

майбутніх витрат і платежів формувати не треба, однак за балансом на рахунок 042 "Непередбачені зобов'язання" необхідно показувати виникнення у підприємства непередбаченого зобов'язання. Якщо ймовірність платежу є меншою за 1%, то такі наслідки умовної події в системі бухгалтерського обліку не відображаються. Таким чином, у бухгалтерському обліку забезпечення слід формувати тільки тоді, коли виконання передбачуваного зобов'язання ймовірно призведе до зменшення активів підприємства, при цьому ймовірність повинна бути не меншою 5%.

Висновок. Впровадження методичних та практичних пропозицій щодо облікового аспекту забезпечення стабілізаційного середовища в антикризовому управлінні підприємством спрямоване на реагування на прояви економічної кризи, в першу чергу – фінансової, шляхом формування підприємствами ефективних інструментів нейтралізації та усунення кризових явищ.

Література

1. Стрекалов О.В., Зарипов Э.Р. Кризисы в организации и управлении проектами. – Казань: КГТУ, 1997. – 190 с.
2. Чернявский А.Д. Антикризовое управление: Учеб пособие. – К.: МАУП, 2000. – 204 с.
3. Король В.С. Антикризовий менеджмент в умовах ринкової трансформації економіки: Автореф. дис. на здоб. наук. ступ.канд.. екон. наук (08.06.02) / НАН України: Ін-т регіон. досліджень. – Л., 2001. – 20 с.
4. Козлова М.О. Облік і контроль процесу резервування (на прикладі діяльності великих промислових підприємств України): Автореф. дис. на здоб. наук. ступ.канд.. екон. наук (08.06.04) / Держ. академія статистики, обліку та аудиту Держкомстату України. – К., 2006. – 21 с.
5. Терещенко В.С. Бухгалтерський облік забезпечень майбутніх витрат і платежів: теорія та методика: Автореф. дис. на здоб. наук. ступ.канд.. екон. наук (08.00.09) / Держ. академія статистики, обліку та аудиту Держкомстату України. – К., 2008. – 21 с.

Надійшла 04.11.2008 р.

УДК 678.7/8

В. М. НИЖНИК, О. О. СВІТЛОВСЬКИЙ
Хмельницький національний університет

ВПЛИВ ІНТЕГРАЦІЇ НА ПРОЦЕСИ УПРАВЛІННЯ КОРПОРАТИВНОЮ ЛОГІСТИЧНОЮ ВІДПОВІДАЛЬНІСТЮ ПІДПРИЄМСТВ

Розглянуто деякі аспекти впливу розвитку інтеграційних процесів в сучасних умовах ринкової економіки на формування логістичної інфраструктури вітчизняних машинобудівних підприємств.

Актуальність дослідження. Розвиток інтеграційних процесів в Україні ставить перед вітчизняними машинобудівними підприємствами непросте завдання знайти своє місце на ринку, зберегти і розвивати конкурентоспроможність, адекватно реагувати на зміни кон'юнктури ринку і вчасно адаптувати свої організаційні структури до них. "Фірми, які досягли стратегічних переваг завдячуючи компетентності в логістиці, визначають характер конкуренції в своїх галузях" – відзначали видатні вчені Д. Бауерсокс та Д. Клосс [1]. Тому визначення пріоритетних напрямів формування логістичної інфраструктури на машинобудівних підприємствах, принципів корпоративних взаємовідносин у контексті управління механізмом логістичної відповідальності партнерів є актуальними для вітчизняної економіки.

Метою даної статті є проведення теоретичних досліджень впливу розвитку інтеграційних процесів в Україні на процеси управління корпоративною логістичною відповідальністю вітчизняних машинобудівних підприємств в умовах глобалізації економіки.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Важливу роль у висвітленні проблем теорії і практики логістичного управління відіграли роботи вітчизняних та зарубіжних вчених Є. Крикавського [4], І. Бажина, Ю. Пономарьової, Л. Міротіна і І. Ташбаєва [5], Н. Тітюхіна, Д. Бауерсокса і Д. Клосса [1], О. Вайта, С. Крейга, В. Козачино, І. Гьопферт [2], Д. Хаммера [8], В. Пулера [10].

