

-
10. Внутрішній фінансовий контроль в Україні // Фінансовий контроль. – 2008. – № 2 – С. 3.
 11. Аудит і ревізія підприємницької діяльності. Навчальний посібник. / За ред. проф. Ф.Ф. Бутинця - Житомир, ПП "Рута", 2001. - 416 с.
 12. Одегов Ю.Г. Аудит и контролинг персонала: учебное пособие / Ю.Г. Одегов, Т.В.Никонова. М.:Экзамен, 2002. - 447 с.

The question of development of combined control in Ukraine are researched. The problems of different control section are investigated; series of methods for their solution are proposed.

Исследованы вопросы развития целостной системы комплексного контроля в Украине. Рассмотрены проблемы контроля в разрезе отдельных его видов и предложен ряд мер по их решению.

УДК 656.621

Боня С.М., Ющенко О.М.

ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ДІЯЛЬНОСТІ СУДНОПЛАВНИХ КОМПАНІЙ В СФЕРІ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Ця стаття про підвищення ефективності роботи судноплавних компаній за рахунок оперативної реструктуризації. Вона містить аналіз сучасного стану морського флоту. Розглянуті головні проблеми, які склалися в даній галузі за останній час, виокремлені основні причини їх виникнення, а також наведенні шляхи підвищення ефективності роботи транспортної компанії в ситуації, що склалася.

Ключові слова: *провізна здатність флоту, світовий ринок, транспорт, тоннаж, вантажна база, фрахтування суден, конкурентоспроможність, ефективність, судноплавні компанії, транспортний флот, оперативна і стратегічна реструктуризація.*

Основною метою економічного розвитку будь-якої країни є забезпечення внутрішніх потреб і ефективність участі у світових господарських зв'язках. Ці фактори визначають завдання розвитку морського транспорту. При цьому важливо відзначити посилення ролі зовнішніх факторів у глобальному економічному зростанні, що призвело до випередження темпів зростання провізної здатності флоту.

Однак, у нинішній час, соціально-економічне та фінансове становище морської галузі України залишається складним внаслідок розвитку економічних зв'язків, невизначеності перспектив розвитку, інфляційних процесів, кризи неплатежів, необхідності оновлення основних фондів, жорстокої конкуренції на світовому ринку тоннажу.

Переорієнтація ринків збуту і зміна транспортно-економічних зв'язків призвели до істотного падіння обсягів перевезень. У роботі морського транспортного комплексу України посилюються тенденції, які вже у найближчому майбутньому можуть спричинити втрату конкурентоспроможності торговельному флоту.

Сучасний стан більшості судноплавних компаній України характеризується як важкий. Прибуток компаній мінімальний або його немає взагалі. Щорічно практично половина компаній виявляються збитковими. Фактично, мова йде про виживання компаній.

З конкретних ознак важкого становища судноплавних компаній виділимо наступні:

- транспортний флот фізично і морально застарів;

- значна частина флоту повністю амортизована, витрати на ремонт зіставлені з витратами на паливо, а разом ці дві статті складають три четверті прямих експлуатаційних витрат по флоту;
- амортизаційні відрахування через низьку балансову вартість зношених суден незначні і часто використовуються не за своїм прямим призначенням, тобто не на модернізацію діючих і придбання нових суден, а на покриття збитків від експлуатаційної діяльності;
- значення валової продуктивності – основного показника, що характеризує якість експлуатаційної діяльності судноплавних компаній скоротилася, а це свідчить про низький рівень планування, організації та управління транспортним процесом;
- добре відомо, що собівартість перевезень знаходиться в зворотній залежності від валової продуктивності, зниження валової продуктивності в тій же пропорції викликає зростання собівартості перевезень.

Причини такого становища цілком зрозумілі: в 90-ті роки до управління багатьма судноплавними компаніями прийшли не професіонали – річковики, а так звані «ділові люди», ставлять своєю метою одержання максимального прибутку; інтереси трудових колективів і тим більше інтереси держави вони не брали в розрахунок. Саме в цей період, нові менеджери, отримуючи максимальний прибуток, привели підприємства до сучасного важкого стану.

Фактичне нехтування розвитком морського транспорту в період з 1991 року визначило втрату Україною статусу морської держави з подальшим наростанням проблем та економічних втрат. Процес зменшення складу флоту тривав аж до 2004 року. При цьому темпи поповнення флоту не відповідали не тільки проблемам розширення участі в морських перевезеннях, але і простій заміні базисного тоннажу. Однак завдяки ініціативі ряду підприємців флот українських судовласників за останній час збільшився більш ніж на 500 тис. т дедвейту. Нажаль, цей флот з метою підвищення конкурентоспроможності зареєстрований під зручними прапорами і фактично не забезпечує фрахтову безпеку зовнішньої торгівлі України. Основна ж частина флоту йде в розріз з вимогами конкуренції, не відповідає нормам безпеки мореплавання, у зв'язку з чим виникають неприпустимі порушення екологічної безпеки [1].

Фрахтування вітчизняними вантажовласниками іноземних суден також не сприяє зростанню потенціалу транспортних можливостей національного флоту і суперечить інтересам економіки України, однак цілком економічно виправдане в силу раніше розглянутих причин [4].



Важке становище склалося і з придбанням суден, при тому що абсолютно доцільним є масове списання тоннажу транспортного флоту через досягнення судами нормативного терміну служби і жорстких обмежень, прийнятих багатьма країнами щодо суден, які заходять в пор-

ти, що відповідає підвищеним міжнародним стандартам та природоохоронним вимогам і посилює ускладнення в галузі.

Об'єктивний аналіз показників роботи підприємств галузі показує, що багато з них увійшли в останню фазу життєвого циклу ділової активності. Якщо не будуть знайдені конструктивні рішення, неминуча самоліквідація судноплавних компаній в існуючому вигляді, але це буде означати лише зміну власників і топ-менеджменту. Це не кінець судноплавства в Україні, а початок наступного життєвого циклу підприємств з новим менеджментом.

Надії судноплавних компаній на державну підтримку у вигляді капітальних вкладень на відновлення основних фондів флоту необґрунтовані і практично не будуть реалізовані. Необхідно шукати власні кошти.

В даний час одним з основних шляхів підвищення ефективності роботи судноплавних компаній внутрішнього водного транспорту є оперативна реструктуризація, яка передбачає вирішення виробничих та економічних проблем в короткостроковому періоді, при успішній реалізації яких компанія за рахунок внутрішніх резервів із зони збитків переходить в зону стабільних потоків прибутку [2].

Дослідження показали, що сучасний стан практично всіх судноплавних компаній визначається як кризовий або близький до кризового. Власних джерел розвитку в судноплавних компаній немає тому, що практично відсутній прибуток, а амортизаційні відрахування використовуються нецільовим чином.

Оскільки метою оперативної реструктуризації підприємств є вирішення найбільш гострих виробничих і економічних проблем в короткостроковому періоді, то в першу чергу необхідно обґрунтувати:

- систему заходів щодо скорочення ненормативних операцій транспортного процесу;
- систему заходів щодо виділення на самостійний баланс непрофільних виробництв;
- систему науково-методичних і організаційно-технічних заходів по мотивації персоналу компанії для вищестоящих завдань.

При цьому необхідно виконати техніко-економічне обґрунтування ефективності запроєктованих заходів по кожному напрямку окремо і комплексно в цілому.

Поряд з оперативною реструктуризацією для підвищення ефективності роботи судноплавних компаній необхідна і стратегічна реструктуризація, в тому числі і розробка стратегій заміни транспортного флоту.

Вихідними даними для розробки стратегій оновлення флоту є:

- розстановка існуючого флоту по вантажопотоку;
- обрані типи перспективних судів із заданих;
- оптимальна розстановка перспективних судів по вантажопотоку з урахуванням обмежень;
- будівельна вартість нових судів і вартість модернізації існуючих судів [3].

З урахуванням вибуття існуючих судів та оптимальної розстановки нових судів розробляються стратегії заміни по всіх роках прогнозного періоду.

