

4. Висновки

Таким чином, науковою новизною даного дослідження є уточнення поняття «гармонізація внутрішнього контролю та внутрішнього аудиту», а також розробка і обґрунтування практичних рекомендацій щодо забезпечення належного стану гармонізації внутрішнього контролю та внутрішнього аудиту в системі державного внутрішнього фінансового контролю України.

При цьому як напрямок подальших досліджень слід вказати необхідність розробки засад функціонування відповідного відділу гармонізації [8–10].

Література

1. Мултанівська, Т. В. Теоретичні основи внутрішнього аудиту та його місце в системі управління компанією [Текст] / Т. В. Мултанівська, Т. С. Воїнова // Економіка розвитку. — 2012. — № 3(63). — С. 54–60.
2. Пашкевич, М. С. Розвиток методичних підходів фінансового планування і контролю на підприємстві [Текст] / М. С. Пашкевич // Економіка розвитку. — 2010. — № 2(54). — С. 53–56.
3. Drozd, I. K. Internal audit of enterprises in the public sector [Текст] / I. K. Drozd // Незалежний аудитор. — № 1(111). — С. 6–9.
4. Яременко, В. В. Новий тлумачний словник української мови [Текст] / Укладачі В. В. Яременко, О. М. Сліпущо. — К.: АКОНІТ, 1998. — Т. 1. — 910 с.
5. Словарь русского языка [Текст]. — М.: Рус. язык, 1984. — Т. 1. — 696 с.
6. Тихомиров, Ю. А. Курс сравнительного правоведения [Текст] / Ю. А. Тихомиров. — М.: Норма, 1996. — 427 с.

7. Марченко, М. Н. Сравнительное правоведение. Общая часть [Текст] : учебник для юрид. вузов. — М.: Зерцало, 2001. — 560 с.
8. Сайт Державної фінансової інспекції [Електронний ресурс]. — Режим доступу: \www/ URL: <http://www.dkrs.gov.ua>.
9. Сайт Рахункової палати України [Електронний ресурс]. — Режим доступу: \www/ URL: <http://www.ac-rada.gov.ua/control/main/uk/index>.
10. Сайт Міністерства фінансів України [Електронний ресурс]. — Режим доступу: \www/ URL: <http://www.minfin.gov.ua/>.

АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ ГАРМОНИЗАЦИИ ВНУТРЕННЕГО КОНТРОЛЯ И ВНУТРЕННЕГО АУДИТА

Доказана актуальность рассмотрения вопросов, связанных с гармонизацией внутреннего контроля и внутреннего аудита в системе государственного внутреннего финансового контроля. Раскрыта сущность срока гармонизации путем рассмотрения существующих мнений по этому поводу, уточнено понятие «гармонизация внутреннего контроля и внутреннего аудита», предоставлены и обоснованы практические рекомендации по обеспечению такой гармонизации в современных условиях.

Ключевые слова: внутренний контроль, внутренний аудит, государственный внутренний финансовый контроль.

Синюгіна Наталія Вікторівна, кандидат економічних наук, доцент, кафедра контролю та аудиту, Харківський національний економічний університет, Україна.

Синюгіна Наталья Викторовна, кандидат экономических наук, доцент, кафедра контроля и аудита, Харьковский национальный экономический университет, Украина.

Synyugina Natalia, Kharkiv National University of Economics, Ukraine.

УДК 339.188.4:332.1

Галкін А. С.

ВИБІР РАЦІОНАЛЬНОЇ КІЛЬКОСТІ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ З УРАХУВАННЯМ ПАРАМЕТРІВ МАТЕРІАЛЬНОГО ПОТОКУ

Проаналізовано питання вибору раціональної кількості і марки транспортних засобів для перевезення вантажів у міжміському сполученні з урахуванням зміни параметрів, а саме температурного режиму. Розглянуто вплив температури навколишнього середовища на вибір типу транспортного засобу. Запропоновані проектні варіанти вибору раціональної кількості і марок транспортних засобів.

Ключеві слова: сезонні зміни температури, параметри логістичного потоку, автомобільний парк, оренда

1. Вступ

При доставці вантажу в системі на протязі довгострокового періоду часу, актуальним є вирішення питання: закупівлі власних транспортних засобів (ТЗ) або ж використовувати найманими ТЗ.