Результати дослідження. Поштовхом до глобальних інтеграційних процесів у світі є прагнення країн до спільного вирішення різних проблем і питань господарського, економічного, культурного характеру, які виходять за межі національних. В результаті ці країни стають взаємозалежними і взаємопов'язаними: між ними суттєво спрощується візовий режим, може вводиться єдина валюта, економічні кордони між країнами "зникають", що, в свою чергу, суттєво знімає обмеження на переміщення капіталу, надання послуг, перевезення товарів, сировини тощо. Великий досвід координації економічної політики мають регіональні інтеграційні об'єднання, а саме: країни Європейського Союзу, субрегіональне торговельно-економічне угруповання Асоціація країн Південно-Східної Азії, Північноамериканська угода про вільну торгівлю, країни Світової організації торгівлі, Європейської асоціації вільної торгівлі та інші.

Після чотирнадцяти років складних переговорів, двосторонніх консультацій про доступ до нових

ринків та послуг, наша країна у травні 2008 року офіційно стала членом Світової організації торгівлі (СОТ), сто п'ятдесят другою у списку держав, що входять до СОТ. Вступ України до Світової організації торгівлі підтвердив її стратегічну мету – інтеграцію у світове співтовариство. Основним завданням цієї організації є збільшення товарообігу між країнами. Для цього СОТ наполягає на знятті різноманітних бар'єрів і мит для імпорту з інших держав. Для України відкривається реальна можливість експортувати місцеві товари на світові ринки. З іншого боку, Україна змушена була скасувати ряд квот, спрямованих на захист місцевих виробників, що може призвести до збільшення імпорту.

Процеси інтеграції України у світове господарство закономірно визначаються тим, що відкриті економічні системи прагнуть до розширення числа і величини складових їхніх структур, фірм, компаній, підприємств. Зовнішньоекономічні умови, ступінь економічної свободи визначають обсяги і склад експортно-імпортних потоків [3]. Розширення Європейського Союзу безпосередньо до кордонів нашої країни відкриває нові можливості, пов'язані з розповсюдженням європейської логістичної мережі на Схід, заохоченням іноземних інвестицій в розвиток вітчизняної логістичної інфраструктури. Якщо проаналізувати річні витрати на логістику в країнах Європи (рис. 1), то можна уявити, наскільки потужний цей сектор ринку, наскільки він розвинутий, перспективний та капіталоємний.



Рис. 1. Річні витрати на логістику в країнах Європи (млн євро)

Неважко передбачити, що для українських машинобудівних підприємств в умовах інтеграції успішний вихід на нові ринки (як і достойне утримання позицій на старих ринках) буде тісно пов'язаний з необхідністю освоєння нових принципів ведення бізнесу. Глобалізація економіки й викликана нею інтенсифікація конкурентної боротьби накладають суттєвий відбиток на планування і розвиток бізнес-процесів машинобудівного підприємства. Сьогодні ми часто стаємо свідками такої ситуації, коли підприємству вже недостатньо просто виробляти продукт (чи надавати послуги) високої якості: їх потрібно реалізувати, донести до споживача. І навіть якщо підприємство успішно конкурувало на місцевому (регіональному) або навіть національному ринках, розширення і підвищення ефективності може зробити його неконкурентоспроможним.

У червні 2008 року в Києві відбувся Міжнародний логістичний конгрес "Логістика – ключ до розвитку економічних відносин між Україною та ЄС", організований Українською Логістичною Асоціацією (УЛА) та ТОВ "Логістична платформа" при підтримці компанії Fordon. Тематика основних питань, за якими проводились доповіді та проходили дискусії учасників конгресу, була досить актуальною (рис. 2).

