

банків: актуальні аспекти / С. Прасолова // Вісник НБУ. – 2007. – №9. – С.36-39.

6. Решецкий В.И. Экономический анализ и расчет инвестиционных проектов: Учеб. Пособие/ В.И. Решецкий// Калининград: ФГУИПП «Янтарный сказ», 2001.- 477с.

7. Лобанов А.А., Чугунов А.В.Энциклопедия финансового риск-

менеджмента / Под ред. А.А. Лобанова, А.В. Чугунова.- М.: «Альпина Паблишер», 2003. -736с.

8. Управление процентным риском коммерческого банка. <http://www.fsnecon.ru/procentnyj%20risk.php>

Аннотация. Предложено для повышения точности одного из комплексных методов оценки риска изменения процентных ставок (метод анализа дюраций при условии больших изменений процентных ставок) использовать дополнительно такой показатель как выпуклость. Показано, что в данном случае относительные ошибки оценки текущей стоимости банковского портфеля уменьшаются приблизительно в два раза.

Ключевые слова: риск, процентная ставка, метод анализа дюраций, выпуклость.

Summary. It has been offered to use such additional index as “swelling” to enhance the accuracy of one of the complex methods of interest rates change risk estimation (durations analysis method under the interest rates grand changes). It has been shown that in this case relative mistakes of bank portfolio current price estimation are reduced approximately twofold.

Keywords: risk, interest rate, durations analysis method, swelling.

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Чебанова Н.В.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.*

УДК 656.6:339.165

ЗАКОНОМЕРНОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ СТРУКТУРЫ ГЛОБАЛЬНОЙ СУДОХОДНОЙ ИНДУСТРИИ

Пархоменко И.Н., аспирант (ОНМА)

У статті розглядаються розкриття особливостей формування найважливіших параметрів, що відображають ефективність функціональної діяльності торговельного флоту. Формуються завдання ефективного виходу українського флоту на світовий судноплавний ринок.

Ключові слова. глобалізація, ефективність, судноплавний комплекс.

Постановка проблеми. Развитие транспорта является одним из четырех основополагающих факторов глобализации мировой экономики вместе с развитием телекоммуникаций, либерализацией торговли и международной стандартизацией, повышающей эффективность услуг портов и судоходных компаний [1].

Глобализация экономики оказывает существенное влияние на морскую отрасль. Судоходство относится к одной из наиболее глобальных отраслей; услуги по перевозке грузов и пассажиров, регистрации судов, инспектированию и страхованию, а также трудовые ресурсы продаются на глобальной основе.

Глобализация в морской отрасли привела к системе «удобных» флагов, которая обусловлена соображениями коммерческой конкурентоспособности.

Международная стандартизация является важной частью глобализации и влияет на судоходство. Благодаря контейнеризации любая линейная судоходная компания сегодня может войти

на новые рынки и оказывать услуги на глобальной основе.

Глобализация мировой экономики привела к росту объемов мировой торговли. Поскольку процесс глобализации по всей видимости будет развиваться и далее, объем мировой торговли, в частности ее морской составляющей, продолжает возрастать в обозримый период. В результате глобализации экономики и развития торговли прогнозируется не равномерное увеличение спроса на услуги морского транспорта.

Глобализация приводит к несбалансированности объемов национальной внешней торговли и тоннажа отечественного флота. Ранее на перевозках внешнеторговых грузов, зарезервированных под национальным флотом в рамках политики протекционизма, использовался национальный флот торговых партнеров, сегодня большая часть внешнеторговых грузов перевозится иностранными судоходными компаниями.

Концентрация и специализация в судоходстве не привела к снижению конкуренции, поскольку глобализация сама по себе вызывает

повышение требований к технико-экономическим и стоимостным характеристикам мореплавания.

