

Безризикові інноваційні проекти фактично нічим не відрізняються від традиційного розвитку підприємства, який показано на рис. 1. А у формалізованому вигляді це відповідає такому виразу:

$$P_{ne} < P_n . \quad (7)$$

Висновки і рекомендації щодо подальшого використання. Виконане дослідження показує: по-перше, що застосування методик бізнес-планування у поєднанні із формалізованим категорійним апаратом дає змогу моделювати і досліджувати діяльність підприємства; по-друге, реалізація надзвичайно ризикових проектів вимагає застосування комплексу спеціальних дій, які б зменшували негативність (збитковість) цих проектів.

Для покращання планування інноваційної діяльності необхідно і далі розвивати методи моделювання цих складних економічних процесів.

1. *Управління ризиками в інноваційній діяльності: Навч.-метод. посіб. / О.Є. Кузьмін, Н.Ю. Подольчак, Н.І. Подольчак. – Львів: Вид-во Нац. ун-ту “Львівська політехніка”. 2009. – 176 с. 2. Антекар С. Оцінка ефективності інвестиційних проектів // Економіка України. – 2007. – № 1. – С. 42-49. 3. Скворцов І.Б. Ефективність інвестиційного процесу: методологія, методи і практика: Монографія. – Львів: Вид-во Нац. ун-ту “Львівська політехніка”, 2003. – 312 с. 4. Скворцов І.Б. Парадокси, догми і реальність економічної теорії: мікроекономіка для економістів: Монографія – Львів: Вид-во Нац. ун-ту “Львівська політехніка”, 2007. – 347 с.*

УДК 65.012.34 : 64.069.6 : 330.341.1

Т.Н. Скоробогатова

Таврический национальный университет им. В.И. Вернадского ,
г. Симферополь

СПЕЦИФИКА ЛОГИСТИЧЕСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ЧЕЛОВЕЧЕСКИМИ ПОТОКАМИ: ИННОВАЦИОННЫЙ ПОДХОД

© Скоробогатова Т.Н., 2010

Охарактеризовано принципи логістичного управління, показано їхнє використання в традиційній логістиці, націленій на управління матеріальними і супутніми потоками, та сервісної логістики як діяльності з управління людськими і обслуговуючими їх потоками. Виявлено взаємозв'язок прямого і непрямого управління людськими потоками. Розглянуто логістичні системи і проаналізовано такі їх властивості, як адаптивність і рух. Розкривається суть інноваційної спрямованості логістичної підтримки стосовно традиційної та сервісної логістик.

Ключові слова: логістичне управління, традиційна логістика, сервісна логістика, людські потоки, логістична система, логістична підтримка, інноваційний підхід.

Characterized by the principles of logistics management, and show their use in traditional logistics, aimed at controlling the material and the associated flows, and service logistics as the management of human activities and service flows. Reveals the relationship of direct and indirect management of human flows. Logistic systems are considered and analyzed their properties such as adaptability and movement. Deals with the innovative orientation of logistic support to traditional and service logistics.

Keywords: logistics management, traditional logistics, service logistics, human flows, logistical system, logistical support, innovative approach.

Постановка проблемы. Как мы уже неоднократно отмечали в своих работах, на современном этапе экономического развития выделилось новое логистическое направление – сервисная логистика. В отличие от традиционной логистики, выдвигающей в качестве приоритетных материальные потоки, данное направление нацелено на управление человеческими и сопутствующими им потоками. Приоритетность человеческих по сравнению с другими потоками предполагает первичность расчета (составления плана, прогноза) числа потребителей, на основе чего определяются необходимые им материальные, энергетические, финансовые и информационные ресурсы.

Возникновение человеческих потоков обусловлено тем, что отдельные виды продукции, большая часть услуг и природные блага не могут перемещаться к потребителю. Среди конкретных причин здесь можно выделить привязанность искомого продукта (в качестве которого могут выступать и природные ресурсы, потребление которых лимитировано) к определенной территории, его эксклюзивность, вхождение в круг товаров повышенного спроса. Человеческие потоки образуются большей частью при перемещении потребителей услуг к месту их оказания (исключением выступает дистанционное обслуживание, определяемое информационными и финансовыми потоками). Поэтому базой изучения сервисной логистики выступают в основном предприятия сферы услуг населению (сервиса).

