

транспорта. / Светлана Владимировна Шириева, Зоя Алексеевна Толчанова, Зоряна Владимировна Валиуллина // Управление проектами, системный анализ и логистика. – К.: НТУ – 2012. – Вып. 10.

В статье рассмотрены и обоснованы теоретические аспекты внедрения налогового стимулирования для обеспечения технологического обновления и инновационной деятельности предприятий, используя зарубежный опыт развитых стран.

Объект исследования – зарубежный опыт обеспечения технологического обновления.

Метод исследования – статистический анализ налогового стимулирования.

Цель работы – заключается в исследовании зарубежного опыта развитых стран по введению налогового стимулирования для технологического обновления ПАТП с учетом научно-технического и инновационного развития.

Для интеграции украинской экономики в высокотехнологическую конкурентную среду нужно обеспечить технологическое обновление предприятий с учетом научно-технического и инновационного развития. Технологическое обновление и инновационная деятельность в Украине ограничивается целым рядом организационных, финансовых и правовых факторов, а экономика продолжает увеличивать технологическое отставание. Установлено, что мировая практика предлагает использовать для стимулирования научно-технической и инновационной деятельности, а также создание условий для обеспечения технологического обновления в Украине налоговое стимулирование, применение налоговых льгот, проведение гибкой налоговой амортизационной политики, использовать инвестиционный налоговый кредит, налоговый кредит на расходы научно-исследовательского характера.

Результаты статьи могут быть предложены для органов государственного управления и с дальнейшим их внедрением на ПАТП.

Прогнозные предположения о развитии объекта исследования – использование опыта зарубежных стран наиболее удачных механизмов стимулирования инновационной деятельности и обеспечения технологического обновления.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: НАЛОГОВОЕ СТИМУЛИРОВАНИЕ, НАЛОГОВЫЕ ЛЬГОТЫ, ИННОВАЦИОННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ, ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЕ ОБНОВЛЕНИЕ, ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ.

УДК 656.13

УПРАВЛІННЯ ЗАПАСАМИ ПРИ ОРГАНІЗАЦІЇ ТОВАРОРУХОМИХ ПРОЦЕСІВ

Бубела А.В., кандидат технічних наук

Ковальчук С.О.

Шубін С.Б.

На сучасному етапі комерційні взаємовідносини між різними суб'єктами виробництва, розподілу та споживання матеріальних ресурсів та готової продукції переживають суттєві зміни. Ці зміни докорінно пов'язані з підвищенням вимог до якості продуктів, які постачаються, відповідністю між собою логістичних стратегій постачальників та споживачів та необхідністю дотримання строків постачання товару. Ці та інші умови передбачають нові, більш досконаліші відносини в сфері руху товарних потоків, які відрізняються від традиційних ринкових.

Товарорух одна із сфер, які інтенсивно розвиваються у сучасній економіці. Саме на етапі товарооберту відбувається взаємозв'язок між учасниками ринкових відносин та трансформація готової продукції в товар.

Вирішальним фактором підвищення вимог до процесу товароруху став, на думку спеціалістів, перехід від ринку продавця до ринку покупця, що призвело до суттєвих змін в технології розподілу в системах товароруху.

Комерційна діяльність в цілому та товарорух частково характеризуються комплексом факторів які пов'язані між собою – попитом, пропозицією, конкуренцією та рентабельністю, які в свою чергу, виявляють зміст взаємовідносин між підприємствами, які здійснюють процес просування товарів від виробника до споживача. Науковою дисципліною та практичною діяльністю, які дозволяють вирішити питання, які пов'язані з удосконаленням товароруху, є логістика.

На оберт готової продукції у сфері розподілу та збуту, тобто на товарорух, припадає 27% часу, тоді як на частку основного виробничого процесу припадає тільки 2,2 % із загального часу, необхідного для повного циклу руху ресурсу – починаючи від поставки сировини та матеріалів та закінчуючи реалізацією готової продукції [1]. На рисунку 1 наведена структура затрат часу на організацію відтворюючого циклу товару. Цей графік свідчить про взаємозв'язок більшості процесів з товарорухом.

