



МАТЕРІАЛИ ПІВМІЖНАРОДНОЇ НАУКОВО- ПРАКТИЧНОЇ КОНФЕРЕНЦІЇ

**"АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ
РОЗВИТКУ ЕКОНОМІКИ В УМОВАХ
ГЛОБАЛЬНОЇ НЕСТАБІЛЬНОСТІ"**

10-12 грудня

Кременчук – 2014

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
**КРЕМЕНЧУЦЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ІМЕНІ МИХАЙЛА Остроградського (Україна)**
АВТОНОМНА НЕКОМЕРЦІЙНА ОРГАНІЗАЦІЯ ВИЩОЇ ПРОФЕСІЙНОЇ ОСВІТИ «ПЕРМСЬКИЙ
ІНСТИТУТ ЕКОНОМІКИ І ФІНАНСІВ» (РОСІЯ)
ФІЛІА ФДБОУ ВО «МОСКОВСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ТЕХНОЛОГІЙ І УПРАВЛІННЯ
ІМ. К. Г. РАЗУМОВСЬКОГО (РЕСПУБЛІКА БАШКОРТОСТАН)
ФІЛІА ФДАОУ ВПО "КАЗАНСЬКИЙ (ПРИВОЛЗЬКИЙ) ФЕДЕРАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ"
(ТАТАРСТАН, РОСІЯ)
ІНСТИТУТ ЕКОНОМІКИ, УПРАВЛІННЯ І ПРАВА (ТАТАРСТАН, РОСІЯ)
УРАЛЬСЬКИЙ ІНСТИТУТ ЕКОНОМІКИ, УПРАВЛІННЯ І ПРАВА (РОСІЯ)
ЧЕБОКСАРСЬКИЙ КООПЕРАТИВНИЙ ІНСТИТУТ (ФІЛІА) АВТОНОМНОЇ НЕКОМЕРЦІЙНОЇ
ОРГАНІЗАЦІЇ ВИЩОЇ ПРОФЕСІЙНОЇ ОСВІТИ ЦЕНТРОСОЮЗУ РОСІЙСЬКОЇ ФЕДЕРАЦІЇ «РОСІЙСЬКИЙ
УНІВЕРСИТЕТ КООПЕРАЦІЇ» (РОСІЯ)
РОСІЙСЬКИЙ ЕКОНОМІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ІМЕНІ Г.В. ПЛЕХАНОВА (РОСІЯ)
УЛЬЯНІВСЬКА ДЕРЖАВНА СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКА АКАДЕМІЯ ІМЕНІ П.А. СТОЛІПІНА (РОСІЯ)
ФДБОУ ХАКАСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ІМЕНІ М.Ф. КАТАНОВА
ГРОМАДСЬКИЙ КОЛЕДЖ АМПКВА (ШТАТ ОРЕГОН, США)
БАРАНОВИЦЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ (БІЛОРУСІЯ)
ВРОЦЛАВСЬКИЙ УНІВЕРСИТЕТ (ПОЛЬЩА)
ЕКОНОМІЧНИЙ КОЛЕДЖ ІМ. Т. РИСКУЛОВА (КАЗАХСТАН)

КАФЕДРА ФІНАНСІВ І КРЕДИТУ

МАТЕРІАЛИ

**II Міжнародної науково-практичної конференції
"Актуальні проблеми та перспективи розвитку економіки в умовах
глобальної нестабільності"**
(посвідчення № 584 від 20.08.2014 р.)

МАТЕРИАЛЫ

**II Международной научно-практической конференции
"Актуальные проблемы и перспективы развития экономики в условиях
глобальной нестабильности"**
(свидетельство №584 от 20.08.2014 р.)