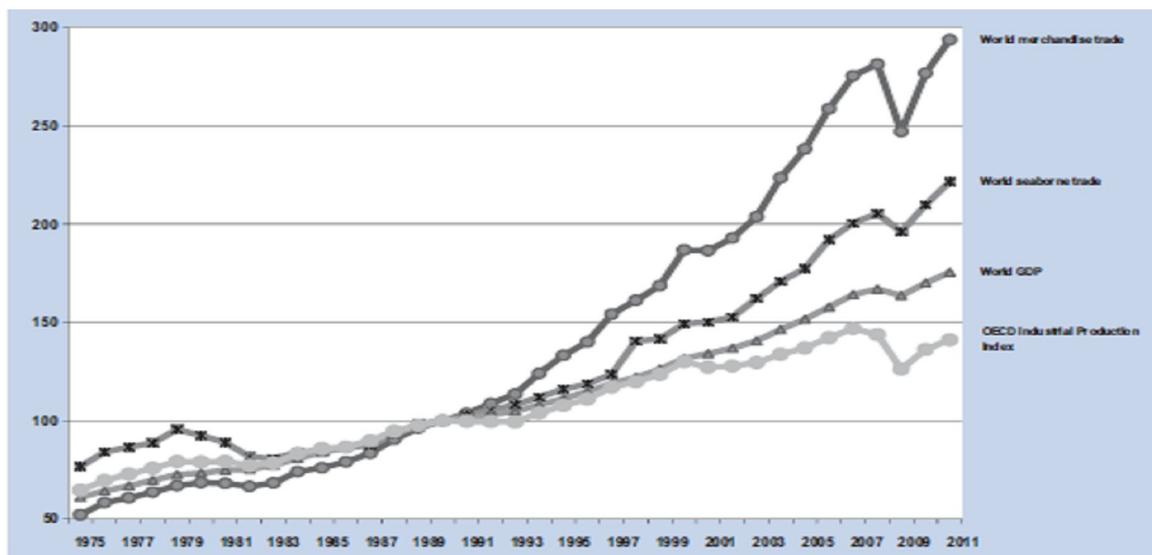
Анализ последних исследований и публикаций. По теме статьи показал, что в разработке этой проблемы уделено много внимания. Достаточно вспомнить работы Примачева Н.Т., Жихаревой В.В., Примачевой Н.Н., Николаевой Л.Л. Тем не менее, для условий, отражающих особенности развития национальных морских транспортных предприятий с учетом специфики экономического положения страны научные разработки не имеют законченных рекомендаций.

Цель статьи. Ориентация Украины на выбор приоритетов в международном разделении труда и концентрацию внимания на векторах интеграции предполагает последующую активизацию развития морского транспортного потенциала. Поэтому основной целью статьи рассматривается раскрытие особенностей формирования важнейших параметров, отражающих эффективность функциональной деятельности торгового флота.

Изложение основного материала. Глобализация мировой экономики вызвала необходимость использования концепции логистики,

выражающейся в консолидации участников системы движения товаров в целях обеспечения непрерывности и бесперебойности [1]. На транспорте сложился новый вид предпринимательства – глобальное логическое провайдерство. Операторы мультимодальных перевозок выходят на фрахтовые рынки с предложениями логистических услуг предоставляемые через дочерние предприятия (стивидорные компании, предприятия по распределению товаров, компании по перевозке грузов мелкими партиями) [1].

Как видно из рисунка 1. страны ОСЭР характеризуются медленным ростом промышленного производства в связи с достижением нормализованного предела роста добавленной стоимости продукции, наряду с высокими темпами развития государства, образующих объединение BRICS, и определяющих темпы мирового ВВП, формируются высокие темпы роста глобальной торговли. В соответствии с этим образуются объемы морской торговли и потребности в соответствующем технико-экономическом уровне флота и торговых портов.



Источник: UNCTAD secretariat.

Рис. 1. График динамики темпа экономического роста и объема мировой товарной торговли и мировых морских перевозок[2].

При выборе стратегии развития национального морского транспортного комплекса необходимо учитывать, что экономический рост в отдельных регионах происходит в системе взаимосвязи с глобальной тенденцией.

Эффективность функционирования судоходных компаний, как известно, предопределяется двумя принципиальными условиями[3]:

- технико-экономическим уровнем флота и соответствующем менеджментом;

- условиями и параметрами глобального судоходного рынка.

