Существуют и более тонкие варианты, например возвратный лизинг через выкуп, при котором авиакомпания, будучи владельцем самолётов, продаёт их лизинговой компании, после чего берёт их обратно в лизинг. Еще встречаются различные виды налогового лизинга, а раньше был распространён довольно экзотический японский «плечевой» лизинг (Japanese Leverage Lease), который, будучи сам по себе убыточным, позволял лизингодателям списывать высокие прибыли, полученные из других источников, и экономить на налогах.

Экономическое и социальное значение развития механизма лизинга авиационной техники очень велико. В связи с этим лизинговые компании должны становиться не посредниками между авиаперевозчиком и банком, а необходимыми высокопрофессиональными участниками рынка. Бизнес лизинговой компании должен базироваться на основных элементах: лизинговых ставках, стоимости финансовых ресурсов, которые привлекаются, остаточной стоимости самолета и его амортизации.

Сегодня во всём мире специалисты по рынкам услуг и финансовые аналитики сходятся в едином мнении, что в XXI веке будет сохраняться устойчивая тенденция роста масштабов лизинговых операций во всех без исключения сферах мировой экономики, а влияние лизинга на макроэкономические показатели развития отдельных стран и регионов может даже стать определяющим. Это во многом объясняется тем фактом, что для развития растущих и упрочения положения развитых рынков во всём мире лизинг является исключительно эффективным инструментом. В частности, применительно к мировому воздушному транспорту лизинг обеспечивает прохождение через свои схемы свыше 45% капиталовложений в эту индустрию.

В связи с тем, что развитие рынка лизинга авиационной техники в Республике Беларусь находится в неразвитом состоянии, предлагается: улучшить инвестиционный климат в сфере гражданской авиации за счёт привлечения финансовых средств банков, расширить специализацию существующих лизинговых компаний, создать работающую долгосрочную лизинговую схему по обновлению парка воздушных судов посредством создания специализированной лизинговой компании, обеспечить государственную поддержку в области лизинга авиационной техники; внедрять в практику передовые методы ведения лизингового бизнеса, а также объективно прогнозировать развитие событий на рынке авиаперевозок.

Всё это должно позитивно сказаться на состоянии воздушного транспорта и, как следствие, повысить его конкурентоспособность на мировом рынке авиаперевозок.

Список цитируемых источников

1. Оффициальный сайт «Белавиа» — Национальная авиакомпания Республики Беларусь [Электронный ресурс] / Парк воздушных судов. — Режим доступа: http://belavia.by/company/air_fleet. — Дата доступа: 07.02.2012. — Загл. с экрана.
2. *Ивуть, Р. Б.* Развитие рынка лизинга автотранспорта, осуществляющего международные грузоперевозки : монография / Р. Б. Ивуть. — Минск : БНТУ, 2005. — 201 с.
3. Экономика предприятия / О. И. Волков [и др.]. — 3-е изд., перераб и доп. — М. : Инфра-М, 2009. — 602 с.
4. Гражданский кодекс Республики Беларусь // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. — 2001. — № 2/744.

Материал поступил в редакцию 10.02.2012 г.

УДК 338

В. В. Семенюк
Учреждение образования
«Киевский национальный экономический
университет имени Вадими Гетьмана»,
г. Киев, Украина

ДИВЕРСИФИКАЦИЯ ПОСТАВОК ЭНЕРГОНОСИТЕЛЕЙ КАК ОСНОВА ЭНЕРГЕТИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ УКРАИНЫ

Нефть и газ являются основными энергоносителями, от наличия которых зависят многие экономические показатели страны. Многие страны Европы, в том числе и Украина, являются энергозависимыми, поскольку больше половины потребляемых энергоносителей импортируются. Украина обеспечивает свои потребности в нефти приблизительно на 30%, а в газе — на 20%. Для Украины и для многих стран Восточной, Центральной и Южной Европы главным поставщиком газа является Российская Федерация.

На протяжении последних нескольких лет наблюдаются частые конфликты между Россией и Украиной, а также другими странами Европейского континента относительно поставок топлива. Украина часто становится главной стороной конфликта, так как является большим потребителем российского топлива и основным транзитером газа в другие европейские страны. Особые сложности в таких ситуациях возникают в странах, у которых минимальная добыча собственных энергоресурсов. Часто от этого страдают не только предприятия, но и простое население. Так, в последние годы бывали случаи ограничений населения от снабжения газом в Турции, Словакии и других странах. Поэтому альтернативой для многих стран является диверсификация поставок.

Для Украины существует несколько вариантов поставки топлива. Ситуация с поставками газа затруднена транспортировкой, поскольку транспортировать нужно по существующей газотранспортной системе, а постройка новых газопроводов требует дополнительных затрат.

