

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Благодетелева-Вовк Л.С. Оцінка росту числа потенційних користувачів Інтернету в Україні на період до 2005 року / Л.С. Благодетелева-Вовк, С.В. Благодетелев // Маркетинг в Україні. – 2002. – № 1. – С. 21-24.
2. Богданова Е.Л. Информационный маркетинг: учеб. пособие / Е.Л. Богданова. – СПб.: Альфа, 2000. – 174 с.
3. Введение в информационный бизнес: учеб. пособие / [Голосов О.В., Охрименко С.А., Хорошилов А.В. и др.]; под ред. В.П. Тихомирова, А.В. Хорошилова. – М.: Финансы и статистика, 2006. – 249 с.
4. Винарик Л.С. Информационная культура: эволюция, проблемы / Л.С. Винарик, А.Н. Щедрин. – Донецк: ИЭП НАН Украины, 1999. – 144 с.
5. Гапоненко Н.В. Форсайт. Теория. Методология. Опыт: монография / Н.В. Гапоненко. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2008. – 239 с.
6. Голин В.В. Управление информационными ресурсами / В.В. Голин, И.К. Корнеев. – М.: ИНФРА-М, 2009. – 432 с.
7. Дейнеко Т.О. Інформаційний бізнес як інноваційний засіб розвитку економіки України: автореф. дис. канд. екон. наук / Ін-т регіональних досліджень НАН України. – Львів, 1999. – 20 с.
8. Дорофиев В.В. Менеджмент в сфере консультационных услуг / В.В. Дорофиев, Л.Ф. Яковенко // Менеджмент в сфере услуг: Сб. науч. тр. – Донецк: ВИК, 2004. – С. 317–370.
9. Пономаренко Н.Ш., Фінагіна О.В. Особливості розвитку інформаційного ринку: Монографія / НАН України. Ін-т економіко-правових досліджень. – Донецьк: ТОВ «Юго-Восток, Лтд», 2006. – 194 с.

*Рецензент д.е.н., професор ДонІЗТ Фінагіна О.В.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Якименко Н.В.*

УДК 656.6.611:339.165.4: 38.47

**ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ЗАДАЧИ АДМИНИСТРИРОВАНИЯ В ТОРГОВОМ
МОРЕПЛАВАНИИ**

Фрасинюк Т.И., аспирант (ОНМА)

В данной статье рассматриваются основные экономические задачи администрирование в торговом судоходстве. Даны две группы условий формирования морского транспортного потенциала страны - объективная целесообразность и организация управления этим процессом.

Ключевые слова: администрирование в торговом судоходстве, предпринимательство в системе морского транспорта, международное разделение труда, международный регистр судов.

**ЕКОНОМІЧНІ ЗАВДАННЯ АДМІНІСТРУВАННЯ У
ТОРГОВЕЛЬНОМУ МОРЕПЛАВСТВІ**

Фрасинюк Т.І., аспірант (ОНМА)

У даній статті розглядаються основні економічні завдання адміністрування в торговельному суднопластві. Дано дві групи умов формування морського транспортного потенціалу країни - об'єктивна доцільність і організація управління цим процесом.

Ключові слова: адміністрування в торговельному суднопластві, підприємництво в системі морського транспорту, міжнародний поділ праці, міжнародний реєстр суден.

**ECONOMIC CHALLENGES OF ADMINISTRATION IN
THE MERCHANT SHIPPING**

Frasyniuk T.I.

The article considers the main economic tasks of the administration in the merchant shipping. There are two groups of the formation conditions of the country's sea transport potential: an objective expediency and organization of the process control.

Keywords: administration in the merchant shipping, entrepreneurship in the system of Maritime transport, the international division of labour, the international register of ships.

Постановка проблеми и ее связь с научными или практическими задачами. Системная значимость морской транспортной индустрии в устойчивости международного

разделения труда и в обеспечении положительного сальдо экспорта транспортных услуг (счета текущих операций) предопределяет особенность управления в торговом мореплавании. Во-первых, при решении предпринимательских задач усиливается роль менеджмента. Во-вторых, в механизме реализации макроэкономических задач выделяется принцип администрирования безусловности выполнения национальных законов и стандартов. В-третьих, с позиции глобальной сбалансированности интересов судовладельцев и грузовладельцев и с учетом усиления стандартов безопасности мореплавания первостепенным становится принцип международного администрирования на основе конвенционного регулирования торгового судоходства. Поэтому формируется особая группа задач по управлению адекватностью состояния флота относительно установленных критериев и ограничений. Нарушение этих требований или задач обуславливает потерю страной статуса нормальной морской державы.

