

Інтелектуальна СППСР для управління капіталом підприємства дозволяє приймати оптимальні стратегічні рішення, орієнтована на досягнення конкретних результатів, дозволяє пов'язати стратегічні управлінські рішення з оперативним управлінням підприємством, забезпечує взаємозв'язок між факторами, які вплинули на отримання стратегічного управлінського рішення та цілями діяльності підприємства, мінімізує ризики, пов'язані з наслідками прийнятих стратегічних управлінських рішень з управління капіталом підприємства.

Отже, для управління капіталом організації вважаємо за доцільне використання інтелектуальних систем підтримки прийняття стратегічних рішень, що дозволить значно покращити управління капіталом організації, що, в свою чергу, підвищить ефективність управління діяльністю організації в цілому.

УДК 334.716

К. І. Сущева, аспірантка,
Одеський національний економічний університет

МІСЦЕ ЛОГІСТИЧНОГО ПОСЕРЕДНИКА В ЛАНЦЮГУ ДОСТАВОК

Розглянуто роль логістичного посередника у процесі транспортування вантажів від початкового вантажовідправника до кінцевого вантажовласника.

The position of logistics intermediary during the progress of transportation the cargo from first shipper to final consignee is distinguished in these Thesis.

Еволюція логістичної концепції показує, що як саме визначення, так і об'єкти дослідження логістики змінювалися та уточнювалися в міру розвитку ринкових відносин. Як свідчить світовий досвід, лідерство в конкурентній боротьбі здобуває сьогодні той, хто компетентний в області логістики та володіє її методами.

В умовах переходу до ринкових відносин єдині системи нормативів удосконалювання матеріально-технічної бази втрачають своє колишнє значення. Ускладнюється структура і методи функціонування міжнародних транспортних систем [1].

На сьогоднішній день управління вантажопотоками, а саме їх планування, аналіз та контроль призводить до підвищення якості обслуговування клієнтів. Однією з ключових елементів логістичної системи є транспортування. Це пояснюється, насамперед, тим, що без транспортування практично не існує матеріального потоку. При цьому сам процес транспортування розглядається в більш широкому плані, ніж власне перевезення вантажів, як сукупність перевезення, навантаження-розвантаження, експедирування та інших супутніх логістичних операцій [2]. Також в останні роки зростає частка саме контейнерних перевезень у загальному об'ємі вантажопотоків.

Необхідно більш детально розглянути сам процес управління транспортуванням вантажопотоків.

Управління транспортуванням звичайно припускає рішення таких завдань, як:

- вибір перевізника та експедитора;
- вибір виду транспорту (підбір транспортного засобу під певний вид вантажу);
- визначення раціональних маршрутів і т. п.

Розробка методики організації логістичного ланцюга доставки вантажів має практичну цінність для кожного з учасників процесу доставки. Проте найбільшу практичну цінність у сучасній конкурентній боротьбі вона представляє для компаній, що організовують процес доставки вантажів, а саме для операторів перевезень вантажів.

Ці питання вирішують підприємства — логістичні посередники, зростання впливу яких відмічається на світовому ринку контейнерних перевезень [3]. Це порівняно компактна, проте сильна група компаній, що оперують в міжконтинентальних масштабах. В 2007 р. їм належало 68 % портових контейнерних терміналів і 67 % об'ємів переробки [5].

У більшості випадків логістичні посередники здійснюють управління вантажопотоками згідно одного з двох найбільш розповсюджених базових умов доставки вантажів «Інкотермс 2000», а саме правила СІФ, або правила ФОБ [4].

Згідно першої умови доставки вантажів, логістичному посереднику необхідно забезпечити завантаження вантажу на борт судна в пункті відправки, скоординувати навантажувально-розвантажувальні роботи в пункті перевантаження та доставити вантаж кінцевому власнику у найкоротші строки та з найменшими витратами. За цієї умови доставку вантажу в пункт відправлення компенсує відправник вантажу. Логістичний посередник при цій умові

транспортування може представляти інтереси як вантажовідправника, так і вантажоотримувача.

Згідно другої умови доставки вантажів, логістичний посередник повинен скоординувати доставку вантажу в порт відправлення з того місця, яке вкаже вантажовідправник, а також скоординувати весь процес транспортування до кінцевого вантажовласника. Усі витрати, пов'язані з транспортуванням вантажів та винагороду логістичного посередника виплачує кінцевий власник вантажу, адже саме він являється ініціатором перевезення. В цьо-му випадку логістичний посередник може являтися представником лише кінцевого вантажовласника.

Отже, необхідно відмітити, що тільки скоординована діяльність усіх членів ланцюга доставки вантажів може призвести до якісного обслуговування вантажопотоку та надання професійних послуг на будь-якому етапі транспортування вантажів від початкового вантажовідправника до кінцевого отримувача вантажу.

Література

1. Гаджинський А. М. Логістика: Підручник для вищих та середніх спеціальних учбових закладів. — 3-є вид., перероб. та доп. — М.: Інформаційно-впровадницький центр «Маркетинг», 2000. — 375 с.
2. Голубков Е. П. Технологія прийняття управлінських рішень. — М.: Дело и Сервис, 2005. — 544 с.
3. Інтегрована логістика накопичувально-розповсюджувальних комплексів (склади, транспортні вузли, термінали): Підручник для трансп. закладів. / Під заг. ред. Л. Б. Міротіна. — М.: Экзамен, 2003. — 448 с.
4. Кіріченко А. В. Перевезення експортно-імпортних вантажів. Організація логістичних систем. — СПб.: Питер, 2004. — 506 с.
5. Лімонов Е. Л. Зовнішньоторгові операції морського транспорту та мультимодальні перевезення. — СПб ООО «Модуль», 2006. — 600 с.

УДК 658.152

Т. І. Топішко,
здобувач кафедри обліку і аудиту,
ЛДАУ

ФІНАНСОВИЙ ЛІЗИНГ В ІНВЕСТИЦІЙНІЙ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА