

2. Будкін В. Інноваційна модель розвитку національних економік [Текст] / В. Будкін // Економіка України. — 2010 — № 6. — С. 67—78.
3. Щеглюк С.Д. Механізми стимулювання інноваційної діяльності і концентрації ресурсів економіки регіону. [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://archive.nbu.gov.ua/portal/Soc_Gum/Vchnu_ekon/2009_5_1/087-093.pdf
4. Корсікова Н.М. Організаційно-економічний механізм управління інноваційним розвитком підприємства в сучасних умовах // Економіка харчової промисловості, № 3, 2009 р.- 8-11 с.
5. Зінь Е., Валюх А. Механізм розвитку регіональної інноваційної діяльності [Електронний ресурс]. Режим доступу: http://www.ashsu.org/index.php?module=pagemaster&PAGE_user_op=view_page&PAGE_id=403
6. Соловйов В.П. Інноваційний розвиток регіонів: питання теорії та практики: Монографія / Соловйов В.П., Кореняко Г.І., Головатюк В.М. – Фенікс, 2008. – 224 с.

УДК: 338.47:656

Корнієцький О.В.

ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ РОЗВИТКУ РЕГІОНАЛЬНИХ ТА МІЖРЕГІОНАЛЬНИХ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ СИСТЕМ

Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями. Незважаючи на велику кількість теоретичних розробок щодо формування та функціонування регіональних транспортно-логістичних систем, багато важливих аспектів цього процесу залишаються недостатньо дослідженими. Необхідне комплексне дослідження з метою теоретико-методологічного та прикладного вирішення проблеми розробки організаційно-економічних механізмів формування та функціонування регіональних транспортно-логістичних систем на засадах інтеграційної взаємодії, що дозволить синхронізувати транспортні, товарні та інформаційні потоки і досягти ефекту синергії.

Аналіз останніх досліджень і публікацій, в яких започатковано розв'язання даної проблеми і на які спирається автор, виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми, котрим присвячується означена стаття. Основи теоретичні й методологічні засади дослідження процесів формування і функціонування транспортно-логістичних систем, у тому числі і на регіональному рівні, представлені в працях таких відомих вчених як: Б.А. Анікін, Д.Дж. Бауерсокс, Д. Бенсон, В.М. Бобровник, Н.В. Вохновський, А.М. Гаджинський, І.В. Гуртовий, В.В. Демиденко, В.С. Загорський, Н.В. Іванова, О.С. Ігнатенко, А. Г. Кальченко, І.Г. Клімова, Е.В. Крикавський, Р.Р. Ларіна, В.А. Медведєв, О.Б. Наумов, В.Е. Николайчук, М.А. Окландер, Т.В. Ревуцька, Дж. Уайтхед та ін.

Формулювання цілей статті. Логістика є дуже важливою наукою в сфері будь-яких видів підприємництва та послуг, адже саме завдяки регіональним та міжрегіональним логістичним системам вирішується безліч проблем та знаходяться шляхи їх подолання.

Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів. Розвиток міжнародного ринку виробництва продукції йде шляхом спеціалізації й одночасної інтеграції, коли сировину виробляють в одних країнах, а виготовляють готову продукцію в інших. Це стимулює вдосконалювання національних транспортних систем, формування міжнаціонального ринку транспортних послуг. На перше місце виходять вимоги щодо прискореного руху товарів, схоронності вантажів, реалізації технологій перевезень «від дверей до дверей» і «точно в строк» [1].

Застосування методів логістики в управлінні матеріальними й інформаційними потоками в транспортній галузі явище не нове. З 1970-х рр. портові підприємства ЄСРП

працювали на принципах безперервного планування й регулювання; у виробництво були впроваджені безперервні плани графіки роботи флоту, графіки роботи портів, графіки роботи транспортних вузлів [2]. Застосування принципів безперервного планування можна охарактеризувати як високий рівень диспетчеризації того часу. Очевидно, що це й був логістичний підхід до обробки експортно-імпортних, транзитних вантажів у морських портах в умовах планової економіки. Однак термін «логістика» у той час не був настільки популярний.

У цей час ринки транспортних послуг і логістики в Україні за своїми розмірами і якісним складом значно відрізняються від ринків більш розвинених країн. У Західній Європі ці послуги активно користуються попитом і передаються на аутсорсинг у більшості операцій транспортування й логістики на підприємстві. Вітчизняні логістичні оператори ще тільки освоюють відповідні розділи транспортної логістики. Процес цей характеризується високими темпами в силу об'єктивних факторів розвитку швидко зростаючого українського ринку. Особлива увага в цей час приділяється моделюванню логістичних процесів і впровадженню досягнутих результатів у сферу інформаційного забезпечення логістики. Попит на логістичні послуги постійно збільшується. Це викликано зростанням виробництва товарів і послуг, чисельності підприємств, постійним збільшенням споживчого сектора національної економіки й обсягів торгівлі [3].

