

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ СТРАНАМИ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В РАМКАХ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА И ГУАМ

Висновки та пропозиції. Таким чином, розробка механізму формування фінансової стратегії підприємства дозволить вирішити наступні важливі завдання:

- 1) забезпечити зростання ефективності використання фінансового потенціалу підприємства у стратегічному періоді;
- 2) оптимізувати процес визначення перспективних напрямів фінансової діяльності та системи заходів щодо забезпечення фінансової стійкості підприємства;
- 3) забезпечити фінансові шабелі до підвищення ринкової вартості підприємства та зростання доходів його власників.

СПИСОК ДЖЕРЕЛ:

1. Фінанси підприємств: Підручник / [Поддєрьогін А. М., Білик М. Д., Бурак Л. Д., Булгакова С. О.; кер. кол. авт. А. М. Поддєрьогін; 5 вид., перероб. та доп.] – К.: КНЕУ, 2005. – 546 с.
2. Бланк И.А. Стратегия и тактика управления финансами / И.А. Бланк. - : К. – 1996. – 204 с.
3. Щелкунов В.І. Економічний механізм регулювання діяльності та розвитку виробничого потенціалу підприємств України / В.І. Щелкунов, О.В. Різниченко, В.А. Паламарчук – Київ, наук. Думка, 2003.- 188с., с.20
4. Бланк И. А. Финансовый менеджмент: учебный курс / И. А. Бланк. – [2-е изд., перераб. и доп.]. – К.: Эльга, Ника-Центр, 2004. – 656 с.
5. Филимоненков А. С. Финансы предприятий: учеб. пособие / А. С. Филимоненков. – К.: Эльга, Ника-центр, 2002. – 278 с.
6. Попова Р. Г. Финансы предприятий / Попова Р. Г., Самонова И. Н., Добросердова И. И. – СПб: Питер, 2001. – 224 с.
7. Радова Л.Д. Финансова стратегія в системі управління підприємством. / Л.Д. Радова, А.В. Череп. Держава та регіони. – 2005. -№2. – С.130-135.

РЕЗЮМЕ

В статті з метою підвищення ефективності фінансової діяльності розглянуті підходи до удосконалення механізму формування фінансової стратегії підприємства за рахунок використання організаційних і економічних важелів. Представлено структуру нормативно-правового та інформаційно-організаційного забезпечення механізму формування фінансової стратегії підприємства, а також організаційні вимоги до відповідного органу управління.

Ключові слова: фінансова стратегія, підприємства, конкуренція, фінансовий потенціал.

РЕЗЮМЕ

В статье с целью повышения эффективности финансовой деятельности рассмотрены подходы к усовершенствованию механизма формирования финансовой стратегии предприятия за счет использования организационных и экономических рычагов. Представлена структура нормативно-правового и информационно-организационного обеспечения механизма формирования финансовой стратегии предприятия, а также организационные требования к соответствующему органу управления.

Ключевые слова: финансовая стратегия, предприятия, конкуренция, финансовый потенциал.

SUMMARY

In the article with the purpose of increase of efficiency of financial activity going is considered near the improvement of forming mechanism financial strategists of enterprise for the set of the use of organizational and economic levers. The structure of the normative-legal and informative-organizational providing of forming mechanism is presented financial strategists of enterprise, and also organizational requirements to the proper organ of management.

Keywords: financial strategy, enterprise, competition, financial potential.

ГАЛУЗЕВІ ПОКАЗНИКИ ПЕРЕВІЗНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО КОМПЛЕКСУ РЕГІОНУ ТА ЇХ ВНУТРІШНІЙ ВЗАЄМОЗВ'ЯЗОК

Зова В.А., доцент, к.е.н. Донецького інституту залізничного транспорту

Постановка проблеми Залізничний транспорт є складною соціально-економічною системою із внутрішньою, тільки йому притаманною територіально-виробничою структурою. Залізниці самим тісним образом пов'язані з економікою і соціальним розвитком територій, на яких вони розташовані.

Донецька залізниця є складовою частиною залізничного транспорту України та пролягає по території Донецької і Луганський, частково Дніпропетровської, Запорізької і Харківської областей України. Основну часту території тяжіння Донецької залізниці складає Донецький економічний район.

