

2. Бортник М.Ю. Принципы и роль фондовых бирж / Бортник М.Ю. - СПб.: Бизнес-пресса, 2005. - 300с.

3. Алехин Б.И. Фондовый рынок / Алехин Б.И. - М: Акцент, - 2006.-150с.

4. Петраков Н.Я. Биржа : функции и принципы / Петраков Н.Я. - СПб.: Форекс, - 1994.-256с.

5. Алексеев М.Ю. Рынок ценных бумаг (теория и практика) / Алексеев М.Ю. - К.: МАУП, - 1999.-256с.

6. Грязнова А.Г. Биржевая деятельность / Грязнова А.Г. - М.: Финансы и статистика,- 2005.-450с.

7. Сохацька О.М. Біржова справа / Сохацька О.М. Підручник – 2-ге вид. змін. й доп.-Тернопіль: Карт-Бланш, К.: Кондор, 2008.-632с.

8. Маслова С.О., Опалов О.А. Фінансовий ринок / Маслова С.О., Опалов О.А.: Навч.посібник. 4-е вид. - К.: Каравелла, 2008. – 288с.

Анотація. В статті досліджено сутність поняття фондова біржа. Також розглянута повна класифікація фондових бірж по різних ознаках.

Ключевые слова: фондовая биржа, фондовый рынок, классификация фондовых бирж.

Summary. The meaning of definition “Stock exchange” was studied in the article. Also full classification of stock exchange by different features was reviewed.

Keywords: stock exchange, stock market, stock exchange classification.

Рецензент д.е.н., доцент УкрДАЗТ Зайцева І.Ю.

Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Назаренко І.Л.

УДК 658.7.003

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРЕДПОСЫЛКИ И РЕГИОНАЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ ЛОГИСТИКИ В ФОРМИРОВАНИИ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ТРАНСПОРТНО-РАСПРЕДЕЛИТЕЛЬНЫХ СИСТЕМ

*Винников В.В., д.э.н., профессор;
Кристиогло В.С., аспирант (ОНМА)*

Аналізуються тенденції розвитку світогосподарських зв'язків, вигідне геополітичне положення України, яка знаходиться на перетині найважливіших торгових шляхів, розкриваються економічні передумови і регіональні аспекти створення логістичних транспортно-розподільних систем при формуванні стратегії обслуговування транспортних вантажопотоків через територію України.

Ключові слова: транзитні вантажопотоки, транспортний комплекс, інтеграційні процеси, логістичні системи, транспортні вузли.

Постановка проблемы и её связи с научными и практическими задачами. Лишь немногие сферы бизнеса могут похвастаться той же сложностью внутренних взаимосвязей и такой же широтой географического охвата, какие характерны для современной логистики. Предназначение логистики – обеспечить получение продуктов и услуг там, где они необходимы тогда, когда они требуются. Большинство потребителей в промышленности развитых стран мира давно уже воспринимают высокое качество логистики, как должное.

Логистика охватывает и объединяет в единый процесс такие разнообразные виды деятельности, как информационный обмен, транспортировка, управление запасами, складирование, грузопереработка.

Тенденции развития мирохозяйственных связей определяют расширение производственных связей и международной

экономической кооперации. Однако неравномерный постоянный рост транснациональных и трансприграничных потоков и международного транзита предопределяет новые задачи и проблемы управления товарными и денежными потоками.

По оценкам международных экспертов ООН и ЕС, а также по прогнозам Совета по изучению производительных сил Национальной академии наук Украины, до 2014 года ожидается увеличение товарообмена по европейскому направлению «Север – Юг» на 25-30, евроазиатского – на 30-35 процентов. В этой связи должна формироваться стратегия обслуживания проходящих транзитных грузопотоков через территорию Украины.

При любом уровне интеграции в европейское пространство Украина должна учитывать ёмкость альтернативных рынков для продукции традиционного производства. Это, прежде всего Азиатско-Тихоокеанский регион, который

отличается высокими темпами развития и не имеет таких ограничений как европейский рынок для конкурентной продукции. Именно это обстоятельство усиливает значение собственного торгового флота в структуре экспорта транспортных услуг.

В организационно-экономическом механизме, ориентированном на создание и функционирование национальной сети международных транспортных коридоров, должны быть представлены инструменты управления комплексным наращиванием морского транспортного потенциала.

