

найвищим ступенем ризику, включаючи канали доставки та географічне місце знаходження. Це нестатичні оцінки. Вони змінюватимуться з плином Часу в залежності від того, як розвиваються обставини а як еволюціонують загрози.

Література

1. Митяй О.В. Competitive position stability of agricultural sector of Ukraine at internal and external markets// І.Ю. Гришова, О.В.Митяй, В.В.Кужель// Актуальні проблеми економіки. - 2016. - № 3(177) - С. 66-73.
2. Красноручський О.О. Концентрація капіталу та розвиток суб'єктів аграрного ринку // Матеріали III Міжнародного Форуму молодих вчених «Ринкова трансформація економіки: стан, проблеми, перспективи», 15-16 травня 2008 р. Т. 2. — Харків: ХНТУСГ, 2008. — с. 208-210.
3. Гришова І.Ю. Оцінювання чинників формування фінансового потенціалу аграрного виробництва/ І.Ю. Гришова, О.В.Митяй, В.В.Кужель// Актуальні проблеми економіки. – 2015. – № 10(172). – С. 169-172.

Ірина Яковлєва

Національний університет кораблебудування імені адмірала Макарова,
Костянтин Завгородній
Миколаївський національний університет імені В.О. Сухомлинського

РОЗВИТОК РЕГІОНАЛЬНИХ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ СИСТЕМ

Транспортно-логістична система регіону є одним з найважливіших факторів економічного росту. 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. Основною передумовою можливості застосування логістичного методу організації руху товарів є організаційно-економічна єдність учасників руху товарів. Розроблено модель логістичної організації руху товарів.

Під логістикою транспорту слід розуміти сукупність методів управління процесами транспортного обслуговування вантажо- і пасажиропотоків і сполученими з ними матеріальними, інформаційними, фінансовими й іншими потоками з метою ефективного використання наявних ресурсів. Уточнено ряд термінів логістики стосовно до логістичної системи транспорту: логістичний підхід до управління транспортом полягає в об'єднанні окремих елементів перевізного процесу в інтегровану систему, здатну забезпечити якісні транспортні послуги населенню при мінімальних витратах; логістична система транспорту створюється й діє як цілісне складне організаційно-економічне утворення, що виконує функції управління сервісними, матеріальними й супутніми їм інформаційними й фінансовими потоками, вона складається з декількох структурних елементів - підсистем, ланок, суб'єктів-учасників і об'єктів - і має розвинені зв'язки із зовнішнім середовищем.

У практиці формування транспортно-логістичних систем активно поширюється новий логістичний підхід – інтегральний. Цей підхід відображає нове розуміння організації транспортного бізнесу, де окремі фірми, організації або системи розглядаються як деякі центри логістичної активності, прямо або побічно пов'язані в єдиному інтегральному процесі управління матеріальним потоком. Інтегральний підхід представляє ситуаційну й комбінаційну перспективу при організації бізнесу як на внутріфірмовому (мікрорівні), так і на різних макрорівнях (регіональному, міжнародному й т.д.).

Стійке функціонування транспорту не можна розглядати у відриві від національно-державних інтересів: підтримки державного суверенітету й самостійного розвитку на основі

принципів самозбереження, самозахисту та ін. Чим більше стабільність функціонування транспорту, чим швидше темпи його розвитку, тим стійкіше економічна система, співвідношення виробничого й фінансово-банківського капіталу й інших параметрів, тим життєспроможніша економіка. Порушення пропорцій і зв'язків між різними компонентами системи веде до її дестабілізації і є сигналом переходу економіки від безпечного стану до небезпечного. Визначено основні елементи комплексної організаційної моделі стійкого функціонування й розвитку транспортної галузі, розроблено модель, яка відображає взаємозв'язки елементів стійкого функціонування транспортної галузі.

На рівні регіону завершеною формою логістичної організації руху товарів повинна виступати регіональна логістична система товароруку. Самі по собі регіональні логістичні системи руху товарів будуть неоднорідні в силу багатьох соціально-економічних, географічних і інших розходжень, що існують між регіонами України. Розроблено структурну модель логістичної системи руху товарів України, яка повинна формуватися на основі синтезу локальних, функціональних, територіально-адміністративних і галузевих підсистем логістичної системи товароруку. Основною метою логістичної системи товароруку є – забезпечення раціонального використання й оптимізації товарних і пов'язаних з ними інформаційних і фінансових потоків з найменшими витратами.

