

**ВДОСКОНАЛЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНОГО  
МЕХАНІЗМУ АКТИВІЗАЦІЇ ІНСТИТУЦІЙНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТА  
ІНФРАСТРУКТУРНОЇ БЕЗПЕКИ НА НАПРЯМОК ВЕКТОРУ  
ІНТЕГРОВАНОЇ ЛОГІСТИЗАЦІЇ ПРОЦЕСІВ НА ПІДПРИЄМСТВАХ**

**Н.М. Волоснікова**, к.е.н., доц., НТУ «ХПІ»

Значення інститутів для соціально-економічної практики давно

усвідомлено економістами-теоретиками, а в останні роки все більш виразно усвідомлюється і економістами-практиками. Однак інституційна динаміка відноситься до числа недостатньо вивчених процесів, як з теоретичної, так і з емпіричної точки зору.

Однак, незважаючи на збільшений інтерес до проблем, відчувається серйозний недолік систематичних описів складу, структури та функціонування базових соціально-економічних інститутів в реальних економічних системах. Практично відсутні наукові розробки впливу інституційних факторів на формування і розвиток механізму інтегрованої логістизації процесів на підприємствах. Необхідністю розробки та застосування теоретичних положень інституційної теорії в практиці інтегрованої логістизації процесів пояснюється актуальність обраної теми.

Теоретичну і методологічну основу дослідження складають фундаментальні положення сучасної економічної теорії, наукові праці і методичні розробки провідних вчених у галузі логістики.

Інституційна форма забезпечення підтримки інтегрованої логістизації процесів передбачає створення нормативно-правових рамок та формування відповідних інститутів. На думку Алейникова О.В., «чим вище рівень розвитку інституціоналізації взаємин бізнесу і влади в концепті гарантій від націоналізації власності або її перерозподілу в залежності від зміни правлячих еліт, тим вище національна зорієнтованість бізнесу на внутрішні інвестиції, конкурентоспроможність, ефективне управління власністю, конвертацію фінансового капіталу в розвиток людських ресурсів» [1].

Отже, ефективна взаємодія держави із інтегрованою логістизацією процесів на підприємствах неможлива без формування ефективного інституційного середовища, за допомогою якого держава впливає як на напрям логістизації процесів, так і на поведінку інших агентів, що впливають на інтегровану логістизацію процесів на підприємствах.

З теоретико-концептуальної схеми механізму управління взаємодією держави із інтегрованою логістизацією процесів на підприємствах в умовах ринкової економіки (рис. 1) випливає, що система регулювання і підтримки інтегрованої логістизації процесів повинна базуватися на механізмах зворотного зв'язку, що дозволяє швидко та своєчасно реагувати на динамічні зміни як інституційного середовища, так і логістизації процесів на підприємствах.

Відповідно до термінології, розробленої Д. Нортон і Л. Девісом, інституційне середовище складається з основоположних політичних, соціальних та юридичних правил, які утворюють базис для виробництва, обміну, розподілу та споживання. Інституційні угоди – це договори між агентами, що визначають способи кооперації та координації [2].

Інституційне середовище взаємодії держави з інтегрованою логістизацією процесів на підприємствах являє собою сукупність формальних та неформальних норм і правил, які координують господарську діяльність суб'єктів, а також забезпечують функціонування їх механізмів і структур

(рис. 2) [3].



Рис. 1. Теоретико-концептуальна схема механізму управління взаємодією держави із інтегрованою логістичною процесами на підприємствах Розроблено автором на основі [4].

