

**Міністерство освіти і науки України
Національний авіаційний університет
Інститут економіки та менеджменту
Кафедра міжнародної економіки**



**Матеріали
III міжнародної науково-практичної конференції
"Сучасні проблеми глобальних процесів у
світовій економіці"**

6-7 листопада 2008 року

Київ 2008

УДК 001:339.012.24(045)

Матеріали науково-практичної конференції "Сучасні проблеми глобальних процесів у світовій економіці". – К.: НАУ, 2008.– 250 с.

Матеріали науково-практичної конференції містять короткий зміст доповідей науково-дослідних робіт студентів, аспірантів та викладачів.

Розраховані на широке коло фахівців, студентів, аспірантів та викладачів.

ГОЛОВНИЙ РЕДАКТОР

О.М. Ложачевська, д.е.н., професор, завідувач кафедри міжнародної економіки.

ЗАСТУПНИК ГОЛОВНОГО РЕДАКТОРА

М.В. Новикова, к.е.н., доцент, доцент кафедри міжнародної економіки

В.І. Кончин, к.е.н., доцент кафедри міжнародної економіки

ВІДПОВІДАЛЬНИЙ СЕКРЕТАР

Т.О. Балаховська, асистент кафедри міжнародної економіки

Рекомендовано до друку вченою радою Інститут економіки та менеджменту Національного авіаційного університету (протокол №2 від 27.11.2008 р.).

© Національний авіаційний університет, 2008

О.М. Ложачевська, д.е.н., професор
Національний авіаційний університет

УКРАЇНА ЯК УЧАСНИК ФІНАНСОВИХ ГЛОБАЛІЗАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ

Відомо, що глобалізаційні процеси для економіки України впливають як позитивно, так і негативно. Фінансова глобалізація теж може мати як позитивні, так і негативні наслідки. Особливо чутливими негативні наслідки є для трансформаційних та нерозвинених економік з несталими та нестабільними фінансовими системами. Хоча єдиної повністю інтегрованої фінансової системи не існує (глобальна фінансова система – це сукупність інституціональних фінансових систем), проте, фінансова глобалізація є дуже динамічною і швидко розвивається, до того ж стрімко розвиваються інформаційні технології, тому через певний час єдина інтегрована фінансова система може стати реальністю.

Загалом, загрози для економічної безпеки України, пов'язані з фінансовою глобалізацією, можна поділити на дві групи: 1) загрози, пов'язані з неконтрольованістю процесів фінансової глобалізації; 2) загрози, пов'язані з неефективністю економічної політики національних держав. Насамперед проблема загроз стосується фінансових ринків країн, що розвиваються та країн з перехідною економікою, оскільки саме ці ринки зазнають значних змін в процесі глобалізації з причин 1) гармонізації національного законодавства із законодавствами розвинених країн; 2) зростання обсягу іноземних капіталів, інвестованих у національну економіку; 3) збільшення кількості учасників національних фінансових ринків.

Аналіз переваг і ризиків фінансової глобалізації для ринку України свідчить, що:

1. Фінансова глобалізація створює для економіки України важливі переваги, які полягають в:

- розширенні зв'язків з основними учасниками глобального фінансового ринку – ТНК і міжнародними фінансовими організаціями;
- збільшенні інвестицій (які регулюються глобальними ТНК);
- збільшенні фінансової допомоги з боку міжнародних фінансових організацій (зокрема, МВФ);
- збільшенні доступу до нових технологій, зокрема, технологій операцій на фінансовому ринку.

2. Фінансова глобалізація створює для економіки України серйозні ризики і загрози, зокрема:

- вигоди фінансової глобалізації розподіляються нерівномірно, і економічно розвинені країни мають більше можливостей скористатися ними, ніж країни з транзитивною економікою, як Україна;
- випереджальний розвиток глобального фінансового ринку підвищує залежність країн з транзитивною економікою від змін на глобальному ринку, а можливості української держави впливати на цю залежність зменшуються;
- залежність національного фінансового ринку від глобального посилює процеси вивезення капіталу, збільшує зовнішній борг і, внаслідок

стабілізувати економічну ситуацію та протистояти можливим негативним зовнішнім впливам на економіку.

В.М. Попов, коммерческий директор ООО «Алчевск-Алеко»
г. Алчевск

ПОВЫШЕНИЕ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЯ ЗА СЧЕТ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Конкурентоспособность – это способность определенного объекта преодолеть конкурентов в заданных условиях. Ключевыми факторами успеха предприятия в конкурентной борьбе является создание и удержание конкурентных преимуществ в той или иной области деятельности.

Конкуренция является положительным явлением, поскольку формирование конкурентных отношений способствует созданию развитого, цивилизованного рынка, заставляет предприятия воспринимать научно-технические достижения, применять эффективную технику, технологию, современные методы организации производства и труда. При существующей конкурентной конъюнктуре предприятия используют наиболее экономическую комбинацию ресурсов для производства определенного объема продукции, так как это соответствует их собственной выгоде.

Одним из способов повышения конкурентоспособности предприятия является выход его продукции на внешний рынок, т.е. ориентация предприятия на внешнеэкономическую деятельность (ВЭД).

Выход на внешние рынки – большой плюс для производителя, т.к. существенно повышает жизнеспособность предприятия и ведет к диверсификации бизнеса, т.е. к тому, что бизнес становится более безопасным.

Предприятия преследуют следующие мотивы выхода на внешний рынок:

- стремление лучше использовать имеющиеся производственные мощности;
- стремление приобрести известность экспортера в своей стране;
- ожидание ухудшения экономического состояния страны;
- возможность улучшить финансовое положение за счет экспорта для модернизации производства;
- возможность получения иностранной валюты;
- обеспечить более высокую рентабельность оборота на зарубежных рынках;
- стремление получить ценное «ноу-хау»;
- стремление обеспечить преимущество перед конкурентами в своей стране;
- желание работать в условиях более низкой конкуренции за рубежом, чем в своей стране.

Ориентация на внешний рынок позволяет предприятию приобрести статус международного. Поскольку перед выходом на международные рынки

продукция должна пройти определенную стадию стандартизации и сертификации, то статус международного выводит предприятие на новый уровень стандартов и качества выпускаемой продукции, соответствующую международным потребностям. А это уже свидетельствует о высочайшем качестве производимой продукции.

С точки зрения конкуренции в одной стране, фирмы, занимающиеся внешнеэкономической деятельностью, а значит обладающие статусом международного со всеми вытекающими последствиями, пользуются большим спросом у потребителей, чем фирмы-производители, не прошедшие этап международной стандартизации и сертификации.

Современные предприятия получают постоянный экономический выигрыш на международном рынке, да и внутри государства лишь в том случае, если они мобильны в изменении технологии производства, смене номенклатуры изделий, не ограничиваются выпуском стандартной однородной продукции. Гибкость в обновлении производимых товаров возможна тогда, когда предприятия имеют широкомасштабное мышление, т.е. мышление международного уровня, что подразумевает под собой анализ и выводы о внешнеэкономической деятельности предприятия и деятельности ведущих мировых производителей. Вследствие чего происходит гонка за лидерство в конкурентной борьбе, что приводит к развитию цивилизации в целом.

Таким образом, для осуществления успешной коммерческой деятельности и завоевания большей рыночной доли, руководству любого предприятия следует уделять особое внимание развитию внешнеэкономической деятельности, поскольку расширение ВЭД непосредственно влияет на конкурентоспособность предприятия и позволяет получать дополнительные доходы. При этом, на предприятиях должна быть сформирована современная, адекватная условиям ведения бизнеса, система управления ВЭД, которая позволит результативно проводить операции с контрагентами в Украине и за рубежом. Поэтому предпосылкой повышения конкурентоспособности предприятия является разработка и создание организационно-экономического механизма управления внешнеэкономической деятельностью.

Ю.С. Ремига, ассистент
Національний авіаційний університет

ОЦЕНКА ТЕНДЕНЦИЙ РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

Досліджено, що транспортна інфраструктура України характеризується пріоритетним розвитком залізничного транспорту, переважністю автомобільних магістралей, малим обсягом авіаційних перевезень і, як наслідок, слабкою взаємозалежністю мультимодальних та інтермодальних перевезень, відсутністю ефективної координації між всіма видами транспорту.