Управління транспортно-логістичними системами повинно відбуватися на засадах синхронізації. Синхронізацію в логістичних системах визначено як процес адаптивного управління поведінкою двох або більше підсистем у рамках однієї системи, у яких відбуваються циклічні процеси, здійснювані й підтримувані за допомогою їх інформаційної взаємодії. Ефект від управління на основі синхронізації стосовно до логістичних систем досягається за рахунок використання інформації для активізації здатності до взаємодії на основі динамічної самоорганізації складних систем в змінних умовах зовнішнього середовища з урахуванням їх глобальних і часткових цілей. Розроблено логічну модель функціонального забезпечення синхронізації в транспортно-логістичних системах. Визначено етапи адаптивного управління для функціонального забезпечення синхронізації в транспортно-логістичній системі. Узагальнення ключових факторів синхронізації і їх проявів представлено у вигляді алгоритму.

Проблеми створення в Україні регіональних логістичних систем руху товарів за участю транспортного комплексу вимагають поетапного вирішення наступних цільових завдань: створення регіональних, міських торгово-транспортних логістичних систем постачання й збуту; інформаційне забезпечення взаємодії перевізників, митниці, транспортної 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.

Література

1. Войт С.М. Стратегічні орієнтири розвитку транспортно-логістичної інфраструктури України та її регіонів / К.В. Завгородній, С.М. Войт // Глобальні та національні проблеми економіки. – 2015. – № 8. – С. 730-732.
2. Войт С.М. Інвестиційні механізми розвитку транспортно-логістичної інфраструктури України та її регіонів / К.В. Завгородній, С.М. Войт // Причорноморські економічні студії. – 2016. – № 1. – С. 18-20.
3. Іртіщева І.О. Види, цілі і процес формування програми змін в логістичній системі /

І.О. Іртищева, С.М. Мінакова // Актуальні проблеми економіки. – 2015. – № 3. – С. 155-161.

4. Іртищева І.О. Структура транспортно-логістичної системи України / І.О. Іртищева, С.М. Мінакова, О.А. Христенко // Глобальні та національні проблеми економіки. – 2015. – № 4. – С. 146-149.

Олексій Ярошук

Тернопільський національний економічний університет

ПРОБЛЕМНІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ ВІТЧИЗНЯНОЇ АНАЛІТИЧНОЇ НАУКИ ТА ПРАКТИКИ

Стан системи аналітичної підтримки управлінських рішень нині не відповідає стратегічному вектору ринкового управління в діяльності вітчизняних підприємств, максимального використання економічних важелів мотивації та гармонізації особистих і суспільних інтересів. Нове бачення системи управління зумовлює пошук інноваційних шляхів до напрацювання методики й організації аналітичних досліджень за всіма напрямками зміни стану та розвитку економічних систем будь-якого ієрархічного рівня чи ступеня глобалізації.

Застосування застарілих методичних підходів при проведенні економічного аналізу суттєво применшили його роль та актуальність, що призвело до розмивання його як цілісної науки та мінімізації участі у формуванні та оцінках дієвості чи результативності управлінських рішень.

Зміна умов ведення бізнесу, яка відбулася за останні роки з поступовою передачею функцій управління від держави до приватного власника, на жаль не призвела до відповідної зміни акцентів в системі вищої освіти.

Проблема розвитку теорії та практики економічного аналізу в Україні стала особливо актуальною як з причин знецінення ролі аналітичних досліджень у реальній господарській практиці, так і через недостатній рівень фахової підготовки аналітиків за навчальними планами економічної освіти.

Сучасний бізнес гостро потребує фахівців відповідної кваліфікації, однак існуюче бачення, яке панує у вітчизняних освітянських колах, щодо їх знань та вмій суттєво відрізняються від реальних потреб бізнесу. Застосування застарілих методичних підходів при проведенні аналітичних досліджень суттєво применшили його роль та спричинили розмивання його як цілісної науки. Традиційне бачення ролі аналізу в процесі прийняття управлінських рішень, що й нині панує, приведе його до розмивання у суміжні галузі знань та до загибелі як самостійної наукової дисципліни.

Разом з тим результати спеціальних досліджень свідчать, що на практиці використовується головним чином лише оцінювальна функція аналізу (75-80 % всього обсягу аналітичних робіт), на 30-40 % – діагностична і на 10-15 % – пошукова. Значною є частка ретроспективного аналізу (із загальної сукупності аналітичних робіт – до 80 %), а оперативний та перспективний займають лише 12-15 % та 5-7 % відповідно. Таке використання можливостей економічного аналізу є безглуздим на фоні формування нового економічного мислення у ринковому середовищі та необхідності посилення аналітичної підготовки економічних кадрів у країнах ближнього та дальнього зарубіжжя.

Існуючі протиріччя, на нашу думку, виникли, насамперед, через те, що традиційні аналітичні методики обґрунтування управлінських рішень були спрямовані на виправдання використання ресурсів наданих державою та виявлення причин невиконання державних планових завдань. Нині ж необхідним є формування методик оперативного та перспективного аналізу, які фокусуються на прогнозуванні розвитку ситуацій у конкурентному середовищі на майбутнє та розробки відповідної стратегії дій.

Завдання підвищення рівня підготовки висококваліфікованих фахівців в галузі ринкової