Аналіз основних нормативно-правових документів, що регламентують діяльність залізничного транспорту на регіональному рівні, свідчить про високий ступінь централізації управління перевізним процесом і тісним взаємозв'язком окремих його операцій. Істотно відрізняється діяльність донецької залізниці від інших видів транспорту регіону, тому не випадково, що залізничний транспорт часто порівнюють з «конвеєром» або «годинниковим механізмом». Таким він представляється у технологічному та організаційно-управлінському відношенні - в розрахункових методах його виробничих потужностей, плануванні перевезень, управлінні вантажопотоками, фінансовою діяльністю і т.і.

Аналіз останніх досліджень та публікацій Проблемам забезпечення ефективності функціонування транспортних комплексів регіонів України присвячено ряд праць вітчизняних вчених, а саме М.І. Данька, В.Л. Диканя, Н.В. Якименко, Ю.В. Соболева, Л.О. Позднякової, О.Г. Дейнеки, Ю.С. Бараша, В.Д. Зеркалова, Л.Ю. Яцківського, Н.В. Чебанової, О.Г. Кірдіної [1-9] та ін. Однак не зважаючи на те, що проблемі транспортних комплексів регіонів нашої держави приділяється величезна увага, узагальнення та співставлення основних галузевих показників перевізної діяльності, їх внутрішній взаємозв'язок потребують подальшого визначення.

Визначення міри взаємозв'язку операцій перевізного процесу на залізничному транспорті робить його механічною, тобто детермінованою системою є **метою** даної статті.

Виклад основного матеріалу Ще в дореволюційні роки було відмічено, що вирішальне значення в підвищенні економічної ефективності діяльності залізниць мають якісні показники експлуатаційної роботи, серед них - оборот вантажного вагону. Якісні показники дозволяють оцінити, з якими витратами технічних засобів (головним чином, вагонів і локомотивів) виконується заданий обсяг перевізної роботи. Практика експлуатації радянських залізниць підтвердила особливу роль у підвищенні ефективності перевезень скорочення середнього часу обороту вагона - $O_{(в)}$, що визначається для мережі в цілому за формулою [1,2]:

$$O_{(в)} = \frac{N_{(в)}}{П_{(в)}} \quad (1)$$

де $N_{(в)}$ - робочий парк вагонів;

$П_{(в)}$ - середньодобове навантаження вагонів.

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ СТРАНАМИ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В РАМКАХ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА И ГУАМ

Оборот вагона вважається універсальним показником роботи залізничного транспорту. Для цілей управління параметрами перевізного процесу корисно розглядати час обороту вагона за елементами:

$$O_{(e)} = \frac{1}{24} \left(\frac{l}{V_y} + \frac{l}{L_g} * t_{mex} + \kappa_m * t_{ep} \right), \quad (2)$$

- де l - повний рейс вагону, км;
- V_y - середня участкова швидкість, км/г;
- L_g - вагонне плечо, км;
- t_{mex} - середній простой вагону на одній технічній станції, г;
- κ_m - коефіцієнт місцевої роботи;
- t_{ep} - середній простой вагону на одній станції з вантажною операцією, г;

Формула (2) може бути розгорнута з таким розрахунком, щоб можна було аналізувати вплив і інших факторів, пов'язаних з якістю експлуатаційної роботи і обсягом перевезень (рис. 1).

Дані для аналізу з використанням обчислювальних потужностей головного і дорожніх інформаційно-статистичних центрів (ІСЦ) по розгорнутій або скороченій системі показників можна отримати з оперативної та статистичної звітності форм ГО та ДО. Не всі 46 показників потребують детального аналізу на предмет визначення залежності від їх результатів діяльності доріг (доходів, витрат, прибутку тощо) Основні з них будуть розглянуті на матеріалах діяльності Донецької залізниці за останні роки [3].

