, обмундируванням, продуктами харчування, медикаментами, паливно-мастильними матеріалами та управління їх переміщенням для досягнення успіхів у військовій компанії.

Інтендантська служба – військові формування, установи та організації, що постачають у війська продовольство, різноманітне майно, а також здійснюють квартирне і побутове обслуговування особового складу. Вперше інтенданти (франц. *intendant* – управитель, завідувач, від лат *intendo* – спрямовую, готую) з'явилися наприкінці 16 ст. у Франції. Це були державні службовці, які займалися продовольчим, фуражним, речовим та іншими видами постачання. У 17 ст. вони отримали назву військових інтендантів. Однак тривалий час у ході військових дій солдати харчувалися за рахунок цивільних осіб або готували їжу самі. Такий принцип зберігся в Україні ще з часів Запорізької Січі.

На даний момент в Україні питаннями матеріального і фінансового забезпечення Збройних Сил (ЗС) безпосередньо займається Управління тилом ЗС, очолюване заступником міністра оборони. Правова регламентація матеріального і фінансового забезпечення ЗС України регулюється Конституцією України, Законами України «Про державний бюджет», «Про соціальний захист військовослужбовців та членів їх сімей», «Про оборону України», «Про загальний військовий обов'язок і військову службу», «Про мобілізаційну підготовку та мобілізацію», Статуту внутрішньої служби ЗС України, а також нормативними документами Міністерства оборони України.

Сучасна система логістики у військах є не суто військовою, а військово-економічною, адже в ринкових умовах для матеріально-технічного забезпечення військ залучаються установи не лише великого, але й малого і середнього бізнесу, а всі вони діють за принципами і законами саме економічної логістики.

Під час військових дій на території України у 2014 році Управління тилом Збройних Сил не забезпечило українські війська амуніцією, зброєю, уніформою та продуктами харчування. Функції інтендантської служби взяли на себе волонтерські об'єднання. У системі Міністерства оборони створена Рада волонтерів. Представники волонтерських організацій залучені до речового, харчового та медичного забезпечення і по два працюватимуть у кожному з департаментів Міністерство Оборони України, які відповідають за постачання Збройним силам України.

Необхідність у волонтерському русі була зумовлена наступними факторами:

- відсутність в армії достатніх ресурсів (одягу, засобів особистого захисту, медикаментів, їжі);
- відсутність організації своєчасного забезпечення цими ресурсами, налаштування логістики;
- відсутність потрібного забезпечення технікою;
- слабка виробнича база;
- відсутність достатньої підтримки біженців зі сторони держави.

Згідно з даними опитування військової логістики в Україні здійснюють Збройні Сили, волонтери, іноземні спеціалісти (рис.1). Дослідження проводилось GFK Ukraine на замовлення Програми розвитку ООН в Україні. Вибірка складає 1 тисячу респондентів у віці 16 років і старше. Вибірка репрезентативна населенню України (за винятком Криму) за регіоном, розміром населеного пункту, статтю та віком згідно з даними Державної служби статистики станом на 1 січня 2015 р. Завдяки методу дослідження опитування також проводилось на територіях, які знаходяться в зоні АТО. Метод дослідження: САТІ – телефонні інтерв'ю, дзвінки на мобільні номери.

В результаті проведеного дослідження було встановлено, що системи оперативного та матеріально-технічного забезпечення не відповідають сучасним потребам Збройних Сил України. Тому, для побудови надійних та гнучких транспортно-логістичних каналів та схем забезпечення військових баз, авторами пропонується проваджувати успішний досвід цивільної логістики на даному етапі розвитку логістики тилу в Україні.

Особливості функціонування господарської системи специфічних зон в Україні. Що стосується нинішнього стану зон антитерористичних операцій (АТО) України, то ці регіони також не зможуть довго опиратися і боротися за нашу землю без тилового забезпечення. Трансформація ринкових відносин в Україні торкнулася практично всіх суб'єктів господарювання, в тому числі і

силових структур Міністерства оборони та Міністерства внутрішніх справ України. Основним завданням виживання даних структур в умовах є створення і реалізація механізму забезпечення життєдіяльності військових частин та підрозділів Міністерства оборони та Міністерства внутрішніх справ України в цілому.

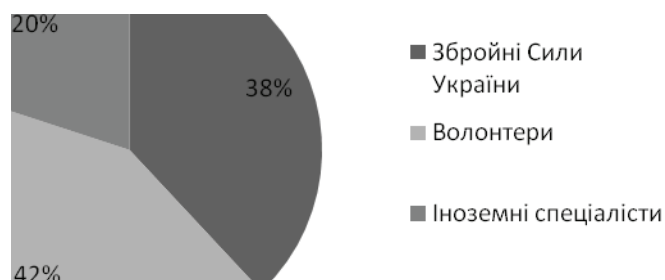


Рисунок 1 – Забезпечення військових дій України 2014-2016 рр.

