

УДК 338.47:656

ОПТИМІЗАЦІЯ ДІЯЛЬНОСТІ ЛОГІСТИЧНИХ СИСТЕМ РУХУ ТОВАРІВ ЗА УЧАСТЮ РЕГІОНАЛЬНОГО ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ

Корнієцький О.В. – к.е.н., доцент, Миколаївський факультет Морського та річкового транспорту, Київська державна академія водного транспорту імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного

Постановка проблеми. Пошук шляхів оптимізації діяльності організацій у сфері транспортних послуг для регіонів України об'єктивно актуальний. У той же час дослідження показали, що дотепер відсутній комплексний науково-обґрунтований логістичний підхід до реалізації стратегій розвитку регіональних транспортних комплексів, немає єдиного комплексного логістичного підходу, заснованого на сучасній теоретичній і методичній основі. Логістичний підхід повинен розглядатися як ефективний механізм оптимізації логістичних витрат у процесі транспортування вантажів від постачальника до кінцевого споживача, що сприяє підвищенню оптимізації господарюючих суб'єктів на всіх рівнях управління. Об'єктивна необхідність ефективного управління транспортними комплексами, підвищення оптимізації їх організаційних структур визначають необхідність дослідження й практичної реалізації прогресивних логістичних підходів в умовах кризи української економіки.

Стан вивчення проблеми. Слід зазначити, що по загальних принципах розвитку логістичної діяльності, пов'язаної з розробкою й наданням транспортних послуг на рівні регіону проведений ряд досліджень. У різних аспектах дана проблема розглядалася в працях багатьох закордонних і вітчизняних учених: Линдерс М.Р., Медведєв В.А., Сарсєнова А.Е., Уве Зорге, Чернох О.І., Таничев А.В. та інші. Однак ряд проблем стратегічного розвитку регіональної транспортно-логістичної інфраструктури, як з теоретичної, так і із практичної точки зору освітлений недостатньо.

Завдання дослідження. Основна мета діяльності логістичних систем за участю регіонального транспортно-логістичного комплексу – забезпечити раціональне використання, оптимізацію товарних і пов'язаних з ними інформаційних і фінансових потоків з найменшими витратами.

Результати дослідження. Логістична система руху товарів країни належить до класу макрологістичної системи й повинна формуватися на основі синтезу локальних, функціональних, територіально-адміністративних і галузевих підсистем, до складу яких, у свою чергу, входять ряд відносно незалежних логістичних систем руху товарів[1]. Проблеми створення в Україні регіональних логістичних систем руху товарів за участю транспортно-логістичного комплексу вимагають поетапного вирішення наступних цільових завдань:

- створення регіональних, міських торгово-транспортних логістичних систем постачання й збуту;
- інформаційне забезпечення взаємодії перевізників, митниці, транспор-

тної інспекції й місцевих органів влади, а також експедиторських служб;

- інформаційно-комп'ютерна підтримка транспортно-логістичного сервісу в регіоні;

- створення у вузлах транспортної мережі мультимодальних термінальних комплексів багатоцільового призначення, що гарантовано забезпечують споживачів комплексом транспортно-експедиційних, інформаційних, консалтингово-аналітичних, сервісних і комерційно-ділових послуг;

- створення в якості самостійних комерційних структур посередницьких логістичних компаній, що виконують функції логістики по контрактах із промисловими, транспортними й торговельними підприємствами в регіоні й за його межами;

- розвиток системи дистрибуції, транспортної й товарної логістики для оптимізації міжрегіональних і міжнародних транспортно-економічних зв'язків, раціоналізації постачання регіонів промисловою й продовольчою продукцією, товарами народного споживання.

Транспортно-логістичний центр (ТЛЦ) є також одним з елементів регіональної транспортно-логістичної системи й повинен відповідати сучасним економічним умовам господарювання.