2. Аналіз літератури

При виборі альтернативи зазвичай виходять з певної системи критеріїв, до яких відносяться [1–9]:

- витрати на створення і експлуатацію власних транспортних засобів (оренду, лізинг транспортних засобів);
- витрати на оплату послуг транспортних засобів, транспортно-експедиторських фірм і інших логістичних посередників в транспортуванні;
- швидкість (час) транспортування;
- якість транспортування (надійність доставки, збереження вантажу і тому подібне).

Аналізуючи літературні джерела, такі як Воркут А. І. «Вантажні автомобільні перевезення» [2], Горев А. Э.

«Грузовые автомобильные перевозки», Вельможін А. В. «Грузовые автомобильные перевозки» [3], можна відмітити, що автори приділяють увагу формуванню кількості і марки ТЗ шляхом порівняння і вибору їх за окремими, приватними показниками його роботи: по продуктивності, за собівартістю залежно від конкретних техніко-експлуатаційних показників (номінальної вантажопідйомності, коефіцієнта використання вантажопідйомності, довжини їзди з вантажем, коефіцієнта використання пробігу, технічної швидкості, простоїв під вантажними операціями) [4]. Для вирішення таких завдань вимагається виконувати безліч розрахунків для визначення продуктивності і собівартості перевезень для багатьох типів і моделей ТЗ [4–7]. Інші автори пропонують вибирати ТЗ на основі критерію ефективності ЧПВ (чисту приведену вартість) інвестицій та ефективності вкладання коштів, строку окупності проекту, чистому приведеному доходу [6, 8, 9].

Не достатньо вивчено питання яким чином параметри матеріального потоку, впливають на формування кількості і марки ТЗ і що зважаючи на це є доцільнішим: використання власних ТЗ чи їх найм.

3. Мета роботи

Основною метою даної роботи є дослідження формування раціональної кількості і марки ТЗ для перевезення вантажів у міжміському сполученні при умові зміни параметрів матеріального потоку протягом року.

4. Основна частина

В літературі запропонована класифікація, параметрів матеріальних потоку [6]:

- номенклатура, асортимент і кількість продукції;
- габаритні характеристики (обсяг, площа, лінійні розміри);
- вагові характеристики (загальна маса, вага брутто, вага нетто);
- фізико-хімічні характеристики вантажу;
- характеристики тари (упаковки);
- умови договорів закупівлі-продажу (передачі у власність, постачання);
- умови транспортування і страхування;
- фінансові (вартісні) характеристики;
- умови виконання інших операцій фізичного розподілу, пов'язаних із переміщенням продукції та ін.

Зміна будь-якого з параметрів матеріального потоку може призвести до зміни технології транспортування, а отже і до зміни виду і технічних параметрів транспортного засобу, яким буде здійснюватися перевезення.

З наведених параметрів матеріального потоку, розглянемо — умови транспортування. Одною з умов транспортування вважається — температурний режим транспортування вантажу. Цей параметр має значний вплив на транспортування вантажів, що швидко псуються.

Вантажі, що швидко псуються — це вантажі, при перевезенні яких потрібен спеціалізований ТЗ, який забезпечує підтримку певного температурного режиму [3, 4, 6].

Важливою умовою при перевезенні вантажів є збереження їх якості та запобігання втрат. При низькій температурі деякі товари стають крихкими, покриваються тріщинами і можуть робитися зовсім непридатними для використання. При високих температурах деякі товари

плавляться, злипаються, а багато харчових продуктів псуються і робляться непридатними для споживання [10].

Щоб забезпечити збереження вантажу і уникнути втрат при транспортуванні вантажів в міжміському сполученні у довгостроковому періоді, необхідно використовувати різний рухомий склад: ізотермічні, тентовані, рефрежераторні напівпричепа та інший.