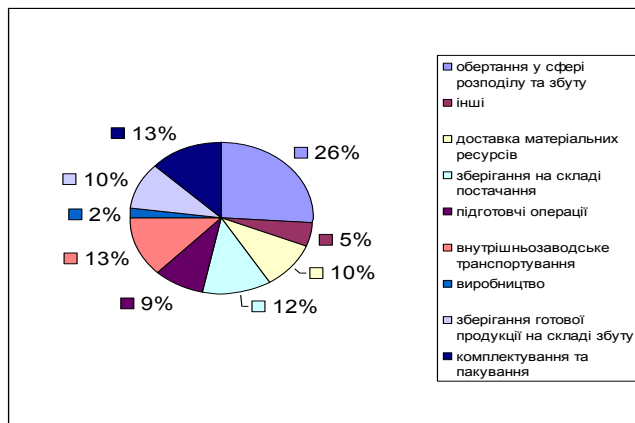


Рисунок 1. - Структура затрат часу на виробничі та товаропровідні процеси.

Підприємства системи товароруху виконують безліч логістичних та комерційних функцій, одна з яких – управління запасами. Утримання запасів здійснює суттєвий вплив на ефективність товаропровідних процесів та передбачає ряд логістичних операцій.

Характеристики запасу впливають на якість, швидкість та вартість руху матеріальних потоків [2, 3]. Запаси сприяють раціоналізації найважливіших сфер організації виробництва та товароруху: ритмічному постачанню підприємств промисловості та торгівлі, ефективному використанню транспортних засобів, високій якості обслуговування споживачів, забезпеченню сумісності логістичних стратегій виробників та споживачів.

Так з позитивним впливом запасів на систему товароруху необхідно враховувати і значущість витрат на утримання запасів. За оцінками аналітиків [4], запаси складають суттєву долю всіх активів підприємства, що проілюстровано рисунком 2.

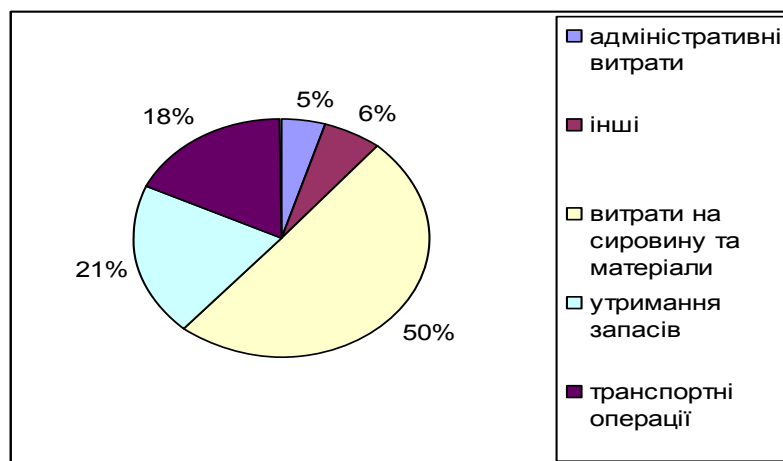


Рисунок 2. - Структура фінансових затрат на виробничі та товаропровідні процеси

Таким чином, запаси свідчать про конфлікт інтересів між виробником та споживачем, який полягає в невідповідності характеристики матеріального потоку. Запас пом'якшує, але не ліквідовує конфлікт [5].

Метою створення та утримання запасів є своєчасне задоволення попиту споживачів. Запас – це особлива форма існування матеріального потоку, рух якого виникає не в просторі, а тільки в часі:

при цьому управління параметром є розмір запасу, який підтримується на підприємствах системи товароруху.

Система управління запасами – це сукупність правил, які визначають момент та об'єм закупки для їх поповнення. Закупка може здійснюватись в залежності від існуючого рівня запасів на складі або в завчасно визначені строки. Відповідно, її рівень може задаватися відповідно рівня існуючих запасів або в абсолютних величинах.

Формування та підтримання запасів в системі товароруху обумовлено декількома факторами, які впливають на ефективність товароруху, які, в свою чергу, визначають основні функції логістики управління запасами [4, 6].

1. Регіональний розподіл праці спричинив географічну відокремленість ринків збуту та місць споживання різного виду матеріальних ресурсів. В результаті виникає необхідність в транспортуванні таких ресурсів. Функція запасів відносно фактору регіонального розподілу праці формулюється як «географічна спеціалізація» [4] і полягає в підтримці запасу певного асортименту на час доставки матеріального ресурсу від виробника до споживача, що дозволяє забезпечувати безперервність промислового та кінцевого споживання.