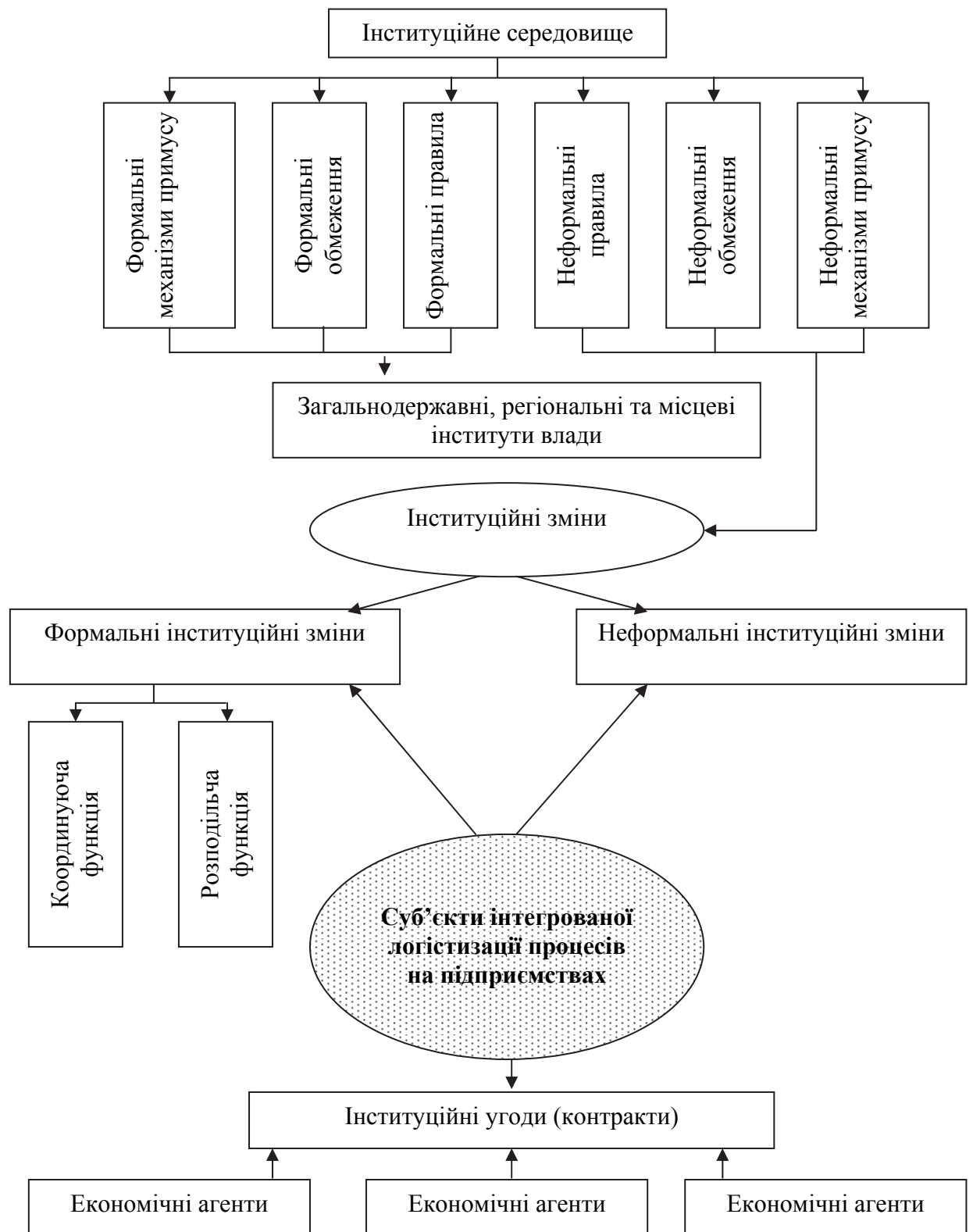


Рис. 2 – Інституційне середовище взаємодії суб'єктів інтегрованої логістизації процесів на підприємствах  
*Розроблено автором на основі [3].*

Слід зазначити, що інституційна модель, що забезпечує оптимальну взаємодію інтегрованої логістизації процесів з іншими агентами визначає якість

логістизації процесів на підприємствах і рівень трансакційних витрат пов'язаних із логістизацією процесів.

Якщо базуватися на теорії власності Р. Коуза, в основі якої лежить принцип розподілу пучка правомочностей між різними економічними агентами, то з позиції інституційного підходу, інтегровані логістичні процеси на підприємствах слід розглядати як комплексну мережу довгострокових двосторонніх контрактів між економічними агентами, що переслідують свої інтереси, згідно розподіленому між ними реальному набору правомочностей. До того ж в деяких випадках відносини будуються не тільки на формальних, але й на неформальних правилах.