MATERIALS

**II International Scientific and Practical Conference
«Actual problems and prospects of economics in the context
of global instability»**

10-12 грудня

Кременчук – 2014

УДК 330.34 «313» : 338.124.4 (100)
ББК 65.013.5-971
ISSN: 2310-4503

Рекомендовано до друку вченою радою Кременчуцького національного університету імені Михайла Остроградського, протокол № 2 від 4 грудня 2014 року

Редакційна колегія:

А. О. Касич – доктор економічних наук (відповідальний редактор);
С. В. Дідур – доктор економічних наук;
В.І. Глухова – кандидат економічних наук;
Л. П. Шаповал – кандидат економічних наук;
Л.М. Хоменко – кандидат економічних наук;
І.В. Ховрак – кандидат економічних наук;
О.В. Волошина – старший викладач

Адреса редакції:

39600, м.Кременчук, вул. Першотравнева, 20
Тел. (05366) 2-42-90

Матеріали надруковано в авторській редакції

Матеріали II Міжнародної науково-практичної конференції "Актуальні проблеми та перспективи розвитку економіки в умовах глобальної нестабільності", 10 – 12 грудня 2014 р. – Кременчук: КрНУ., 2014 – 390 с.

ISSN: 2310-4503

У збірці представлено результати дослідження актуальних питань економічного розвитку систем в умовах глобальної нестабільності. Розкрито напрямки розвитку фінансово-кредитного механізму сталого розвитку суб'єктів господарської діяльності. Визначено джерела, механізми, проблеми та перспективи інноваційного розвитку підприємств. Окреслено проблеми та перспективи розвитку бухгалтерського обліку, аналізу, менеджменту та маркетингу у контексті Європейської інтеграції. Розкрито актуальні питання в сфері міжнародної економіки та зовнішньоекономічної діяльності. Визначено особливості та основні тенденції розвитку фінансових ринків, а також правове забезпечення економічних процесів.

УДК 330.34 «313» : 338.124.4 (100)
ББК 65.013.5-971
ISSN: 2310-4503

© Кременчуцький національний університет
імені Михайла Остроградського, 2014

УДК 338.47:658.115.31

Балджи М.Д.

*д.е.н., зав. каф. економіки та управління національним господарством
Одеський національний економічний університет, м. Одеса*

ПЕРСПЕКТИВНІ НАПРЯМКИ РОЗВИТКУ ДП «ІЛЛІЧІВСЬКИЙ МОРСЬКИЙ ТОРГОВЕЛЬНИЙ ПОРТ»

Зростання обсягів світової морської торгівлі та посилення конкуренції на ринку морських перевезень зумовлюють підвищення вимог до якості портових послуг, зокрема, скорочення витрат та часу доставки вантажів. Сучасна практика у даній сфері діяльності свідчить про те, що відбувається диверсифікація портових послуг, які виходять за межі власне порту (його внутрішньої і зовнішньої акваторії) й охоплюють велику кількість берегових та інших господарських операцій транспортного ланцюга. Такі чинники, з одного боку, обумовлюють об'єднання учасників транспортного процесу з метою отримання більшого економічного ефекту від спільної діяльності, а з іншого, стимулюють упровадження інновацій в організаційний та технологічний процес функціонування портового господарства.

Державне підприємство «Іллічівський морський торговельний порт» (ДП «ІМТП») – сучасний міжнародний висококомеханізований порт, один із найпотужніших в Україні. Порт займає ключове положення на стику головних транспортних шляхів, що ведуть через Середземне море в Атлантику та Індійський океан. Через порт здійснюються міжнародні зв'язки України майже зі 100 країнами світу. Площа основної виробничої території порту – 302,0 га. Площа акваторії – 11 990,85 га, внутрішня акваторія – 417,69 га, зовнішній рейд – 11 535 га, глибина зовнішнього рейду - 17,0 - 23,0 м. Порт з'єднаний з морем підхідним каналом глибиною 14,5 м [1].