2. Партийність товарного ресурсу в процесах транспортування та складування дозволяє більш ефективного використовувати логістичні потужності: рухомий склад, навантажувально-розвантажувальне обладнання та складську площу. Дотримання цих умов забезпечує функція запасів «консолідація ресурсів», яка реалізується шляхом накопичення запасів на етапі виробництва готової продукції на економічно та технологічно доцільну партію.

3. Асинхронність процесів виробництва та споживання товарного ресурсу пояснює їх неоднаковою інтенсивністю, що визначає ймовірність відсутності певного об'єму товарного ресурсу, який необхідний для задоволення потреб конкретного покупця. До цього ж фактору відносять виробництво та споживання сезонних товарних ресурсів – вони характеризуються суттєвим розривом в часі. Функція запасів відносно цього фактору визначається як «зрівнювання попиту та пропозиції» і полягає в забезпеченні задоволення попиту на інтервал часу, на протязі якого відсутня пропозиція.



Рисунок 3. - Запаси як чинник підвищення ефективності товароруху

4. Невизначеність умов та часу поставки товарних ресурсів полягає в ймовірності відхилення фактичних параметрів транспортування від запланованих, в результаті чого попит не задовольняється повністю, а значить знижується ефективність товароруху. Функція запасів, яка дозволяє скоротити збитки від неналежного виконання умов постачання, формулюється як «захист від невизначеності» та

припускає формування та підтримання старих (буферних) запасів, які забезпечують задоволення попиту на час запізнення поставки.

На рисунку 3 наведена схема впливу запасів на чинники, які впливають на ефективність товароруку. Таким чином, при реалізації будь-якої виробничої або маркетингової стратегії величину запасів можна скоротити тільки до рівня, який би забезпечив облік чинників, які впливають на ефективність товароруку. Функції логістики управління запасами впливають на величину вкладання в запаси, яка в перспективі визначає характеристики виконання стратегічних та тактичних планів підприємства.

Але, не дивлячись на об'єктивну необхідність створення та підтримання запасів, домінуючим напрямком в логістиці є концепція мінімізації запасів. Більшість спеціалістів в цій галузі схиляються до думки, що необґрунтовано великі запаси – це ознака некомпетентності керівництва в питаннях організації виробництва та збуту. В результаті надлишок запасу в будь-якій ланці ланцюга товароруку призводить до підвищення витрат.

Рациональне планування рівнів запасів та оперативний контроль за їх рухом дозволяють досягти компромісу між якістю обслуговування споживачів логістичних послуг та рівнем затрат на це обслуговування, що позитивно впливає на конкурентноздатність як окремого підприємства, так і всього транспортно-логістичного ланцюга.

Логістична система впорядкована, як правило, за матеріальним потоком, відносно якого організується обслуговуючі (інформаційні, фінансові, сервісні) потоки. Елементи логістичної системи забезпечують потокові процеси, переміщуючи товари в просторі та часі, в результаті чого досягається мета логістики.

Побудова та удосконалення логістичних систем відносять до однієї з глобальних задач сучасної логістики [6]. Логістичні системи, не дивлячись на певну ступінь організації та стійкості взаємодії між елементами, тим менше, потребують в постійному управлінні діяльністю, тому цей вид систем в логістиці можна назвати керуючими. Не дивлячись на уявну статичність, така система повинна достатньо оперативно реагувати на зміни локальних цілей та задач різноманітних елементів всередині системи та зовнішніх чинників, що також досягається за допомогою керуючої підсистеми.

Таким чином, керуюча система логістики – це певним чином організована адаптивна сукупність підприємств різних галузей національної економіки, функціонуюча з метою найкращого здійснення процесу товароруку.

Питання про суть керуючої системи логістики практично не ставилися. Тому, покладаючись на класичне визначення керуючої системи в теорії управління та менеджменті, можна дати наступне формулювання: керуюча система логістики – це група суб'єктів, які здійснюють вплив на елементи системи товароруку, з метою координації та раціоналізації їх взаємодії між собою.

Питання управління відносяться до сфери адміністрування логістичного процесу, послідовність функцій якого залежать від параметрів логістичної системи. Процес управління в логістиці єдиний для всіх елементів товароруку, в результаті чого формується логістична система. Але при цьому він володіє певними особливостями, які залежать від певних логістичних функцій.

Висновок. Об'єктивна необхідність створення та підтримання запасів в транспортно-логістичному ланцюгу обумовлена їх суттєвим впливом на ефективність процесу товароруку. До основних факторів, які впливають на виконання логістичної функції управління запасами відносять: регіональний розподіл праці (який забезпечує географічна спеціалізація підприємства яке управляє запасами); партійність транспортування та складування, тобто забезпечується консолідацією ресурсів; інтенсивність виробництва та споживання та невизначеність характеристики поставки.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Модели и методы теории логистики / Под. ред. д-ра техн. наук, проф. Лукинского В.С. – СПб.: Питер, 2003.
2. Смехов А.А. Маркетинговые модели транспортного рынка. – М.: Транспорт, 1998.
3. Смехов А.А. Основы транспортной логистики: Учебник для вузов. М.: Транспорт, 1995.
4. Бауерсокс Д.Д., Клосс Д.Дж Логистика. Интегрированный ланцюг постачань. М.: ЗАО «ОЛИМП-БИЗНЕС», 2001.
5. Корпоративная логистика. 300 ответов на вопросы профессионалов / Под общ. и научн. редакцией проф. В.И.Сергеева. – М.: ИНФРА-М, 2004.
6. Транспортная логистика: Учебник для транспортных вузов. / Под общей редакцией Л.Б.Миротина. – М.: Издательство «Экзамен», 2003.

РЕФЕРАТ

Бубела А.В., Ковальчук С.О., Шубін С.Б. Управління запасами при організації товарорухомих процесів. / Андрій Володимирович Бубела, Світлана Олексіївна Ковальчук, Сергій Борисович Шубін // Управління проектами, системний аналіз і логістика. – К.: НТУ – 2012. – Вип. 10.

В статті аналізуються фактори які впливають на товарорух при управлінні запасами та раціональному плануванні рівня запасів та оперативному контролі за їх рухом.

Об'єкт дослідження – управління запасами при організації товарорухомих процесів.

Мета роботи – дослідження факторів які впливають на товарорух.

Методи дослідження – формалізація і моделювання – для вирішення комплексної задачі організації товароруху.

Комерційна діяльність в цілому та товарорух частково характеризуються комплексом факторів які пов'язані між собою – попитом, пропозицією, конкуренцією та рентабельністю, які в свою чергу, виявляють зміст взаємовідносин між підприємствами, які здійснюють процес просування товарів від виробника до споживача.

Результати статті створюють науково-теоретичну базу для формалізації чинників удосконалення управління запасами при організації товарорухомих процесів.

Прогнозні припущення щодо розвитку об'єкта дослідження – досягнення позитивного впливу запасів на систему товароруху.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ТОВАРОРУХ, ЗАПАСИ, ЛОГІСТИЧНА СИСТЕМА, УПРАВЛІННЯ.

ABSTRACT

Bubela A.V., Kovalchuk S.O., Shubin S.B. Control of inventories is during organization of commodity movable processes. / Andrii Volodymyr Bubela, Svitlana Oleksij Kovalchuk, Sergey Boris Shubin // Management of projects, system analysis and logistics. — K.: NTU . — 2012. - Vol. 10.

The article analysed factors are that influence on motion of commodities at control of inventories and rational planning of level of supplies and operative control after their motion.

Object of study - control of inventories during organization of commodity movable processes.

Purpose - research of factors that influence on motion of commodities.

Methods study- formalization and design - for the decision of complex task of organization of motion commodities.

Commercial activity on the whole and motion of commodities is partly characterized by the complex of factors that is constrained inter se - by demand, suggestion, competition and profitability, that in turn, find out maintenance of mutual relations between enterprises, that carry out the process of advancement of commodities from a producer to the consumer.

The results of the article create a theoretical base for formalization of factors of improvement of control of inventories during organization of commodity movable processes.

Prognosis suppositions in relation to development of research object are an achievement of positive influence of supplies on the system of motion of commodities.