Під інститутами розуміють сукупність правил і норм, у тому числі механізми їх реалізації, за допомогою яких структуруються та спрощуються відносини і взаємозв'язки між агентами і організаціями [5, с. 17]. У складі інститутів Д. Норт виділяє три головні складові: а) неформальні обмеження, що результатом спільної взаємодії між агентами; б) формальні обмеження; в) механізм примусу, щодо забезпечення дотримання правил.

Формальні інститути та механізми їх захисту встановлюються та підтримуються свідомо силою держави. Вони визначаються відповідною ієрархією: правила вищого порядку змінити складніше, ніж правила нижчого порядку.

З розвитком суспільства можливі зміни як формальних, так і неформальних правил, тобто інститутів, а також способів примусу до виконання правил та обмежень.

Зміни як формальних правил, так і механізмів, що забезпечують їх дотримання, вимагають витрат ресурсів. Але неформальні правила на відміну від формальних змінюються впродовж тривалого періоду часу. У результаті зіткнення нових і старих, формальних і неформальних правил можливі різні варіанти виникнення нових інститутів: нових формальних правил, старих формальних правил, старих неформальних правил, нових неформальних правил [6, с. 17].

Адаптаційна ефективність інтегрованої логістизації процесів на підприємствах означає здатність функціонувати та розвиватися у мінливому інституційному середовищі. Існують такі способи підвищення адаптаційної ефективності [7]:

1. Створення зон стабільності шляхом горизонтальної та вертикальної інтеграції, яка може здійснюватися або через укладання довгострокових контрактів, або через обмін пакетами акцій, або шляхом вертикальної інтеграції. Для процесів інтегрованої логістизації укладення довгострокових контрактів, як з постачальниками, підрядниками, так і з потенційними споживачами своєї продукції чи послуг може сприяти створенню міцних ділових довгострокових відносин, в результаті яких буде знижена можливість опортуністичної поведінки економічних партнерів. Інший ефект від довгострокових контрактів – зниження трансакційних витрат пов'язаних із логістизацією процесів на пошуки ділових партнерів.

2. Оцінка і прогнозування як щодо інституційного середовища прямого, так і непрямого впливу. Для інтегрованої логістизації процесів неможливість формування власного ефективного інституційного середовища призводить до спроб орієнтуватися в умовах, що змінюються, виділяти свій сегмент ринку і координувати свою поведінку на цьому сегменті.

3. Розподіл ризику за допомогою диверсифікації діяльності, укладання багатосторонніх договорів і передачі ризику страховій компанії. Для логістизації процесів розподіл ризику можливо при використанні таких способів: диверсифікація діяльності; передача ризику страховій компанії і тим самим перерозподіл пучка правомочностей у відповідності із порівняльними перевагами економічних агентів з точки зору можливої їх реалізації.

4. Система резервів, яка залежить від характеристик інституційного середовища. Створення резервів являє собою зниження ризику зриву програми логістизації процесів за рахунок власних коштів, зосереджених усередині підприємства. Рівень цих резервів та їх форми залежать від особливостей інтегрованої логістизації процесів на підприємствах та способів зниження рівня невизначеності.

5. Активна ринкова позиція та самовдосконалення внутрішнього середовища інтегрованої логістизації процесів на підприємстві, для яких саме підприємство виступає як елемент зовнішнього середовища.

Пошук гаранта, який знижує ступінь невизначеності при взаємодії із агентами. Поліпшення інституційного середовища сприяє зменшенню загальної невизначеності та ризиків інтегрованої логістизації процесів на підприємствах.

Будь-яка логістична система піддана зовнішнім впливам з боку середовища і внутрішніх змін самої системи (рис. 3). Збереження гомеостазу системи є головною умовою її безпеки, тому що саме безпека визначає існування і життєздатність самої системи.

