

Матеріали науково-практичної конференції “Сучасні проблеми глобальних процесів у світовій економіці”. – К.: НАУ, 2012.– 185 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

ЗАСТУПНИКИ ГОЛОВНОГО РЕДАКТОРА

А.А.Прокоп'єва, к.е.н., доцент кафедри міжнародної економіки

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

ВІДПОВІДАЛЬНИЙ СЕКРЕТАР

Т.В.Смітюх, асистент кафедри міжнародної економіки

Рекомендовано до друку вченою радою Інституту економіки та менеджменту Національного авіаційного університету (протокол №3 від 29.10.2012 р.).

© Національний авіаційний університет, 2012

ПРОБЛЕМИ ТА ВИКЛИКИ ЕКОНОМІЧНОЇ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ. СВІТОВИЙ ЕКОНОМІЧНИЙ ПОРЯДОК.

В.С. Будкін, д.е.н., професор
Інститут світової економіки і
міжнародних відносин НАН України

СУЧАСНІ ПРОБЛЕМИ ЄС ТА СНД ЯК ФАКТОР ПОСЛАБЛЕННЯ ЇХНІХ ПОЗИЦІЙ ПРИ ГЛОБАЛЬНОМУ ПЕРЕДІЛІ СВІТУ

Головна теза виступу полягає у констатації того факту, що останні процеси у цих двох міждержавних організаціях не сприятимуть посиленню їх вагомості у світовому господарстві на перспективний період.

Два останні роки призвели до несподіваної кризи «зони євро», що підриває позиції Європейського Союзу в цілому порівняно із іншими глобальними гравцями на світовій господарській арені - США. Китаєм, навіть об'єднаннями нових індустриальних держав. Чи була криза цієї зони результатом суб'єктивних прорахунків всього ЄС або окремих його членів (Греції, Іспанії, Португалії), чи це пов'язано із об'єктивними недоліками функціонування інтеграційного механізму цього міждержавного об'єднання? Для цього треба проаналізувати базові засади діяльності Європейського Союзу із поступовим переходом його від нижчих до вищих шаблів інтеграційної взаємодії. ЄС послідовно та поступово просувався від базової зони вільної торгівлі до нинішньої стадії економічного та валютного союзу. Однією з концептуальних засад його існування є принцип «Functional spillover» (взаємозалежного перетікання однієї функції до іншої), коли інтеграція одного із секторів спільної господарської діяльності зумовлює обов'язкову інтеграцію й інших таких секторів. Наприклад, формування спільного ринку неможливо без утворення монетарного союзу, тобто ці процеси повинні здійснюватися паралельно.

Якраз фінансова складова, в тому числі існування спільної валюти, розглядається теоретиками та практиками ЄС як той каркас функціонування всієї конструкції цього інтеграційного об'єднання, який спонтанно повинен примушувати країни-учасниці орієнтуватися на імператив спільних дій всередині ЄС та по відношенню до інших країн світу. Саме високоінтегрована монетарна база із спільною валютою у подібні євро повинна спонукати членів ЄС до використання й наступного принципу «чотирьох свобод» (вільного переливу товарів, послуг, капіталів та робочої сили) для посилення єдності господарських процесів у цілісному економічному організмі не лише самого Європейського Союзу, але й у межах Єдиного європейського економічного простору, який з 2001 року включає до себе також країни Європейської асоціації вільної торгівлі.

Криза 2008 - 2009 років показала, що налагоджений в ідеальному плані механізм такої єдності на практиці є недосконалим. Насамперед, до «зони

компетенціях, тобто тих видах діяльності, де вони мають ринкові переваги. Слід також зазначити, що спроба контролювати весь ланцюг створення продукції може призвести до протилежних результатів: втрати гнучкості і здатності швидко адаптуватися до ринкових змін. Тому будь-яке підприємство, в тому числі і ІОП INTERPIPE, може обирати різні стратегії підвищення своєї конкурентоспроможності. Цей вибір реалізується сукупністю управлінських рішень.

Доцільним вбачається створення науково-дослідних центрів на базі INTERPIPE, які могли б співпрацювати з R&D-інститутами різних країн, в тому числі з «Силіконовою долиною» США. Для цього потрібно підготувати матеріально-технічну базу, організувати лабораторії та дослідницькі інститути, забезпечити належні умови праці для висококваліфікованих технічних і наукових працівників, які б у майбутній перспективі могли б ефективно працювати на своїх власників. Адаптація до сучасної цивілізації НТП та інформаційні технології ведення бізнесу починають все більше оцінюватися. У подальшій перспективі вірним стратегічним кроком було б перед заснованими науковими центрами поставити завдання щодо розробки комерційно вигідних проектів, технологій та екологічно доцільних відкриттів. Досить непоганим прогресом для INTERPIPE сьогодні є відкриття першого металургійного підприємства за роки незалежності України заводу майбутнього INTERPIPE-СТАЛЬ. У будівництво заводу було інвестовано сімсот мільйонів доларів і це відкриття стало унікальним інноваційним проектом не тільки в Україні, а й у всій Східній Європі.