Разом з тим, за останні роки українські перевезення перетерпіли ряд позитивних змін, які призвели до підвищення кількості і якості надаваних транспортних послуг і послуг транспортної логістики. Роста обсяг перевалки вантажів, а залізничні й автомобільні перевезення стають все більше затребуваними. Постійно зростаючі вимоги до якості виконуваних транспортних послуг породжують необхідність оптимізації витрат часу й коштів на доставку вантажів споживачам і в остаточному підсумку сприяють формуванню логістичних секторів регіональної економіки [4].

Причиною відокремлення логістики стало природне виділення нового об'єкта, предмета, цілей і функцій управління, раніше не розглянутих всіма іншими розділами менеджменту. Самою діяльністю управління займається операційний менеджмент, а унікальним об'єктом управління логістики стали матеріальні й нематеріальні потоки, яким раніше не приділялося уваги. Незважаючи на множину визначень поняття «логістика», дослідники сходяться в думці, що її предметом стало забезпечення продукції в необхідному місці, у потрібних кількостях, за найкоротший строк з мінімальними витратами, метою - мінімізація сукупних витрат, а функцією - підвищення ефективності бізнесу.

У цей час як і раніше найбільшим попитом серед компаній-споживачів логістичних послуг користуються складування й транспортування вантажів. Однак вже є тенденції до збільшення попиту на різні консалтингові послуги. У цьому зв'язку ринок логістичних компаній умовно можна поділити на сектори. Якщо раніше логістичні оператори в основному спеціалізувалися на транспортних й супутніх їм послугах (складування, розмитнення, консолідація вантажів), то зараз багато компаній уже починають освоювати й інші сектори логістики. Причому, діяльність логістичних компаній досить вузько-спрямована, найчастіше вони спеціалізуються на якомусь одному секторі логістики [5].

Актуальність розвитку функцій логістичного управління рухом товарів багаторазово зросла в умовах переходу до ринкових відносин. Це пов'язане з інтенсифікацією й розширенням товарно-грошових відносин, з динамічним збільшенням горизонтальних господарських зв'язків між підприємствами й організаціями сполучених галузей. Зросли можливості для поліпшення їхньої взаємодії на основі розширення господарської самостійності й ініціативи посередницьких структур і транспортних підприємств, удосконалювання їх економічних відносин.

Проблеми ефективного управління рухом товарів на мікро- і макрорівні стають все більше значимими для всіх господарюючих економічних суб'єктів. Системне й грамотне управління товарними потоками на взаємовигідних для товаровиробників, посередників,

організацій сфери послуг і соціальної сфери умовах дозволить збільшити інвестиційну привабливість, підвищити конкурентні переваги, поліпшити показники фінансово-господарської діяльності, створити додаткові робочі місця, сформувавши єдиний інформаційний простір, спростити процес пошуку потенційних клієнтів і постачальників, скоротити часові розриви на всіх стадіях руху потоків ресурсів і готової продукції, а також супутніх їм потоків інформації, фінансових коштів і сервісних потоків.

У цьому зв'язку проблеми формування й системного регулювання руху товарів у просторі й у часі на регіональному рівні, шляхом створення логістичних систем, є актуальними й здобувають велику значимість як у науково-теоретичному, так і в практичному відношенні.

Дослідженню сутності логістичних центрів, проектам їх створення й функціонування в економічній літературі приділена достатня увага. Узагальнюючи різні трактування поняття логістики з позиції їхнього змісту [6], можна зробити наступні висновки.

По-перше, основу більшості визначень логістики руху товарів становить матеріальний потік, його рух від постачальника матеріально-технічних ресурсів до споживача, або усередині виробництва при виготовленні проміжного й кінцевого продукту, отже, мова йде про процес руху товарів.

По-друге, матеріальний потік у різних визначеннях є предметом управління, планування, організації, контролю й координації, отже, мова йде про управління процесом руху товарів.

По-третє, у деяких трактуваннях присутній термін «система», що має на увазі об'єднання в єдине ціле функцій логістики на основі певних принципів і заданих відносин, отже, управління процесом руху товарів розглядається у вигляді системи.

Узагальнюючи визначення матеріального потоку, можна зробити висновок про те, що «потік» у загальному вигляді має дві основних ознаки: по-перше, він повинен передбачати рух; по-друге, він повинен мати предмет руху.