Стосовно логістичної інфраструктури, категорія «безпека» може мати тривірневий вплив:

1) безпека внутрішнього середовища логістичної системи – характеризує властивість опірності об'єкта по відношенню до дій середовища. Крім того, є характеристикою цілісності логістичної системи і має можливість підтримувати здатність системи зберігати своє нормальне функціонування в умовах зовнішніх і внутрішніх коливань;

2) безпека зовнішнього середовища прямого впливу на логістичну систему – здатність логістичної системи взаємодіяти з сукупністю змінних, що перебувають за межами підприємства (отже, і його логістичної системи) і, по суті, не охоплюються сферою впливу логістичної системи підприємства;

3) безпеку зовнішнього середовища непрямого впливу на логістичну систему – здатність логістичної системи взаємодіяти з середовищем без порушення гомеостазу зовнішнього середовища непрямого впливу.

З метою успішного протистояння логістичної системи зовнішньому середовищу (прямого і непрямого впливу), безпека логістичної системи повинна відповідати складності і стрімкості трансформацій, які відбуваються у

зовнішніх середовищах. Тобто внутрішнє середовище логістичної системи повинне стійко адаптуватися до виявлення нових завдань і проблем, а також вироблення нових рішень і активно маневрувати розподілом ресурсів.

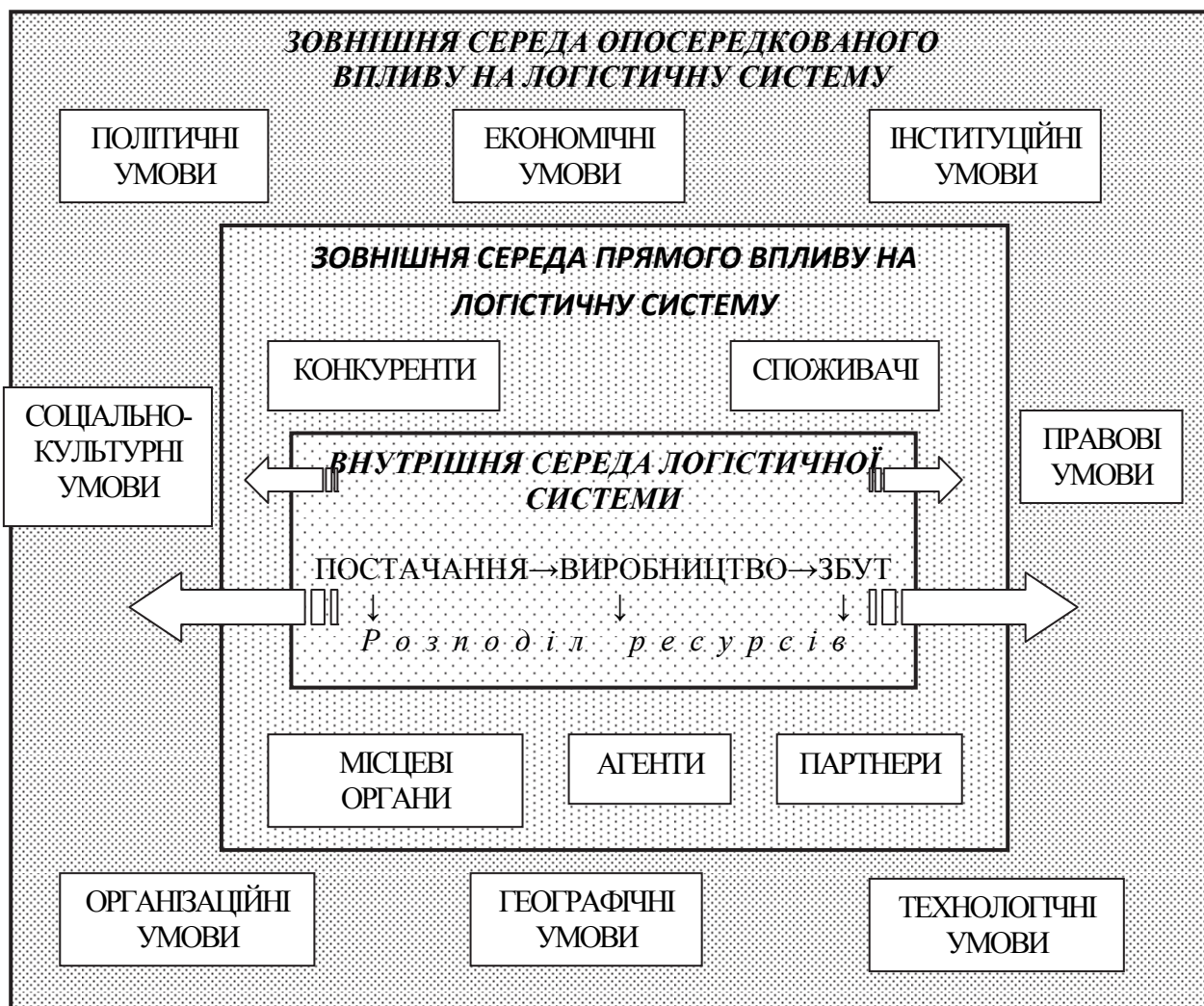


Рис. 3 – Фактори зовнішнього та внутрішнього середовища логістичної системи  
Розроблено автором.

У процесі взаємодії зовнішнього середовища прямого впливу і зовнішнього середовища непрямого впливу на логістичну систему вирішується три групи завдань:

- 1) на рівні внутрішнього середовища логістичної системи – логістичне управління запасами матеріальних ресурсів, проміжного продукту і готової продукції в технологічному процесі виробництва;
- 2) на рівні зовнішнього середовища прямого впливу на логістичну систему – постачання підприємства матеріальними ресурсами і збут готової продукції, логістичний сервіс, доставка, передпродажне і післяпродажне обслуговування покупців;
- 3) на рівні зовнішнього середовища непрямого впливу на логістичну систему – ринкова інфраструктура через свої інститути сприяє більш

рівномірному розподілу інформації, ефективним прямим і зворотним зв'язкам, знижує рівень транзакційних витрат.

Слід зазначити, що в розглянутих випадках безпека логістичної системи буде зумовлюватися різним характером транзакцій в мікро- і макрологістичних системах.