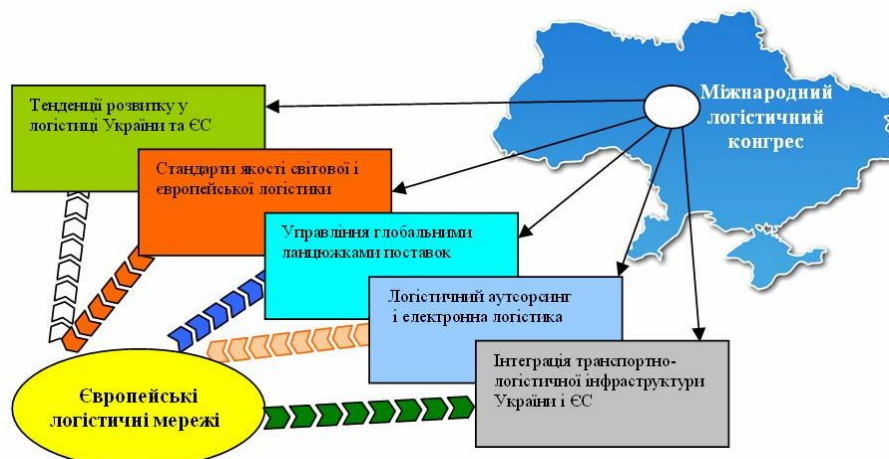


Рис. 2. Основна тематика напрямів Міжнародного логістичного конгресу

Для вітчизняних підприємств зі вступом до СОТ реально відкриваються нові шляхи в бізнесі, але не завжди вони будуть простими і легкими. Успіх та ефективність їхньої діяльності буде напряму залежати від готовності того чи іншого підприємства працювати за міжнародними стандартами ведення сучасного бізнесу, дотримуючись основних вимог світового співтовариства до якості товарів і послуг. А логістична стратегія кожного підприємства повинна бути спрямована на підвищення його конкурентоспроможності шляхом ефективного управління як своїми внутрішніми бізнес-процесами, так і бізнес-процесами партнерів та споживачів.

Необхідно зауважити, що розвиток інтеграційних процесів, з одного боку, розширює економічні можливості національних державних і приватних підприємств щодо використання своїх внутрішніх і зовнішніх ресурсів, більш глибокої участі в системі міжнародного поділу праці, але з іншого – створює загрозу (особливо для країн пострадянського простору, з низькими і середніми доходами населення) небажаних наслідків конкурентної боротьби за фінансові і інвестиційні ресурси. Провідні економісти стверджують, що у сучасній системі розвитку міжнародних економічних відносин пріоритетним завданням для України є формування на загальнодержавному рівні таких умов функціонування національної економіки та її суб'єктів, які б дозволили вітчизняним підприємствам забезпечити собі гідне місце в регіональному поділі праці, переорієнтувати свій господарський механізм на підвищення протистояння зростанню конкурентного тиску. Для цього необхідно провести загальнодержавну підготовку по приведенню у відповідність з Європейськими стандартами основних чинників економічного функціонування промислових машинобудівних підприємств (рис. 3), які повинні стати відправною точкою у їхній діяльності.



Рис. 3. Загальнодержавний підхід: створення під патронатом держави належних умов для вітчизняних підприємств у новому ринковому середовищі

На місцевому рівні для промислових підприємств (особливо малих і середніх) все більшого значення набуває створення корпоративних виробничо-логістичних мереж, у яких вони користуються перевагами кооперації і компенсують свої недоліки [9]. Це, в свою чергу, накладає певні вимоги на організаційну структуру логістичних процесів промислового підприємства, а саме на:

- 1) організацію логістичної мережі на самому підприємстві;
- 2) необхідність чіткої взаємоув'язки та координації з логістичними процесами підприємств-партнерів;
- 3) корпоративну логістичну відповідальність за прийняття управлінських рішень та виконання взятих зобов'язань, які торкаються як своїх власних, так і партнерських бізнес-інтересів;

Логістичні мережі між підприємствами можуть бути організовані, наприклад, за типом стратегічних або регіональних. Стратегічні – коли виділяється одне з підприємств (як правило кінцевий виробник продукту), яке і бере на себе стратегічне керування логістичною мережею, її організаційною структурою і системою управління. Регіональні – складаються з декількох рівноправних партнерів, які територіально знаходяться недалеко одне від одного, корпоративні відносини між ними побудовані більш вільно; практика показує, що вони можуть бути більш стабільними і довговічними, особливо, коли кількість партнерів велика і вони часто змінюються.

Сучасна постановка питання може бути більш комплексною: для успішної конкурентної боротьби логістичну мережу можна будувати і за принципом інтегрованої логістичної мережі, яка охоплює постачальників сировини, виробників, продавців та посередників по організації післяпродажного сервісу. До цього спонукають цілий ряд причин [6] (рис. 4). В інтегрованій логістичній мережі домінує філософія максимально тісного співробітництва всіх учасників і загальної корпоративної відповідальності за досягнення

успіху на ринку. Наприклад, акценти можуть зміщуватись від проблем управління запасами на одному підприємстві до найбільш раціонального стратегічного придбання і розміщення запасів з метою оптимізації єдиної корпоративної мережі поставок. Це, відповідно, вимагає ґрунтовного знання всіх логістичних процесів багатьох, якщо не всіх учасників інтегрованої логістичної мережі в плані прийняття спільних рішень по тим чи іншим питанням, які будуть стосуватися зацікавлених сторін. Спільна корпоративна логістична відповідальність партнерів у сферах логістики, фінансів, маркетингу, промислових та інформаційних технологій тощо буде сприяти чіткій реакції на зміни ринкової кон'юнктури.

