

мисловості, аграрного виробництва, а також пригнічення і без того слабших конкурентних позицій національних виробників порівняно з імпортерами – великими європейськими корпораціями. Основний аргумент на користь ЗВТ з країнами СНД полягає у тому, що у цьому регіональному об'єднанні Україна може зберегтися як промислова країна з потужним високотехнологічним сектором.

Література

1. Мочерний С. В. Світове господарство в умовах глобалізації / С. В. Мочерний, Я. С. Ларіна, С. В. Фомішин. – К. : Ніка-Центр, 2006. – 200 с.
2. Філіпенко А. С. Природа та особливості сучасного міжнародного інтеграційного процесу : у кн. Міжнародні інтеграційні процеси сучасності : монографія / А. С. Філіпенко (кер. авт. кол.). – К. : Знання України, 2004. – 304 с.
3. Економічна енциклопедія : у 3 т. / Б. Д. Гаврилишин (гол. ред.). – К. : Академія, 2000. – Т. 1. – К. : Академія, 2000. – 864 с.
4. Лукашин Ю. Дефолт Греції готують сознательно / Ю. Лукашин // Еженедельник “2000”. – 1.07.2011.
5. Мясникова Л. От глобального кризиса к катастрофе микросистемы / Л. Мясникова // Мировая экономика и международные отношения. – 2011. – № 2. – С. 100–108.
6. Королюк В. Анатолій Кінах: без довіри суспільства жодна реформа не матиме успіху / В. Королюк // Голос України. – 4.08.2011. – № 143.
7. Лукашин Ю. Между Москвой и Брюсселем / Ю. Лукашин // Еженедельник “2000”. – 13.05.2011.
8. Платіжний баланс і зовнішній борг України [Електронний ресурс] / Національний банк України. – Режим доступу: <http://www.bank.gov.ua/balance/debt/ZB.xls>
9. Ингульский В. Рецепт спасения Украины: политика разумного протекционизма / В. Ингульский // Еженедельник “2000”. – № 29. – 21.07.2011.
10. Отчет (предварительная версия) ... //Еженедельник “2000”. – 13.05.2011.
11. Мунтиян В. Евроинтеграция: возможные варианты / В. Мунтиян // Еженедельник “2000”. – 2.09.2011.
12. World tariff profiles 2009 // World Trade Organization and International Trade Centre UNCTAD
13. Глазьев С. Обман и самообман: к умозаключениям г-жи Тимошенко и К^о о Таможенном союзе / С. Глазьев // Еженедельник “2000”. – 13.05.2011.

УДК 655.62.003

И. Н. ПАРХОМЕНКО

Одесская национальная морская академия

ОБОСНОВАНИЕ СТРАТЕГИИ УСТОЙЧИВОГО ПОЗИЦИОНИРОВАНИЯ НАЦИОНАЛЬНОГО МОРСКОГО ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА

Розглядається обґрунтування і універсальність економічних відносин підприємств морського транспорту з суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності. Обґрунтовуються принципи і механізм реалізації морської транспортної політики України, закономірності функціонування морського транспортного комплексу.

A ground and universality of economic relations of enterprises of marine transport are examined with the subjects of foreign economic activity. Principles and mechanism are grounded realization of a marine transport politics of Ukraine, Conformity to law of functioning of a marine transport complex.

Постановка проблеми. Поддержка конкурентоспособного технико-экономического уровня предприятий национального морского транспорта по критериям адекватности состояния фрахтового рынка – основное направление эффективной организации транспортного обслуживания. При этом особое место занимает существенное повышение внесистемных результатов доставки товаров [1].

Развитие и устойчивое позиционирование морских транспортных предприятий в стратегическом аспекте означает совокупность организационно-технических мероприятий, обеспечивающих оптимальность функционирования в служившихся условиях при согласованности интересов макроэкономического и предпринимательского подхода к удовлетворению потребности в перемещении товаров и финансовой стабильности системы.

Проблемами современного состояния морского транспортного комплекса (МТК) являются отсутствие стабильного грузопотока; низкий уровень компьютеризации, автоматизации управления погрузочно-разгрузочными работами; недостаточное обеспечение терминалов современной перегрузочной техникой; отсутствие необходимого количества сортировочных участков для размещения судовых партий контейнеров, которые прибывают в порт (отправляются из него); отсутствие надлежащего взаимодействия с сопредельными видами транспорта (железнодорожным, автомобильным, речным). Кроме этого, в Украине отсутствуют порты третьего поколения с основным капиталом мирового уровня и инновационными технологиями. Проблемой МТК в Украине является недостаточное использование новых схем логистики, что увеличивает процессы загрузки (разгрузки), уменьшает объемы товаров, которые может пропустить порт за единицу времени, снижает качество, скорость доставки груза. Эта проблема является управленческой (не нуждается в капиталовложениях, а просто в пере-

смотре традиционного способа управленческой деятельности морских портов). Другой проблемой является то, что порты, являясь государственными предприятиями, обслуживают социальные объекты, что увеличивает их расходы, уменьшает финансовый результат (как абсолютный, так и относительный). Необходим механизм предоставления налоговых льгот тем морским портам, которые выполняют социальные обязательства.