Сервисная логистика может быть рассмотрена с позиции предпринимательского и экономико-социального подходов. Первый подход (подход предприятия сервиса) рассматривает логистику как инструмент достижения целей бизнеса с помощью эффективного управления человеческими и сопутствующими потоками. С точки зрения клиентов задачей сервисной логистики является доставка их в означенное место и предоставление комплексного качественного обслуживания.

В условиях логистизации экономики возник целый ряд терминов, используемых в традиционной логистике. Развитие сервисной логистики требует их соответствующей идентификации. К данным терминам относится и логистическое управление.

Анализ существующих подходов к исследуемой проблеме. Вопросам логистического управления (некоторые авторы определяют его как логистический подход к управлению потоками) уделяют внимание как украинские, так и зарубежные логистики, в частности Б.А. Аникин и Т.А. Родкина [1], А.М. Гаджинский [2], Е.В. Крикавский [3], Д.Т. Новиков и И.А. Соколов [4], Р. Патора и Н.И. Чухрай [5], В.И. Семенов и А.И. Сергеев и [6], А.Д. Чудаков [7] и др. Однако вопрос использования его в сервисной логистике остается открытым.

Целью статьи является выявление специфики применения логистического управления в сервисной логистике как деятельности по управлению человеческими потоками.

Основные результаты исследования. Человеческие, как и другие потоки, характеризуются интенсивностью, стационарностью, прерывностью, равномерностью, вязкостью, детерминированностью и др. параметрами. Аналогично остальным потокам, единица измерения человеческих потоков представляет собой дробь, в числителе которой – «человек», а в знаменателе – временной интервал, варьирующий от минуты до года.

Формы функционирования человеческих потоков могут носить четкий и нечеткий характер. Четкие формы, прежде всего, присущи военной области. Для населения их образование соответствует цели установления порядка (демонстрации трудящихся) или безопасности (движение альпинистов либо туристов по сложному маршруту).

Первоочередным отличием человеческих потоков является активность людей. В настоящее время активность усиливается в связи с переходом от «рынка продавца» к «рынку покупателя», сопровождающимся предоставлением потребителю широкого выбора предприятий сервиса. Данное качество требует постоянного совершенствования процесса обслуживания и внесения в него элементов новизны.

Отметим, что люди как потокообразующие элементы имеют не только формальные, но и неформальные характеристики. К первым относятся пол, возраст, образование, постоянный регион проживания и другие данные, которые отражаются документально и обычно принимаются во внимание при формировании управляемых групп. Неформальные характеристики определяются индивидуальными особенностями человека. Например, люди могут выступать в качестве интровертов, погруженных в свой внутренний мир, и экстравертов, более открытых для окружающих. Если экстраверты легко вступают в контакт, то интроверты предпочитают одиночество. На первый взгляд управление экстравертами легче, чем интровертами, требующими индивидуального подхода. Однако среди экстравертов могут возникать малые группы с собственным вектором действий. Кроме того, люди различаются по темпераменту, где выделяются меланхолики, сангвиники, холерики, флегматики. Их особенности должны учитываться при управлении человеческими потоками.

Отличием логистического управления является представление потока не как дискретного, каждый участок которого управляется автономно, а как единого, требующего сквозного управления. Такое положение находит наиболее полное отражение при управлении людьми, поскольку уровень обслуживания данных потоков подвергается контролю на всем протяжении их функционирования.

Качественное комплексное обслуживание потребителей обеспечивают логистические сервисные системы различного уровня управления, создаваемые соответственно на базе предприятия сферы услуг населению, сервисного комплекса, логистического куста. Задачей таких систем является не только обеспечение качества предоставляемых услуг, но и своевременная доставка и обслуживание клиентов. При этом необходимо обратить внимание на особо важную роль фактора времени в сервисе. Это объясняется тем, что услуга одновременно и производится, и потребляется. Следовательно, сопутствующие потоки, содержащие энергетические, финансовые и информационные ресурсы, должны подойти к месту продуцирования услуги за определенный период до начала

работы. Во временном аспекте задачами сервисного предприятия (объединения) как базы логистической системы являются:

- 1) сократить время перемещения потребителей к месту оказания услуг (в ряде случаев организовать доставку продуцентов услуг к месту их получения);
- 2) свести к минимуму (оптимальный вариант – ликвидировать) время ожидания обслуживания;
- 3) если позволяет технология, по желанию потребителей уменьшать длительность процесса оказания услуги;
- 4) продлить время работы так, чтобы ее окончание выходило за рамки обычного рабочего дня.