Економічні зв'язки цих територій з рештою регіонів є наслідком запровадження спеціального режиму функціонування регіонів Донбасу, що перебувають поза контролем центрального уряду. Формування нової економічної зони частково відбувалося в процесі укріплення контролю над регіоном парамілітарних угруповань, а частково – в результаті нормотворчої діяльності української влади, зокрема, закриття (та евакуація) всіх державних та бюджетних установ, відключення окупованих населених пунктів від мережі Державної казначейської служби України та припинення фінансування бюджетної сфери, виплати зарплат, пенсій та соціальної допомоги у цьому регіоні.

Щодо можливостей скасування такого режиму та відновлення економічних відносин з АТО регіонами українська сторона акцентує увагу на повному виведенні з цих зон будь-яких збройних формувань і всіх видів озброєння – це головна умова, лише після цього – демократичні вибори за українськими законами й під наглядом ОБСЄ (Організація з безпеки та співробітництва в Європі) та обіцяне самоврядування.

Без виконання цієї умови – жорстка пропускна система та припинення економічних зв'язків. В той же час Росія наполягає на повній або частковій відміні економічної блокади, посиляючись на результати Мінських домовленостей від 12 лютого 2015 р.

Проведення всупереч мінським домовленостям виборів у самопроголошених ЛНР і ДНР разом із неодноразовим порушенням режиму припинення вогню змусили український уряд вжити радикальних заходів щодо зон АТО: 4 листопада Рада національної безпеки і оборони (РНБО) ухвалила рішення «Про невідкладні заходи щодо стабілізації соціально-економічної ситуації в Донецькій та Луганській областях», яке 14 листопада ввів у дію своїм указом № 875/2014 Президент України доручив, серед іншого, евакуювати з невідконтрольних регіонів органи влади, держустанови, підприємства бюджетної сфери разом із працівниками та спеціалістами (за їхньої згоди), а головне протягом місяця зупинити обслуговування всіх банківських рахунків, у тому числі і карткових. Діяльність усіх українських банків була примусово припинена, вони перестали обслуговувати підприємства всіх форм власності, які працювали у зоні АТО. Фактично всі захоплені бойовиками території з 1 грудня були повністю відрізані від українського бюджетного фінансування, що означає позбавлення соціальних виплат, пенсій, дотацій та зарплат бюджетним організаціям.

Ухвала такого резонансного рішення була викликана рядом причин: по-перше, у ситуації що склалася, держава фізично не може забезпечити виплати громадянам на невідконтрольних територіях – ризик доставки туди готівки є надзвичайно високим, у тому числі і для людей, які це здійснюють. По-друге, окуповані території стали своєрідним «бермудським трикутником», у якому зникають бюджетні гроші.

Сьогодні стає наочним, що організація господарської системи на специфічних територіях найближчим часом не вбачається можливою: зруйноване господарство, розірвані фінансові зв'язки та зростання злочинності створюють серйозні проблеми для Донбасу. Хоча спроби самостійно налагоджувати виплати робилися місцевим керівництвом неодноразово, адже, по факту, така фінансова блокада існувала і раніше – кілька місяців на більшості територій «республік» виплати з держбюджету не здійснювались узагалі.

Економіка регіону була значно пошкоджена в результаті ведення військових дій та окупації частини територій Донецької і Луганської областей. На роботу економіки регіону негативно впливали: порушення традиційних виробничих ланцюгів — «вугілля-кокс-метал» та — «вугілля-електроенергія» у базових галузях промисловості Донецької та Луганської областей, пошкодження виробничих та інфраструктурних об'єктів (залізничних та автомобільних доріг, ліній електропередач, газопроводів), дефіцит і затримки з постачанням сировини та відвантаженням готової продукції, призупинення банківських операцій. За оцінками української влади, в цілому 20% промислового потенціалу України опинилися на окупованій території, з яких майже 50% були фізично зруйновані[].

Загальні фінансово-економічні й інфраструктурні втрати України та регіону у 2014 р. та I кварталі 2015 р. склали:

1. За підсумками 2014 р. обсяги промислового виробництва у Донецькій області зменшилися на 31,5%, Луганській області - на 42%; у I кварталі 2015 р. - на 52,5% та 88% відповідно. Як наслідок, на національному рівні значно погіршилися показники виробництва галузей, які є базовими для регіону.

2. Падіння обсягів виробництва у добувній промисловості у 2014 р становило 13,7%, а у I кварталі 2015 р. - 27,2%. Видобуток вугілля в Україні скоротився на 35% у 2014 р., у I кварталі 2015 р. - на 58,5%. Крім того, розрив виробничих ланцюгів та дефіцит сировини особливо негативно вплинуло на показники металургійного виробництва в Україні (-26% у I кварталі 2015 р.), виробництво коксу і коксопродуктів (-51,9%) та постачання електроенергії, газу та води (-15,5%). Обсяги виробництва у машинобудуванні зменшилися в I кварталі 2015 р. на 25,1%, хімічному виробництві - на 22,6%.