Розглянемо на прикладі підприємства ТЕП «ТРАНСКОМ» у формі ТОВ, перевезення — консерви рибні. Для їх перевезення температура повинна бути не менше 0 °С та не більша 30 °С для тентового напівпричепа та від 1 до 6 °С для ізотермічного напівпричепа. Перевезення відбуваються з порту міста Севастополя (АР Крим) до складу міста Новомосковськ (Дніпропетровська обл.). Відповідно до діючої технології, доставка консервів відбувається поїздовими відправками вантажів масою до 20 т, що пред'являються до відправки одним вантажовідправником на адресу одного вантажоодержувача по одному товарно-транспортному документу. В зворотному напрямку ТЗ перевозять піддони від рибних консервів.

Враховуючи коливання температури навколишнього середовища, наведеного на рис. 1, можна сказати, що в період з 01.06.10 р. по 29.06.10 р. вантаж можна перевозити за допомогою тентового напівпричепа.

В пік літнього період та на початку осені, а саме з 06.07.10 по 31.08.10 вантаж доцільно перевозити ізотермічним напівприцепом, але як варіант, в цей період можна здійснювати перевезення тентовим напівприцепом за умови нічного перевезення.

В період з 31.08.10 р. по 04.01.11 р. денна температура дещо спадає, але знаходиться в допустимих температурних межах, тому в цьому випадку можна використовувати тентовий напівпричіп.

В наступні тижні, а саме з 04.01.11 р. по 25.01.11 р. температура повітря має тенденцію до значного зниження, що потребує використання спеціалізованого рухомого складу — ізотермічного напівпричепа.



Рис. 1. Попит на транспортні послуги в залежності від температурного режиму по тижням робочого періоду з 01.06.10 р. по 22.02.11 р.

З 25.01.11 по 01.02.11 р.р. температура навколишнього середовища підходить для транспортування вантажу тентовим напівприцепом. Але в подальшому періоді температура значно знижується і перевезення вантажу здійснюється в ізотермічному напівпричіпі.

Зважаючи на вище наведене, система повинна мати як мінімум два види транспорту, які необхідні для перевезення вантажу: тентовий та ізотермічний напівпричепа до 20 т, щоб забезпечити своєчасність та якість виконання замовлень.

Сезонні зміни температури навколишнього середовища є дуже мінливими і передбачити їх в повному обсязі неможливо, тому АТП навіть при постійному обсязі матеріального потоку повинно мати простір для варіювання автопарком щоб забезпечити гнучкість та адаптивність його діяльності до зміни температурного режиму перевезення вантажу.

Розглянемо наступні варіанти раціональної кількості і марки транспортних засобів для забезпечення просування матеріалопотоку в міжміському сполученні з урахуванням впливу температурного режиму (рис. 2).

Найм транспортних засобів передбачає оренду ТЗ на визначений час на договірних основах.

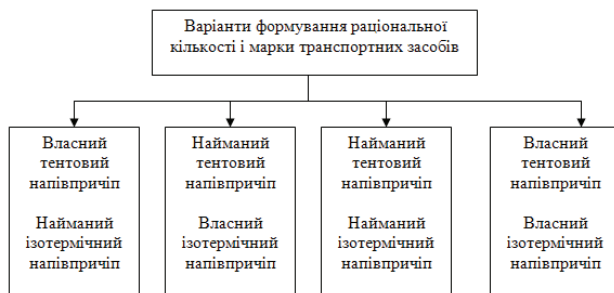


Рис. 2. Варіанти формування раціональної кількості і марки транспортних засобів

Як видно з наведеного вище рис. 2 АТП може мати чотири варіанти для організації свого автомобільного парку. Перший варіант передбачає комбіноване використання власних та найманих ізотермічних напівпричіпів. Другий варіант передбачає сумісне використання найманих тентового та власних ізотермічних напівпричіпів. Третій варіант передбачає перевезення вантажу найманими напівпричіпами: ізотермічними та тентовими. Четвертий варіант є протилежний третьому і передбачає утримання в парку всіх власних транспортних засобів необхідних і достатніх для перевезення.

Організація і утримання власних транспортних засобів потребує великих капіталовкладень, витрат за кредитами або лізингом. В загальному вигляді витрати на власний автопарк можуть бути представлені за наступним залежностями:

$$C_t = K_t + P_t + H_t + U_t, \quad (1)$$

де K_t — капітальні витрати в періоді t , грн.; P_t — виплати за кредитом або лізингом в періоді t , грн.; H_t — відрахування на податки в періоді t , грн.; U_t — поточні витрати, грн.