У свою чергу, матеріальний потік, що поєднує підприємства й організації, не існує сам по собі, він супроводжується цілим рядом технологічних процесів, пов'язаних із транспортуванням, складуванням і зберіганням запасів матеріальних ресурсів, реалізацією проміжної й кінцевої готової продукції.

Відповідно до факторів, що здійснюють вплив на довжину й кількість ланок (учасників) у логістичних ланцюгах, логістичні ланцюги класифікуються на три групирівні по рівнях управління - функціональний рівень, мікрорівень, макрорівень, а саме:

- функціональний логістичний ланцюг, що включає у свій склад операції й процедури, здійснювані в процесі руху товарів усередині функціональних підрозділів;
- мікрологістичний ланцюг, що представляє собою сформовані ланки учасників процесу руху товарів усередині підприємства або організації;
- макрологістичний ланцюг, що складається з організованих ланок учасників процесу руху товарів – суб'єктів виробничо-господарської діяльності різних напрямків [7].

Основною передумовою можливості застосування логістичного методу організації руху товарів є організаційно-економічна єдність учасників руху товарів.

Модель логістичної організації руху товарів представлена на рис. 1. Виробництво, оптова й роздрібна торгівля, транспорт починають координувати й спільно планувати свої дії. Новий об'єкт управління - наскрізний матеріальний потік

На виході із системи руху товарів (точка А) наскрізний матеріальний потік досягає заздалегідь спроектованих контрольованих показників.

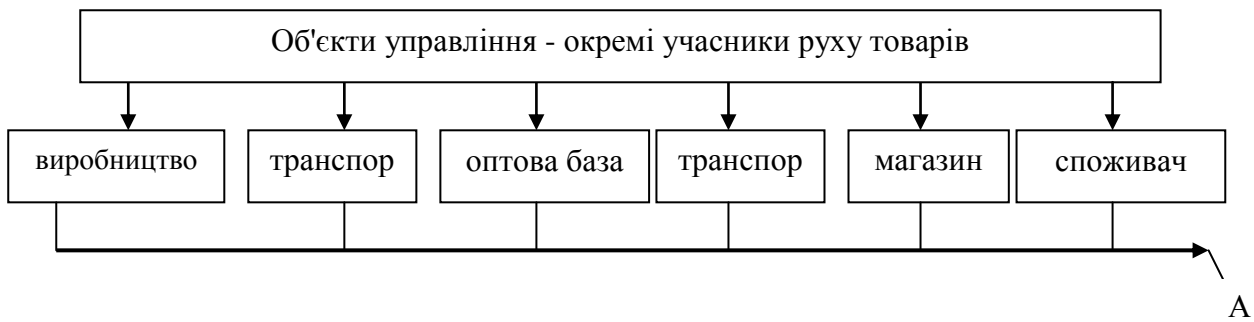


Рис. 1. Логістичний підхід до управління матеріальними потоками в системі руху товарів

На основі теоретичного аналізу різних трактувань [8] можна відзначити, що рух товарів – це планомірна організація переміщення товарів з пунктів виробництва в пункти споживання.

Система руху товарів визначається великою кількістю елементів. Структура товарних потоків включає різноманітні форми діяльності: суб'єкти виробничо-господарської діяльності, оптову, роздрібну торгівлю, а також торгівлю на біржах, ярмарках, виставках, аукціонах через посередників, що діють на ринку.

Великі промислові підприємства, що мають потужні збутові мережі й оптова торгівля може стати основою побудови регіональної системи розподілу товарів, тому що загальним є наявність у всіх програмах серйозної складової - створення логістичних центрів, без яких вирішення вказаних проблем, на новій науково-виробничій і організаційно економічній основі неможливе.

У сфері переміщення й перетворення товарів країни обумовлюються наступні тенденції:

- збільшення обсягу вантажних потоків в усіх напрямках транспортних коридорів, при неповному використанні їх потенціалу з урахуванням світових інтеграційних тенденцій у сфері транспорту й логістики;

- вітчизняний бізнес працює без урахування світового досвіду в цій сфері, внаслідок чого відбувається постійне збільшення в собівартості продукції транспортних складових і зниження їх конкурентоспроможності;

- не на достатньому рівні приділяється увага створенню логістичної системи руху товарів за участю транспортного комплексу країни [9].

Організаційні методи державної підтримки процесів руху товарів повинні охоплювати вирішення завдань і координаційні функції, виконувани органами виконавчої влади, структурування цих функцій, реалізацію їх на державно-програмній основі.