Розробка стратегій ґрунтується на прогнозі динаміки вибуття існуючих судів, зміни чистого прибутку і амортизації по роках прогнозного періоду, виходячи з їх вікових характеристик [5].

Обов'язковими альтернативними стратегіями заміни флоту є наступні:

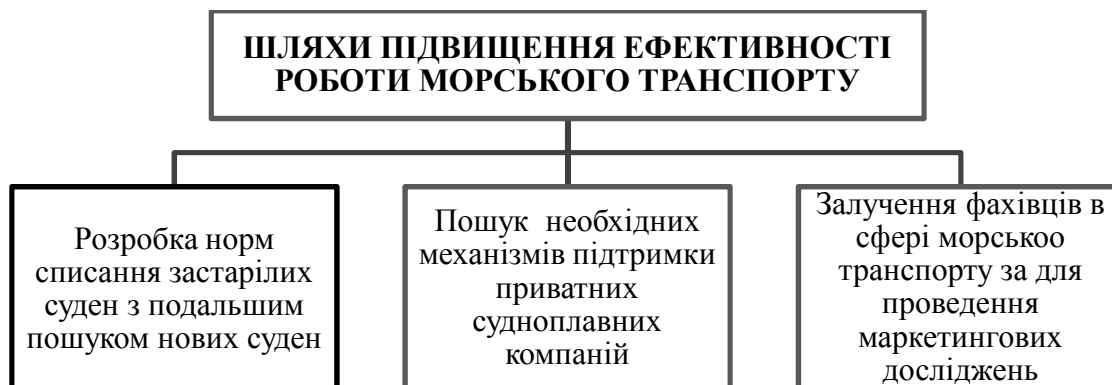
- модернізація існуючих судів і продовження терміну їх експлуатації;
- заміна флоту шляхом придбання нових суден, що надходять з суднобудування;
- змішана стратегія, що розробляється як шляхом модернізації існуючих судів, так і придбання (будівництва) нових суден.

Потреба в модернізації суден визначається динамікою їх вибуття за роками прогнозного періоду. Максимальна потреба в нових суднах з урахуванням обмежень визначається на основі оптимальної розстановки. Далі розраховується план: план введення нових суден в експлуатацію; потреба в інвестиціях, обсяг власних коштів судноплавної компанії; потреба в кредитуванні; грошові потоки при оновленні флоту [3].

Найбільш застосовними показниками ринкової оцінки стратегії заміни флоту можуть бути:

- економічний ефект стратегії заміни флоту за прогностичний період;
- ринкова вартість компанії на початок і кінець прогностичного періоду;
- загальна сума прибутку за мінусом плати за довгострокові кредити за прогностичний період;
- загальна сума амортизаційних відрахувань за прогностичний період.

Після цих розрахунків остаточно вибирається стратегія заміни флоту для судноплавної компанії.



Так як державні судноплавні компанії, які в минулому були замовниками на будівництво суден, на даний момент, через їх економічний занепад не володіють належними фінансовими ресурсами, то для виходу морської судноплавної галузі з кризової ситуації важливо дотримуватися такої стратегії в галузі морського транспорту України, яка б сприяла вирішенню першочергової задачі судноплавних підприємств – поповнення вітчизняного флоту новими судами, що дозволить активізувати його участь у перевезеннях зовнішньоторговельних вантажів і підвищити конкурентоспроможність на світовому транспортному ринку [6].

ЛІТЕРАТУРА

1. Винников В.В. Проблемы комплексного развития морского транспорта Украины. – Одесса: ОНМА, 2005 – 300 с.
2. Войниченко В. Как возродить украинский морской флот? Порты Украины. – 2000. - №4 – с 34-36
3. Жихарева В.В. Теория и практика инвестиционной деятельности судоходных компаний. – Одесса, 2010 - 480 с.
4. Раховецкий А.Н. Оперативная фрахтовая деятельность на морском транспорте. – М.: Транспорт, 1986, - 160 с.
5. [Електроний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.sworld.com.ua/index.php/ru/transportation/transport-and-logistics/3786-kuzmichev-ir>
6. [Електроний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.sworld.com.ua/konfer20/544.htm>

Эта статья о повышении эффективности работы судоходных компаний за счет оперативной реструктуризации. Она содержит анализ современного морского флота. Рассмотрены главные проблемы, которые сложились в данной отрасли за последнее время, выделены основные причины их возникновения, а также приведены пути повышения эффективности работы транспортной компании в сложившейся ситуации.