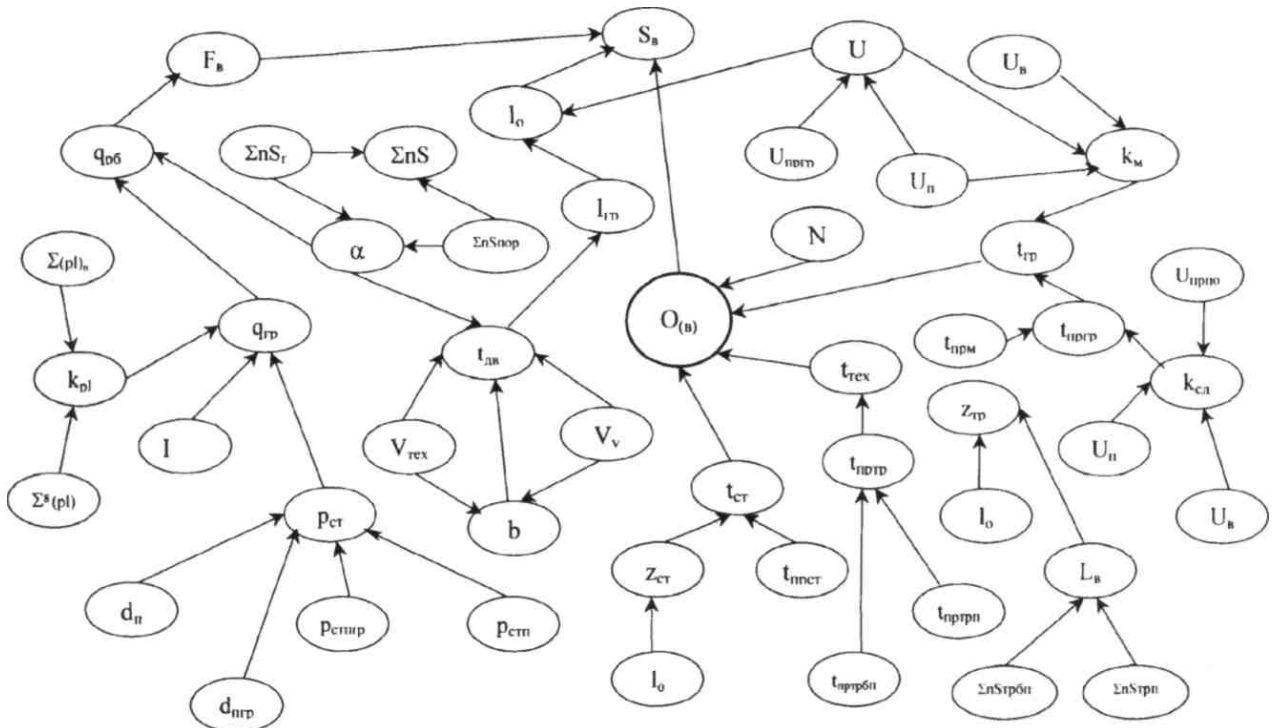


Рисунок 1 – Взаємозв’язок показників перевезень вантажів та використання вантажних вагонів

Маючи статистичні дані про роботу Донецької залізниці та мережі в цілому у вигляді безлічі різних показників, можна проаналізувати їх з метою встановлення чинників, що роблять найбільший вплив на продуктивність праці, доходи, витрати і прибуток. Таким шляхом можна виявити один або кілька вирішальних факторів. Розглянемо порядок розрахунків на прикладі обороту вагона.

Тричленна формула (2) обороту вагона є офіційно рекомендованою і найбільш часто застосовується в практиці планування та аналізу роботи залізниць. Користуючись розгорнутою формулою обороту вагону, можна виявити вплив окремих елементів на загальну величину обороту вагону.

Основне правило, яке має дотримуватися при вирішенні такого завдання, полягає в наступному. Якщо необхідно визначити вплив на величину обороту вагона якогось елемента, то потрібно за формулою розгорнутого обороту двічі прорахувати величину обороту, при цьому в першому випадку за базове слід прийняти початковий стан досліджуваного елемента, а в другому випадку - в зміненому вигляді. Всі інші елементи формули в обох розрахунках повинні бути однакові і взяті, для базового стану. Потім потрібно порівняти результати розрахунків.