Проаналізовано, внаслідок недостатнього розвитку нормативно-правової бази і низького інвестиційного потенціалу транспортно-логістичної інфраструктури збільшується зношення технічних засобів, погіршується їх структура, не забезпечується належна безпека руху, зростає негативний вплив діяльності транспорту на навколишнє природне середовище та здоров'я людини. Все це в умовах жорсткої конкуренції призводить до витіснення українських перевізників з міжнародних ринків транспортних послуг, знижує якість обслуговування вітчизняних підприємств і населення, створює реальну загрозу економічній безпеці держави.

Сформульовано основні проблеми, які стримують забезпечення зростаючого за обсягами та якістю попиту на транспортні послуги та наведено пропозиції для вирішення вказаних проблем.

Зроблено висновок про те, що Україна має гарний транзитний потенціал, розвиток якого залежить не тільки від технічних характеристик транспортних засобів, мереж і інфраструктури, але і значною мірою від рішень за погодженням параметрів транспортних потоків, які обслуговує транспортна система країни, їх координаті і інтеграції. Для управління транзитними вантажопотоками в транспортних системах можуть бути використані положення теорії транспортної логістики, відповідно до якої з позиції системного підходу інтегруються численні операції процесу доставки вантажів від відправника до одержувача з метою забезпечення оптимальних параметрів конкретних критеріїв ефективності. Оціночно обсяг транзитних перевезень через територію України може бути збільшений вже найближчим часом на 25-30%, а в перспективі – в декілька разів. Відповідне зростання надходжень до бюджету може скласти декілька мільярдів доларів. Високі потенційні можливості України як транзитної держави є очевидними, але вони не використовуються повністю – лише на 70%. Щороку країна втрачає 600 млн.грн. через недостатнє використання транзитних потужностей. Доводиться констатувати той факт, що процес реалізації логістичного потенціалу України гальмує низька якість транспортної мережі і транспортно-логістичного обслуговування, а також відсутність державного регулювання. Оскільки Україна постає вигідною геополітичною транзитною країною, необхідно звернути увагу на запровадження саме логістичних стандартів якості і сервісу, тобто подальший розвиток логістичних транспортних мереж, створення логістичних центрів, митних терміналів, логістичного обслуговування, налагодження мультимодальних перевезень і.т.п.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Закон України «Про Комплексну програму утвердження України як транзитної держави у 2002-2010 роках» від 07.02.2002 №3022-III // Відомості Верховної Ради України. – 2002. - №24. – ст.166.
2. Закон України «Про транспорт» від 10.11.1994 №232/94-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1994. - №51. – ст.446.
3. Закон України «Про транспортно-експедиторську діяльність» від 01.07.2004 №1955-IV // Офіційний вісник України. – 2004. - №30. – ст.1996.

4. Закон України «Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період» від 20.10.1998 №194-XIV // Відомості Верховної Ради України. – 1998. - №52. – ст.318.

5. Постанова Кабінету Міністрів України «Концепція реформування транспортного сектору економіки» від 09.11.2000 №1684 // Офіційний вісник України. – 2000. - №46. – ст.1994.

6. Постанова Кабінету Міністрів України «Про створення в Україні транспортних коридорів та входження їх до міжнародної транспортної системи» від 30.10.1996 №1324 // Зібрання постанов Уряду України. – 1996. - №19. – ст.543.

7. Гринеveckий С.Р. Транспортные коридоры: перспективы для региона // Судостроение. - 1998. - №6-7. - С.7-11.

8. Логистика автомобильного транспорта: концепция, методы, модели / И.С.Лукинский, В.И.Бережной, Е.В.Бережная и др. – М. Финансы и статистика, 2002. – 280 с.

10. Новікова А.М. Україна в системі міжнародних транспортних коридорів. – К.: НІПМБ, 2003. – 494 с. – Бібліогр.: с.324.