Оренда ТЗ передбачає відсутність: 1) капітальних витрат, 2) витрати пов'язані з утриманням ТЗ, 3) лізингових або кредитних платежів, в часовому періоді але збільшує «миттєву» вартість перевезення порівнюючи з використанням власних транспортних засобів. Витрати при використанні найманих ТЗ можуть бути визначені як:

$$C_t = H_t + Z_t, \quad (2)$$

де Z_t — витрати пов'язані з орендою або наймом в періоді t , грн.

Вибір раціонального співвідношення власних і найманих транспортних засобів різних марок має бути

економічно обґрунтована в довгостроковому періоді. Критеріями ефективності в такому випадку може виступати показники проектного аналізу: чистий приведений дохід, строк окупності, індекс доходності та інші.

5. Висновки

Таким чином, розглянуто підходи до формування раціональної кількості і марки транспортних засобів. На прикладі перевезення в міжміському сполученні продовольчих товарів, які швидко псуються. Було встановлено що при інших не змінних параметрах матеріального потоку зміна температурного режиму, яка є одною з умов транспортування, впливає на: технологічний процес перевезення, вибір типу транспортного засобу (його технічних параметрів) і їх кількості. Представлені альтернативні варіанти формування кількості і марки транспортних засобів з урахуванням сезонної зміни умов транспортування матеріального потоку на основі чистої приведеної вартості.

Література

1. Зимовец, А. В. Международные транспортные операции [Текст] / А. В. Зимовец. — ТИУиЭ, 2008. — 80 с.
2. Воркут, А. И. Грузовые автомобильные перевозки [Текст] / А. И. Воркут. — К.: Вища шк., 1986. — 447 с.
3. Горев, А. Э. Грузовые автомобильные перевозки [Текст] / А. Э. Горев. — М.: Издательский центр «Академия», 2004. — 288 с.
4. Хлевной, И. И. Грузовые перевозки [Текст] / И. И. Хлевной. — СПб.: СПб ИВЭСЭП, 2006.
5. Семенов, А. И. Логистика. Основы теории [Текст] / А. И. Семенов, В. И. Сергеев. — СПб.: Союз, 2001. — 149 с.
6. Беспалов, Р. М. Транспортная логистика. Новейшие технологии построения эффективной системы доставки [Текст] / Р. С. Беспалов. — Москва: Вершина, 2007. — 384 с.
7. Вельможин, А. В. Грузовые автомобильные перевозки [Текст] / А. В. Вельможин, В. А. Гудков. — Москва, 2006. — 560 с.
8. Воркут, Т. А. Проектный анализ [Текст] / Т. А. Воркут. — К.: Український центр духовної культури, 2000. — 440 с.
9. Воркут, Т. А. Проектирование систем транспортного обслуживания в ланцюгах поставок [Текст] : монографія / Т. А. Воркут. — К.: НТУ, 2002. — 248 с.
10. Наказ Міністерства транспорту України «Про затвердження Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні» № 363 від 14.10.97 р.

ВЫБОР РАЦИОНАЛЬНОГО КОЛИЧЕСТВА ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ С УЧЕТОМ ПАРАМЕТРОВ МАТЕРИАЛЬНОГО ПОТОКА

Проанализированы вопросы выбора рационального количества и марки транспортных средств для перевозки грузов в междугородном сообщении с учетом изменения параметров, а именно температурного режима. Рассмотрено влияние температуры окружающей среды на выбор типа транспортного средства. Предложены проектные варианты выбора рационального количества и марок транспортных средств.

Ключевые слова: сезонные изменения температуры, параметры логистического потока, автомобильный парк, аренда.

Галкін Андрій Сергійович, асистент, кафедра транспортних систем і логістики, Харківський національний університет міського господарства О. М. Бекетова, Україна, e-mail: andrey_g@mail.ru.

Галкін Андрій Сергеевич, ассистент, кафедра транспортных систем и логистики, Харьковский национальный университет городского хозяйства А. Н. Бекетова, Украина.

Galkin Andrii, Kharkiv National Academy of Municipal Economy named after O. M. Beketova, Ukraine, e-mail: andrey_g@mail.ru.