Поряд з формулою (2) для розрахунку обороту вагона може використовуватися інша формула [4]:

$$Q_{(e)} = \frac{1}{24} \left(\frac{l}{V_y} + \frac{l}{L_{mp}} * t_{mp} + \frac{l}{L_{nep}} * t_{nep} + \kappa t_{ep} \right), \quad (3)$$

- де L_{mp} - середня довжина між технічними станціями, на яким вагон не підлягає переробці (транзитне вагонне плечо);
- L_{nep} - середня довжина між технічними станціями, на яким вагон не підлягає переробці (вагонне плечо переробки);
- t_{mp} - середній простой транзитного вагону без переробки;
- t_{nep} - середній простой транзитного вагону з переробкою.

Формула (3) є чотирихчленною. У ній елемент - час надходження вагону по технічним станціям за оборот – розподілений на два елемента, а саме:

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ СТРАНАМИ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В РАМКАХ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА И ГУАМ

$$\frac{l}{L_{mex}} * t_{mex} = \frac{l}{L_{mp}} * t_{mp} + \frac{l}{L_{nep}} * t_{nep} \quad (4)$$

$\frac{l}{L_{nep}} * t_{nep}$ - час надходження вагону на технічних станціях, які вагон чи потяг, в якому следує вагон проходить з переробкою;

$\frac{l}{L_{mp}} * t_{mp}$ - час надходження вагону на технічних станціях, які вагон чи потяг, в якому следує вагон проходить без переробкою;

Для мети спеціального аналізу для обороту вагону іноді використовують п'ятичленну формулу:

$$Q_{(6)} = \frac{1}{24 V_m} \left(\frac{l}{V_y} + (1-\beta) \frac{1}{V_y} + \frac{l}{L_{mp}} * t_{mp} + \frac{l}{L_{nep}} * t_{nep} + K t_{ep} \right), \quad (5)$$

де V_m - технічна швидкість вагону, км/год;

V_y - участкова швидкість вагону, км/год;

β - коефіцієнт участкової швидкості, який дорівнює відношенню $\frac{V_y}{V_n}$

L_{mp} - середня довжина між технічними станціями, на яких потяги не підлягають переформуванню (транзитне плече);

L_{nep} - середня довжина між технічними станціями, на яких потяги підлягають переформуванню (плече переробки);

t_{mp} - середній простой вагона без переробки на технічній станції;

t_{nep} - середній простой вагону з переробкою на технічній станції.

У наведеній формулі перший член визначає час чистого руху вагону за оборот, другий член - час стоянок вагону на проміжних станціях ділянок, що становлять рейс вагону; третій - час стоянки вагона на технічних станціях, без переробки; четвертий - час стоянки вагона на технічних станціях, де поїзди піддаються переробці; п'ятий - час знаходження вагона на станціях з вантажними операціями.

Для того щоб отримати точний результат при підрахунку обороту за зазначеними формулами, необхідно ретельно визначити кожен параметр, який входить в ці формули. Це стосується однаково як підрахунку фактичного обороту вагона, так і розрахунку «планового» обороту на перспективу (після реалізації якогось етапу реформи).

Використовуючи методи кореляційно-регресійного аналізу можливо довести, що часто показники, які характеризують результати діяльності транспортних підприємств, виявляються пов'язаними один з одним не функціонально, а кореляційно. Такого роду зв'язки вивчає один з розділів математичної статистики, тобто кореляційним аналізом. Дві випадкові величини (наприклад, час обороту вантажного вагона і дільнична швидкість поїздів) можна вважати кореляційно зв'язаними, якщо математичне сподівання однієї з них змінюється в залежності від зміни іншого. Тісноту зв'язків характеризує коефіцієнт кореляції, порядок визначення якого можна знайти в будь-якому підручнику з математичної статистики. Якщо цей коефіцієнт дорівнює нулю, то говорять, що величини не корелюють; якщо він дорівнює одиниці, то між ними є функціональна залежність [5].

Кореляційний аналіз тісно пов'язаний з явищем регресії. Це явище вивчають регресійним аналізом. У цьому сенсі регресійний аналіз є частиною теорії кореляції. Термін «регресія» використовується в математичній статистиці для знаходження «найкращої» апроксимуючої кривої, яку можна провести через дану сукупність точок. Регресійний аналіз оснований на розгляді паралельних рядів, кожний з яких характеризується факторною ознакою. В якості таких рядів, наприклад, можуть виступати зміна часу обороту вагонів (y), середня дільнична швидкість (x_1), простий вагона на технічних станціях x_2 , в пунктах навантаження, вивантаження (x_3) і т.і. Тоді час обороту вантажного вагона може бути виражений лінійними і нелінійними залежностями виду [6]:

$$y_t = F_t(x, x_2, \dots, x_n) \quad (6)$$

де U_t - прогнозний час оборота вагону;

x_1, x_2, \dots, x_n - величини значень відповідних факторів.