Динамика снижения объемов контейнерных перевозок, являющихся перспективными, объясняется высокими фискальными сборами, приводящими к потере контейнерных потоков, которые в мире динамично возрастают (темпы прироста мировых контейнерных перевозок в год 5–11 %). Поэтому необходимо пересмотреть структуру налоговых сборов, которая бы способствовала развитию этого направления деятельности. Необходим профессиональный управленческий состав, который смог бы конкурентно действовать в условиях рыночной экономики. Для стратегического развития МТК необходимо строительство (приобретения в лизинг) танкерного флота, завершение строительства нефтяного терминала в порту Южный; специализированных судов, (паромов, судов для каботажных перевозок); организация строительства судов инновационного класса для паромов, пригодных к плаванию в западноевропейской воднотранспортной системе.

Анализ последних исследований и публикаций. К сожалению, в системе морского транспорта недостаточно публикаций, в полном объеме раскрывающих проблемы конкурентной устойчивости судоходных компаний и торговых портов. В монографиях Винникова В.В., Котлубая М.И., Николаевой Л.Л., Примачева Н.Т. рассмотрены отдельные проблемы конкурентного противостояния в глобальном рынке морской торговли, обоснованы основные концепции формирования стратегии эффективного позиционирования национального морского транспорта [4], сформулированы принципы и методы управления конкурентной устойчивостью морских транспортных предприятий в системе рынка транспортных услуг [2], систематизированы проблемы и задачи развития национальных транспортных предприятий [5, 6]. Тем не менее, не завершена систематизация критериев оценки конкурентной устойчивости национальных морских транспортных предприятий в системе глобализации.

Постановка задачи и цели исследования. Для решения этой задачи необходимо уточнение ряда методических и практических вопросов управления отраслью по результатам, планирование развития, расчет и использования совокупного эффекта функционирования в системе судоходного комплекса, поэтому основной целью статьи является систематизация проблем и направлений достижения нормализованного состояния МТК страны.

Основной материал. Как известно, морской транспортный бизнес относится к высоко эффективным видам деловой активности. Это положение обуславливает постоянный рост капитала в сфере мирового судоходства. Кроме того, фрахтовый рынок, в условиях которого оперируют национальное и транснациональное судоходство создает универсальные условия для эффективного и равноправного функционирования и развития флота и портов.

Существует так же ряд причин из-за которых иностранные грузовладельцы считают украинские порты дорогими и выпадающими из системы сбалансированного транспортного рынка:

- несоответствие качества инфраструктуры (состояния дорог, транспортных терминалов, подвижного состава) современным требованиям обслуживания грузопотоков (низкая скорость перемещения, низкая скорость грузоперевалки, неразвитость логистической инфраструктуры портов и т.п.);
- диспропорция в развитии видов транспорта, отсутствие мультимодальных логистических центров;
- отсутствие нормативно-правовой базы для развития и внедрения логистических технологий доставки грузов в мультимодальном сообщении;
- недостаточная развитость информационных технологий, что не обеспечивает необходимого уровня отслеживания грузов в режиме реального времени при транспортировке;
- частое несоблюдение договорных обязательств и нарушение своевременности доставки грузов;
- низкий уровень качества предоставляемых логистических услуг;
- непрозрачность отечественной бизнес-среды, высокий уровень коррумпированности, неравные условия для разных субъектов хозяйствования, низкий уровень доверия между звеньями цепочек поставок, что, в свою очередь, сдерживает развитие логистического аутсорсинга, а значит, и всего рынка логистических услуг Украины;
- качество таможенных процедур (неоднозначность трактовок Таможенного кодекса, завышение таможенной стоимости, сложность таможенных процедур, большое количество документов и неподвижность формальностей, обязательность аккредитации импортера/экспортера и др.).

Из-за отсутствия конкурентоспособного флота Украины основное внимание должно уделяться адекватности состояния торговых портов, как основного фактора удержания грузопотоков.

Причалный фронт (ПФ) портов – 38 км длины (в удовлетворительном техническом состоянии – 70 %). До 2 % длины ПФ находится в аварийном состоянии и не эксплуатируется. 80 % портовых оградительных сооружений построены 50–100 лет тому назад, только 20 % имеют возраст 20–30 лет. Нуждается в ремонте 70 % площадей открытых складских площадок в портах, осуществляющих перегрузку тоннажных контейнеров и навалочных грузов открытого хранения. Хватает закрытых складов со специальным оборудованием для хранения пищевых продуктов, химических грузов. Технические средства обеспечения безопасности мореходства (радиосвязь, центры регулирования движения судов, спасательно-координационный центр) нуждаются в ремонте, модернизации. Интенсивность перегрузки контейнеров на специализированных терминалах в портах (Ильичевск, Одесса, Мариуполь) в 2 и более раз ниже, чем в заграничных портах.