KEYWORDS: TOBAPOPYX, SUPPLIES, LOGISTIC CИСТ EMMА, MANAGEMENT.

РЕФЕРАТ

Бубела А.В., Ковальчук С.О. Управление запасами при организации товародвижущих процессов. / Андрей Владимирович Бубела, Светлана Алексеевна Ковальчук, Сергей Борисович Шубин // Управление проектами, системный анализ и логистика. - К.: НТУ - 2012. - Вип. 10.

В статье анализируются факторы которые влияют на товародвижение при управлении запасами и рациональном планировании уровня запасов и оперативном контроле за их движением.

Объект исследования - управление запасами при организации товародвижущих процессов.

Цель работы - исследование факторов которые влияют на товародвижение.

Методы исследования - формализация и моделирование - для решения комплексной задачи организации товародвижения.

Коммерческая деятельность в целом и товародвижением частично характеризуются комплексом факторов которые связаны между собой - спросом, предложением, конкуренцией и рентабельностью, которые в свою очередь, обнаруживают содержание взаимоотношений между предприятиями, которые осуществляют процесс продвижения товаров от производителя к потребителю.

Результаты статьи создают научно-теоретическую базу для формализации факторов усовершенствования управления запасами при организации товародвижущих процессов.

Прогнозные предположения относительно развития объекта исследования - достижение позитивного влияния запасов на систему товародвижения.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ТОВАРОДВИЖЕНИЕ, ЗАПАСЫ, ЛОГИСТИЧЕСКАЯ СИСТЭММА, УПРАВЛЕНИЕ.

УДК 656.13

АНАЛІЗ ФАКТОРІВ ЗОВНІШНЬОГО СЕРЕДОВИЩА ПРОЕКТІВ І ПРОГРАМ

Лабута А.В.

Постановка проблеми. Для того, щоб реагувати на зовнішні впливи, потрібно дослідити їх природу. Доцільно розпочати аналіз з груп факторів [1], які потім потрібно дослідити більш глибоко і визначити вплив окремих факторів на процес реалізації програми розвитку. Для цієї мети спробуємо застосувати методи експертного оцінювання.

Актуальність теми. В нинішній час ринкової економіки на реалізацію проектів та програм сильно впливають зміни у зовнішньому оточенні. Дані впливи є досить різноманітними за своїм складом та впливом на процес реалізації проектів та програм, тому дослідження факторів зовнішнього середовища є необхідним інструментом для того, щоб зменшити їх негативний вплив, а також для подальшого прийняття оперативних управлінських рішень і безпосередньо управлінських дій.

Основна частина. При управлінні проектами та програмами широко застосовуються методи експертних оцінок. Розглянемо ранжування груп факторів зовнішнього середовища на прикладі проекту Державної цільової економічної програми розвитку автомобільного та міського електричного транспорту на 2012–2015 роки. Для оперативного управління процесом реалізації програми створено робочу групу управління програмою, що складається з дев'яти експертів – керівників проектів. Їм необхідно проаналізувати сім груп факторів, яким для зручності надані порядкові номери:

1. політичні фактори;
2. економічні фактори;
3. суспільні фактори;
4. правові фактори;
5. науково-технічні фактори;
6. культурні фактори;
7. природні фактори.

У записаній нижче таблиці рангів (табл. 1) наведено ранги семи груп факторів зовнішнього середовища, що надані їм кожним з 9 експертів. При цьому експерт надає ранг 7 найбільш впливовій (небезпечній) на реалізацію програми. Ранг 6 отримує від експерта друга за небезпекою група факторів і так далі, нарешті, ранг 1 – найбільш безпечна група факторів, що заслуговує найменше уваги при настанні зовнішнього впливу цієї групи.

Таблиця 1. – Таблиця рангів

Фактори Експерти	1	2	3	4	5	6	7	Сума
1	7	6	4	5	2	1	3	28
2	6	4	5	7	3	1	2	28
3	6	5	4	7	3	1	2	28
4	7	6	3	4	5	1	2	28
5	6	6	4	6	3	1	2	28
6	5	6	3	7	4	1	2	28
7	6	7	2	5	4	1	3	28
8	7	6	3	5	2	1	4	28
9	5	7	3	6	4	1	2	28