3. Втрати вітчизняних металургійних підприємств у 2014 р. оцінюються на рівні близько 40 млрд грн., в тому числі 25 млрд грн. - втрачені прибутки від недовипущеної продукції та 15 млрд грн. - вартість зруйнованих основних фондів. На 36% втрачено потужностей з виробництва мінеральних добрив, на 90% - з виробництва скла.

4. За підсумками 2014 р. надходження до зведеного бюджету з Донецької й Луганської області зменшилися на 13,2 млрд. грн. порівняно з 2013 р. (тобто на -71,3%).

Розмір інфраструктурних руйнувань: у Донецькій області станом на 3 лютого 2015р. зруйновано і пошкоджено 9215 житлових будинків усіх форм власності (12% житлового фонду). Загальна сума збитків від руйнувань об'єктів житлово-комунальної та соціальної інфраструктури становить 1250,8 млн. грн. Загальна сума збитків від руйнувань об'єктів електро- і газопостачання становить 526 млн. грн. У Луганській області станом на кінець грудня 2014 р. зруйновано й пошкоджено 489 житлових будинків, пошкоджено 239 розподільних газопроводів.

Внесок Донецької та Луганської областей у ВВП України істотно зменшився через падіння обсягів промислового виробництва. Якщо у 2012 р. питома вага Донецької та Луганської областей у виробництві валового регіонального продукту України становила 16,4%, то у I кварталі 2015 року - вона скоротилася до 5,6% (за оцінками НБУ) [].

В цілому ці території володіють значним економічним потенціалом на одиницю площі, проте, навряд, можуть стати економічно самодостатніми. По-перше, у «ЛНР» та «ДНР» відсутні кошти для відновлення зруйнованої економіки Донбасу. Інвестори навряд бажатимуть інвестувати в територію з невизначеним статусом. По-друге, існує висока залежність промисловості цих територій від виробничих ланцюгів та економічних зв'язків з рештою території України (сировина, ринки збуту). Сьогодні зрозуміло, що регіон ще довго не зможе нормально функціонувати без налагоджених зв'язків, завезення сировини з України, або компенсації втрачених можливостей за рахунок альтернативних контрагентів. По-третє, одна з основних проблем в «ДНР», «ЛНР» - відсутність повноцінного державного управління, повноцінної нормативної бази. «ДНР» і «ЛНР» поки що не змогли побудувати повноцінні адміністративну, фінансову, банківську і соціальну системи.

З 15 березня 2015 р. в зонах АТО почала діяти мультивалютна зона - місцевим мешканцям дозволили розплачуватися гривнею, рублями, доларами США і євро. За словами керівників ДНР/ЛНР, цей захід був вимушеним, оскільки в результаті економічної блокади українські гроші стали покидати ринок. Спочатку планувалося, що термін дії мультивалютної зони повинен був закінчитися відразу після зняття Україною економічної блокади. Але після змін у Законі про особливий статус Донбасу (відповідно до якого Україна не відновить банківську систему і не припинить економічну блокаду) використання чотирьох валют на території продовжилося на невизначений термін. Адміністрації ДНР/ЛНР обіцяють далі переміщатися в рублеву і доларову зони. Так, в кінці березня уряд ДНР зобов'язав підприємців Донецька перерахувати всі ціни на товари в рублі за курсом 1 рубль - 0,5 гривні.

Підприємства, що розташовані на територіях АТО, зіштовхуються з такими проблемами:

1. Відсутність єдиних правил та нормативів для бізнесу, ручний режим управління економікою. Умови для бізнесу відрізняються у різних містах ДНР, ЛНР. Часто умови для ведення підприємницької діяльності пов'язані з можливостями знайти спільну мову з місцевим ополченням. Керівників (власників) підприємств змушують пройти перереєстрацію на території ДНР або ЛНР і здійснювати виплати податків і зборів до казни республік. Якщо ж підприємці відмовляються – пропонують націоналізувати бізнес. Ці методи управління адресовані здебільшого дрібним бізнесменам. Більшість великих підприємств зареєстровані на контрольованих центральною владою територіях і є платниками податків України. Однак багато підприємств вимушені одночасно платити також і в бюджети ДНР, ЛНР, щоб мати можливість продовжувати економічну діяльність.

2. Важлива проблема зони АТО – це логістика, робота залізниці через значні руйнування на основних залізничних магістралях та автошляхах.

3. Відсутність можливості здійснення фінансових розрахунків через блокування Україною роботи банківської системи.

4. Складнощі з закупівлею сировини, що необхідна для забезпечення роботи промислових підприємств. Велика частка сировини (близько 60%) завозилася з інших регіонів та областей України. Зараз ці поставки значно ускладнилися через руйнування транспортної інфраструктури, блокування економічних зв'язків між окупованими територіями та рештою частиною України.