11. Череп В.М. Транспортные коридоры все теснее связывают нас с Европой // Судостроение. - 1998. - №6-7. - С.4-7.

12. <http://www.customs.gov.ua> – сайт Державної митної служби України.

13. <http://www.kmu.gov.ua/mtunit/control/avto> – сайт Державного департаменту автомобільного транспорту.

14. <http://www.mintrans.gov.ua> – сайт Міністерство транспорту та зв'язку України.

15. <http://www.niurr.gov.ua>.

16. <http://www.ukravtodor.gov.ua> – сайт Державної служби автомобільних доріг України «Укравтодор».

17. <http://www.ukrstat.gov.ua> – сайт Державного комітету статистики.

11. <http://zakon.rada.gov.ua> – сайт Верховної Ради України.

Ванг Бо (Китай), аспирант
Национальный авиационный университет

ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА КИТАЯ В XXI ВЕКЕ

В настоящее время Китай поддерживает экономические связи с 227 странами и районами мира и шесть лет подряд занимает второе место по объему привлеченных прямых зарубежных инвестиций. Более 200 из 500 крупнейших в мире транснациональных корпораций вложили капиталы в экономику Китая. Китай успешно сделал выбор на пороге веков. 20-й век увидел беспрецедентный научно-технический прогресс. В настоящее время китайцы играют важную роль на передовой линии научно-технического прогресса. Китайское правительство разработало стратегию подъема государства за счет науки и техники на пороге веков. Китай уверенно

ЗМІСТ

<i>О.М. Ложачевська</i> Україна як учасник фінансових глобалізаційних процесів	3
<i>L. A. Vogin</i> Difference in effort norms as a source of conflict	4
<i>Д.О. Бугайко, О.В. Попович</i> Фактори економічної ефективності каналів взаєморозрахунків	6
<i>В.В. Матвеев</i> Організаційно-економічне забезпечення діяльності міжнародних компаній як основного суб'єкту міжнародних економічних відносин	7
<i>М.В. Новикова</i> Глобальний розвиток відносин власності у авіаційній галузі України	8
<i>Ю.Б. Голляк</i> Розвиток інновацій за допомогою венчурного капіталу	10
<i>Н.М. Кривчук</i> Методичні підходи до побудови механізму формування альянсів авіаційних підприємств	11
<i>А.В. Ларікова</i> Цивільна авіація України на шляху до гармонізації з нормами та стандартами ЄС	12
<i>В.Л. Сібрук</i> Прогнозування обсягу авіаперевезень за допомогою економетричних моделей	15
<i>А.В. Шевченко</i> Аналіз діяльності технологічних парків в Україні	18
<i>О.Я. Ціпан</i> Еволюція бенчмаркінгу і його роль в умовах глобалізації світової економіки	20
<i>М.У. Лопес Родригес</i> Внешний долг и бедность в Латинской Америке. Уроки «сотрудничества» с МВФ, МБ и Парижским клубом	21
<i>Н.В. Онищенко</i> Інвестування українських підприємств в умовах формування відкритої економіки	23
<i>Т.Л. Попова, Д.Ю. Мелентьев</i> Управління транспортною логістикою підприємства у сфері ЗЕД на основі концепції управління окремими ланками процесу транспортування на макrorівні	25
<i>Д.В. Воробей</i> Інформація – глобальна проблема сучасності	26
<i>Н.М. Грущинська</i> Вплив європейських інтеграційних процесів на трансформаційне реформування національних економік країн Центрально-Східної Європи	28
<i>В.М. Попов</i> Повышение конкурентоспособности предприятия за счет осуществления внешнеэкономической деятельности	30
<i>Ю.С. Ремига</i> Оцінка тенденцій розвитку транспортно-логістичної інфраструктури України	31
<i>Ванг Бо</i> Тенденции развития воздушного транспорта Китая в XXI веке .	33
<i>В.М. Дем'ян</i> Сучасні тенденції розвитку світової валютної системи в умовах глобалізації	36
<i>М.О. Раскалей</i> Неузгодженості, що виникають при справлянні ПДВ – стримуючий фактор у процесі інтеграції України у світове господарство ..	37