Висновки. Необхідно створення єдиного інформаційного простору, бази інформації відносно кон'юнктури світового фрахтового ринку. Час транспортування, техніко-економічна характеристика транспортних засобів надають первинне вплив на ефективність функціональної діяльності морських транспортних підприємств.

Стратегія розвитку МТК – це реконструкція, модернізація, технічне переозброєння причалів, відкритих (закритих) складів, перевантажувального обладнання рефрижераторних контейнерів; систем і станцій телефонної мобільної зв'язі; об'єктів енергетичного господарства, кранів, навігаційних систем на підходах судів і в портах; створення плавучої бункер-бази (установка танкера, обладнаного засобами для прийому (випуску) різних видів нафтопродуктів); забезпечення ефективної діяльності створюваних вільних економічних зон в портах Одеси і Рені.

Перспективи розвитку МТК мають зовнішньоекономічне значення. Тому можна сподіватися на підтримку світових фінансових структур, на капіталовкладення, які мають високий рівень рентабельності, окупаемости, відносно низьку ступінь ризику завдяки природному переважанню – географічному положенню України.

Література

1. Бойко П. А. Економічні основи функціонування морського ринку транспортних послуг / П. А. Бойко [і др.]. – О. : Автограф, 2004. – 302 с.
2. Логачев С. І. Світове судостроєння: сучасний стан і перспективи розвитку / С. І. Логачев, В. В. Чугунов. – СПб. : Судостроєння, 2001. – 312 с.
3. Винников В. В. Формування морського транспортної потенціалу в системі інтеграційних процесів : монографія / В. В. Винников. – О. : ОНМА 2004. – 222 с.
4. Примачев Н. Т. Методи вимірювання ефективності морського транспортної комплексу. – О. : ИПРІЕЗІ, 2009. – 260 с.
5. Пугель Т. А. Міжнародна економіка : підручник / Т. А. Пугель, П. Х. Ліндерт ; пер. з англ. – М. : Дело і Сервіс, 2003. – 800 с.
6. Пайк Р. Корпоративні фінанси і інвестування / Р. Пайк, Б. Ніл ; пер. з англ. Е. Ковачева і др. – [4-е изд.]. – СПб. : Пітер, 2006. – 784 с. – (Серія “Академія фінансів”).

УДК 336.145:004.4'24:334.716(045)

О. В. ДАНИЛЕНКО

Запорізька державна інженерна академія

СУЧАСНІ СИСТЕМИ АВТОМАТИЗАЦІЇ БЮДЖЕТУВАННЯ НА ПРОМИСЛОВИХ ПІДПРИЄМСТВАХ

Розглянуто історію еволюції програмного забезпечення та систем управління підприємством, проаналізовано їх недоліки та переваги стосовно використання кожної для цілей бюджетування на промисловому підприємстві. Зроблено стислий огляд фірм та продуктів, представлених на сучасному ринку ІТ-технологій України.

In this article was reviewed the history of evolution of software and systems management of enterprise. An analysis of strengths and weaknesses of the systems management of enterprise was made during their use for creating of budget. Also there was made a brief overview of companies and products on the market of information technologies in Ukraine.

Вступ. Підприємство буде працювати ефективно тоді, коли його керівництво буде мати змогу швидко оцінювати змінні умови бізнесу і вправно регулювати своє бюджетування. До того ж, саме бюджетування має бути стратегічного характеру, а не звичайною реакцією на інформацію фінансової звітності квартальної давності. Ці суттєві потреби управлінського обліку не можливо задовольнити без впровадження автоматизованої системи управління підприємством.

Постановка задачі. На сучасному етапі розвитку обчислювальної техніки та інформаційних технологій перед керівниками підприємств постає складний вибір найбільш оптимальних для цього підприємства програмних продуктів серед розмаїття їх різновидів, запропонованих на ринку.

Методологія. За для вирішення питання яку систему обрати для автоматизації бюджетного управління на промисловому підприємстві розглянемо існуючі сьогодні нові, а також вже досить відомі широкому загалу програми, виконаємо порівняльний аналіз їх можливостей і спробуємо визначити необхідний набір програмних продуктів для задоволення потреб топ-менеджменту.

Результати дослідження. Як найбільш поширена та проста у використанні може бути розглянута програма Microsoft Excel. Ця програма дає можливість прописувати будь-які формули, будувати зв'язки, графічно представляти прогнози та тренди. Окрім того, ця програма відрізняється легкістю введення інформації, яку можна імпортувати з більшості облікових систем. Разом з тим, бюджетування в Excel має свої недоліки, серед яких: обмеження одночасного доступу кількох співробітників до файлу, неможливість в одному файлі побу-