Повышение уровня системы, обусловленное созданием вертикально-интегрированных структур, позволяет наряду с социальными и экономическими решать экологические, правовые и другие проблемы. При этом используемый в системе высокого уровня инсорсинг должен правильно сочетаться с аутсорсингом. Аутсорсинг применяется при обслуживании человеческих потоков на пути к целевой услуге. Кроме того, он целесообразен при продуцировании услуг, обращение потребителей к которым сравнительно редко, а иногда носит просто разовый характер. Однако если в них возможно внести элементы эксклюзивности, есть смысл включить такие услуги в процессор системы.

Важным свойством любой системы выступает адаптивность. Известно, что способность системы приспосабливаться к окружающей среде проявляется в ее саморегулировании, самообучении, самоорганизации и самосовершенствовании. В логистической сервисной системе саморегулирование, то есть реакция на изменение окружающей среды по заданной программе, приемлемо редко и касается только сопутствующих потоков. Более применимо здесь самообучение, предусматривающее изменение программы регулирования. Самоорганизация, то есть изменение внутренней структуры, используется при кардинальных изменениях, касающихся разработки новых видов услуг и внедрения новых методов управления человеческими потоками. Самосовершенствование системы, предполагающее перестройку структуры не только за счет собственных, но и привлеченных ресурсов, часто приводит к интернализации их источников и образованию системы более высокого уровня.

Характеристиками логистической системы также являются открытость, самостоятельность, направленность на расширение за счет включения новых элементов и интеграцию с аналогичными системами. На наличие этих свойств (в той или иной их интерпретации) указывают многие авторы. Однако в экономической литературе практически не отражено такое свойство логистической системы, как движение. При этом движение следует рассматривать в широком смысле, включающем не только механическое перемещение элементов системы, но и развитие. Механическое перемещение здесь обусловлено потоками (в логистической сервисной системе – человеческими и сопутствующими). Развитие является условием существования системы, так как неразвивающаяся система погибает. Для логистической сервисной системы необходимо постоянное развитие, что обусловлено:

- 1) сильной конкуренцией предприятий сервиса;
- 2) ролью степени модернизации услуг при выборе потенциальным потребителем того или иного предприятия.

Известно, что результативность логистической системы определяется улучшением показателей обслуживаемых ею объектов. Особенностью логистической сервисной системы является то, что ее развитие во многих случаях (если услуга направлена на повышение уровня индивида, например образование, культура) отражается и на развитии обслуживаемых ею людей.

Логистическую сервисную систему можно рассматривать с точки зрения сжатой и расширенной границ. В плоскости первой люди как объекты услуг входят в систему, подвергаются прямому управлению и непосредственному обслуживанию и выходят из системы. В аспекте косвенного управления потребители являются слагаемыми системы, участвуя в ее развитии.

В традиционной логистике связь системы с окружающей средой можно представить в виде кругооборота финансово-материальных потоков. Вовне исходят финансовые потоки, на которые приобретаются материалы. После обработки они отправляются к потребителям, от которых соответственно поступают денежные средства в виде финансовых потоков. Кроме того, здесь образуются потоки технических средств и исполнителей услуг, которые обновляются сравнительно редко, что делает их кругооборот весьма длительным.

В сервисной логистике нельзя обеспечить полный кругооборот человеческих потоков. Часть людей как потокообразующих элементов может с некоторой вероятностью возвратиться через какое-то время. Но, если финансовые потоки однородны, материальные потоки идентичны, то состав человеческих потоков в виде потребителей услуг никогда не постоянен. Поэтому управление ими вызывает значительные сложности.