Усиление роли посткризисной структуризации международного разделения труда в стабилизации экономического роста предопределяет повышение значимости рынка морской торговли, а, следовательно, оптимизации его ресурсного состояния. Повышение технико-экономического уровня флота, усложнение условий его надежной эксплуатации предопределяют ужесточения требований к менеджменту и администрированию. Это особенно отражается на выборе стратегии и задач позиционирования Украины в глобальном рынке морской торговли.

Важнейшим становится разработка макроэкономическими институциональными организациями четкой транспортной политики, в соответствии с которой решаются как общесистемные задачи, так и создаются условия эффективного функционирования отдельных предприятий.

Анализ последних исследований и публикаций. Принцип трех ключевых преимуществ и трех ключевых недостатков [1, с.123] достаточно жестко проявляется в системе рынка морской торговли. Экономическая независимость отдельных стран в условиях глобализации хозяйственных отношений тесно связана с тремя направлениями развития: эффективной специализацией и позиционированием в системе международного разделения труда; формированием наиболее надежной системы обеспечения энергетических потребностей на основе транспортной независимости; созданием конкурентного транспортного комплекса, включающего развитую морскую транспортную индустрию.

Интересным становится сравнение ряда теоретических положений с конкретным воплощением реального производственного процесса. В соответствии с принципом постоянного совершенствования [2,3] производства возрастает его технико-экономический уровень и повышается производительность труда. В торговом судоходстве производительность труда основывается на относительном уменьшении живого труда на основе роста капитальной его вооруженности. Экономия труда моряков выступает критерием надежности и безопасности судов.

При выборе любой стратегии развития морской транспортной индустрии страны следует ориентироваться по трем ключевым задачам : соответствие международным правилам и стандартам, достижение транспортной независимости внешней торговли и обеспечение нормализованной эффективности работы судоходных компаний. Использование принципа сбалансированной системы показателей [4, 5] обеспечивает выбор разностороннего инструментария оценки результатов. Проблеме эффективного администрирования в торговом судоходстве уделяется внимание в ряде работ [3, 8, 10]. Однако необходимо раскрыть сущность администрирования по критериям антикризисного управления в пределах правовых положений.

Выделение нерешенных частей общей проблемы. В работах [3, 6, 8-10] уделяется большое внимание общим тенденциям и принципам развития рынка морской торговли, а также глобализационным ограничениям развития локальных транспортных комплексов. Однако остается нерешенной проблема формирования эффективной национальной морской транспортной политики в совокупности задач развития национального торгового флота.

Формулирование целей статьи (постановка задачи). С учетом изложенных проблем целью данной статьи является систематизация экономических задач администрирования в торговом судоходстве в условиях сложившегося международного разделения труда.

Изложение основного материала исследования. При выборе любой стратегии развития морской транспортной индустрии страны следует ориентироваться по трем важнейшим ограничениям: соответствие международным правилам и стандартам, достижение транспортной независимости внешней торговли и обеспечение нормализованной эффективности работы судоходных компаний. Использование принципа сбалансированной системы показателей [4, с.37] обеспечивает выбор разностороннего инструментария оценки результатов.

Главным назначением отраслевого управления следует рассматривать стечение макроэкономических и предпринимательских интересов и ориентация на инновационное развитие флота и портов на основе ресурсной оптимизации и администрирования:

- развития на основе объемов морской торговли, которые по условиям экономической безопасности должны обеспечиваться флотом национального флага;
- мониторинга мирового рынка морской торговли и оценки альтернатив обеспечения национальных интересов;
- оценки возможности и целесообразности реализации совокупности программ, которые отражают приоритеты государственного

строительства и позиционирования резидентов в системе мирового разделения труда.

При учете системы закономерностей и принципов (рис.1), на основе которых разрабатывается национальная стратегия развития торгового флота, необходимо внимание концентрировать на особенностях динамики параметров, характеризующих состояние рынка торгового судоходства. Это, во-первых, темпы роста и структурные сдвиги в международных экономических отношениях [6,с.182], во-вторых, соответствие дедефта мирового флота характеру изменения базового размещения производительных сил, и, в-третьих, оптимальность администрирования в системе обеспечения безопасности функционирования флота.