На нашу думку, до завдань державних структур на регіональному рівні варто віднести:

- розробку й реалізацію науково-технічної політики розвитку процесів руху товарів і товаропровідної мережі;

- координацію процесів руху товарів і діяльності суб'єктів товарних ринків по організації й здійсненню руху товарів.

Зацікавленим виконавчим органам України на рівні країни, регіонів разом з бізнесом варто займатися розробкою проекту програми по створенню логістичної системи товароруку (ЛСТ). Можливо, це буде мережа регіональних вантажних терміналів, діяльність яких буде координуватися логістичним центром у складі регіональних транспортно-логістичних систем.

У регіоні завершеною формою логістичної організації руху товарів повинна виступати регіональна логістична система товароруку (РЛСТ).

Самі по собі регіональні логістичні системи руху товарів будуть неоднорідні в силу багатьох соціально-економічних, географічних і інших розходжень, що існують між регіонами України.

Структурна модель логістичної системи руху товарів України (рис. 2) повинна формуватися на основі синтезу локальних, функціональних, територіально-адміністративних і галузевих підсистем ЛСТ.



Рис. 2 Структурна модель логістичної системи руху товарів України

Основна мета ЛСТ – забезпечити раціональне використання й оптимізацію товарних і пов'язаних з ними інформаційних і фінансових потоків з найменшими витратами. Дана модель включає чотири основні підсистеми, до складу яких, у свою чергу, входять ряд відносно незалежних ЛСТ.

Основними очікуваними результатами від програми створення ЛСТ є підвищення якості логістичного обслуговування споживачів і перехід на світові стандарти, зниження собівартості продукції, що транспортується, і підвищення її конкурентоспроможності, формування ефективної системи моніторингу, контролю й регулювання матеріальних потоків, вирішення соціально-економічних завдань та ін.

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямі. Широке застосування логістики в практиці господарської діяльності пояснюється необхідністю скорочення часових інтервалів між придбанням сировини й поставкою товарів кінцевому споживачеві. Логістика дозволяє мінімізувати товарні запаси, а в ряді випадків взагалі відмовитися від їх використання, дозволяє істотно скоротити час доставки товарів, прискорює процес одержання інформації, підвищує рівень сервісу.

Формування й розвиток регіональних логістичних систем для України має

першорядне значення, тому що дозволяє прискорити оборотність руху товарів і послуг, поліпшити якість обслуговування споживачів, підвищити працездатність системи життєзабезпечення населення й господарюючих суб'єктів, скоротити рівень логістичних витрат функціонування інфраструктурного комплексу регіонів, насамперед у сфері руху товарів.

Існуючі програми економічного розвитку в регіонах України не повною мірою враховують залежність територіальних особливостей від руху товарів і можливості використання логістичних рішень в управлінні товарними потоками. Відсутність ефективної логістичної інфраструктури збільшує галузеві, територіальні й соціальні диспропорції в регіоні. Застосування логістичного підходу при розробці регіональних програм економічного розвитку дозволить досягти пропорційного економічного й соціального розвитку районів з різним рівнем промислового потенціалу.

Анотація

Логістику можна вважати відносно новою сферою знання, що поступово здобуває самостійність, тому що вона має свій специфічний об'єкт, предмет, функції, методи дослідження й термінологічну систему. Ключова роль транспортування в логістиці пояснюється тим, що, по-перше, матеріальний потік може існувати тільки при наявності транспортування, і, по-друге, великою питомою вагою транспортних видатків. Виходячи з вищевикладеного, транспортно-логістична система регіону є одним з найважливіших факторів економічного росту. Якщо її розглядати як ендегенний фактор, то вона може стимулювати економічний розвиток регіону. При характеристиці даної системи як екзогенний фактор, економічний розвиток регіону може гальмуватися через наявність «вузьких місць» у транспортній інфраструктурі. Розвиток регіональних та міжрегіональних систем в логістиці транспорту передбачають посилення інтеграційних тенденцій у регіональній економіці, вимагають пошуку оперативних і функціональних ринкових механізмів, що забезпечують ефективне функціонування економіки країни.

Ключові слова: регіональні системи; логістика; міжрегіональні системи; транспортно-логістичні системи; логістичні послуги; управління рухом товарів; матеріальний потік; рух товарів.

Summary

Logistics can be considered a relatively new area of knowledge that is gradually gaining independence because it has a specific object, object, functions, methods and terminology system. The key role of transportation in logistics is because, firstly, the material flow can exist only in the presence of transport, and, secondly, a large proportion of transport costs. Accordingly, transport and logistics system in the region is one of the most important factors of economic growth. If it is viewed as an endogenous factor, it can stimulate the economic development of the region. In characterizing the system as exogenous factors, the economic development of the region can be hindered because of "bottlenecks" in the transport infrastructure. The development of regional and interregional transport logistics systems provide for strengthening integration trends in the regional economy demands that the operational and functional market mechanisms to ensure the effective functioning of the economy.