В основе логистического управления системами как в материальном производстве, так и в сфере услуг лежит ряд принципов. Опираясь на формулировку принципов, представленную в работе [1, с. 372, 373], покажем их сущность согласно традиционной трактовке и в приложении к сервисной логистике (таблица).

Среди перечисленных принципов значительный интерес вызывает логистическая поддержка. В современных условиях превалирования инноваций ее следует понимать как комплекс социально-экономических, организационно-технических и других предпосылок, обеспечивающих необходимые условия для внедрения и

адаптации логистических нововведений (как зарубежных, так и отечественных) в действующие экономические структуры.

Принципы логистического управления в традиционной и сервисной логистических системах

Принцип логистического управления	Традиционная трактовка	Трактовка в приложении к сервисной логистике
Системности	Рассмотрение всех элементов логистической системы как взаимосвязанных, взаимодействующих, имеющих единую цель	Рассмотрение всех элементов системы как слагаемых процесса обслуживания потребителей
Глобальной оптимизации	Согласование локальных целей для достижения глобального оптимума	Подчинение локальных задач цели полного качественного обслуживания потребителей
Тотальных издержек	Учет всей совокупности издержек по управлению материальными и сопутствующими потоками	Учет всей совокупности издержек по управлению человеческими и сопутствующими потоками
Логистической координации	Согласованное участие всех элементов системы в управлении экономическими потоками	Направленность всех слагаемых системы на прямое и косвенное управление человеческими потоками
Моделирования	Широкое использование различных методов экономико-математического моделирования в управлении материальными и сопутствующими потоками	Моделирование работы всей логистической сервисной системы и ее элементов. Разработка математических, аналитических и графических моделей, связанных с управлением человеческими и сопутствующими потоками
Логистической поддержки	Разработка комплекса подсистем, обеспечивающих процесс развития логистической системы	Создание логистической поддержки за счет обеспечивающих подсистем: материально-технической, кадровой, информационно-аналитической, финансовой, инновационной
Всеобщего управления качеством	Обеспечение высокого уровня качества каждого элемента системы для достижения общего качества товара и сервиса на конечном этапе	Обеспечение высокого уровня качества на всем пути следования потребителей к предприятию сервиса и при продуцировании базово-целевых, дополнительных и сопутствующих услуг
Гуманизации технологических решений	Соответствие логистической системы экологическим, эргономическим, социальным, этическим и др. требованиям	Однозначный приоритет интересов потребителей в организации работы логистической сервисной системы
Устойчивости и адаптивности	Устойчивость системы при незначительных и гибкое приспособление при значительных колебаниях внешней среды	Установление тесных связей-отношений с потребителями, обеспечивающих устойчивость и адаптивность логистической сервисной системы

Логистическая поддержка может иметь непосредственный и опосредованный характер. В качестве примера опосредованной поддержки кадровой подсистемы можно назвать формирование логистического мышления персонала и ориентация его на инновационное развитие. Одним из стержней логистического мышления является организация работы в соответствии с основными правилами логистики: выполнение задания в соответствии с требованиями заказчика (физического или юридического лица) в указанный срок на уровне заданного объекта с соблюдением определенных количественных параметров и качественных характеристик при соблюдении экономии всех видов ресурсов. Непосредственная поддержка здесь состоит в подготовке собственных или привлечении внешних логистиков, обладающих креативным мышлением.

В организации логистической поддержки значительную роль должны сыграть логистические центры, направленные на внедрение нововведений. Возможно, правильнее назвать их инновационно-логистическими центрами, чтобы не путать их с региональными логистическими распределительными центрами, имеющими сугубо практический характер и выполняющими функции хранения, диспетчерования и поставки материальных ресурсов.

Констатируя факт, отметим, что на сегодняшний момент выделились два логистических направления: базовая и инновационная логистика. В материальном производстве внедрение логистических нововведений носит постоянный, но дискретный характер: через определенный промежуток времени нововведения уже перестают отвечать своему названию и принимают обыденный вид, тогда возникает потребность в разработке других, современных нововведений. В сфере услуг населению инновационный цикл не прерывается. Но сложность в том, что к принятию нововведений потребитель должен быть подготовлен. На услуги, модернизация которых происходит с учетом пожеланий потребителей, спрос обычно гарантирован. Однако существуют так называемые авторские нововведения. При этом активность людей может послужить как позитивом, так и негативом к их принятию.