Отже, з вищезазначеного можна констатувати, що науково-виробничо-інвестиційна група INTERPIPE на сьогоднішній день є одним з лідируючих та перспективних інтегрованих об'єднань підприємств в Україні. Розробка унікальної економічної стратегії, що базуватиметься на інтернаціоналізації R&D-діяльності та інформаційних технологіях, дозволить INTERPIPE вдосконалити та створити конкурентоздатне виробництво і дасть можливість йому розширити свій ринок збуту на локальних та міжнародних ринках.

С.Г. Мізюк, к.е.н. доцент
О.О. Логвінова, студентка
Національний авіаційний університет

ІНОЗЕМНИЙ ДОСВІД ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ВИКОРИСТАННЯ ОСНОВНИХ ФОНДІВ ПІДПРИЄМСТВ

Кожне підприємство повинно прагнути до зростання ефективності використання власних основних фондів. Це призведе до збільшення вироблення продукції, в свою чергу підприємство буде отримувати більший дохід і збільшиться рівень рентабельності підприємства. Таким чином, проблема максимальної ефективності основних фондів повинна займати одне з найголовніших місць на кожному підприємстві.

Питання покращення ефективності використання основних засобів

розглянуло багато учених, як зарубіжних так і вітчизняних: С.Ф. Покропивний, В.І. Мацибора, В.К. Збарський, З. Н. Борисенко, В. О. Вишневецький, І.В. Ковальчук, С.Ф. Покропивний, П.В. Круш, В.І. Подвігіна, В.А. Федорова, О.А. Соловійова, В. Є. Козак, О. Є. Кузьмін, Е. В. Лапін, А. Е. Фукс. Вчені В.І. Мацибора, С.Ф. Покропивний та В.К. Збарський переконані, що найголовнішою ознакою ефективного використання основних засобів є збільшення обсягів виробництва та продукції.

І.В. Ковальчук наголошує, що в процесі господарювання менеджмент підприємства має спрямовувати свої зусилля на вирішення проблеми ефективного управління ресурсами і, відповідно, основними фондами, оскільки при неможливості залучення додаткових ресурсів через обмежені фінансові можливості підприємства вирішити проблему максимізації прибутку можна лише за рахунок підвищення ефективності використання наявних ресурсів.

Основні фонди (основні засоби) — це частина засобів виробництва, які беруть участь у процесі виробництва тривалий період, зберігаючи при цьому натуральну форму та властивості, а також переносять свою вартість на вартість готового продукту частинами. Період їх використання перевищує 1 календарний рік з дати введення в експлуатацію та вартість є понад 2500 грн.

Вартість основних засобів поступово зменшується у зв'язку з фізичним або моральним зносом та відноситься на витрати за допомогою амортизаційних відрахувань.

Ефективне використання основних фондів - це одне із найголовніших завдань аналітичної діяльності підприємств, оскільки саме це є матеріальним втіленням науково-технічного прогресу. Якщо ефективно використовувати основні засоби, то зменшується потреба в екстенсивному їх нарощуванні, таким чином це призводить до економії ресурсів, тобто до мінімізації витрат, впливаючи на збільшення рівня рентабельності організації.

У Німеччині розрахунки основних засобів (або капіталу) та споживання основного капіталу обліковуються в системі національних рахунків. Метод безперервної інвентаризації використовують в якості основного методу.

На відміну від Сполучених Штатів, які визначають основні засоби в чистому вигляді лише в міру необхідності для балансового розрахунку, Німеччина проводить комплексний підхід до визначення основних засобів як у валовому так і в чистому вираженні з початку 1970-х років, коли почали розраховувати капітал. Це означає, що основні засоби визначаються не тільки в чистому вигляді, в якості поточного значення статутного капіталу, що є важливим для розрахунків балансу, але й у валовому вираженні в якості міри, необхідної для аналізу продуктивності та включення виробничих потужностей. Федеральним статистичним бюро Німеччини у розрахунках основних засобів застосовуються методи визначення нагромадженого капіталу.