Большие запасы природного газа имеют Россия, Иран, Туркменистан, Алжир, Катар, Нигерия, Норвегия, Саудовская Аравия и другие страны, которые могут экспортировать топливо. Среди таких стран наиболее выгодными для Украины будут поставки из Ирана, поскольку эта страна находится относительно недалеко и сможет поставлять горючее по наиболее благоприятным ценам. На данном этапе экспортные возможности Ирана задействованы в небольшой степени, но иранский газ является одним из наиболее перспективных источников для европейских стран.

Для Украины есть несколько вариантов поставок иранского газа. Транспортные коридоры возможно построить таким образом:

1) Иран — Азербайджан (или Армения) — Грузия — Черное море — Украина;
2) Иран — Турция — Черное море — Украина;
3) Иран — Турция — Болгария — Румыния — (возможно Молдова) — Украина [1, с. 92-93].

Есть возможность так же транспортировки газа по схеме Иран — Азербайджан — Россия — Украина, но этот вариант маловероятный в связи с нежеланием России допускать на свой рынок конкурентов.

Действовал вариант поставок газа из Туркменистана по схеме Туркменистан — Узбекистан — Казахстан — Россия — Украина, но через давление со стороны ОАО «Газпром» поставки туркменского газа сорвались. Нынешним правительством Украины широко рассматривается возможность о диверсификации поставок газа. В 2011 году туркменская сторона снова согласилась поставлять газ в Украину, только пока неизвестно, каким образом осуществлять эти поставки. Поскольку осуществляется давление со стороны России на поставки газа из других стран через её территорию, то нужно искать новые транспортные коридоры. Наиболее подходящим будет транзит через Каспийское море — Азербайджан — Грузию — Чёрное море [1, с. 93], либо же через Иран по предложенным выше схемам.

В начале 2012 года, с возникновением нового газового конфликта между Россией и Украиной, свою помощь предложила Норвегия, которая смогла бы поставлять газ в Украину. Из Европы также можно поставлять газ из Нидерландов через Германию и Польшу. К сожалению, вопрос транспортировки европейского газа является технически сложным.

Стоит учесть тот факт, что сегодня Украина является главным транзитёром российского газа в страны Европы. России удалось частично диверсифицировать поставки газа в Европу через строительство «Северного потока». В будущем диверсификацию планируют осуществлять и через «Южный поток», который пройдёт по дну Чёрного моря. Таким образом, Украина теряет некоторые конкурентные преимущества в транзите газа. Стоит отметить, что если Украина будет поставлять газ из стран Центральной Азии, Ирана и Азербайджана через Чёрное море, то также можно будет выступать в роли транзитёра газа из этих стран в другие европейские страны. Если же будет выбран вариант поставок через газопровод «Набукко», т. е. сухопутным путём, то тогда транзитные возможности будут меньшими (хотя и возможными), а газ будет поставляться преимущественно для внутреннего потребления.

Правительство Украины также заинтересовано в поставках сжиженного газа. Такие поставки могут осуществляться с помощью танкеров-метановозов, и для этого нужно построить специальный терминал. Этот вариант наиболее подходит для поставок из дальнего зарубежья. Наиболее перспективными партнёрами в поставках сжиженного газа могут стать страны Персидского залива (ОАЭ, Катар, Саудовская Аравия, Иран и др.), а также страны Северной Африки (Ливия, Алжир).

В отличие от газового рынка, рынок нефти значительно легче диверсифицировать за счёт меньших трудностей с поставками. Основным поставщиком нефти в Украину также является Российская Федерация. Украина добывает приблизительно 82 000 барелей нефти за день [2].

Лидирующими по добыче нефти являются страны ОПЕК (Алжир, Ангола, Венесуэла, Ирак, Иран, Катар, Кувейт, Ливия, Нигерия, ОАЭ, Саудовская Аравия, Эквадор), а также Россия, Норвегия, США, Китай, Канада, Мексика, Бразилия, страны Центральной Азии. Среди них наиболее вероятными партнёрами для Украины могут быть страны Каспийского региона (Азербайджан, Казахстан, Туркменистан), страны Ближнего и Среднего Востока (Ирак, Иран, Кувейт, Саудовская Аравия) и страны Северной Африки (Алжир, Ливия).

Для экспорта нефти из стран Каспийского региона возможно использовать те же пути, что и для транспортировки газа, только в этом случае нужно комбинировать трубопроводный и судоходный транспорт (в случае поставок через Каспийское море и Чёрное море). В отличие от транспортировки газа, есть возможность использовать железнодорожный транспорт.

Для импорта нефти из Ирака и Ирана наиболее лучшим способом является транзит через территорию Турции в порты Джейхан, Самсун или Трабзон, а оттуда по морю в украинский порт Южный. Для импорта из Ирана также можно использовать железнодорожный транспорт, транзитом через Азербайджан и Россию, хотя этот способ весьма затруднительный в связи с разной шириной колеи в Иране и в странах СНГ.