Визначення методології інфраструктурної логістичної безпеки передбачає освідомлення того факту, що «у бізнес-середовищі логістика представляє собою дворівневу ієрархічну систему, яка вміщує в себе макро- та мікрорівні» [8, с. 21]. Макрологістична система є великою логістичною системою управління потоковими процесами при участі декількох і більше незалежних суб'єктів господарювання, необмежених у територіальному розташуванні. Це високоінтегрована інфраструктура економіки [9, с. 36-37]. Мікрологістична система охоплює логістичну діяльність виробництва.

Можна стверджувати, що ефективне функціонування логістичної інфраструктури (що включає в себе мікрологістичну та макрологістичну систему) безпосередньо залежить від безпеки логістичного середовища, важливою складовою якого є логістична інфраструктура.

Використання фізичних явищ, а саме встановлених в кінематиці методів та залежностей використовуваних при кінематичних дослідженнях рухів [10] доцільні при дослідженні та поясненні багатокритеріального механізму інтегрованої логістизації процесів на підприємствах. Рух будь-якого об'єкта в кінематиці вивчають по відношенню до деякого тіла (тіло відліку) і з ним пов'язують так звану систему відліку, за допомогою якої визначають положення рухомого об'єкта відносно тіла відліку в різні моменти часу.

В рамках інституційного підходу, інтегровану логістизацію процесів на підприємстві можна розглядати як транзакції (які подібні фізичній системі відліку), що вчиняють вибір між контрактними відносинами з ціллю економії транзакційних витрат пов'язаних із логістизацією процесів, тобто мова йде про напрямок руху вектору інтегрованої логістизації процесів на підприємствах. Якщо вибір системи відліку в кінематиці довільний і залежить від цілей дослідження, то логістизація процесів є ядром взаємодії зовнішнього середовища прямого впливу и зовнішнього середовища непрямого впливу.

Рух розглянутого об'єкта в кінематиці вважається відомим, якщо відомі рівняння руху (або графіки, таблиці тощо), що дозволяє визначити положення цього об'єкта по відношенню до системи відліку в будь-який момент часу. Основне завдання кінематики полягає у встановленні за допомогою тих чи інших математичних методів способів завдання руху крапок або тіл (тобто відносно впливу інституційних факторів на формування і розвиток механізму інтегрованої логістизації процесів на підприємствах, то це є напрямок вектору чи векторів інтегрованої логістизації процесів на підприємствах) та у визначенні по рівняннях їх рухів відповідних кінематичних характеристик руху, таких, як траєкторії, швидкості та прискорення рухомих крапок, кутові швидкості і кутові прискорення тіл, що обертаються та ін. Для завдання руху точки користуються одним з таких способів:



а) траєкторний – застосований, коли відома траєкторія точки по відношенню до вибраної системи відліку (тобто відомий напрямок вектору чи векторів інтегрованої логістизації процесів на підприємствах відносно здійснених трансакцій);

б) координатний – при якому положення точки відносно системи відліку визначається якими-небудь трьома координатами, наприклад прямокутними декартовими  $x$ ,  $y$ ,  $z$ , а закон руху задається такими рівняннями  $x=f_1(t)$ ,  $y=f_2(t)$ ,  $z=f_3(t)$ . Виключивши з цих рівнянь час  $t$ , можна знайти траєкторію точки. Згідно до координатного способу напрямок вектору (чи векторів) інтегрованої логістизації процесів на підприємствах обчислюється відносно інституційного середовища, здійснених трансакцій за час  $t$  тощо.

в) векторний – при якому положення точки по відношенню до системи відліку визначається її радіус-вектором  $r$ , проведеним від початку відліку до рухомої точки, а закон руху дається векторним рівнянням  $r=r(t)$ . На практиці напрямок вектору (або векторів) інтегрованої логістизації процесів на підприємствах досить складно піддаються конкретному математичному опису, проте у цьому напрямку слід накопичувати науковий апарат.

Однією з найважливіших причин невизначеності в напрямку руху векторів інтегрованої логістизації процесів на підприємствах (а його невизначеність часто є головною причиною недостатнього розвитку інтегрованої логістизації процесів) є неефективність його інституційного забезпечення та, в першу чергу, відсутність ефективно діючої інфраструктури, яку слід ототожнювати з інституційною інфраструктурою підтримки інтегрованої логістизації процесів на підприємстві.

Інституційна інфраструктура підтримки інтегрованої логістизації процесів – це сукупність державних, недержавних, громадських та інших організацій, пов'язаних із здійсненням регулювання діяльності логістизації процесів, що надають різні послуги, необхідні для розвитку логістизації процесів та забезпечують середовище та умови для нормального протікання таких процесів.

Створення інституційної інфраструктури підтримки інтегрованої логістизації процесів на підприємстві повинно сформувавши та забезпечити виробничо-технологічну, кредитно-фінансову, інформаційну та правову підтримку. Звичайно, що такі процеси вимагають глибокого вивчення окремих об'єктів та явищ.

Використовуючи категоріальний апарат сили Коріоліса, як одну з сил інерції, що існує в неінерційній системі відліку через обертання і законів інерції, що виявляється при русі в напрямі під кутом до осі обертання [11, с. 8; 12, с. 8] інституційну інфраструктуру підтримки інтегрованої логістизації процесів на підприємствах (що задають напрямок векторам логістизації процесів) можна розглядати подібно коріолісовому прискоренню, тобто неефективність інституційної інфраструктури підтримки інтегрованої логістизації процесів є однією з причин неефективної інтегрованої логістизації процесів на підприємствах. Такий катагенезіс проявляється подібно

інституційної причини появи та впливу «сили Коріоліса» на інтегровану логістизацію процесів на підприємствах.

Велике число завдань інтегрованої логістизації процесів пов'язано із дослідженням комбінаційних систем, таких, що включають безліч елементів, кожен з яких є досить складною системою, і ці системи тісно взаємопов'язані із інституційним середовищем.

Використання узагальненої системної концепції під назвою «Загальна теорія систем» (автор Л. Берталанфі) [13, с. 23-82] дозволяє трактувати теорію розвитку інтегрованої логістизації процесів в широкому та вузькому розумінні. У широкому сенсі теорія розвитку інтегрованої логістизації процесів – це природничо-наукова конкретизація загальної теорії розвитку, а саме матеріалістичної діалектики. В рамках цієї ж теорії повинні бути об'єднані основні положення про поведінку інтегрованої логістизації процесів, розроблені в різних областях наукового знання. Більш вузьке розуміння теорії розвитку передбачає побудову математичних моделей розвитку конкретної логістизації процесів на підприємствах.