Keywords: regional systems; logistics; interregional system; transport and logistics systems; logistics services; motion control products; material flow; flow of goods.

Список використаної літератури:

1. Вохновский Н.В. Управление запасами в транспортно-логистической цепи / Вохновский Н.В. - М – 2008. – 237 с.
2. Бобровник В.М. Развитие транспортной логистики с точки зору оптимізації матеріальних потоків / Бобровник В.М., Іванова Н.В. // Регіональні перспективи. – 2000. – № 2-3. – С. 352-354.
3. Альбеков А.У. Логистика коммерции: Учеб. пособие. / Альбеков А.У., Федько

- В.П., Митько О.А. – Ростов-н/Д.: Феникс, 2001. – 512 с.
4. Глогусь О. Логістика: Навч. посібник / Глогусь О. – Тернопіль: Економічна думка, 1998. – 166 с.
 5. Линдерс М.Р. Управление поставками и запасами: Логистика / Линдерс М.Р., Фирон Х.Е. – СПб: ООО «Издавельство Полигон», 1999. – 768с
 6. Лоїгстика як інструмент розвинутої економіки: види логістики, концепція логістики. Різноматність форм логістичних утворень // Кальченко А.Г. Логістика: підруч. / А.Г. Кальченко. - К.: КНЕУ, 2006. - С. 21 - 43.
 7. Моргенштерн О. Заметки к формированию изучения логистики / Моргенштерн О. – М.: ЮНИТИ, 1998. – 460с.
 8. Джонсон С.Дж. Современная логистика, 7-е издание / Джонсон С.Дж., Вуд В.Д., Вордлоу Д.Л., Мерфи П.Л. / Перевод с английского. - М.: Вильмас, 2007. - 620с.
 9. Николайчук В. Е. Логистика / Николайчук В. Е. - СПб.: Питер, 2003. - 160 с.

УДК: 332.145:338.23:304.44

Бойко В. І.

МЕТОДИЧНІ ЗАСАДИ ОЦІНКИ ПРОГРАМ У МЕТОДОЛОГІЇ УПРАВЛІННЯ СФЕРИ КУЛЬТУРИ

Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями. З практичної точки зору особливий інтерес за своєю масштабністю, трудомісткістю розробки мають регіональні перспективні програми підтримки та розвитку сфери культури. Тому подальший виклад орієнтований на розробку програм саме цього типу. Отже, замовником розробки культурної програми можуть бути різноманітні соціальні суб'єкти (органи влади, громадські організації тощо). Однак найчастіше необхідність у розробці програм виникає у місцевих органів державного управління, які потребують визначення пріоритетів розвитку культурної діяльності в регіоні на певну перспективу.

Аналіз останніх досліджень і публікацій, в яких започатковано розв'язання даної проблеми і на які спирається автор, виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми, котрим присвячується означена стаття. Проблема методології в сфері культури займається велика кількість зарубіжних та вітчизняних вчених, таких як: Л. Елдрідж, А. Кромб, М. Пакановский, С. Мішон, П. Штерн, Р. Кілманн, М. Сакстон, Ж. Маршалл, Є. Браун, А.И. Наумов, В.А. Погребняк, Т.О. Соломанідіна, О.М. Браницький; також слід відмітити що багато вчених присвятили свої дослідження корпоративній культурі, з них такі як: К. Голд, К. Шульц, М.Армстронг, Р.Л. Кричевський, В.В. Томілов, В.А. Співак та ін.

Також існує значна кількість досліджень, орієнтована на вивчення взаємодії сучасної комунікаційної сфери зі сферою культури та мистецтва. Зокрема, це питання висвітлено у працях А. Коваленко, О. Берегової, Лазаревої та ін. [1;2]

Формулювання цілей статті. У методології розробки проекту або програми є формулювання загальної ідеї проекту або програми. Це можуть бути і творчі задуми та ідеї, ідеї організаційного плану. Однак, більш реальним буде проект, якщо він буде спрямований на вирішення виділених раніше реальних проблем.

Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів. Слід підкреслити одну важливу для сфери культури обставину. Навіть стосовно до бюджетних коштів програма є економічним методом управління. Кошти на програму виділяються не у вигляді дотації (фінансування існування структури, закладу культури), а на конкретну діяльність. Інакше кажучи, програма дозволяє отримувати бюджетні кошти в госпрозрахунковій «упаковці» (договір,