5. Складнощі з реалізацією продукції на території України. Через блокаду економічних зв'язків підприємства практично не мають можливості реалізувати свою продукцію, тобто діяти в рамках налагодженого економічного ланцюга. Це стосується підприємств усіх форм власності, в т.ч. і державних.

6. Розрив або загроза розриву експортних контрактів з іноземними партнерами, які намагаються уникати ризиків діяльності у зоні військового конфлікту з невизначеним статусом. Неможливість виходу на міжнародні ринки та отримання міжнародних сертифікатів без реєстрації в Україні.

7. Значна кількість підприємств були зруйновані або законсервовані, виведення їх з консервації пов'язано зі значними витратами. Очевидно, що частину підприємств відновити буде неможливо.

8. Відсутність доступу у великих підприємств до міжнародних ринків капіталу для рефінансування існуючої заборгованості.

Для боротьби з вищезазначеними проблемами необхідно спочатку врегулювати ситуацію, а також чимало коштів і зусиль.

Формування логістичної мережі у специфічних зонах України. В процесі дослідження було виявлено всі можливі ризики, що стосуються логістики на територіях АТО. Таким чином, дуже небезпечно та складно доставити на цю територію готівку, особливо тим людям, які це робитимуть. Зруйноване господарство, розірвані фінансові зв'язки, зростання злочинності, неспроможність людей забезпечити себе найнеобхіднішими речами для життя, припинення роботи багатьох заводів та підприємств різних форм власності, пошкодження виробничих та інфраструктурних об'єктів (залізничних та автомобільних доріг, ліній електропередач, газопроводів), дефіцит і затримки з постачання сировини та відвантаженням готової продукції, складнощі із закупівлею сировини, що необхідна для забезпечення роботи промислових підприємств тощо – ось найголовніші проблеми, що стосуються логістики. Для їх хоча б мінімального вирішення українською владою було прийнято рішення про будівництво логістичних центрів на лінії зіткнення в зоні АТО.

Як відомо, на їх території буде здійснюватися торгівля з автомобілів і торгових рядів продуктами харчування і товарами першої необхідності для жителів тимчасово окупованих територій Донецької області. Також, там будуть працювати банкомати "Ощадбанку" та аптеки, які торгуватимуть лікарськими препаратами.

Варто зазначити, що спецпропуск для в'їзду-виїзду в зону АТО для того, щоб потрапити на територію логістичного центру, не потрібен, оскільки центр знаходиться на так званій нульовій лінії розмежування.

За дорученням Президента України в зоні АТО створені гуманітарно-логістичні центри. Ці діями створити безпечні умови для підприємців, які постачають товари на тимчасово непідконтрольну Україні територію, а також уникнути спекуляцій, та сприятиме зниженню цін на товари для громадян з підконтрольних бойовикам територій.

Але логістичні центри, які були створені в зоні АТО державними органами влади, не виконують свої функції. Зараз в зоні АТО працюють державні логістичні центри, але дуже мало

людей звертаються до них. Зокрема, один із таких логістичних центрів у Зайцевому (Луганська область) пустує, бо люди з окупованих територій ідуть в м. Артемівськ, минаючи його. Тому постає питання про перегляд плану розміщення таких логістичних центрів.

Отже, одним з важливих завдань дослідження є визначення оптимального місця розташування логістичного центру (ЛЦ), що дасть змогу максимізувати ефективність його роботи та забезпечити попит потенційних споживачів у комплексному логістичному обслуговуванні на території специфічних зон України.

Рішення щодо розвитку системи забезпечення необхідно приймати на основі аналізу повної вартості, що означає, врахування всіх економічних змін, які виникають при зміні кількості ЛЦв логістичній системі, зокрема:

1. Залежність величини затрат на транспортування від кількості ЛЦ в системі розподілу.
2. Залежність затрат на утримання запасів від кількості ЛЦ в системі розподілу.
3. Залежність затрат, пов'язаних з експлуатацією складського господарства від кількості складів в системі розподілення.
4. Залежність затрат, пов'язаних з управлінням розподільчою системою від кількості ЛЦ, що входять в неї.
5. Залежність втрат від продажу, які виникають при зменшенні кількості ЛЦ, що спричиняє, в свою чергу, віддалення від кінцевих споживачів.

В процесі проектування системи розподілу виникає питання не тільки стосовно того скільки ЛЦ повинно бути в нашій системі, але й де повинні знаходитися ці ЛЦ. Оптимальне розміщення ЛЦ— це розміщення їх в тих точках, в яких транспортні витрати на доставку товарів будуть найменшими. При визначенні місця розташування ЛЦ враховують: відстань до населених пунктів; розмір вантажообігу кожного населеного пункту; форму території; розгалуженість сітки доріг.

Існує багато методів визначення оптимального місця розміщення ЛЦ []. Метод повного перебору. Здійснюється з допомогою ЕОМ, при чому комп'ютер перебирає всі можливі варіанти і знаходить оптимальний відповідно до заданого алгоритму. Недолік – великий об'єм зайвої роботи.