Эти условия учитываются методами тщательного технико-экономического обоснования эксплуатационных, технических и экономических параметров судов. Однако их реализация обуславливается закономерностями развития глобальной судоходной индустрии.

Традиционно к основным закономерностям и тенденциям развития глобального судоходного рынка относят[4,5]:

- неравномерный рост морской торговли и усиление неравномерности распределения тоннажа по морским державам;

- повышение концентрации и технико-экономического уровня судов ведущих судовладельцев;

- поиск грузовладельцами альтернативных маршрутов доставки товаров внешней торговли по критериям времени и стоимости перевозок;

- совершенствование взаимодействия транспортных систем различных стран на основе развития мультимодальных технологий;

- доминирование контейнерного флота и расширение его позиций в освоении большинства видов грузов;

- неравномерный рост объемов перевозок грузов по секциям специализации флота фрахтового рынка;

- зависимость уровня фрахтовых ставок от конъюнктуры фрахтового рынка, то есть соотношения спроса и предложения тоннажа;

- наличие сложной совокупности факторов, предопределяющих возникновение непредсказуемых событий или действий;

- усиление использования международными организациями регулирующего механизма и инструментария контроля[6].

Кроме того, следует учитывать и специфические закономерности, например, неснижаемость рисков возникновения аварийных ситуаций, несмотря на повышение надежности судов; стремление к регистрации в свободных регистрах для их стоимостной конкурентоспособности; усиление интернационализации рынка труда моряков.

Одновременно в системе глобализации мореплавания повышается роль отдельных транспортных предприятий, которые могут обеспечивать устойчивость обслуживания потоковых процессов в пределах региональных зон, формирующих общее экономическое пространство.

В любом состоянии судоходного комплекса необходимо учитывать, что закономерности циклического развития экономики предопределяют неравномерность роста транспортных результатов и потребности экономических ресурсов. В этих условиях темпы изменения показателей во времени не обеспечивают точного измерения эффективности использования капитала.

Именно поэтому ряд морских держав организуют защиту национальных интересов в торговле и судоходстве на основании специальных механизмов. Учитывая это положение, предусматриваются ответные меры применительно к перевозчикам тех стран, которые ограничивают доступ к своим перевозкам иностранных судовладельцев. Такие законы действуют в Великобритании, Италии, Бельгии, Франции, Японии.

В общем, в международном судоходстве используются не только международные конвенции и стандарты, но и периодически применяются меры административно-правового регулирования морского транспорта.

Высокая капиталоемкость развития потенциала морского транспорта, присущий уровень риска коммерческой успешности при микроэкономических приоритетах функционирования флота и портов предопределяют внутренние и внешние условия управления эффективностью использования потенциала внутренних и внешних условий с учетом формирования параметров системы.

Одним из принципиальных критериев позиционирования морских транспортных предприятий в системе мирового рынка транспортных услуг считается наличие Сертификата и Акта соответствия требованиям Кодекса ISPS (табл. 1.).

Таблица 1

Распределение флота по флагам экономической целесообразности, млн. т. дедвейта.

Флаги	2007	2008	2009	2010	2011
Панама	217480	250757	273961	288758	306032
Либерия	96492	116909	125993	142121	166246
Багамские острова	50517	59657	62013	64109	67465
Мальта	34823	44561	50666	56156	61294
Кипр	28715	29301	31388	31305	32321
Бермудские острова	5809	98751	10298	10471	10860
Другие	503172	601753	637998	683217	751525
Все страны мира	911008	1112789	1192317	1276137	1395743

Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе данных «Ай-Эйч-Эс-Фэрплей»

Эти требования в определенной мере предопределяют возможность участия в обслуживании любых грузопотоков и формируют

параметры приращения затрат функциональной деятельности. При этом фактически усиливается признание правомерности рефлагирования. По

данным табл. 1. можно установить как тенденции, так и закономерности распределения флота по флагам экономической целесообразности, которые формируются на основе циклической динамики транспортного обслуживания международных экономических отношений.