У Китаї компанія Jinhua Dokio Technology Co LTD ретельно оцінює кожний процес виробничих операцій і скорочення відходів. Політика

компанії направлена на використання в повній мірі існуючого обладнання. Багато виробників у Китаї для підвищення ефективності використання основних засобів без залучення великих інвестицій змінюють виробничу лінію. Одним з підходів компанії Jinhua Dokio Technology Co LTD є перманентний фотоелектричний збір інформації про виробничі процеси. Це дає можливість контролювати час простою обладнання, стежити за робітниками в різних змінах і за їхньою продуктивністю праці на виробництві (щоб збільшити кількість виробленої продукції).

Беручи до уваги іноземний досвід ефективного управління основними засобами, на сьогоднішній день перед Україною гостро стоїть питання підвищення ефективності наявних основних фондів, тобто підвищення рівня інтенсивності та ефективності їх використання. При цьому цільовими орієнтирами є своєчасна заміна і мобілізація морально застарілого устаткування, миттєве залучення нового обладнання у виробництво, впровадження інноваційних технологій на підприємстві та піонерних схем технічного обслуговування сучасних систем машин, покращення умов роботи для працівників, залучення інвестиційних ресурсів вітчизняних і зарубіжних інвесторів для модернізації матеріально-технічної бази підприємств, широке застосування лізингових операцій.

Н.Н. Девагір

Офіцер Батумського сервіс-центра.

Министерство финансов - налоговая служба Грузии

ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА ТРАНСПОРТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ В УСЛОВИЯХ ИНТЕГРАЦИИ УКРАИНЫ В МЕЖДУНАРОДНУЮ ТРАНСПОРТНУЮ СИСТЕМУ

Проанализировав состояние и деятельность ведущих транзитных железных дорог Украины, дает возможность сделать вывод, что в условиях глобализации мировой экономики реформирование железнодорожного сектора становится необходимым элементом интеграции Украины и современную систему международных экономических связей.

Обязательным условием интеграции Украины в европейское сообщество является развитие конкурентных отношений на рынке железнодорожных перевозок. При этом в целях безопасности страны жизненно необходимо повысить конкурентоспособность железнодорожных предприятий Украины по отношению к иностранным. При этом как одно из приоритетных направлений рассматривается необходимость создания эффективной тарифной системы, которая будет учитывать интересы государств, железнодорожных компаний и их клиентов.

Согласно вышеизложенного можно констатировать, что транспортный тариф нельзя формировать изолированно от цены товара, от ситуации на украинских и мировых товарных рынках, от экономического положения предприятий транспорта и всех участников процесса перевозок.

Гибкость Тарифной **НОЛШКИ** **НО** внутреннем **СООШСМН** <||> **ШИН П а** путем учета платежеспособного спроса украинских примшши... |
международном сообщении тарифная политика опирается **ма** МІС
рыночные факторы и прежде всею - цepy. Сбалансированно!
внутренних и международных тарифных факторов **должно** и
надежное финансирование производственно-хозяйственного ком...
предприятий транспорта и стабильные отчисления в бюджет М...
отметить, что при снижении спроса на перевозки проведение П...
Тарифной политики позволит поддерживать экономику предприши
транспорта в рамках простого воспроизводства.

Анализ украинских железных дорог привел к следующим выводам, что тарифная система выполняет функции поддержки социально значимых потребителей транспортных услуг, это особенно проявилось во время мирового финансового кризиса. Таким образом, действующая тарифная система не обеспечивает оптимального баланса интересов железнодорожного транспорта Украины, пользователей транспортных услуг и государства.

Проведенный системный анализ современного состояния железной дороги показал, что в ее деятельности существует ряд серьезных проблем.

Выявлено, что остройшей проблемой железнодорожного транспорта Украины является состояние производственно-технической базы и технологический уровень перевозок, которые по многим параметрам не соответствуют растущим потребностям общества и европейским стандартам качества предоставления транспортных услуг. Меры, принимаемые железной дорогой, не позволяют остановить увеличивающийся критический износ основных фондов. К тому же, железные дороги несут дополнительную нагрузку за убыточность социально важных пассажирских перевозок. При этом железнодорожный транспорт почти не получает финансовую поддержку из бюджета, что является нарушением норм статей 9 и 10 Закона Украины «О железнодорожном транспорте».

Эти и другие проблемы на железных дорогах Украины обуславливают необходимость реформирования железнодорожного сектора, основной целью которого является повышение эффективности его функционирования, удовлетворение растущих потребностей экономики и населения Украины в перевозках, повышение их качества и снижения транспортной составляющей в цене продукции.

Оптимальная система тарифного регулирования должна ликвидировать барьеры выхода на рынок для новых компаний. Принципы формирования железнодорожных тарифов должны быть понятными, прозрачными и обоснованными.

Определены основные принципы, которые должны быть заложены в построение тарифов, а именно:

- обеспечение тарифных условий для создания конкурентной среды в сфере грузовых перевозок;
- обеспечение полного компенсирования расходов всех участников