Евристичні методи. На основі експертної оцінки відразу відкидаються варіанти з наперед непридатними значеннями і обчислення ЕОМ проводяться тільки з тими варіантами, що залишилися.

Метод визначення центру ваги фізичної моделі розподілу. При використанні даного методу вирізається макет району обслуговування у вигляді пластини, потім на даному макеті визначаються координати кожного населеного пункту і до них прикріплюються гирьки з вагою, яка відповідає товарообороту цих населених пунктів. Пізніше визначається центр рівноваги для створеної моделі, координати якого і є координатами ЛЦ. Даний метод доцільно використовувати при наявності розгалуженої системи сполучення в межах досліджуваної території.

Метод пробної точки. Доцільно використовувати при наявності прямокутної конфігурації шляхів сполучення. При цьому ми щоразу ставимо пробну точку між різними точками, які відповідають координатам населених пунктів і зіставляємо суми об'ємів товарообігу, які отримуємо по кожному напрямку. В результаті, в тій точці, яка врівноважить товарообіг всіх населених пунктів слід формувати ЛЦ. Важливим чинником, що впливає на розміщення мережі ЛЦ є прогнозовані значення показників її роботи.

Отже, класифікація основних підходів й аналіз факторів, які можуть впливати на вибір місця розташування ЛЦ, дає змогу виділити основні й додаткові фактори розміщення ЛЦ. Оскільки ЛЦ значною мірою орієнтовані на обслуговування окремих споживачів, то до основних факторів розміщення ЛЦ можна зарахувати: територіальний фактор; фактор мінімізації витрат; фактор близькості до ринків збуту або ринків постачання; наявність земельних ділянок необхідної площі для будівництва; наявність системи комунікацій і зв'язку; наявність трудових ресурсів; рівень життя населення й заробітна плата; природні умови; безпека та оперативність.

Для формування мережі постачання зон АТО пропонується концепція розміщення основних центрів торгівлі. Область проектного торговельного підприємства задається певним географічним сектором, в якому розміщений основний контингент покупців даного магазину (населений пункт, адміністративний район або їх частина). Область торгівлі поділяється на три зони: ближню, середню і дальню торговельні зони або зони притягнення покупців (рис. 2). Ближня торговельна зона — це частина області функціонування, в якій зосереджено 60—65 відсотків покупців даного торговельного комплексу і яка віддалена від нього на 0,5 (2 – 4 за кордоном) км. Середня зона притягнення торговельного підприємства концентрує в собі близько 20 відсотків його покупців і простягається на 0,5—2,0 (2-6 за кордоном) км. Дальня торговельна зона торговельного комплексу в містах простягається на 10—25 км, за межами міста — 50—80 км. У ній мешкають непостійні, випадкові

покупці для даного суб'єкта роздрібної торгівлі: ті, що мають альтернативний вибір поблизу; ті, в яких є вигідне транспортне сполучення з даним торговельним закладом, а також покупці, для яких даний магазин є по дорозі на роботу і назад.

Конкретні параметри зон області функціонування системи забезпечення конкретизуються рівнем доступу до ЛЦ і місцем розташування конкурентів. Наприклад, перетин великих транспортних комунікацій значно звужує параметри зон притягнення: переважно вони мають форму концентричних кіл, але в даному разі – звужуються до еліпсів. Поява в області споживання ЛЦ з продовольчими товарами аналогічного закладу конкурента переважно веде до її скорочення і падіння обсягів товарообігу. Якщо ж перетинаються області споживання двох і більше непродовольчих закладів з торгівлі товарами складного асортименту — обсяги їх обороту зростають; ширший вибір приваблює більше покупців.