Очевидно, усиление тенденции рефлагирования, как фактора реализации конкурентоспособности, на основе экономичности. Это подтверждается 33%-ым ростом дедевейта, зарегистрированного в «удобных» регистрах, что выше темпов роста провозной способности флота. Одновременно заметно сосредоточение дедевейта по отдельным группам государств, приоритетными из них оказываются те, которые, кроме экономичности, контролируют также техническое состояние флота в соответствии с международными требованиями. Это, прежде всего, регистры Панамы, Либерии и Маршалловых островов. Именно поэтому роль других регистров снижается. Все отмеченное свидетельствует о нарастании конкуренции и в этом сегменте глобального рынка морской торговли.

В основе принципа рефлагирования лежит фактически экспорт капитала владельца судна, целесообразность которого обуславливается параметрами защиты государства, предоставившего свой экономический регистр. Регистрация судов в реестрах удобных флагов снижает ответственность государств, гражданином которого является номинальный владелец капитала. Вместе с тем, расширяются возможности выхода на рынки по показателям экономичности и в тех случаях, когда используются квотирующие ограничения против флага владельца судна.

Одной из причин ухода флота из национальных регистров следует рассматривать стремление не только к снижению текущих затрат, но и скрыть масштабы экспорта капитала в торговом судоходстве. При этом реализуется принцип переноса экономических рисков и ответственности с реальных владельцев капитала на операторские компании. Обычно это реализуется частными собственниками флота.

В системе устойчивого позиционирования любой транспортной системы и, естественно, судоходных компаний в совокупности глобальных грузопотоков главным критерием является внесистемный эффект, формирующий имидж транспортного предприятия[7].

Выводы. Эффективность функциональной деятельности в любом сегменте глобального судоходного рынка зависит не только от технико-экономических условий, но также от учета сложной совокупности факторов и ограничений, таких как:

-механизм ориентации страны на приоритетность развития национального морехозяйственного комплекса;

-управление процессом конкурентной адекватности флота и торговых портов относительно развития предприятий-конкурентов;

-ориентация на логистические принципы управления товарными, транспортными, информационными и денежными потоками;

-определение региональных особенностей и целесообразности устойчивого позиционирования судоходных компаний в системе циклических изменений объемов и структуры перевозок;

-учет соотношения коммерческих и других групп задач функциональной деятельности локальных транспортных комплексов;

-доступности инвестиционных источников и приоритетности реализации отдельных проектов развития флота судоходных компаний;

-перспектив развития регионов, которые по общим характеристикам претендуют на приоритетную ориентацию наращивания производственного потенциала морского транспорта.

В соответствии с этим необходимо формирование четкой стратегии и планов позиционирования национального судоходного комплекса в системе открытых секций в системе национальной внешней торговли.

Должны контролироваться две приоритетные задачи:

1. Формирование параметров развития провозной способности флота, адекватной среднемировым характеристикам относительно роли страны в международном разделении труда;

2. Определение и реализация национальных приоритетов развития основных составляющих морехозяйственного комплекса по критериям адекватности внутренним потребностям и возможностям расширения экспорта услуг.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Сергеев В.А. Экономика морского транспорта. СоМИ, Россия, 2011 г. 59 с.

2. Review of Maritime Transport 2011. – New York and Geneva, 2011. 233р.

3. Примачев Н.Т. Методы измерения эффективности морского транспортного комплекса. Одесса: Институт проблем рынка и экономико-экологических исследований, 2009. – 260 с.

4. Портер М. Конкуренция / М. Портер; пер. с англ. О.Л. Пелявского и др. – М.: Издательский дом «Вильямс», 2005. – 605 с.

5. Щербанин Ю.А. Международный обмен и транспорт.-СПб.: Лики России, 2003 г.- 64с.

6. Николаева Л.Л. Принципы устойчивого развития судоходных компаний в глобальном рынке морской торговли: монографии/ Л.Л.

Николаева. – Одесса: ИПРЭЭП НАН Украины, 2008. – 353с.

доктора экономических наук, проф. Примачева Н.Т. – Одесса: «ИздатИнформ», 2008.-268 с.

7. Примачев Н.Т. Структура и параметры развития рынка транспортных услуг./ Под общей ред.

Аннотация. статье рассматриваются раскрытие особенностей формирования важнейших параметров, отражающих эффективность функциональной деятельности торгового флота. Формулируются задачи эффективного выхода украинского флота на мировой судоходный рынок.

Ключевые слова: глобализация, эффективность, судоходный комплекс.

Summary. In the article examined opening of features of forming of major parameters, reflecting efficiency of functional activity of shipping. The tasks of effective output of the Ukrainian fleet are formulated to the world navigable market.

Keywords: globalization, efficiency, navigable complex.

Рецензент д.э.н., профессор ОНМА Примачев Н.Т.

Експерт редакційної колегії к.э.н., доцент УкрГАЗТ Якименко Н.В.

УДК 65.012

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ФІНАНСОВОЇ ДІЯЛЬНОСТІ НА ОСНОВІ КОНТРОЛІНГУ В СИСТЕМІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ФІНАНСОВОЇ БЕЗПЕКИ СУБ'ЄКТІВ ПІДПРИЄМНИЦТВА

Полтініна О.П., аспірант (ХНЕУ)

В статті розглянуто провідні напрями забезпечення фінансової безпеки суб'єктів підприємництва на засадах контролінгу. Сформовано методичний підхід до визначення ефективності фінансової діяльності на основі контролінгу в системі забезпечення фінансової безпеки суб'єктів підприємництва.

Ключові слова: фінансова безпека, контролінг, стратегічна мета, тактичні завдання, діагностика.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими завданнями. Для суб'єктів підприємництва, що функціонують в умовах нестабільної української економіки надзвичайно важливим є дотримання високого рівня фінансової безпеки, який свідчить про захищеність фінансових інтересів власників суб'єктів підприємництва від загроз зовнішнього та внутрішнього середовища. Впровадження контролінгу в систему забезпечення фінансової безпеки суб'єктів підприємництва (ФБСП) дозволяє узгоджувати фінансові потреби суб'єктів підприємництва та його можливості.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дедалі більше уваги приділяють дослідники проблемам забезпечення ФБСП, що обумовлено тісним зв'язком категорії «фінансова безпека» із усіма напрямками фінансової діяльності суб'єктів підприємництва. Серед основних досліджень, слід виділити наукові праці таких дослідників, як: Ареф'єв В.О., Ареф'єва О.В., Горячева К.С., Єрмошенко М.М., Кузенко Т.Б., Кім Ю.Г., Куцик В.І., Єпіфанова А.О. [1, 2, 3, 4, 6, 7, 10]. В свою чергу проблемами впровадження контролінгу в діяльність вітчизняних підприємств займалися: Карминский А.М., Оленев Н.И., Примак А.Г., Фалько С.Г., Никитина Н.О., Фірсова С.М., Наталенко М.О. [5, 8, 11].

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Незважаючи на зростаючу увагу дослідників на проблеми забезпечення ФБСП, до сьогодні не розглядалося можливість поєднувати процес забезпечення ФБСП із контролінгом та не визначалася ступінь ефективності фінансової діяльності на основі функціональних складових контролінгу та ФБСП.

Постановка завдання. Мета статті полягає у розробці методичного підходу до здійснення діагностики тактичного та стратегічного забезпечення ФБСП на засадах контролінгу та визначення загального індикатора забезпечення ФБСП на засадах контролінгу.

Виклад основного матеріалу. При визначенні особливостей забезпечення ФБСП на засадах контролінгу необхідно особливу увагу звертати на комплексний характер обох категорій: «контролінг» та «фінансова безпеки суб'єкта підприємництва», обидва терміни відображають не лише якусь сферу діяльності суб'єкта підприємництва, а загалом діяльність суб'єкта підприємництва. Комплексний характер системи забезпечення ФБСП на засадах контролінгу, з авторським визначенням кожної із категорій наведено на рисунку 1.