Основою регіональної транспортно-логістичної системи повинні стати сучасні висококомеханізовані багатофункціональні мультимодальні термінальні комплекси, гарантовано забезпечуючи клієнтуру транспортно-експедиційним обслуговуванням із широким спектром сервісних і комерційно-ділових послуг, що виконують функції логістичних транспортно-розподільних центрів, об'єднані в регіональну логістичну систему на основі формування єдиного організаційно-економічного, інформаційного й нормативно-правового простору.

Центральне місце серед функціональних підсистем регіональної транспортно-логістичної системи повинні займати регіональні розподільні центри, що інтегрують у собі велику кількість основних і підтримуючих транспортно-логістичних функцій і які забезпечують накопичення вантажів, вантажопереробку, сервісне й комерційно-ділове обслуговування, стикування видів транспорту при забезпеченні узгодження транспортно-технологічного процесу, організацію ефективного розподілу товарів і доставку їх кінцевому або проміжному споживачеві.

Інноваційні прориви в розвитку й нарощуванні сучасних транспортних комплексів, яких потребують регіони України, не можуть бути реалізовані в рамках традиційних підходів і значною мірою залежать від того, наскільки при цьому буде розвинена система транспортних послуг, що значною мірою сприяє максимально ефективному застосуванню інноваційних підходів у процесі реалізації стратегічно обґрунтованих рішень у досліджуваному сегменті ринку транспортних послуг. По інфраструктурі і якості надання транспортних послуг регіональна Україна значно відстає від більшості економічно розвинених країн, що займають провідні позиції в сучасному глобальному світовому ринку, що розвивається. Транспортні комунікації не відповідають зростаючому попиту ринку транспортних послуг. Так, на сьогоднішній день, у центральних регіонах і великих містах України близько 25% загальної довжини автомобільних доріг працюють у режимі, що перевищує оптимальний рівень завантаження, а в периферійних регіонах багато населених пунктів не мають цілодобового сполучення з основними транспортними комунікаціями

регіону.

Дослідження показують, що величина цього попиту визначається загальною економічною ситуацією в країні, зокрема, доходами населення, економічною стабільністю підприємств і т.д. Домінуючі фактори формування попиту на транспортні послуги відбиті на рис.1. При прогнозуванні транспортних потреб регіонів за обсягом, структурою й при визначенні попиту на транспортні послуги доцільно як основний індикатор економічної діяльності в регіонах використовувати показники регіонального валового продукту і його складові, а також рівень добробуту населення і його потреби в тих або інших продуктах.

Система програмних заходів повинна бути спрямована на освоєння перспективних обсягів перевезень вантажів і пасажирів, подолання сформованих регіональних і галузевих диспропорцій у розвитку регіональної транспортної системи, поліпшення стану інфраструктурної бази, використання сучасних технологій перевезень, переробки й зберігання вантажів, підвищення якості перевезень пасажирів, розширення набору послуг, надаваних всім учасникам транспортного процесу. Регіональні програми розвитку транспортних послуг повинні забезпечити: тісну взаємодію всіх підприємств, що здійснюють транспортні послуги; укрупнення вантажо- і пасажиропотоків і концентрацію їх на високооснащених магістралях, що дозволяє значно знизити ресурсоемність і собівартість надання транспортних послуг, поліпшити їх якісні показники, а також стимулювати створення й застосування нових більш ефективних транспортних засобів; створення виправданих резервів потужності й пропускної здатності транспортних комунікацій, що забезпечують їх роботу в оптимальному режимі; фінансування стратегічного розвитку й удосконалювання великих об'єктів транспортної інфраструктури[2].

Динаміка українського ринку логістичних послуг в останні 2-3 роки визначається ростом потреб у транспортуванні й складуванні вантажів. Очікувані темпи росту транспортно-логістичних послуг - близько 30% на рік, тоді як в 2004-2008рр. вони становили 6-7% на рік. Виключення становлять контейнерні перевезення, середньорічний ріст яких перевищує 20%.