В современных условиях невозможно обеспечить устойчивость национального морского транспортного комплекса без научно-обоснованного подхода к организации и управлению перевозочным процессом. Главным в этом процессе становится создание транспортных логистических товаропроводящих систем, в частности на основе национальных предприятий морского транспорта [1].

Анализ последних исследований и публикаций. Исследованию проблем и путей развития транспортной отрасли экономики морехозяйственного комплекса Украины посвящены труды таких отечественных учёных-экономистов, как Буркинский Б.В., Котлубай А.М., Примачёв Н.Т., Винников В.В., Воркут А.И., Кулаев Ю.Ф., Цветов Ю.М. и др. Учёные всесторонне рассматривали вопросы развития транспортного комплекса Украины, давали рекомендации и предлагали пути обеспечения эффективного функционирования этой важной отрасли народного хозяйства.

Но учитывая курс Украины на Европейскую интеграцию, рыночные перемены в экономике, требуют модернизации транспортного комплекса, решения сложных задач по обеспечению конкурентоспособности национального транспорта. Одной из таких проблем является широкое внедрение логистических систем, создание транспортно-логистических центров в системе международных транспортных коридоров.

Выделение нерешённых частей общей проблемы. Тенденции развития мирохозяйственных связей определяют расширение производственных связей и международной экономической кооперации. Однако неравномерный постоянный рост транснациональных и трансприграничных потоков грузов и международного транзита определяет новые задачи и проблемы управления товарными и денежными потоками. Транзитный потенциал Украины используется ещё не полностью. Часть транзитных потоков обходит нашу страну. Конкурируют с Украиной за транзит соседние государства – Россия, Беларусь, страны Балтии, Румыния, в которых созданы более благоприятные условия для международных грузопотоков, строится и совершенствуется транспортная инфраструктура. В этой связи выгодное географическое положение

Украины, и в первую очередь южных причерноморских её регионов, создаёт объективные предпосылки для сохранения на долгосрочную перспективу их специализации в международном разделении труда для обеспечения транзитных связей и их комплексного обслуживания в морских портах на основе новых технологий и систем доставки смешанных и интермодальных грузов.

Геополитический потенциал стран в значительной мере реализуется путём экспорта транспортных услуг. Реализация транзитных возможностей является условием экономического роста и повышения конкурентоспособности не только на транспорте, а и всей экономики страны. Транспорт превращается в самостоятельную сферу экспорта услуг, а транзит становится одним из важнейших его составляющих.

Формирование целей статьи (постановка задачи). Бурная перестройка основных грузопотоков и соответствующих транспортных коммуникаций, которая происходила в черноморском регионе в 90-х годах, сменилась на сегодняшний день стабилизацией товарооборота и, как следствие, определённой стабилизацией транспортных путей и направлений перевозок. Определились наиболее напряжённо функционирующие транспортные артерии, специализация портов и направления развития их производственных мощностей.

С другой стороны, практика осуществления перевозок дала возможность уточнить принимавшиеся на международном уровне решения и по созданию транспортных коридоров.

С учётом этих обстоятельств, а также кардинальных изменений в структуре Европейского союза разрабатываемая в настоящее время концепция соединения транспортных путей Европы и Азии предусматривает внесение целого ряда коррективов, как в транспортную политику ЕС, так и в перспективную систему транчерноморских магистралей.

В числе приоритетных направлений транспортной политики, наряду с развитием технических средств транспорта, необходимостью обновления его основных фондов на качественно новом уровне, внедрения новых прогрессивных технологий, информатизации перевозочного процесса, выделяются проблемы обеспечения координации деятельности различных видов транспорта, развития интермодальных перевозок грузов по международным транспортным коридорам, комплексного решения региональных транспортных задач, интеграции украинского рынка транспортных услуг в мировую транспортную систему.

Важно реализовать главные интеграционные процессы на транспорте в Украине и за рубежом, которые сводятся что к следующим основным направлениям: во-первых, крупные грузовладельцы должны активно участвовать в развитии транспортной инфраструктуры и подвижного

состава; во-вторых, необходимо создание крупных компаний-операторов с участием различных видов транспорта, что позволит перейти от административных к чисто рыночным методам формирования сквозных тарифов и организации прямых вешанных перевозок грузов в международном сообщении; в-третьих, важно активизировать процесс создания крупных горизонтально интегрированных структур как внутри видов транспорта, так и между ними на межотраслевом уровне – результатом будет снижение транспортных издержек и повышение инвестиционного и инновационного потенциалов [2].

В качестве других направлений развития интеграционных процессов на транспорте отмечается интеграция транспорта с транспортным машиностроением, а также с наукой, – уровень научно-технического прогресса должен объективно формировать конкурентоспособность транспортных систем. При этом выделяются три основных направления, на которых следует ожидать решающего прорыва: тотальная информатизация транспорта; создание экономичных и экологически совершенных транспортных средств; создание логистических транспортно-распределительных систем, основанных на применении логистических технологий, таких как организация доставки грузов «от двери до двери» и «точно ко времени»; создание терминальных систем доставки грузов; формирование мультимодальных логистических центров; развитие контейнерных и контейнерных систем транспортировки грузов с использованием логистических систем (рис. 1.).

В статье рассмотрены проблемы и основные тенденции развития отечественных отраслей морехозяйственного комплекса;

проанализированы сдерживающие факторы развития и сформулированы меры по успешному их преодолению, рассмотрены перспективы увеличения транзитного потенциала и повышения конкурентоспособности морских портов.

Изложение основного материала исследования. Представленная на рис. 1. модель формирования логистических товаропроводящих систем с учётом предприятий национального морского транспорта по своему внутреннему содержанию отличается системностью реализации в связи с учётом принципиальных проблем макроэкономического и микроэкономического уровней. Поэтому важнейшей теоретической и практической задачей является построение системы комплексного управления сбалансированностью интересов и эффективностью функционирования интегрированных транспортных систем.

Следует обратить внимание на принципиальное значение для интегрированных устремлений Украины в морехозяйственном

комплексе. Его роль не осознана в достаточной степени, поэтому не разработана целевая национальная программа устойчивости функционирования торгового флота, морских портов, судостроительной базы и сервисных подразделений комплекса. Управление устойчивым развитием транспортной составляющей морехозяйственного комплекса должно осуществляться в соответствии с методом, приведённым (формула 1).

Первоочередным следует считать выработку комплекса политических, экономических, организационных и правовых мер, определяющих позицию Украины в мировом судоходстве и обеспечивающих независимость национальной внешней торговли на фрахтовом рынке. Одновременно с выработкой судоходной политики необходимо определиться с базовыми портами и выбрать стратегию реструктуризации и институционализации в системе собственности объектов многообразной функциональной деятельности.

При ограниченности инвестиционных ресурсов формируется проблема бессистемного развития грузовых терминалов. Вследствие этого нарушается принцип специализации торговых портов. Характерный пример - начало и прекращение строительства перегрузочного комплекса в Одесском порту для минеральных удобрений. Без тщательного анализа ситуации с мировой торговлей и прогнозом размещения терминалов, в Одесском порту началось строительство грузовых объектов мощностью 1 млн. т. После того как были вложены средства в сумме 2,8 млн. долл., оказалось, что поток груза уменьшился более чем на 90 процентов.

Во избежание дальнейших потерь намечено перепрофилировать комплекс под зерновые грузы. Однако в портах Украины уже существуют мощности, обеспечивающие не только прогнозный объём экспорта зерна – 10 млн. тонн, но и объём транзита.

Региональная специализация приморской зоны предопределяет целесообразность развития промышленно-финансовых групп. Мощный судостроительный потенциал на юге Украины не был использован в наиболее критичные периоды государственного строительства. Из-за потери платежеспособности судоходных компаний и жёсткой конкуренции в структуре мирового судостроительного комплекса украинские верфи были приватизированы на принципах обеспечения загрузки корпусостроительных цехов внешними инвесторами. Такими инвесторами становились зарубежные судостроительные фирмы, которые впоследствии приобретали государственную долю акций. Однако мощности в дальнейшем не были загружены и сбалансированы в полном объёме.

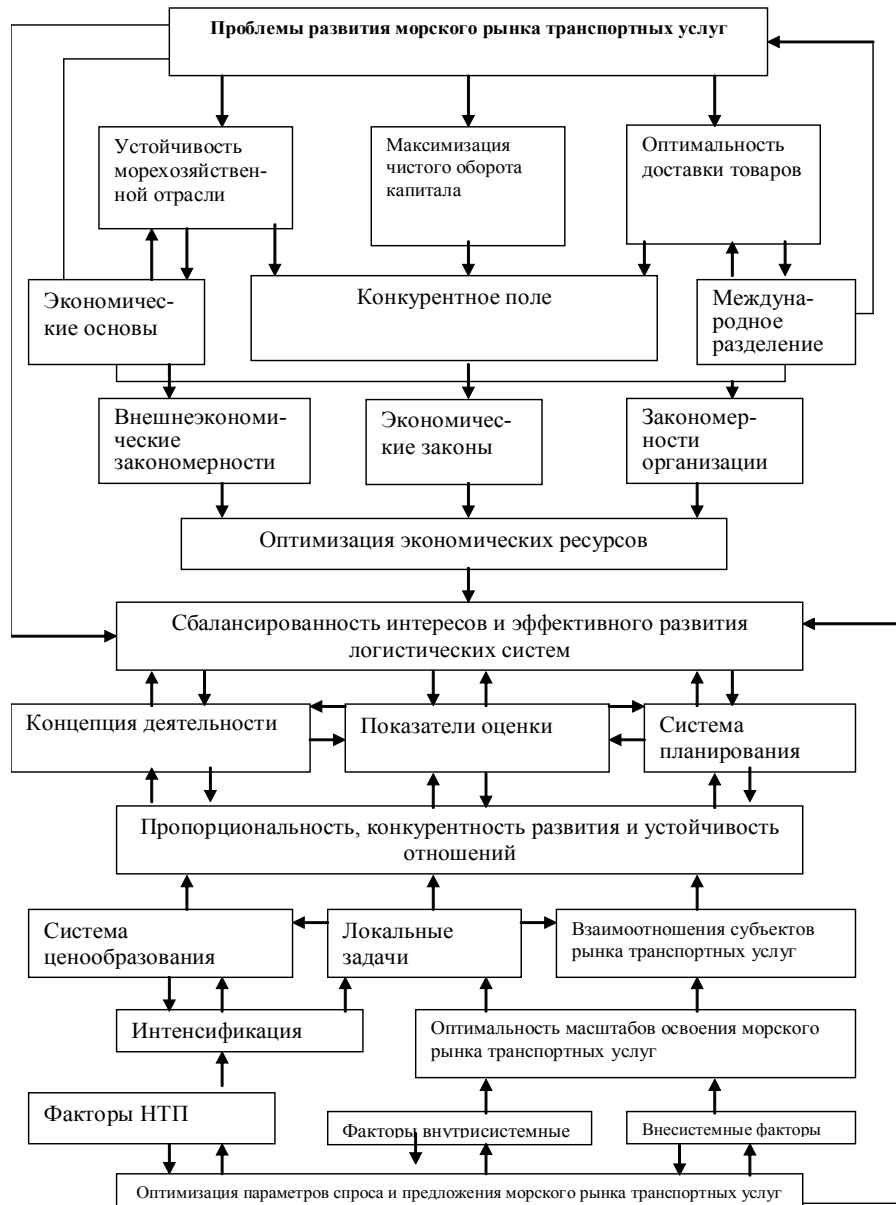


Рис. 1. Система ресурсов и условий формирования логистических систем

Тогда параметры устойчивости морского транспортного комплекса должны регулироваться на основе принципа достаточности потенциала по макроэкономическим результатам.

$$\sum^T D_N T_{\Delta} P_{cic} \alpha_{ii} \geq \sum^T Q_{BЭС} \cdot C_{ST} \alpha_{ii} + \sum^{T_2} K_{pj} \alpha_{ij} \quad (1)$$

где T – расчётный период стратегической программы развития торгового флота по критерию обеспечения национальной грузовой базы в пределах участия в интеграционных технологиях;

D_N – параметры дедефта, позволяющие устойчиво в соответствии с Конвенциями ИМО функционировать как в интересах национальных портов, так и в свободных секторах фрахтового рынка;

T_{Δ} – конкурентный эксплуатационный период по

максимуму производительности флота и надёжности функционирования;

r_{ctv} – тайм-чартерный эквивалент с учётом динамичности фрахтового рынка;

α_{ii} – коэффициент дисконтирования денежных потоков функциональной деятельности флота;

$Q_{BЭС}$ – объём морских перевозок, регулируемый конвенцией ИМО и принципами развития логистических товаропроводящих систем;

C_{ST} – себестоимость (средние затраты), определяемые расчётным потенциалом провозной способности;

T_{Δ} – период развития, в течении которого изменяются инвестиционные потоки по формированию развития национального торгового флота;

K_{rj} – капитальные затраты по годам наращивания транспортного потенциала;

α_{ij} – коэффициент аккумуляции.

Создаваемые в транспортных узлах логистические транспортно-распределительные и информационно аналитические центры должны структурироваться с логистическим центром более высокого иерархического уровня – региональным (городским, областным и другим в соответствии с административно-территориальным делением Украины), межрегиональным и международным, что обеспечит формирование транспортно-логистических систем различного иерархического уровня и их последующую интеграцию в мировое экономическое пространство.

Влияние процессов глобализации на украинский транспортный рынок следует считать координирующей проблемой развития. Под глобализацией в данном контексте следует понимать создание единой общемировой транспортной системы, способной удовлетворять потребности в перевозке грузов и пассажиров из любой точки земного шара в любую другую его точку без сколь-нибудь существенного влияния на этот процесс национальных границ. Этим определяются задачи инвестиционных и интеграционных процессов в национальном морском транспортном комплексе.

Выводы данного исследования и перспективы дальнейших работ в этом направлении. В результате выполненных исследований обосновано:

а) что реализацию природно существующего транзитного потенциала Украины необходимо оценивать как стратегично-приоритетное направления для развития национальной экономики и в первую очередь её транспортного сектора. Особенности организации отдельных сегментов национального транзитного потенциала таких, как контейнерная транспортно-технологическая система и использованием логистических центров в транспортных узлах, позволяет уже сегодня начать работу в этом рынке транспортных услуг, фрахтуя грузовые помещения судов без привлечения инвестиций;

б) принципиальное внимание должно уделяться вопросам совершенствования межрегиональных и международных транспортно-экономических связей [5,6] Украины, проблемам развития украинских зон международных транспортных коридоров, повышению конкурентоспособности национальных предприятий морского транспорта. Участие в развитии МТК позволит расширить экспорт транспортных услуг путём использования транспортной инфраструктуры для транзитных перевозок грузов и пассажиров, что стимулирует повышение спроса на услуги украинской транспортной системы и её комплексное развитие;

в) одной из основных причин потери

значительной доли рынка транспортных услуг украинскими переводчиками и экспедиторами является низкое качество транспортно-логистического сервиса, не отвечающего международным стандартам. Отсутствие логистических центров в транспортных узлах не способствует координации взаимодействия транспортников. Очень важным, на наш взгляд, моментом, определяющим будущее развития логистических концепций в отечественной экономике, является взаимодействие транспортных, торговых экспедиторских фирм и других логистических посредников. Внедрение концепции интегрированной логистики, создание транспортно-логистических центров является одним из стратегических путей повышения конкурентоспособности отечественных организаций бизнеса.

Будущее рынка транспортно-логистических услуг Черноморского региона связано прежде всего с развитием международных транспортных коридоров.

Участие национального флота и портов в развитии интеграционных процессов на транспорте в условиях глобализации мировой экономики должно основываться на организационно-экономических предпосылках формирования и развития интегрированных транспортно-распределительных систем на региональном, межрегиональном и международном уровнях.

С развитием трансевропейской сети логистических центров и евроэкономической стратегией Украины необходимо сформировать концепцию и разрабатывать проекты, связанные с еврологистической системой, т.е. логистикой в европейском масштабе. Разработки и мероприятия по еврологистике должны быть направлены на сокращение расходов по экспортным и импортным поставкам, на услуги при пересечении границ, на сокращение простоев транспорта в пунктах таможенного контроля, а также на сокращение товарной массы в пути и запасов на предприятиях.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Винников В.В. Формирование морского транспортного потенциала в системе интеграционных процессов: Монография. – Одесса: Феникс, 2004. – 222 с.
2. Громов Н.Н. Персианов В.А. Управление на транспорте. – М.: Транспорт, 1990. – 336 с.
3. Федеральная целевая программа «Модернизация транспортной системы России». – М.: Министерство транспорта РФ, 2001.
4. Закон України про транзит вантажів //Відомості Верховної Ради України. – 1999. - №51. – Ст.446.
5. Примачёв Н.Т., Примачёв А.Н. Принципы интеграции в торговом судоходстве. – Одесса: Феникс, 2005. – 268 с.