Треба зауважити, що на практиці трапляються випадки, коли те чи інше підприємство переслідує тільки свою власну мету, нехтуючи інтересами партнерів. Це майже завжди призводить до небажаних наслідків: порушуються домовленості між підприємствами, виникає атмосфера недовіри, перестраховки, не працюють з належною ефективністю ланки корпоративної логістичної мережі: запаси можуть непрогнозовано змінюватись (збільшуватись або вичерпуватись у недоречний момент), виникають помилки в прогнозах по організації планування виробництва та продажу продукції, в кінцевому результаті це може негативно впливати на належний рівень обслуговування клієнтів. Однією з причин такого стану є недостатня увага до фінансової сторони функціонування ланок постачання. Для успішної роботи останніх необхідно створити умови, коли такі важливі чинники, як економічні ризики, доходи, затрати тощо будуть справедливо розподілені і погоджені між усіма учасниками корпоративної логістичної мережі, тоді в повну силу починає працювати між підприємствами-партнерами механізм корпоративної логістичної відповідальності, у роботі якого будуть задіяні всі ланки інтегрованого логістичного ланцюга.

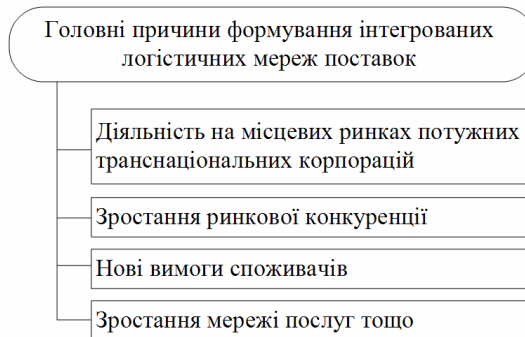


Рис. 4. Спонукальні причини формування інтегрованих логістичних мереж поставок

До проблем, пов'язаних з фінансовими стимулами в мережах поставок та логістичного управління слід віднести: відкритість, достовірність, поінформованість, стимулювання учасників процесу.

До основних методів погодження фінансових стимулів в мережах поставок слід віднести наступні: належне відпрацювання договорів, виявлення скритої інформації, стимулювання розвитку взаємної довіри між підприємствами-партнерами, втілення принципів корпоративної логістичної відповідальності працівників за роботу в мережах поставок.

Використання двох останніх методів тісно пов'язане із знанням та відповідною підготовкою "людського фактору": в сучасних умовах ведення бізнесу знайти надійних і чесних партнерів або посередників так само непросто, як і підготувати належним чином до роботи працівників на усіх ланках логістичного ланцюжка, від керівника до рядового логіста. На ринку праці попит на кваліфікованих логістів у кілька разів перевищує пропозиції, тому велике значення для підприємств буде мати також постійна робота по вдосконаленню навиків, підвищенню кваліфікації [7]. Дефіцит кваліфікованих кадрів, крім зазначеного, може призвести до підвищення вимог щодо організації умов праці.

На практиці в концепціях мотивації персоналу використовуються матеріальні і нематеріальні методи (складові) при виборі критеріїв оцінки ефективності праці логіста, наприклад: кількість, якість, професійність, комунікабельність, своєчасність, неконфліктність тощо. При розробці систем мотивації логістичного персоналу окрім загального підходу бажано враховувати індивідуальні особливості співробітників, не забуваючи при цьому їх місце в структурі підприємства і поставлені перед ними конкретні завдання. Іншими словами, підхід до рішення проблеми має бути системним, гнучким і комплексним.

Сучасне підприємство змушене постійно піклуватись про підвищення кваліфікації своїх співробітників, створюються цілісні системи, які сприяють розвитку логістичного персоналу. Та на практиці далеко не на всіх вітчизняних підприємствах дотримуються таких підходів у вирішенні кадрових питань: на багатьох з них все ще домінує "тейлорівська" модель, для якої характерне масове використання некваліфікованих або низькокваліфікованих співробітників (дефіциту на яких практично немає) в обмін на те, що з ними в подальшому не виникає особливих проблем, наприклад, в питаннях оплати праці. Звичайно, певну економічну вигоду від цього отримати можна. Але якщо врахувати, що в сучасному бізнесі кожен учасник логістичного ланцюжка пов'язаний як мінімум ще з двома партнерами: постачальником і споживачем, то збитки, отримані в результаті прийняття некваліфікованих управлінських рішень або неякісного виконання робіт можуть перевершити найпесимістичніші прогнози скептиків. Затрати на ведення такої роботи на вітчизняному підприємстві можна вважати свого роду інвестуванням в підготовку власних кадрів з метою

підвищення його корпоративної відповідальності як у внутрішніх структурах самого підприємства, так і на ринку в цілому.