Что касается крупномасштабных предприятий материального производства, то здесь в отделе логистики целесообразно выделить несколько сотрудников, отвечающих за инновации. Функциональные обязанности данной группы работников можно сформулировать следующим образом:

- § установление связи с инновационно-логистическими центрами;
- § выявление процессов, нуждающихся в модернизации;
- § анализ уже реализованных или разработанных в других структурах нововведений на предмет их адаптации к своему предприятию;
- § создание в предприятии условий для внедрения прошедших апробацию нововведений;
- § формулировка логистических проблем, требующих инновационного решения с помощью внешних консультантов;
- § собственные генерирование и реализация нововведений.

Для небольших сервисных предприятий выделение указанной группы экономически не оправдано. Однако привлечение внешних консультантов обязательно, так как персонал в большинстве случаев относится к организации процесса обслуживания стереотипно. Во многих случаях ему не хватает соответствующих знаний, об источниках которых он не имеет сведений. Поэтому вопросы инновационного развития должны решать уже названные инновационно-логистические центры, где могут быть сформированы отделы сервисной логистики. Работники же сервисных предприятий должны иметь постоянную связь с данными структурами, где они смогут получить необходимую им информацию инновационного характера. Такая информация, являющаяся основой нововведений как инструмента привлечения потребителей, необходима для развития сервисного предприятия.

Как уже упоминалось при рассмотрении принципа логистической координации, логистическое управление человеческими потоками может носить прямой и косвенный характер. В первом случае задачей является сокращение пути потребителей к предприятию сервиса при создании им максимального комфорта. Во втором случае имеет место привлечение потребителей, что обеспечивает доход и определяет экономическую устойчивость предприятия. Таким образом, прямое управление потоками косвенно влияет на деятельность сервисного предприятия, а косвенное регулирование обуславливает прямое поступление денежных средств и определяет его финансовое состояние.

Косвенное управление человеческими потоками непосредственно связано с маркетингом. Хотя здесь привычное распределение функций между маркетингом и логистикой меняется местами: логистика в данном случае выполняет функцию целеполагания, а маркетинг – функцию достижения цели. При этом возрастает роль маркетинговой логистики, основу которой составляют оперативность, надежность и взаимоотношения, другими словами три «Г»: *responsiveness, reliability, reationships* [8, с. 7]. Подход, основанный на взаимоотношениях, предполагает более тесную связь между производителем и потребителем услуг, определяемую множеством точек пересечения. Такие отношения получили название «кристалл алмаза» в отличие от ранее принятых, ограниченных моментом продажи-покупки и построенных по принципу «галстук-бабочка» [9, с. 52]. Значительную помощь в реализации маркетинговых программ по привлечению клиентов играет геодемография, позволяющая свести воедино демографические, социальные, экономические и др. данные, которые могут быть полезны при характеристике конкретных потребителей [8, с. 19–21].

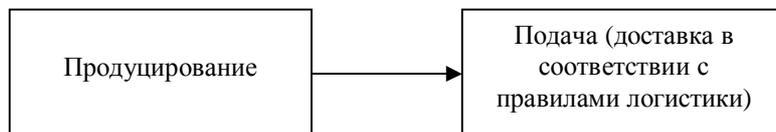
Прямое и косвенное управление человеческими потоками тесно взаимосвязаны. При этом прямое управление является реализацией косвенного. Можно сказать, что косвенное управление направляет, а прямое – доставляет потоки потребителей услуг. Результаты прямого управления носят явный количественный характер и определяются показателями пассажиропотоков. Оценка косвенного управления не всегда обладает определенными характеристиками.