6. Пугель Линдерт Международная экономика, - М. Дело и сервис, 2003, - 800 с.

Аннотация. Анализируются тенденции развития мирохозяйственных связей, выгодное геополитическое положение Украины, которая находится на пересечении важнейших торговых путей, раскрываются экономические предпосылки и региональные аспекты создания логистических транспортно-распределительных систем при формировании стратегии обслуживания транспортных грузопотоков через территорию Украины.

Ключевые слова: транзитные грузопотоки, транспортный комплекс, интеграционные процессы, логистические системы, транспортные узлы.

Summary. Progress of connections trends, advantageous geopolitical position of Ukraine that is on crossing of major trade-routes, are analysed, economic pre-conditions and regional aspects of creation of the logistic transport-distributive systems open up at forming of strategies of maintenance of transport traffics of goods through territory of Ukraine.

Keywords: transit flows, transport complex integration processes, logistics systems, transportation hubs.

Експерт редакційної колегії к.э.н., доцент УкрГАЗТ Уткина Ю.Н.

УДК 657:656.2 (075)

СУЩНОСТЬ БУХГАЛТЕРСКОГО И ФИНАНСОВОГО УЧЕТА, ИХ ОБЩЕЕ И ОСОБЕННОЕ

*Вовк А.А., д.э.н., профессор (МГУПС),
Вовк Ю.А., к.э.н., начальника отдела ЦМ (ОАО "РЖД"),
Чуприкова З.В., к.э.н., доцент (МГУПС),*

Розкрито взаємозв'язок бухгалтерського та фінансового обліку, виявлено нове, що вноситься в теорію та практику фінансового обліку.

Ключові слова: бухгалтерський облік, фінансовий облік.

Постановка проблемы. В современной экономической науке принято выделять бухгалтерский, финансовый, налоговый и управленческий учет. Отчетность, ранее называемую бухгалтерской, теперь именуют финансовой. Изменения в структуре учета и наименовании отчетности внедряются в теорию и практику учета через нормативные документы, а не на основе результатов научных исследований. По нашему мнению, более-менее четко обосновано обособление налогового и управленческого учета, т.е. учета налогов и учета издержек в целях управления ими, поскольку очевидны их предмет, и цели.

Анализ последних исследований и публикаций, на которые опирается автор со ссылкой на источники. В то же время в нормативных документах, действующих в Украине учет принято называть бухгалтерским, а отчетность – финансовой [1] без каких либо пояснений. Во многих публикациях авторы не проводят границы между бухгалтерским и финансовым учетом, а зачастую попросту отождествляют их. Это относится к работам проф. В.П. Завгородного [2], Н.М.Ткаченко [3] и др.

Вопросы взаимосвязи бухгалтерского и финансового учета рассматривал в своих работах Я.В. Соколов, [4, С. 400]. Однако при этом он придерживался точки зрения, что практически финансовый учет это и есть бухгалтерский учет в нашем понимании. Такое отождествление не дает

ответа на вопросы о различии между финансовым и бухгалтерским учетом.

Выделение нерешенных частей общей проблемы, которым посвящается статья. В связи с этим возникает задача более глубокого исследования сущности собственно бухгалтерского и финансового учета, т.е. исследования преследующего цель обосновать общее и особенное в этих частях учета.

Формирование целей статьи (постановка задачи). Целью исследования является раскрытие взаимосвязи бухгалтерского (в традиционном понимании) и финансового учета для уяснения того нового, что вносится в теорию и практику выделением финансового учета.

Изложение основного материала исследования с обоснованием полученных научных результатов.

Исследование предмета бухгалтерского учета, позволило обосновать, что таковым являются материальные и нематериальные ценности, находящиеся в юридическом распоряжении организации. Это подтверждается названиями глав в учебнике по бухгалтерскому учету основной деятельности железных дорог, которые указывают на то, что предметом учета являются именно ценности [5], создаваемые в процессе производства и используемые при этом: «учет труда и заработной платы», «учет материалов и топлива», «учет малоценных и быстроизнашивающихся предметов и