Рис. 1. Группировка основных задач администрирования в торговом мореплавании

При выборе механизма и инструментария оптимизации направлений роста технико-экономического уровня флота и портов сохраняются причинно-следственные связи между затратами живого труда и его результатами. Судоходство, основанное на технически совершенном флоте, обладает потенциалом при активном фрахтовом рынке и адекватном менеджменте к повышению экономичности оперирования относительно сложившегося уровня

тарифов на фрахтовом рынке. Кроме того, возрастает производительность и привлекательность труда моряков. При этом следует учитывать сложившуюся закономерность развития потенциала глобального рынка морской торговли. Это разрыв в пространстве и принадлежности возрастающей капитальной стоимости флота и национальной диверсификации по количеству и качеству труда и человеческого капиталу. Такой процесс облегчает

интернационализацию взаимодействия различных судоходных компаний, достигающих одинаковых параметров конкурентной устойчивости.

Все международные регуляторные положения становятся обязательными при определенном масштабе их ратификации национальными правительствами. При их нарушении даже теми судовладельцами, страны которых не подписали, суда подвергаются задержанию и другим административным ограничениям. В этом отношении формируется риск для моряков Украины вследствие отрицательного отношения ряда структур к ратификации Конвенции MLC (2006г.) [7].

Регистры стран "удобного" флага позволяют решить две глобальные задачи: повысить экономическую конкурентоспособность флота и обеспечить работой морских специалистов стран с избытком квалифицированных кадров. При этом благодаря деятельности международного профсоюза ITF достигается относительно справедливая оплата труда на подфлажных судах по сравнению с условиями мирового фрахтового рынка. При игнорировании этих условий вмешиваются портовые власти либо профсоюз использует метод бойкота флота судовладельцев, нарушивших общие принципы при подписании контракта с членами экипажа.

Одним из условий эффективного развития рынка реестров "удобных" флагов является наличие конкурентного рынка морских специалистов и системы администрирования по их интересам. При этом национальный торговый флот должен быть в полной мере укомплектован по условиям воспроизводства труда в национальных условиях.

Непременное требование в форме администрирования со стороны ITF выплачивать экипажам под "удобным" флагом стандартные ставки, с одной стороны, ограничивает масштабы перевода национальных судов под такие флаги, а с другой — обеспечивает нормальные условия экспорта труда. Последнее способствует притоку валютных средств в страну и возможности их использования в качестве одного из источников финансирования развития национального флота или создания акционерных компаний на базе существующих государственных судоходных предприятий [8, с.124].

Особая роль в системе институционального регулирования отведена второму (международному) реестру судов. Эта стратегия позволяет решить три главные задачи эффективной шиппинговой деятельности национальных судоходных компаний:

1. сохранение тоннажа под национальным флагом;
2. повышение его ценовой конкуренции на мировом рынке транспортных услуг;

3. формирование добавленной стоимости на основе труда морских специалистов.

Последнее достигается благодаря значительному сокращению оттока средств судовладельцев, что оптимизирует условия содержания судов в нормальном эксплуатационном состоянии.

Выводы из данного исследования и перспективы дальнейших исследований в данном направлении. Морская транспортная индустрия относится к важнейшим условиям эффективности международной экономики. Поэтому главным становится принцип равноправия всех организаций морского транспорта при реализации основных коммерческих задач. При этом возрастание роли и значимости труда моряков предопределяет формирование институциональных положений, нацеленных на охрану и социальную адекватность условий труда.

Все международные регуляторные положения становятся обязательными при определенном масштабе их ратификации национальными правительствами и формируют текущие задачи развития торгового флота. При их нарушении даже теми судовладельцами, страны которых не подписали, суда подвергаются задержанию и другим административным ограничениям.