При апроксимації з використанням багатофакторних моделей не виключається застосування і кусково-лінійних (нелінійних) і будь-яких інших функцій. Вибір функції регресії залежить від характеру досліджуваного випадкового процесу. При цьому необхідно, щоб фактори були виражені незалежними змінними величинами, що виключає так звану мультіколінеарність паралельних рядів. Повинен також бути відсутнім внутрішній зв'язок між послідовними величинами (автокореляція) в аналізованих рядах.

Із рівняння регресії легко можуть бути визначені так звані коефіцієнти еластичності. Нехай при збільшенні обсягу виробництва на

величину x обсяг перевезень зростає на величину Δy . Тоді ступінь зміни x буде характеризуватися відношенням $\frac{\Delta x}{x}$, а ступінь зміни y

- відношенням $\frac{\Delta y}{y}$ [7,8,9].

Коефіцієнт еластичності E є відношення

$$E = \frac{\Delta y}{y} : \frac{\Delta x}{x} \quad (7)$$

або у диференціальному виді

$$E = \frac{dy}{dx} * \frac{x}{y} \quad (8)$$

Якщо рівняння регресії має вигляд:

$$y = ax^b \quad (9)$$

$$\text{то } \frac{dy}{dx} = bax^{b-1}, \frac{x}{y} = \frac{x}{ax^b} \quad (10)$$

$$\text{або } E = \frac{bax^{b-1} * x}{ax^b} = b \quad (11)$$

Іншими словами, в рівняннях регресії виду $y = ax^b$, коефіцієнти еластичності є показниками степеневі функції. У розглянутому прикладі вони характеризують ступінь «взаємозв'язку» перевезень і виробництва.

Висновки і пропозиції Коло транспортно-економічних завдань, для вирішення яких можна успішно використовувати кореляційний та регресійний аналіз, досить широкий. З його допомогою можна розробляти транспортні прогнози, аналізувати результат виробничо-господарської діяльності транспорту, перевіряти різні економічні гіпотези.

Кореляційний і регресивний аналіз доцільно застосовувати в разі з іншими прийомами і методами. Статистичний матеріал можна накопичувати експериментально, наприклад, за допомогою імітаційного моделювання. Саме цей шлях використовується при оцінці результатів реформування галузі.

Загальна теорія статистики має багато засобів, які застосовуються для кількісної оцінки значимості окремих факторів. Користуючись ними, однак, не можна забувати, що будь-яка математична модель, що описує виробничі системи, за змістом завжди виявляється меншою за реальні прототипи. Нехтування навіть несуттєвими деталями допустимо лише в певних межах і в певному сенсі, в тому числі і при використанні поширених прийомів факторного аналізу. Якщо на «вихідне» значення будь-якої величини (наприклад - собівартість перевезень) впливають декілька чинників і потрібно встановити вплив кожного з них, то зазвичай застосовується правило «змінної фактори по одному», тобто визначається вплив по черзі першого, другого і наступних факторів при елімінації впливу всіх інших. Коли досліджуються складні виробничі системи, не допускають зміни тільки одного фактора поза зв'язком з іншими, такий підхід виявляється недостатнім, тому що реально існує складний ланцюг взаємозалежності і взаємозумовленості факторів (змінних). Елімінація, порушує динамічну цілісність системи, а іноді неможливо по суті.