ДП «ІМТП» налічує 27 причалів (24 – вантажних, 3 – допоміжні, у т.ч. два з них спеціалізовані причали портофлоту), на яких забезпечується цілодобова обробка транспортних засобів. Загальна довжина причального фронту 5 253,6 м, глибини біля причалів від 7,5 до 13,5 метрів. ДП «ІМТП» має розвинену інфраструктуру, систему енергопостачання, зручні морські підходи і може приймати судна з осадкою до 13,0 м і вантажопідйомністю понад 100 тис. т. Територія Іллічівського морського торговельного порту (ІМТП) тягнеться смугою вздовж причалів № 1–12, 14–25 від входу углиб узбережжя лиману Сухий, включаючи причали № 26–28 (поромний комплекс), причал № 29 (газовий комплекс) та Північну косу. Вищевказана смуга території – відстань від урізу води до забору – має різну ширину: від 200 до 1 000 метрів [1]. Головний стратегічний напрямок діяльності підприємства — зміцнення власної позиції на ринку як провідного порту з переробки генеральних вантажів та збільшення обсягів перевантаження навалювальних і наливних вантажів.

За даними фінансової звітності, у 2013 р. чистий прибуток ІМТП збільшився на 1 725 тис. грн., що відбулося за рахунок збільшення суми інших операційних доходів на 4 870 тис. грн., інших доходів на 707 тис. грн. та інших фінансових доходів на 197 тис. грн. За 2013 рік Іллічівським морським торговельним портом отримано 866 323 тис. грн. чистого доходу. Проте спостерігається зменшення чистого доходу проти плану у звітному періоді, що обумовлено зменшенням вантажопереробки порту. При цьому також відбулись проти запланованих зміни в номенклатурі вантажів, тобто збільшено переробку наливних вантажів на 61,6 тис. т., але на 463,6 та 959,5 тис. т. менше перевантажено генеральних та суховантажних сипучих вантажів. Завдяки вищезазначеному та зміні курсу валют портом у звітному періоді проти плану недоотримано доходи від навантажувально-розвантажувальних робіт в сумі 78 529 тис. грн. Зменшення вантажопереробки у минулому році спричинило зменшення використання суден портового флоту, що вплинуло на зменшення доходів від роботи цього підрозділу проти планових на 30 455 тис. грн. Також, зменшення вантажообігу

порту зменшило кількість доходів отриманих від зберігання вантажів на складах та надходжень від портових та інших зборів проти плану на 12 544 тис. грн. та 5 960 тис. грн. відповідно. Необхідно зазначити, що при цьому відбулось збільшення планових доходів від інших робіт з вантажами на 2 359 тис. грн., непортових робіт на 3 830 тис. грн. та інші доходи основної діяльності на 10 338 тис. грн. Все це свідчить про необхідність формування подальших напрямків розвитку.

Для збереження портом наявних вантажопотоків, а також залучення додаткових експортно-імпортних та транзитних вантажів необхідно виявити перспективні напрямки розвитку ДП «ІМТП». Слід зазначити, що пріоритетними напрямками розвитку порту на найближчі 5-10 років є вирішення низки ключових завдань, які відносяться до числа найважливіших для портового комплексу України і транспортної системи країни в цілому [2]:

- 1) розвиток міжнародних контейнерних перевезень;
- 2) створення сприятливих умов для українських підприємств-експортерів за рахунок підвищення конкурентоздатності не тільки продукції, але і логістики її транспортування;
- 3) створення потужностей для високоефективного перевантаження експортно-імпортних та транзитних навалювальних і насипних вантажів, що займають і будуть займати у майбутньому важливе місце серед вантажопотоків портів України;
- 4) реконструкція і розвиток залізничних та автомобільних під'їздів від головних автомагістралей до Іллічівського порту.

В умовах пошуку оптимального способу організації змішаних, інтермодальних та мультимодальних перевезень, а також інтеграції в міжнародну транспортно-логістичну систему на перший план виходить можливість створення на базі Іллічівського морського торговельного порту транспортно-логістичного центру, тобто створення порту-хабу. Метою створення якого є отримання прибутку за рахунок збільшення обсягу перевезень транзитних вантажів; вдосконалення рівня організації експортно-імпортних і внутрішніх перевезень через порти України.

Трансформація Іллічівського морського торговельного порту в порт-хаб дозволить покращити свої фінансові показники та, відповідно, й підвищити рівень конкурентоспроможності та надасть можливість інтеграції у світову транспортно-логістичну систему.