Висновок. З огляду на вищесказане, можна стверджувати, що в умовах глобалізації економіки та розвитку інтеграційних процесів питання мотивації персоналу у сфері логістики набувають відчутної актуальності, пошуки критеріїв управління корпоративною відповідальністю стають невід'ємною частиною організаційної роботи по створенню логістичних мереж на вітчизняних машинобудівних підприємствах.

Література

1. Бауэрсокс Д.Дж. Логистика. Интегрированная цепь поставок / Д.Дж. Бауэрсокс, Д.Дж. Клосс. – М.: ОЛИМП-БИЗНЕС, 2001. – 640 с.
2. Гёпферт Ингрид. Состояние развития логистики и тенденции будущего / По материалам 'Jahrbuch Logistik', перевод Н.Н. Ковтанюк. – Адрес документа: <http://www.logistika.spb.ru/world/>.
3. Гой І.В., Бабій І.В. Проблеми інтеграції України в світові логістичні структури // Вісник ХНУ.– 2008. – № 2, Т.1. – С. 133-136.
4. Крикавський Є. М. Логістичне управління. – Львів: Львівська політехніка, 2005. – 684 с.
5. Миротин Л.Б. Логистика для предпринимателя: основные понятия, положения и процедуры / Л.Б. Миротин, Б.Э. Ташбаев. – М: ИНФРА-М, 2003. – 252 с.
6. Смирнов И. Проблемы финансового стимулирования в логистике // Logistics. Журнал практической логистики. – 2008. – № 2-3, с. 24-28.
7. Яценко В. Логистика персонала: критерии мотивации // Logistics. Журнал практической логистики. – 2008. – № 4, с. 48.
8. Hammer D.S. Materials Management as a Profit Centre // Harvard Business Review. – Vol. 47, No. January-February. – 1969. – pp. 72-82.
9. Pfohl H.-C., Hausler P. Организация логистики в региональных производственных сетях // Адреса документа: <http://www.cfin.ru/press/loginfo/2001-03/03.shtml>.
10. Victor H. Poole. Jr. The Purchasing Man and His Job. – N.Y.: American Management Association, 1964. – pp. 19-22.

Надійшла 06.11.2008 р.

УДК 330.47

Н. А. ХРУЩ, П. М. ГРИГОРУК
Хмельницький національний університет

ЗАСТОСУВАННЯ МЕТОДУ ГОЛОВНИХ КОМПОНЕНТ ДО ПРОГНОЗУВАННЯ ПОКАЗНИКА ВАЛОВОЇ ДОДАНОЇ ВАРТОСТІ

В статті розглядається підхід щодо застосування методів багатомірного статистичного аналізу до прогнозування макроекономічних показників розвитку регіону.

Європейська інтеграція України, яка проголошена в Стратегії економічного та соціального розвитку держави на 2004-2015 роки, передбачає створення конкурентоздатної національної економіки. Становлення нової моделі розвитку повинно поєднувати політичні, гуманітарні, соціально-психологічні аспекти та макро- та мікроекономічні чинники, які лише у своєму комплексі здатні забезпечити формування принципово нової економічної системи, яка діятиме на ринкових основах.

В економічному і соціальному прогнозуванні широко використовуються різні моделі. Модель є одним з найважливіших інструментів економічного прогнозування досліджуваного процесу. Засобом вивчення закономірностей розвитку економіки, соціальних процесів є економіко-математична модель. Вона являє собою систему формалізованих співвідношень, які описують основні взаємозв'язки елементів, що утворюють економічну систему.

Економіко-математичні моделі широко застосовуються при складанні економічних прогнозів на макроекономічному рівні. До таких моделей, насамперед, відносяться однофакторні і багатфакторні моделі економічного зростання, моделі розподілу національного доходу, структурні, міжгалузеві, галузеві, моделі відтворення основних фондів і руху інвестиційних потоків, рівня життя і структури споживання, моделі зростаючої економіки, сітвові моделі, розподілу заробітної плати і доходів та інші [1].

Основною особливістю прогнозування макропоказників є те, що будь-яка макрозмінна визначається безліччю компонентів і має тенденцію до меншого відхилення від середньої, ніж кожна з її складових. Прогнозування макропоказників насамперед пов'язане з розв'язанням широкого кола задач при прогнозуванні економічного зростання економіки держав. Моделі економічного зростання є різновидом багатомірних моделей економічного розвитку. Метою побудови таких моделей є прогноз основних показників, що характеризують розвиток економіки та її структуру. Одним з таких показників є валова додана вартість (ВДВ). Аналог цього