СПИСОК ДЖЕРЕЛ:

1. Зленко А. Україна в минливому світі [Текст]/ А.Зленко //Газета «Дзеркало тижня. Україна». -№ 31.-2009.-с. 1-7
2. Лукашин Ю. Итоги Давоса. Откуда на самом деле пришел кризис? [Текст]/ Ю. Лукашин // Ежедневник 2000.-№5(554).-2011.- с.4
3. Єдина транспортна система: Навч.посібн./ Соболєв Ю.В., Дикань В.Л., Дейнека О.Г., Писаревський І.М., Познякова Л.О. -Х.: ООО «Отлант», 2002.- с. 42
4. Данько М.І., Дикань В.Л., Якименко Н.В. Забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств в умовах міжнародних транспортних коридорів [Текст]: монографія / М.І. Данько, В.Л. Дикань, Н.В. Якименко/ -Харків: УкрДАЗТ,2008.-с.24
5. Бараш Ю.С. Управління залізничним транспортом країни [Текст]: монографія /Ю.С. Бараш/-2-ге видан. перероб. і доп.- Дніпропетровськ: Видавництво Дніпропетр. нац.універс.залізн. транспорту ім. ак В.Лазаряна, 2006. -264 с.
6. Яцківський Л.Ю., Зеркалов Д.В. Загальний курс транспорту [Текст]: Навчальний посібник./Л.Ю. Яцківський,Д.В. Зеркалов/-Кн.1.-К.: Арістей, 2007.-544 с.
7. Чебанова Н.В. Ефективне управління економічною діяльністю підприємств залізничного транспорту та його вплив на конкурентоспроможність галузі [Текст] / Н.В. Чебанова// Вісник економіки транспорту і промисловості -2010.-№29.-с. 382-387
8. Кірдіна О.Г. Аспекти впливу залізничного транспорту на економіку України [Текст]/О.Г. Кірдіна //Вісник економіки транспорту і промисловості -2010.-№29.- с.221-226
9. Халлюк А. Україна – транзитна держава [Електронний ресурс] Режим доступу: <http://eu2001.narod.ru/1/5/htm>.

НАПРЯМИ ДЕТИНІЗАЦІЇ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В УКРАЇНІ

Іванов О.В., старший консультант відділу макроекономічного прогнозування та досліджень тіньової економіки; Національний інститут стратегічних досліджень, м. Київ

Постановка проблеми. Однією з визначальних умов розвитку практично будь-якої країни в світі є визначення оптимальних взаємовідносин з іншими країнами світу. Процеси світової економічної інтеграції, посилення міжнародних господарських зв'язків є однією з характерних ознак сучасності. В процесі інтеграції кожна держава проводить власну зовнішньоекономічну діяльність (ЗЕД), вступаючи у різноманітні міжнародні торговельні та фінансові відносини, що вимагає владних інституцій держави узгоджувати свої дії з діями інших держав.

Із здобуттям незалежності в Україні у 90-х роках відбулося послаблення державного контролю за зовнішньоекономічною діяльністю (фіктивні експортно-імпорتنі операції, фіктивне спільне підприємництво). Це призвело до різкого відтоку капіталу, у тому числі й кримінального, за кордон (пошук нових можливостей для відмивання грошей), і до одержання необґрунтованих, а інколи фіктивних і незаконних пільг в оподатковуванні [8]. Посилення інтеграційних процесів України у світове господарство спричинило виникнення значних масштабів тіньової економічної діяльності в зовнішньоекономічних відносинах [9]. Із виникненням нових форм співпраці між країнами, виникають і нові тіньові схеми у зовнішньоекономічній діяльності.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання "тіньової економіки" вивчалось багатьма як закордонними, так і вітчизняними дослідниками. Зокрема серед закордонних учених можна назвати: Гутманн П., Шнайдер Ф., Вейг, Даллаго Б., Арвай Дж., Контіні Б., Константино Ч., Казімір В., Люттік-Хаузен Р., Коломер В'ядель Д., Віллард Ж., Карсон К., Макафі К., Блейдс, Д., Патрізі В., Френз А., Ділнот А., Морріс С., Лееу Ф., Сото Е. де, Тіссен У., Бокун Н. та інші. В російській науці і економічній практиці відомі роботи таких вчених як: Гадживєв Н., Глінкіна С., Головнін С., Дадалко В. і Пешко Д., Єлісєєва І., Корячіна Т., Волконський В., Криштановська О., Синілов Г., Рябушкін Б., Беряшева А., Белозерова І., Бокун Н., Кулібаба О., Ісправнікова О., Куліков В., Єчкамов С., Чурілова Є. та інші. Серед