Інституційну інфраструктуру підтримки інтегрованої логістизації процесів можна вважати комбінаційною системою, яка задає напрям руху вектору (або векторам) логістизації процесів на підприємстві тому, що вона складається із великої кількості взаємопов'язаних та взаємодіючих між собою елементів, кожен з яких може бути представлений у вигляді інституційної системи. В якості змісту теорії розвитку інституційної інфраструктури підтримки інтегрованої логістизації процесів можна розглядати сукупність методологічних підходів, що дозволяє будувати моделі процесів розвитку інституційних систем, використовуючи досягнення наук, а також методи аналізу одержуваних моделей.

Разом з тим, слід відзначити відсутність глибокої наукової опрацьованості концептуальних основ ефективної інституційної інфраструктури підтримки інтегрованої логістизації процесів, відсутність цілісної системної методології розробки інституційної системи розвитку інтегрованої логістизації процесів, що, в свою чергу, викликає необхідність активізації процесу формування інфраструктури підтримки інтегрованої логістизації процесів.

На сучасному етапі розвитку економіки та вітчизняної промисловості необхідна розробка цілісної концепції інституційної інфраструктури підтримки інтегрованої логістизації процесів, що базується на науковій основі із урахуванням останніх теоретичних розробок економічної науки, на комплексній системній методології, що дозволяє розробити рекомендації щодо формування інституційного забезпечення інтегрованої логістизації процесів і зниженню трансакційних витрат пов'язаних із логістизацією процесів на підприємствах.

Основними пріоритетними напрямками інституційного забезпечення підтримки інтегрованої логістизації процесів повинні бути: створення і вдосконалення нормативної правової бази, формування інституційної

структури ринку, забезпечення інституційних умов для ефективної взаємодії між агентами інтегрованої логістизації процесів.

**Список літератури:** 1. *Алейников А.В.* Институциональный анализ национального бизнеса как предмет исследования и практическая проблема российской политики / *А.В. Алейников* // Вестник МГОУ, серия «Философские науки». – 2007. – № 2. – С.118-127. 2. *Davis L.* Institutional Change and American Economic Growth Cambridge. / *L. Davis, D. North* – 1971. – P. 5-6. 3. *Маликов Р.И.* Институциональный подход к анализу неформального взаимодействия властных и предпринимательских структур / *Р.И. Маликов, К.Е. Гришин* // Вестник МАРТИТ: Научный журнал. – 2010. – № 25(47). – С. 105-109. 4. *Никитаева А.Ю.* Институциональные аспекты управления взаимодействия государства и бизнеса / *А.Ю. Никитаева* – Ростов н/Д: Изд-во ЦВВР, 2007. – 112 с. 5. *Норт Д.* Институты, институциональные изменения функционирования экономики. / *Д. Норт* – М.: Фонд экономической книги «Начала», 1997. – 245 с. 6. *Нуреев Р.* Неинституциональная методология / *Р. Нуреев* // Вопросы экономики. – 2002. – №8. – С. 127. 7. *Шаститко А.Е.* Новая теория фирмы / *А.Е. Шаститко* – М.: ТЕИС, 1996.– 266 с. 8. *Саркисов С.В.* Управление логистикой / *С.В. Саркисов*. – М.: Дело, 2004. – 368 с. 9. *Петрович Й.М.* Економіка підприємства / *Й.М. Петрович*. – Львів: «Магнолія плюс», 2006. – 284 с. 10. *Сивухин Д.В.* Общий курс физики. В 5 т. Том I. Механика / *Д.В. Сивухин* – М.: ФИЗМАТЛИТ; Изд-во МФТИ, 2005. – 560 с. 11. *Берталанфи Л.* Общая теория систем – критический обзор / *Л. Берталанфи* // Исследования по общей теории систем – М.: Прогресс, 1969. – 176 с. 12. *Lopez-Mariscal M.* Further Coriolis correlation considerations / *M. Lopez-Mariscal* // Physics Today. – 2012. – Vol. 65. – P. 8. 13. *Christopher M. Graney* Coriolis effect, two centuries before Coriolis / *M. Christopher* // Physics Today. – 2011. – Vol. 64. – P. 8.