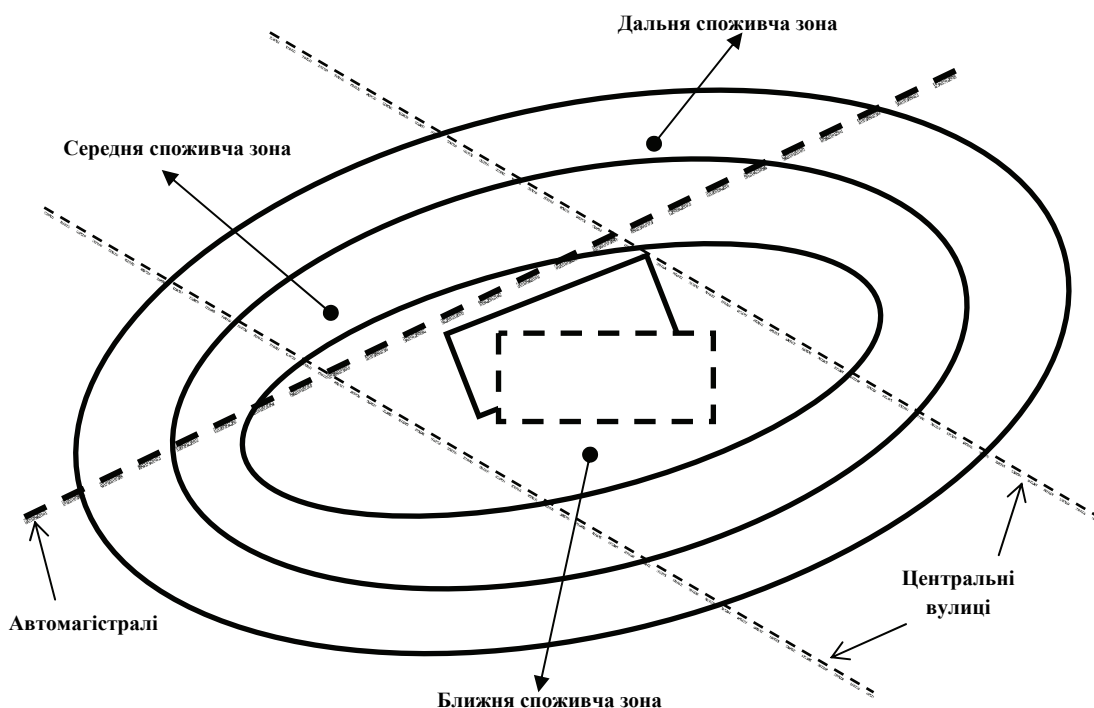


Рисунок 2 – Зони ефективного розміщення логістичних центрів []

Розглядаючи питання розміщення ЛЦ у специфічних зонах України для забезпечення потреби у комплексному обслуговуванні, автори вважають за доцільне використати системний підхід на основі поєднання декількох методів визначення місця та кількості логістичних центрів для мережі забезпечення зон АТО. З проведених розрахунків зроблено висновок, що найефективнішим буде розміщення ЛЦ у наступних територіальних (адміністративних) одиницях: Старобільськ, Слов'янськ, Червоноармійськ, Велика Новосілка та Володарське (рис. 3).

З метою оперативної оцінки якісного стану мережі постачання певного регіону, виявлення регіонів з недостатнім забезпеченням логістичними центрами і одиницями необхідно проводити аналіз ефективності функціонування логістичної мережі. У процесі такого аналізу здійснюється розрахунок низки показників: точки беззбитковості, точки мінімальної рентабельності, оптимальних розмірів постачання, коефіцієнта щільності забезпечення населення, коефіцієнта розосередження логістичних центрів за територією, території і населення зони обслуговування одного логістичного центру, активна площа на 1000 жителів, середній розмір логістичного центру за площею і матеріальним потоком та інші локальні показники. Таким чином, важливою часткою стратегії буде не лише проектування мережі забезпечення, а й прогнозування основних логістично-економічних показників діяльності логістичних центрів з врахуванням усіх виявлених у даному дослідженні факторів впливу, виходячи із специфіки функціонування прикордонних територій.

Висновок. В ході дослідження було виявлено особливості функціонування специфічних зон України та обґрунтовано доцільність поєднання успішного досвіду забезпечення цивільної та військової логістики. Запропонована концепція дає змогу розробити новий комплексний підхід до формування стратегії побудови мережі забезпечення населення та Збройних Сил України, які функціонують у безпосередній близькості до територій ведення бойових дій.



Рисунок 3 – План формування мережі забезпечення специфічних зон України з урахуванням фронтової лінії 2016 року

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Воркут Т.А. Удосконалення підходів до нормування перевізного процесу в проєктах логістичних систем / Т.А.Воркут, О.С.Білогог // Управління проєктами, системний аналіз і логістика:Науковий журнал. Вип. 6. – К.: НТУ. 2009. – с. 67-71.
2. Гаджинский, А. М. Логистика: учебник / А. М. Гаджинский. – [11-е изд., перераб. и доп.]. – М. : Изд.-торг. корпорация “Дашков и К”, 2005. – 432 с.
3. Крикавський Є.В. Застосування концепції логістики у нетрадиційних сферах // Вісника Національного ун-ту «Львівська політехніка». Логістика № 446. – Львів, Вісника Національного ун-ту «Львівська політехніка», 2002. – С. 114 – 120.
4. Курбанов А. Х., Лабазанов Ц. Р., Плотников Ст. А. Організаційно-економічні інновації в діяльності силових структур держави // Науково-технічні відомості СПбГТУ. — 2006. — Т. 2, № 4. — С. 137-142.
5. Плотников Ст. А. Інтеграція військового і цивільного секторів економіки як тенденція будівництва військової організації країни (за матеріалами Тилу Збройних сил російської федерації) // Озброєння та економіка. — 2010. — № 2 (10). — С. 85-88.
6. Проценко О. Д., Проценко В.О. Логістика і управління ланцюгами поставок — погляд у майбутнє. Макроекономічний аспект. — М: Справа, РАНХиГС, 2012. — 192 с.
7. Лайсонс К., Джиллінгем М. Управління закупівельною діяльністю і ланцюгом поставок: пер. з 6-го англ. вид. – М. ІНФРА-М, 2005. – 798 с.
8. Шехтер Д., Сандер Р. Логістика. Мистецтво управління ланцюгами поставок. — М.: Претекст, 2008. — 240 с.
9. Джеймс Р. Стік, Дуглас М. Ламберт Стратегічне управління логістикою: пер. з 4-го англ. вид. – М. Інфра-М, 2005 – 830с.
10. Офіційний веб-портал Верховної Ради України [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua>.
11. Офіційний веб-портал Міністерства Оборони України [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.mil.gov.ua/>
12. Українське національне інформаційне агентство «Укрінформ»[Електронний ресурс] – Режим доступу:<http://www.ukrinform.ua/>
13. Парламент визначив статус "окремих районів" Донбасу[Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www.bbc.com/ukrainian/politics/2015/03/150317_donbas_law_she