Сущностью косвенного управления является привлечение клиентов за счет высокого уровня логистического обслуживания в соответствии с параметрами (правилами логистики). Общеизвестно, что правилами логистики являются: груз (правило предполагает доставку именно заказанного товара), количество (правило предполагает доставку товара в требуемом количестве), качество (правило предполагает доставку товара заданного качества), время (правило предполагает доставку товара в установленное время), место (правило предполагает доставку товара в определенное место), минимум затрат (правило предполагает минимизацию затрат, но в допустимых пределах). Касательно непосредственного обслуживания потребителей указанные правила должны формулироваться следующим образом: оказание именно той услуги, которая требуется потребителю, со всеми заказанными компонентами заданного качества в указанное время в определенном месте с оптимальными (при направленности на минимизацию) затратами. Однако активность человеческих потоков обуславливает добавление еще одного элемента – инноваций. Это объясняется тем, что, в отличие от производственного потребителя, индивид требует постоянной модернизации услуг. Поэтому начало определения целесообразно изменить: «оказание именно той услуги, которая требуется потребителю с адекватными ему элементами новизны»...

Отметим, что для пассивных материальных потоков, образуемых продукцией, понятие времени и места достаточно разобщены. Если продукция не доставлена в определенное место в заданное время, она может

поступить туда и позже (конечно, с санкциями за нарушение поставки). Для услуги такое положение не приемлемо по причине активности человеческих потоков. Если услуга не будет оказана сиюминутно, то в другое время она может попросту не понадобиться.

Необходимо сказать, что товар, выступающий в виде как продукции, так и услуги, и производится, и подается. Относительно продукции указанные процессы разобщены. Что касается услуги, то здесь они неразделимы. Причем, если для продукции ориентация на правила логистики касается процесса подачи, то для услуги выполнение правил относится к собственно ее производству (рисунок).



а)



б)

*Сопряжение процессов производства и подачи потребителю продукции и услуги:
а – продукции (процессы разобщены); б – услуги (процессы совмещены)*

Подготовка к производству обоих видов товара практически одинакова. Но производство продукции представляет собой более равномерный процесс, поскольку произведенная к определенному моменту продукция может быть востребована не сразу и соответственно складывается. Производство же услуги полностью определяется заказами потребителей.

Качество производства услуги определяется применяемыми материалами, квалификацией исполнителя и другими объективными (подчиняющимися стандартам) характеристиками. Организация процесса подачи услуги, несомненно, более субъективна. Если при производстве востребованы частносервисные навыки исполнителя, то при подаче – общесервисные навыки. Фактически они представляют собой определенные элементы всех видов сервисной деятельности:

- учителя (предоставление потребителю определенных знаний в доступной для него форме);
- врача (диагностика и рекомендации применительно к обслуживаемым объектам);
- артиста (умение привлечь внимание и заставить слушать) и др.

Управление человеческими потоками в основном относится к потребителям услуг. Однако в отдельных случаях оно применимо и к исполнителям. Такое положение имеет место, когда производитель услуги перемещается к месту ее потребления. Здесь управление потоками нацелено на обеспечение контактов субъектов и объектов услуг. Но иногда, напротив, необходимо разграничить названные потоки. В первую очередь это касается так называемых «невидимых исполнителей», осуществляющих клининг.

Выводы и перспективы развития. Следовательно, логистическое управление в сервисной логистике базируется на основных логистических критериях и принципах. Но при этом необходимо учитывать специфику людей как потокообразующих элементов. Необходимость их непрерывного, полного и качественного обслуживания определяет создание логистических сервисных систем. Активность человеческих потоков, одним из проявлений которой является выбор предприятия-производителя услуг, обуславливает постоянную модернизацию процесса обслуживания. Значительную роль здесь должны сыграть инновационно-логистические центры, определяющие области внедрения нововведений и осуществляющие их разработку или адаптацию.

Итак, сервисная логистика представляет собой деятельность по управлению человеческими и сопутствующими потоками. Поднимаемый в статье вопрос инновационного подхода к управлению человеческими потоками касается их косвенного регулирования. Вопросам управления сопутствующими потоками

(вследствие пассивности, они управляются исключительно прямым образом), хотя формулировка проблемы большей частью носит иной характер, в экономической литературе уделяется достаточно внимания. В качестве предмета дальнейших исследований можно предложить инновационный подход к управлению человеческими как приоритетными потоками в сервисной логистике.