Импорт из стран Среднего Востока (Саудовская Аравия, ОАЭ, Катар), а также с юга Ирана лучше осуществлять через морские перевозки. То же касается нефти из североафриканских стран — Алжира и Ливии.

Как видно, для поставки нефти в Украину возможно использовать несколько видов транспорта — трубопроводный, морской, железнодорожный, а также возможны комбинации. Но здесь возникают трудности, если строить новые нефтепроводы. Поскольку это является затратным проектом, то нужно также приглашать к участию европейских партнёров, тем более что при экспорте нефти из других стран (в отличие от экспорта газа) Украина может наращивать транзитные возможности при поставках в другие страны Европы.

Таким образом, можно сделать вывод, что диверсификация поставок энергоносителей в Украине является одним из наиболее эффективных методов для обеспечения энергобезопасности страны. Аналогичная ситуация и в других странах Центральной, Восточной и Южной Европы. Диверсификация позволяет в первую очередь избежать рисков, связанных со срывом поставок. Но для достижения целей необходимо приложить совместные усилия, поскольку проекты по диверсификации являются достаточно затратными.

Список цитируемых источников

1. Імпортно-експортна політика України в енергетичній сфері: Стратегічні пріоритети : монографія / ред. А. І. Шевцов. — Дніпропетровськ : Регіональний філіал Національного інституту стратегічних досліджень, 2005.

2. The World Factbook. CIA USA. Country Comparison: Oil — production [Electronic resource]. — Mode of access: https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/rankorder/2173rank.html. — Date of access: [2011?]. — Screen heading.

Материал поступил в редакцию 10.02.2012 г.

УДК 631

Е. Д. Серова
Приватное высшее учебное заведение
«Западнодонбасский институт
экономики и управления»,
г. Павлоград, Украина

ПРИМЕНЕНИЕ СИСТЕМЫ СБАЛАНСИРОВАННЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ПРИ ФОРМИРОВАНИИ СТРАТЕГИЧЕСКИ ОРИЕНТИРОВАННОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПОТЕНЦИАЛА ПРЕДПРИЯТИЯ

Постановка проблемы. Конкурентоспособность предприятия в решающей мере определяется его способностью адекватно реагировать на изменения внешней и внутренней среды. Мировой финансово-экономический кризис, его негативное воздействие на состояние украинской экономики наглядно продемонстрировали несовершенство системы управления стратегическим развитием малого и среднего бизнеса в плане усиления их конкурентных позиций в условиях нестабильности рыночной среды. Это заставляет критически переосмыслить многие подходы к целям, приоритетам, механизмам и инструментам повышения конкурентоспособности предприятий этого сектора экономики. Необходимо научное обоснование инновационных подходов к разработке, реализации и контролю программ конкурентоспособного стратегического развития предприятий малого и среднего бизнеса, построенных на интеграционных началах мотивационных интересов составляющих данных структур. Одним из таких подходов является использование в стратегическом управлении МСП системы сбалансированных показателей, адаптированной к специфике их функционирования и ориентированной на обеспечение конкурентоспособности на основе рационального использования внутренних ресурсов предприятий.

Анализ публикаций. Методическим подходам к выбору методов стратегического планирования, а именно использованию при этом системы сбалансированных показателей посвящено много работ отечественных и зарубежных авторов. Среди них необходимо отметить работы зарубежных авторов: Каплан С. Роберт, П. Дейвид Нортон, Рон Персон, П. Дракер, Петер Хорварт. Среди отечественных учёных эти вопросы раскрыты в работах: И. В. Богдан, О. Г. Ваганян, Е. Ю. Герасимов, А. М. Гершун, О. О. Дмитриева, О. Ф. Кочнев, О. И. Пестрецова, Г. М. Тарасюк, О. Л. Хотомлянський.

Условия, в которых приходиться существовать большинству современных предприятий отличаются целым рядом особенностей, обусловленных особым состоянием мировой экономики. Предприятия малого и среднего бизнеса почти всегда находятся в недружественной внешней среде, к тому же современная ситуация создаёт дополнительные барьеры, препятствующие развитию их хозяйственной деятельности, а также актуализирует весь комплекс проблем управления.

Текущие кризисные явления оказались тем катализатором, который в значительной степени повлиял на большинство украинских компаний и организаций. В условиях, когда речь заходит не об обеспечении максимальной прибыли, а о выживании той или иной структуры, руководители наконец-то обращаются к главным проблемам менеджмента, прежде всего к стратегическому управлению.

Менеджерам сегодня приходится ориентироваться на успешное функционирование своего предприятия в долгосрочной перспективе. Это порождает необходимость определения стратегически ориентиро-