REFERENCES

1. Vorkut T.A. Improving approaches to transportation process standardization projects logistics systems / T.A.Vorkut T.A., Bilohoh O.Y. // Project management, systems analysis and logistics: Science magazine. Vol. 6 - K.: NTU. 2009. - p. 67-71. (Ukr)
2. Gadzhinsky, A. M. Logistika: textbook / A. M. Gadzhinsky. – [11th prod., reslave. andadditional]. – M.: Prod. - thebargaining. “DashkovandK”, 2005. – 432 p. (Rus)
3. Krykavskiy E.V. Application of conception of logistic in the unconventional spheres // Visnyk of National university "Lviv polytechnic". Logistic № 446. – Lviv, Visnyk of National university "Lviv polytechnic", 2002. - P. 114 - 120. (Ukr)
4. Kurbanov A.H., Labazanov C.R., Plotnikov S.A. Organizationally-economic innovations in activity of power structures of the state // Scientific and technical information of SPbGTU. – 2006. - T. 2, № 4. – P. 137-142. (Ukr)
5. Plotnikov S.A. Integration of military and civil sectors of economy as tendency of building of military organization of country (by materials of Rear of Armed forces of the Russian federation) // of Armament and economy. - 2010. - № 2 (10). – P. 85-88. (Ukr)
6. Prochenko O.D., Prochenko V.O. The logistic and management of deliveries chains is a look in the future. Macroeconomic aspect. – M: Sprava, RANHiGC, 2012. – 192 p. (Ukr)
7. K. Lysons, M. Gillingham Management purchase activity and chain of deliveries: interp. from a 6th edition. - M. INFRA-M, 2005. – 798 p. (Ukr)
8. D. Schecter, G. Sander Delivering the Goods: The Art of Managing Your Supply Chain. – M.: Pretext, 2008. – 240 p. (Ukr)
9. J. Stock, D. Lambert Strategic management logistic: interp. from a 4th edition. – INFRA-M, 2005 – 830p. (Ukr)
10. OfficialwebportalofVerkhovnaRadaofUkraine [Electronicresource] – Access: <http://zakon.rada.gov.ua>(Ukr)
11. Official web portal of Defense's Departments of Ukraine [Electronic resource] – Access:<http://www.mil.gov.ua/>(Ukr)
12. Ukrainian national news agency "Ukrinform" [Electronic resource] – Access: <http://www.ukrinform.ua/>(Ukr)
13. Parliament defined status of "separate districts" of Donbas [Electronic resource] – Access: http://www.bbc.com/ukrainian/politics/2015/03/150317_donbas_law_she(Ukr)

РЕФЕРАТ

Карпенко О.А. Концепція інтендантства у сучасних соціально-економічних умовах розвитку України / О.А. Карпенко, С.О. Ковальчук, Н.М. Лажевська // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К.: НТУ, 2015. – Вип. 3 (33).

В статті розглянуто ряд питань пов'язаних з проблемами матеріально-технічного забезпечення специфічних зон України. Виходячи з результатів проведеного аналізу у сфері розвитку військової логістики автори наводять своє бачення виявлених проблем та шляхи можливого їх вирішення.

Об'єкт дослідження – методи та моделі стратегічного планування.

Мета роботи – досліджено і проаналізовано проблеми функціонування військової логістики на територіях специфічних зон, її можливості та перспективи подальшого розвитку.

Результати статті створюють науково-теоретичну базу для формалізації чинників які впливають на прийняття стратегічних рішень у системах забезпечення специфічних зон.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: СТРАТЕГІЧНІ РІШЕННЯ, ІНТЕНДАНТСТВО, ВІЙСЬКОВА ЛОГІСТИКА, ЦИВІЛЬНА ЛОГІСТИКА, СПЕЦИФІЧНІ ЗОНИ, ЛОГІСТИЧНІ ЦЕНТРИ.

ABSTRACT

Karpenko O.A., Kovalchuk S.O., Lazhevskaya N.M., Commissariat concept in modern social – economic conditions of Ukraine. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2015. – Issue 3 (33).

