

бюджетного підходу одночасно з існуючими методами планування, обліку і аналізу необхідно суттєво удосконалити систему управління підприємством портової діяльності.

Інформаційне забезпечення є основою механізму бюджетного управління портового підприємства. Формування інформаційної бази базується на аналізі макроекономічних чинників діяльності підприємства (економічні, політичні, соціальні, міжнародні, нормативно-правові, форс-мажорні чинники) і мікроекономічних чинників, які визначаються системою обліку підприємства.

Критерії формування інформації про фінансові результати портового підприємства визначають подальший напрям використання інформації і впливають на її релевантність і форму. Відповідно, дані про фінансові результати тільки фінансового обліку не відповідають потребам системи управління портовим підприємством. Зазначене вимагає включення в систему обробки необхідної інформації різних видів обліку: управлінського (у його рамках оперативного); фінансового; податкового; статистичного.

В сучасних умовах доцільним є удосконалення систем бюджетного управління за видами діяльності. Важливою умовою використання цього методу підприємством портової діяльності є розробка та постійний розвиток структурованої системи рахунків в робочому плані рахунків у відповідності до організаційної структури підприємства. Перші кроки у цьому напрямку вже роблять морські торговельні порти України, які розробили програми, що передбачають уніфікацію первинних виробничих документів, формування балансових рахунків доходів і витрат за видами портової діяльності, розробку програмного забезпечення для автоматизованого обліку та аналізу. Для підвищення ефективності розробленої програми необхідно передбачити автоматичне кодування нормативно-довідкової документації та первинних документів, що дозволить оперативно формувати та отримувати інформацію в реальному часі.

Існують численні системи обліку витрат, кожна з яких має сферу свого застосування, переваги та недоліки. Необхідно зазначити, що окремо узяті системи обліку витрат в портовій діяльності не використовуються в чистому виді, і жодна з них не має істотних переваг. Підприємства портової діяльності повинні вибирати ту чи іншу систему обліку витрат залежно від багатьох факторів, моделювати їх відповідно зі своїми особливостями і використовувати змішані варіанти побудови обліку витрат.

Таким чином, питання розвитку системи бюджетного планування, контролю і аналізу

витрат та фінансових ресурсів є вкрай актуальним для будь-якого портового підприємства.

УДК 656.2.022.816

ВІД КОНКУРЕНЦІЇ - ДО СТРАТЕГІЧНИХ АЛЬЯНСІВ

Юрченко Ю.М., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

Стратегічний альянс (Strategic Alliance) - угода про кооперацію двох або більше незалежних фірм для досягнення певних комерційних цілей, для одержання синергії об'єднаних і взаємодоповнюючих стратегічних ресурсів компаній.

Стратегічні союзи є самою перспективною формою інтеграції компаній. Саме вони із всіх можливих форм виявилися найважливішими в інтеграції виробничої й транспортної діяльності. Прогнозується, що в цьому сторіччі вони перетворяться в найважливіше знаряддя конкурентної боротьби. Укладання альянсів являє собою один з найбільш швидких і дешевих шляхів реалізації глобальної стратегії.

Виділяють чотири різновиди стратегічних альянсів:

- альянси з акціонерною участю в існуючих підприємствах;
- стратегічні альянси зі створенням нових компаній (спільних підприємств);
- консорціуми для реалізації інвестиційних проектів;
- альянси зі слабкою конкуренцією.

З кінця 90-х років поточного сторіччя одержало поширення в Європі й Америці створення стратегічних альянсів між провідними транспортними компаніями. Так, у лютому поточного року в Цюриху (Швейцарія) сім європейських операторів, що спеціалізуються по перевезенню залізничних вантажів, створили новий альянс Xrail, метою якого є посилення своїх позицій у сегменті міжнародного повагонного відправлення (SWL - Single wagon load). Мета - підвищити конкурентоспроможність SWL-перевезень і відібрати більше вантажів в автоперевізників. Учасниками альянсу стали 11 європейських країн (Чехія, Німеччина, Люксембург та ін.) Довгострокова мета полягає в тому, щоб охопити весь європейський SWL-трафік.

Загальними відмітними рисами таких альянсів є: комерційне використання широкої об'єднаної мережі транспортних маршрутів, єдині стандарти обслуговування, які застосовуються всіма учасниками альянсу, високий рівень

сервісу, фінансова незалежність учасників альянсів.

Перевагами стратегічних альянсів є:

а) економія коштів і зниження витрат за рахунок оптимальної схеми маршрутів вантажопотоків, раціональний взаємовигідний розподіл вантажопотоків між всіма видами транспорту (переважно між залізничним і автомобільним);

б) розширення зон обслуговування й надання послуг, у тому числі тих, які перевізник самостійно не може забезпечити;

в) вихід на новий рівень якості обслуговування, що збільшує привабливість перевізників-учасників альянсу;

г) можливості кооперації діяльності з іншими видами та сферами надання послуг.

Керує альянсом адміністративна Рада, у яку входять представники всіх компаній перевізників - членів альянсу. Рада виробляє стратегію й план дій, які реалізуються єдиним управлінським апаратом.

Проведені заходи включають:

- створення загальних технічних засобів у транспортних вузлах;

- загальну систему закупівель запасних частин, палива, транспортних засобів;

- гармонізацію й облік бонусів постійних клієнтів;

- координацію розкладу маршрутів;

- об'єднання маркетингових комунікацій, спільне використання інформаційних систем;

- перехід від конкуренції між окремими видами транспорту до використання переваг кожного з них.

Простежується тенденція виникнення конгломератів, що забезпечують розвиток ділового співробітництва транспортних компаній з іншими компаніями супутнього бізнесу.

На ринку залізничних перевезень існує або державна монополія, або конкурують кілька державних компаній, або діють і державні й приватні компанії. У країнах світу спостерігається розмаїття форм власності в області залізничних перевезень, що відображено в таблиці.

Таблиця

Структура власності залізниць у деяких країнах

Країна	Державна власність на інфраструктуру	Незалежні державні компанії оператори	Незалежні приватні оператори
Австрія	+	+	-
Бельгія	+	+	-
Великобританія	-	-	+
Германія	+	+	+
Італія	+	+	-
Норвегія	+	-	-
Франція	+	-	-
Швейцарія	+	+	-
Швеція	+	+	-
Японія	-	+	+
Росія	+	+	+
Україна	+	-	+

Заява про намір створення стратегічних альянсів в області вантажних і пасажирських перевезень у країнах співдружності знайшло своє відображення в рішеннях VI-го Міжнародного залізничного бізнес-форуму “Стратегічне партнерство 1520”, яке пройшло в травні - червні 2011 року в Сочі, на якому було сказано “Ми будемо шукати рішення, спрямовані на побудову ефективної транспортно-логістичної системи залізниць із широкою й вузькою колією, скорочення бар’єрів для руху товарів і пасажирських перевезень”.

УДК 656.07

РОЗВИТОК ПРОФЕСІЙНОГО НАВЧАННЯ НА ВІТЧИЗНЯНИХ ПІДПРИЄМСТВАХ ПРОМИСЛОВОСТІ ТА ТРАНСПОРТУ

*Юсупова Т.М., ст. викладач,
Жаботинська О. студентка (УкрДАЗТ)*

На сьогоднішній день в умовах реформування української економіки, нестабільному зовнішньому середовищу, невизначених чітких правил діяльності підприємства, особливої гостроти набувають