Стабильная система администрирования морской индустрии в масштабе государства является одним из самых сильных аспектов для ее развития. От нее зависят решения вопросов взаимоотношений с инвесторами, проблем в системе налогового законодательства, связанных со спецификой морехозяйственной деятельности, а также вопросам согласования проектной документации с надзорными органами, совершенствование тарифной политики и вопросов, крайне важных для нормального функционирования морской отрасли. При этом важно контролировать систему расширения круга задач выхода страны в состав стандартных морских государств.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Гледстоун Девід. Інвестування венчурного капіталу: Детальний посібник з інвестування в приватні компанії для отримання максимального прибутку / Девід Гледстоун, Лаура Гледстоун. / Пер. з англ. За наук.ред. Т.В.Герасимової.- Дніпропетровськ: Баланс Букс, 2006.- 416с.
2. Amado G. The Transitional Approach to Change. / G.Amado, A Ambrose - London : Karnac Books, 2001.
3. Примачев Н.Т. Эффективность развития морской транспортной индустрии: монографии./ Н.Т.Примачев, Н.Н. Примачева. - Одесса: ОНМА, 2011.- 374с.
4. Внедрение сбалансированной системы показателей/ Horvath & Partners; Пер. с нем. — М.:

Альпина Бизнес Букс, 2005. — 478 с. — (Серия «Модели менеджмента ведущих корпораций»)

5. Niven P.R. Balanced Scorecard. / P.R. Niven - NY, John Wiley & Sons, Inc., 1998.

6. Krugman P. R. International Economics: Theory and Policy. / P. R. Krugman, M. Obstfeld— 1988; 8-е изд.: Prentice Hall, 2008. — 712 p.

7. Maritime Labour Convention (MLC), 2006, - 110p.

8. Примачев Н. Т. Принципы интеграции в торговом судоходстве: монография / Н.Т. Примачев, А.Н. Примачев.- Одесса: Феникс, 2006. - 360 с.

9. Пугель, Т. А. Международная экономика.: учебник для вузов: [пер. с англ.] / Т. А. Пугель, П. Х. Линдерг.— М.: Дело и сервис, 2003. — 800 с.

10. Котлубай М.И. Становление морского транспорта в рыночной среде: монография / И.М. Котлубай. – Одеса : ИПРЭЭИ НАН Украины, 2005. – 224 с.

*Рецензент д.э.н., профессор ОНМА Примачев Н.Т.
Експерт редакційної колегії к.э.н., доцент УкрГАЖТ Елагин Ю.В.*

УДК 657.48

ОРГАНІЗАЦІЯ ОБЛІКУ РОЗРАХУНКІВ ЗА ПОДАТКОМ НА ПРИБУТОК В УМОВАХ ЧИННОСТІ ПОДАТКОВОГО КОДЕКСУ УКРАЇНИ

Шерепа К.М., к.е.н., доцент (ДЕТУТ)

В статті автор приділив увагу дослідженню особливостей організації обліку розрахунків за податком на прибуток в умовах чинності ПКУ.

Ключові слова: податки, бухгалтерські документи, ПКУ, об'єкт оподаткування.

ОРГАНИЗАЦИЯ УЧЕТА РАСЧЕТОВ ПО НАЛОГУ НА ПРИБЫЛЬ В УСЛОВИЯХ ДЕЙСТВИЯ НАЛОГОВОГО КОДЕКСА УКРАИНЫ

Шерепа К.Н., к.э.н., доцент (ГЕТУТ)

В статье автор уделил внимание исследованию особенностей организации учета расчетов по налогу на прибыль в условиях действия НКУ.

Ключевые слова: налог на прибыль, доходы, расходы, амортизация, авансовые взносы, ставка налогообложения.

ORGANIZATION OF ACCOUNTING OF INCOME TAXES FORCE IN THE TAX CODE OF UKRAINE

Sherepa K.M.

In the article, the author paid attention to the study of features of accounting for income tax in force CLE.

Keywords: income tax, income, expenses, depreciation, advance payments, tax rate.

Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями. Значний податковий тиск на підприємства та незначне його зниження в динаміці підштовхує платників податків оптимізувати податки різними методами як законними, так і незаконними.

Нестабільність податкового законодавства, часті зміни в законодавчих актах щодо окремих податків і нововведення в розрахунках з бюджетом теж нерідко призводять до помилок та неточностей при розрахунках та сплаті податків, їх обліку. Найчастіше помилки та неточності з'являються в

обліку податкових зобов'язань та їх погашень в перехідний період застосування раніше чинних та нових законодавчих актів, які тільки набирають чинності.

З огляду на зміни в податковій політиці держави, необхідність подальшого вдосконалення оподаткування 02.12.2010 р. Верховною Радою України ухвалено Закон №2755-VI Податковий кодекс України (далі ПКУ).

В ПКУ повніше й чіткіше дано визначення понять системи оподаткування: платники податків і зборів, об'єкти оподаткування, обов'язки, права і відповідальність платників податку, види податків