In the article are have been discussed a number of issues related to the problems of material and technical support of specific areas of Ukraine. Based on the results of the analysis in the field of military logistics authors give their vision of outstanding issues and possible ways to solve them.

The object of study - methods and models of strategic planning.

Purpose of the study - researched and analyzed problems of functioning of military logistics in areas of specific zones, its opportunities and prospects for further development.

Results of article provide scientific and theoretical basis for the formalization of factors that influence on making strategic decisions in systems which support specific areas.

KEY WORDS: STRATEGIC DECISIONS, COMMISSARIAT, MILITARY LOGISTICS, CIVIL LOGISTICS, SPECIFIC ZONES, LOGISTICS CENTERS.

РЕФЕРАТ

Карпенко Е.А. Концепция интенданства в современных социально-экономических условиях развития Украины / Е.А.Карпенко, С.А.Ковальчук, Н.Н. Лажевська // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К. : НТУ, 2015. – Вып. 3 (33).

В статье рассмотрен ряд вопросов, которые связаны с проблемами материально-технического обеспечения специфических зон Украины. Исходя из результатов проведенного анализа в сфере развития военной логистики авторы приводят свое видение выявленных проблем и пути их возможного решения.

Объект исследования – методы и модели стратегического планирования.

Цель работы – исследовано и проанализировано проблемы функционирования военной логистики на территориях специфических зон, ее возможности и перспективы дальнейшего развития.

Результаты статьи создают научно-теоретическую базу для формализации факторов, которые влияют на принятие стратегических решений в системах обеспечения специфических зон.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: СТРАТЕГИЧЕСКИЕ РЕШЕНИЯ, ИНТЕНДАНСТВО, ВОЕННАЯ ЛОГИСТИКА, ГРАЖДАНСКАЯ ЛОГИСТИКА, СПЕЦИФИЧЕСКИЕ ЗОНЫ, ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ЦЕНТРЫ.

АВТОРИ:

Карпенко Олена Анатоліївна, кандидат економічних наук, доцент, Національний транспортний університет, доцент кафедри транспортного права та логістики, e-mail: tanitriel@ukr.net, тел. +380442544326, Україна, 01010 м. Київ, вул. Суворова,1, к. 439.

Ковальчук Світлана Олексіївна, Національний транспортний університет, старший викладач кафедри транспортного права та логістики, e-mail: swettla@ukr.net, тел. +380442544326, Україна, 01010 м. Київ, вул. Суворова,1, к. 439.

Лажевська Наталія Миколаївна Національний транспортний університет, студентка кафедри транспортного права та логістики e-mail: lazhevaska@mail.ru, тел. +380442544326, Україна, 01103, м. Київ, вул.Кіквідзе, буд.40а, к.394

AUTOR:

Karpenko Elena A., PhD, Associate Professor, National Transport University, associate professor department of department of transport law and logistics, e-mail: tanitriel@ukr.net, tel. +380442544326, Ukraine, 01010 Kyiv, str. Suvorov,1, k 439.

Kovalchuk Svetlana O., National Transport University, senior lecturerin department of transport law and logistics, e-mail: swettla@ukr.net, tel. +380442544326, Ukraine, 01010 Kyiv, str. Suvorov, 1, k 439.

Lazhevaska Natalya Mukolaiivna, National Transport University, student National Transport University, e-mail: lazhevaska@mail.ru, tel. +380442544326, Ukraine, 01010 Kyiv, str. Kikvidze,40a, k 439.

АВТОРЫ:

Карпенко Елена Анатольевна, кандидат экономических наук, доцент, Национальный транспортный университет, доцент кафедры транспортного права и логистики, e-mail: tanitriel@ukr.net, тел. +380442544326, Украина, 01010 г. Киев, ул. Суворова,1, к. 439.

Ковальчук Светлана Алексеевна, Национальный транспортный университет, старший преподаватель кафедры транспортного права и логистики, e-mail: swettla@ukr.net, тел. +380442544326, Украина, 01010 г. Киев, ул. Суворова, 1, к. 439.

Лажевская Наталья Николаевна, Национальный транспортный университет, студентка кафедры транспортного права и логистики, e-mail: lazhevaska@mail.ru, тел. +380442544326, Украина, 01103, м. Киев, ул. Киквидзе, дом.40а, к. 394

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Мельниченко О.І., кандидат технічних наук, професор, Національний транспортний університет, професор кафедри транспортного права та логістики, Київ, Україна.

Бондаренко Є.В., доктор економічних наук, професор, президент академії інвестицій в науку і будівництво України, Київ, Україна.

REVIEWER:

Melnichenko O.I., PhD, Engineering (Dr.) associate professor, National Transport University, associate department of transport law and logistics, Kyiv, Ukraine.

Bondarenko E.V, PhD, Economic (Dr.) associate professor, president of academy of investments in science and building of Ukraine, Kyiv, Ukraine.