Ключевые слова: *провозная способность флота, мировой рынок, транспорт, тоннаж, грузовая база, фрахтование судов, конкурентоспособность, эффективность, судоходные компании, транспортный флот, оперативная и стратегическая реструктуризация.*

This article is about improving the efficiency of shipping companies through operational restructuring. It contains an analysis of the current state of cargo fleet. Considered the main problems

existing in this field for the last time, selects the main causes of their occurrence, as well as hover ways to improve the efficiency the transport company in this situation.

Keywords: *carrying capacity of the fleet, the global market, transport, tonnage, cargo facilities, vessel chartering, competitiveness, efficiency, shipping companies, vehicle fleet, operational and strategic restructuring.*

УДК 336.76

Горошко К.О.

ЕКОНОМІЧНА СУТНІСТЬ ІНВЕСТИЦІЙ ТА ЇЇ КЛАСИФІКАЦІЯ

У статті розглянуто наукові аспекти інвестицій та інвестиційних процесів, які є найголовнішою рушійною силою для ефективного функціонування господарства кожної держави.

Ключові слова: *інвестиції, капітал, капітальні вкладення, економічна ефективність, ефективність інвестицій, інновації.*

Постановка проблеми. Розвиток економіки нерозривно пов'язаний із процесами інвестування. В умовах економічної кризи в Україні активізація інвестиційної діяльності стає одним із пріоритетних завдань, що вимагає невідкладного вирішення на всіх рівнях господарювання. Без розв'язання цієї проблеми стають неможливими перспективи оновлення виробництва на якісно новому рівні, підвищення ефективності господарської діяльності, створення конкурентоздатної економіки світового рівня.

Порівняння останніх досліджень і публікацій. Періодичні видання економічного спрямування свідчать про те, що поняття «інвестиції» є чи найуживаніший термін як серед вітчизняних, так і серед зарубіжних науковців.

Фундаментальний економіко-теоретичний аналіз інвестиційного процесу в умовах ринку здійснено також у працях Дж. Кейнса, Д. Йоргенсона, У. Шарпа та інших. Вагомий внесок у вивчення проблем, пов'язаних із інвестиційною діяльністю, зробили й вітчизняні вчені, зокрема: І.А. Бланк, В.М. Грідасов, М.Ю. Коденська, А.А. Пересада, В.Г. Федоренко, О.М. Царенко.

Майже всі зарубіжні науковці трактують поняття інвестицій як витрати на створення нових потужностей з виробництва машин, фінансування житлового, промислового або сільськогосподарського будівництва, а також запасів.

Виклад основного матеріалу. Ринкова трансформація економіки України передбачає масштабні перетворення як у сфері економічних відносин, так і у сфері інвестиційної діяльності. Мета пропонованої статті передбачає: визначення сутності ключових понять проблеми; поглиблення розуміння економічної сутності інвестицій, спираючись на теоретичні дослідження в цій галузі.

Дослідження проблеми інвестування економіки завжди знаходилося у центрі уваги економічної думки. Це обумовлено тим, що інвестиції торкаються найглибших основ господарської діяльності, визначають процес економічного зростання в цілому. У сучасних умовах вони виступають найважливішим засобом забезпечення умов виходу з економічної кризи, структурних зрушень у народному господарстві, зростання технічного прогресу, підвищення якісних показників господарської діяльності на мікро- та макрорівнях. Активізація інвестиційного процесу є одним із надійніших механізмів соціально-економічних перетворень. Розвиток інвестиційної діяльності має бути спрямований на створення привабливого інвести-