

- загальний контроль і підтримання стандартів якості продукції;
- стратегічне і оперативне планування поставок матеріальних ресурсів;
- контроль і управління запасами ресурсів, незавершеного виробництва й готової продукції на всіх рівнях виробництва;
- авторизація та комп'ютеризація управління матеріальними, інформаційними й фінансовими потоками у виробництві.

Розгляд цих формально різнорідних, але за змістом єдиних процесів як цілісного комплексу відіграє важливу роль. Зрозуміло, що функції, які формують матеріальний потік промислового виробництва, технологічно пов'язані, а обумовлені ними витрати — економічно залежні. Це означає, що зміни в одному з видів діяльності впливають на всі інші, а намагання знизити окремі витрати можуть призвести до більш високих сукупних витрат.

Отже, можна сказати, що логістична система є засобом управління економічними процесами, які спрямовані на максимальне прискорення оборотних фондів і на максимальне використання потенціалу ефективності у сфері обігу.

Список літератури

1. Крикавський Є. В. Логістичне управління. Львів : Вид-во Нац. ун-ту «Львівська політехніка», 2005. 684 с.

УДК 621.73.06

Харченко М. В., к.е.н., викладач

Кременчуцький льотний коледж Харківського національного університету внутрішніх справ, м. Кременчук, Україна

МІСЦЕ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНІЙ СИСТЕМІ УКРАЇНИ

Формування ефективної транспортно-логістичної інфраструктури та запровадження концепції інтегрованої логістики в практику господарювання підприємств України, створення сучасних інноваційних транспортно-логістичних центрів і кластерів є одним із стратегічних шляхів зростання ефективності та конкурентоспроможності національних бізнесових структур.

Транспортно-логістична інфраструктура — це сукупність об'єктів і суб'єктів транспортної та логістичної інфраструктури, включаючи матеріальні, фінансові та інформаційні потоки, що виконує функції транспортування, зберігання, розподілу товарів, а також інформаційного та правового супроводу товарних потоків.

До складу інфраструктури транспортної логістики на макроекономічному рівні входять:

- транспортні шляхи в розрізі видів транспорту, в тому числі трубопровідного, а також транспортні вузли, а саме морські, річкові та авіаційні порти, контейнерні термінали, залізничні перевантажувальні і сортувальні станції, термінали комбінованого транспорту;

– будівлі і споруди, що дозволяють здійснювати складування, технічне обладнання, що дозволяє здійснювати маніпуляції з вантажами і реалізовувати основні функції, наприклад, комплектація, докомплектація і упакування, вантажно-розвантажувальні роботи, а також залізничні та автомобільні рампи;

– елементи вузлової інфраструктури логістики - центри логістичних послуг, спеціалізовані розподільні центри, транспортно-складські об'єкти, логістичні хаби;

– пристрої та засоби переробки і передачі інформації разом з відповідним програмним забезпеченням.

Транспортно-логістична інфраструктура на рівні суб'єктів господарювання – це комплексний та системний процес організації ланцюга поставок й управління цим ланцюгом.

Мультиплікаційність роботи сучасного підприємства повинна бути орієнтована на забезпечення ефективної взаємодії всіх транспортно-логістичної інфраструктури. Інтеграція та координація взаємодії окремих складових транспортно-логістичної інфраструктури підприємства дозволяє організувати стабільний, ефективний та соціально-орієнтований розвиток підприємства як економічної системи.

Отже, транспортно-логістична інфраструктура включає транспортні, комунікаційні, складські та обслуговуючі елементи. Склад транспортно-логістичної інфраструктури представлено на рис. 1.



Рисунок 1 – Складові та елементи транспортно-логістичної інфраструктури

Фактичний стан розвитку транспортно-логістичної інфраструктури України та її місце в глобальній транспортній мережі об'єктивно визначає Індекс ефективності логістики (LPI) (табл. 1) [1].

Структурна диверсифікація економіки на основі інноваційного розвитку стримується низьким технічним, технологічним, інформаційним рівнем транспортно-логістичної інфраструктури та незадовільним станом багатьох її елементів. Отже, розвиток транспортно-логістичної інфраструктури в Україні стримує ряд чинників, рис. 3.