1. Аникин Б.А., Родкина Т.А. *Логистика* / Б.А. Аникин, Т.А. Родкина. – М.: ТК Велби, Изд-во Проспект, 2007. – 408 с. 2. Гаджинский А.М. *Логистика: Учебник*. – 11-е изд., перераб. и доп. – М.: Изд.-торг. корпорация «Дашков и К⁰», 2005. – 432 с. 3. Новиков Д.Т., Соколов И.А. *Логистика туристического предприятия: Учеб. пособие*. – М.: Изд-во Российской экономической академии им. Г.В. Плеханова, 2006. – 72 с. 4. Крикавський С. *Логістика для економістів: Підручник*. – Львів: Вид-во Нац. ун-ту “Львівська політехніка”, 2004. – 448 с. 5. Чухрай Н., Патора Р. *Інновації та логістика товарів: Монографія*. – Львів: Вид-во Нац. ун-ту “Львівська політехніка”, 2001. – 264 с. 6. Семененко А.И., Сергеев В.И. *Логистика. Основы теории*. – СПб.: Союз, 2001. – 544 с. 7. Чудаков А.Д. *Логистика*. – М.: Изд-во РДЛ, 2003. – 480 с. 8. Кристофер М., Пэк Х. *Маркетинговая логистика*. – М.: Изд. дом «Технологии», 2005. – 200 с. 9. Харрисон А., Ван Хоук Р. *Управление логистикой: Разработка стратегий логистических операций / Пер. с англ.; Под научн. ред. А.Е. Михейцева*. – Днепрпетровск: Баланс Бизнес Букс, 2007. – 368 с.

УДК 657.221

В. Сопко, С. Андрос

Університет банківської справи Національного банку України, м. Київ

ФІНАНСОВІ ЗВІТИ У СИСТЕМІ УПРАВЛІННЯ: ДОСВІД ФРАНЦІЇ

© Сопко В.В., Андрос С.В., 2010

Розглянуто вплив інформації фінансової звітності на прийняття управлінських рішень. Проведено аналіз нормативної бази, що регулює систему бухгалтерського обліку та фінансової звітності у Франції. Встановлено характерні особливості організації національної облікової системи Франції та їх вплив на організацію обліку та звітності. Проаналізовано концептуальні принципи організації обліку та звітності у Франції з урахуванням вимог МСФЗ. Проведено аналіз критеріїв визнання та оцінки статей Балансу і Звіту про прибутки та збитки.

Ключові слова: аналіз, баланс, звіт, облік, оцінка, план рахунків, стандарти, управління

The article reviews the impact of financial reporting information for management decisions. The analysis of the regulatory framework governing the accounting and financial reporting in France. Established the characteristic features of the national accounting system in France and their impact on the organization of accounting and reporting. Analysis of the conceptual principles of accounting and reporting in France with the requirements of IFRS. The analysis of the recognition criteria and evaluation of balance sheet and profit and loss.

Keywords: analysis, balance sheet, report, accounting, evaluation, chart of accounts, standards, management

Постановка проблеми. В Україні триває реалізація програми реформування бухгалтерського обліку та фінансової звітності відповідно до міжнародних стандартів фінансової звітності (МСФЗ). Основною метою цієї програми є формування системи бухгалтерського обліку, адекватної новому типу господарських відносин у вітчизняній економіці, що гармонізується з системами бухгалтерського обліку інших країн з ринковою економікою. Для успішної реалізації реформи вагомим чинником є дослідження та узагальнення досвіду країн Континентальної Європи, в яких підходи до організації системи обліку та звітності історично більшою мірою наближені до вітчизняних, і які, подібно до України, прагнуть здійснити органічний синтез національних традицій і принципів бухгалтерського обліку з міжнародними стандартами та директивами країн-членів ЄС.

Україна і Франція є давніми діловими партнерами в різних сферах суспільного життя, зокрема, в сфері економічного співробітництва, тому досягнення більшої прозорості облікових принципів обох країн є важливим чинником підвищення довіри і розвитку взаємовигідного співробітництва в умовах глобалізації світового господарства. У методологічному плані системи обліку двох країн мають спільні ознаки, при цьому деякі з них виступають як перешкоди у напрямі конвергенції з МСФЗ. Зазначене торкається насамперед переважаючого державного регулювання організації системи обліку, впливу оподаткування на правила відображення показників у