Розрахунок рівня логістичного обслуговування порту подано у таблиці 1, де характеризуються елементи оцінюватися на відповідність портам третього покоління. Оцінка послуг ДП «ІМТП» проводилась методом експертної оцінки. Для оцінки застосована наступна шкала: наявність певної категорії послуг в порту – «3», відсутність або на етапі впровадження – «1», наявність, але недостатньої якості чи кількості – «2».

Таблиця 1 Визначення загальної оцінки послуг, що фактично надаються

Оцінка відповідності послугам портів третього покоління						Сумарна оцінка	Рівень логістичного обслуговування
Логістичне обслуговування вантажопотоків	Адміністративні послуги	Екологічна діяльність	Електронний документообіг	Спрощення митних процедур	Організаційна інтеграція		
2	3	1	2	2	2	12	0,67

Для розрахунку рівня логістичного обслуговування був використаний алгоритм створення транспортно-логістичних центрів М.В. Ковбатюка [3], що включає співвідношення сумарних бальних оцінок рівня розвитку і-го виду послуг у порту та рівня розвитку і-го виду послуг у порту третього покоління. Як свідчить розрахунок рівня

логістичного обслуговування ДП «ІМТП», цей показник склав 0,67, тобто рівень логістичного обслуговування знаходиться на середньому рівні. Це означає, що на базі Іллічівського морського торговельного порту доцільно створити порт-хаб.

Таким чином, пріоритетним напрямком розвитку Іллічівського морського торговельного порту є створення на його основі порту-хаба. ДП «ІМТП» має всі передумови для його створення. Трансформація Іллічівського порту в порт-хаб дозволить йому покращити свої фінансові показники та, відповідно, й підвищити рівень конкурентоспроможності й надасть можливість інтеграції у світову транспортно-логістичну систему.

Література

1. ДП «Іллічівський морський торговельний порт». [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.ilport.com.ua>
2. Боняр С.М. Аналіз роботи морських торговельних портів України / С.М. Боняр, Я.Р. Корнійко [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/portal/natural/Vodt/2012_3/narezka/Vnutr_3_15_2012_109.pdf
3. Ковбатюк М.В. Алгоритм створення транспортно-логістичних центрів на базі морських торговельних портів [Електронний ресурс]. – Режим доступу: file:///C:/Users/user/Downloads/Vetp_2013_42_42.pdf

УДК 338.43

Березовенко К.В.

Научный руководитель: Назаров Е.А., ст. преподаватель

Филиал ФГАОУ ВПО «Казанский (Приволжский) федеральный университет» в г. Чистополе

ПОНЯТИЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ АГРОПРОМЫШЛЕННОГО КОМПЛЕКСА

Развитие сельскохозяйственного производства невозможно без достижения целей развития отрасли с максимальной при существующих условиях экономической эффективностью. Актуальность эффективности затрагивает не только производственно-хозяйственную деятельность субъектов аграрного производства, но и социально-экономические аспекты их деятельности.

Эффективность общественного производства – это ключевая категория экономической науки. В. Новожилов под эффективностью понимает отношение полезного эффекта (результата) к затратам на его получение. «Экономическая эффективность, - отмечает В.А. Добрынин, - показывает конечный полезный эффект от применения средств производства и живого труда, отдачу совокупных вложений» [1].

Методические рекомендации ВНИИЭСХ сводят определение эффективности к формированию «...комплекса условий для обеспечения расширенного воспроизводства, позволяющего отрасли не только удовлетворять запросы общества, но и гармонично развиваться на основе действия устойчивых организационно-экономических, правовых, социально-нравственных и экономических связей и отношений».

Академик В.Г. Гусаков считает, что эффективность – это сложная экономическая категория, включающая в себя многогранную систему развития сельскохозяйственного производства, его органическую связь с интенсификацией, природной средой, социальными условиями работников, совокупностью элементов и отношений, составляющих экономический механизм, показатели, оценку деятельности предприятий и организаций, их отраслей в системе функционирующего рынка и государственного регулирования.

Таким образом, эффективность производства - это отношение полученного полезного эффекта (результата) к затратам на получение этого результата.