Таблиця 1 – Стан транспортно-логістичної інфраструктури України за субіндексами Logistics Performance Index (LPI) у 2012–2018 рр.*

Субіндекс LPI (місце країни)	Період дослідження				
	2010 рік	2012 рік	2014 рік	2016 рік	2018 рік
Митниця	2,02 (135)	2,41 (88)	2,69 (69)	2,3 (116)	2,46 (95)
Інфраструктура	2,44 (79)	2,69 (70)	2,65 (71)	2,49 (84)	2,38 (105)
Міжнародні перевезення	2,79 (84)	2,72 (83)	2,95 (67)	2,59 (95)	2,77 (81)
Якість і компетентність	2,59 (77)	2,85 (61)	2,84 (72)	2,55 (95)	2,76 (70)
Відстеження походження вантажів	2,49 (112)	3,15 (50)	3,2 (45)	2,96 (61)	3,08 (54)
Своєчасність поставок	3,06 (114)	3,31 (68)	3,51 (52)	3,51 (54)	3,45 (55)
Загальний індекс	2,57 (102)	2,85 (66)	2,98 (61)	2,74 (80)	2,83 (69)

* LPI публікує Світовий банк раз на два роки [1].



Рисунок 2 – Стримуючі чинники розвитку транспортно-логістичної інфраструктури

Отже, визначенні чинники стримують ефективний розвиток національної транспортно-логістичної інфраструктури в умовах інтеграції України у світову логістичну систему.

Список літератури

1. Логутова Т. Г. Логістична інфраструктура як складова частина об'єднання промислових підприємств. *Теоретичні і практичні аспекти економіки та інтелектуальної власності*. 2017. Вип. 15. С. 288–292.

2. Полякова О. М., Шраменко О. В. Сучасні тенденції розвитку транспортно-логістичної інфраструктури в Україні і світі. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2017. № 58. С. 126–134

3. Ткач О. В. Транспортно-логістичні системи: теоретичні основи формування та напрямків розвитку. *Наука й економіка*. 2013. № 3 (31). С. 223–226.

УДК 061.66

Хоменко Л. М., к.е.н., доцент кафедри обліку та фінансів

Кременчуцький національний університет імені Михайла Остроградського, м. Кременчук, Україна

ПРОГНОЗУВАННЯ ТА ПЛАНУВАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ТУРИСТИЧНИХ ФІРМ

Використання міжнародних інформаційно-пошукових систем дозволяє отримувати інформацію про відпочинок в різних країнах світу стосовно пошуку місць відпочинку, підбору готелів, замовлення турів, раціоналізації туристичних маршрутів. За даними Всесвітньої туристичної організації на туризм припадає близько 10% світового валового продукту та близько 30% торгівлі послугами. В туристичній галузі акумульовано понад 7% світових інвестицій, створене кожне 15 робоче місце, здійснюється близько 5% податкових надходжень [1, с. 108]. Інвестиції в сферу туризму сприяють підвищенню зайнятості населення, розвитку ринку послуг, міжнародному співробітництву, залученню громадян до пізнання багатой природної та історико-культурної спадщини, збереженню екологічної рівноваги. Велику популярність повинен здобувати «зелений» туризм, який не потребує значних інвестицій і забезпечує прийнятну прибутковість. До «зеленого» спеціалісти відносять мало бюджетні види туризму: етнографічний, спортивний, екологічний, санаторно-оздоровчий, маршрутно-пізнавальний [1, с. 97]. Туризм у сільській місцевості є найдешевшим видом цивілізованого туризму і найдоступнішим для міських жителів з відносно невеликими доходами.

Кількість міжнародних туристичних мандрівок постійно зростає, відповідно доходи від готельно-туристичних послуг за розрахунками, з використанням тренду, постійно підвищуватимуться майже до 2 трлн. дол. у 2020 р. Витрати туристів без авіаперевезень до 2020 р. становитимуть 5 трлн. доларів США. Більш ніж в 40 країнах світу туризм є основним джерелом надходжень до національного бюджету. Так, в Іспанії частка прибутків від іноземного туризму в загальній сумі надходжень від експорту товарів та послуг складає 35%, на Кіпрі та в Панамі – понад 50%, на Гаїті – більш як 70% [1, с. 132]. Поряд з цим, предмет досліджень стосується феномену та тенденцій розвитку віртуальної економіки, віртуального мікро- та макромаркетингового середовища, WEB – можливостей для ведення туристичного бізнесу, функціонування комплексу маркетингу в Інтернет-просторі. Важливою проблемою виступає оптимізація такого пошуку з використанням Інтернету.