Спостерігається наступна світова тенденція розвитку логістики в сфері надання транспортних послуг: перехід транспортних компаній до перевезення все більш дрібних партій вантажів і індивідуалізація обслуговування споживачів; розширення й будівництво великих вантажних терміналів, що забезпечують швидке навантаження й розвантаження транспортних засобів; автоматизація й інформатизація процесу обліку, пересування й доставки вантажу; розширення кількості виконуваних логістичних функцій логістичними компаніями і їх універсалізацією в наданні послуг; поступове стирання галузевих і територіальних границь із одночасним формуванням трансконтинентальних, міжнаціональних логістичних систем.

Перспективи розвитку транспортної складової українського ринку логістичних послуг у визначальному ступені залежать від наступних факторів:

- динаміки економічного росту й споживчого попиту;
 - рівня розвитку транспортної інфраструктури;
 - стану транспортних засобів і рухомого складу з погляду відповідності комерційним і технічним вимогам;
 - відповідності якості й вартості пропонованих послуг запитам клієнтів;
-

- адміністративного й законодавчого регулювання, спрямованого на підвищення конкурентоспроможності національних перевізників;
- ефективності механізмів державної підтримки проектів у транспортному комплексі[3].

Узагальнюючи міжнародний досвід розвитку транспортно-логістичного сервісу, можна відзначити наступні тенденції: відбувається інтеграція й інтернаціоналізація транспортно-логістичних послуг; мережі регіональних розподільних центрів формуються шляхом інтеграції незалежних підприємств, як складових частин державної політики в сфері системи вантажо- і товароруху; створюються міжнародні логістичні центри, що обслуговують як внутрішні, так і зовнішні вантажні й інформаційні потоки.

Прогнозований значний ріст обсягів світової торгівлі, особливо в трикутнику Північна Америка, Європа й країни Південно-Східної Азії, включаючи Китай об'єктивно вимагає адекватної участі транспорту для обслуговування експортно-імпорتنих операцій. Світовий обсяг експорту за останні 50 років виріс в 10 разів і продовжує збільшуватися більш високими темпами, ніж ВВП відповідних країн. Щоденний обсяг транспортних операцій у цей час перевищує 1,5 трлн. доларів США, тоді як 30 років тому він становив 15 млрд. доларів. У цих умовах незмірно зростають роль і значення світової транспортної системи[4].

Висновки. Транспорт, будучи матеріальною базою й інструментом товарообміну між окремими регіонами, одночасно виступає як фактор, що створює й організує єдиний світовий економічний простір, сприяє подальшому розвитку територіального поділу праці й реалізації порівняльних регіональних переваг.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ:

1. Сумец А.М. Контрактная перевозка: суть и опыт / А.М. Сумец // Логистика: проблемы и решения. - 2008. - № 2.- С. 26.
2. Сухова Л.Ф. Транспортное обслуживание международных экономических связей: Учеб. пособие. / Сухова Л.Ф. М., 1998. - 193 с.
3. Пономарьова Ю.В. Логістика: навч. посіб. / Пономарьова Ю.В. - К.: Центр навч. літ., 2005. - С.74 - 100.
4. Николайчук В. Е. Логистика / Николайчук В. Е. - СПб.: Питер, 2003. - 160 с.

УДК:657.6:681.518:65.01

ВИКОРИСТАННЯ ОБЛІКОВОЇ ІНФОРМАЦІЇ ДЛЯ ПРОВЕДЕННЯ АУДИТУ В УМОВАХ ВИКОРИСТАННЯ УПРАВЛІНСЬКИХ ІНФОРМАЦІЙНИХ СИСТЕМ ПІДПРИЄМСТВА

Мац Т.П. – к.е.н., Полтавський ДАУ

Постановка проблеми. В сучасних умовах господарювання, облікова інформація виступає основою для прийняття управлінських рішень. Розвиток управлінських інформаційних систем, застосування їх на підприємствах при збиранні, на-