

структурних підрозділів; визначення пріоритетів та підвищення ефективності використання фінансових ресурсів; управління ліквідністю, фінансовою стійкістю; здійснення перспективного фінансового аналізу, прогнозування майбутнього фінансового стану установи. Бюджетування сприяє узгодженню оперативних цілей зі стратегічною метою установи. Система бюджетів дасть змогу спрогнозувати фінансовий стан установи.

За таких умов зростає потреба оцінки рівня виконання запланованих показників, виявлення загроз фінансовій безпеці, пошук можливих шляхів запобігання кризі, в т. ч. фінансовій, тобто виникає необхідність здійснювати моніторинг та контролінг. Призначення системи контролінгу є оцінка якості прийнятих управлінських рішень, що досягається завдяки формуванню ефективних систем забезпечення, зокрема, інформаційного, організаційного, кадрового, програмного, технічного, фінансового. Роль контролінгу полягає в забезпеченні управлінського процесу максимально повною і точною кількісною інформацією, розрахунку показників, визначенні оптимуму.

Забезпечити ефективність управління фінансами можливо за умов оптимізації мережі медичних установ, підвищення їх конкурентоспроможності на ринку медичних послуг, підготовки керівників медичних установ (фінансових менеджерів) здатних самостійно приймати виважені управлінські рішення, зокрема, в питаннях управління фінансовими ресурсами, грошовими потоками, активами, доходами, витратами, ризиками установи та запровадження персональної відповідальності за наслідки їх прийняття і реалізації.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. *Большаков С. В. Основы управления финансами: Учебное пособие.* – М.: ИД ФБК-ПРЕСС, 2000. – 368 с.
 2. *Бюджетний менеджмент: Підручник / В. Федоров, В. Опарін, Л. Сафонова та ін.; За заг. ред. В. Федосова.* – К.: КНЕУ, 2004. – 864 с.
 3. *Кірейцев Г. Г. Фінансовий менеджмент: Навч. посіб.* – К.: ЦУЛ, 2012. – 496 с.
 4. *Крайник О. П., Клетикова З. В. Фінансовий менеджмент: Навч. посібник.* – Львів: ЛДУ, 2001. – 258 с. 5. *Кудряшов В. П. Фінанси: Навч. посібник.* – Херсон: Олді-плюс, 2002 – 352 с.
-

Семкович Богдан Олексійович, магістрант 1 курсу,
Ляхович Галина Іванівна, к.н.д.у., доцент,
доцент кафедри міжнародної економіки,
маркетингу і менеджменту

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ ОДЕСА- ВАРНА В ГЛОБАЛЬНОМУ ПРОСТОРИ

З розвитком міждержавного сполучення, світової торгівлі та глобального перевезення людей та вантажів, транспортні логістичні системи є запорукою синхронізації таких потоків, спрощення переміщення між об'єктами, зближення партнерів та формування єдиного глобального простору. Україна, знаходячись у центрі Європи, «тримає руку на пульсі» переміщення вантажів різними видами транспорту її територією, а вигідне географічне положення

створює перспективи підсилення ролі нашої держави, як міжнародного партнера. Після анексії Криму та побудови моста через керченську протоку морське сполучення України ускладнилось. Частина портів Приазов'я зіткнулась з проблемою проходження важких транспортних кораблів через протоку у зв'язку з активною та цілеспрямованою політикою Російської Федерації щодо блокування частини території України у сфері міжнародного співробітництва та інших дій з порушення міжнародного права в ході «гібридної війни». За словами міністра інфраструктури України Володимира Омеляна, через занадто вузькі проходи між арками мосту судна водотоннажністю понад 18 тисяч тон не зможуть пройти в Азовське море й не потраплять до портів Бердянська і Маріуполя [1].

У зв'язку з такими змінами виникає необхідність покращення транспортної логістики сполучення з одним з найпотужніших портів України – Одеським портом. Одеський порт - один з найбільших портів Чорноморсько-Азовського басейну, розташований у північно-західній частині Чорного моря на перетині торгових шляхів Сходу і Заходу, що склалися історично. Порт є лідером за обсягами перевалки вантажів серед портів України і найкрупнішим пасажирським портом на Чорному морі. Технічні можливості порту дозволяють перевантажувати більше 25 млн. тон сухих і 25 млн. тон наливних вантажів щорічно. Контейнерні термінали розраховані на перевантаження більше 900 000 TEU на рік. Пасажирський комплекс здатний обслужити до 4 млн. туристів на рік. Приймаються для перевалки наступні види вантажів: нафта і нафтопродукти наливом, зріджений газ, тропічні й рослинні масла, технічні масла, контейнери всіх типів та розмірів, кольорові й чорні метали, руда, чавун, цукор-сирець навалом, зернові насипом, швидкопсувні вантажі в тарі, різні вантажі в мішках, ящиках, пакетах, біг-бегах і укрупнених вантажних одиниць, автотранспорт. Виняток становлять вантажі, потенційно небезпечні для навколишнього середовища.

На території порту розташовані: вісім виробничо-перевантажувальних комплексів з переробки сухих вантажів, пасажирський комплекс, нафтовий і два контейнерні термінали, комплекси з перевалки рослинних і технічних масел, є спеціалізовані причали для прийому ро-ро суден, перевалки зернових вантажів. Розвинена транспортна інфраструктура дозволяє доставляти вантажі в порт автомобільним, залізничним, морським і річковим транспортом. Для забезпечення високої продуктивності порту з обробки контейнерів створений і розвивається «Сухий порт» і спеціальний шляхопровід, що дозволяє вантажному автотранспорту заїжджати в порт минаючи автодороги міста і чекати заїзду на спеціально обладнаній площі «Сухого порту» [2].

Будівництво нової автодороги міжнародного значення «Одеса-Варна» дозволить суттєво покращити логістику від Одеського порту до Румунії та Болгарії (рис. 1.).

Президент України Петро Порошенко заявив про активізацію побудови такої автомобільної дороги спільно з румунськими партнерами за кошти Європейського Союзу. Болгарія також зацікавлена в розбудові четвертого європейського коридору через територію Румунії до України. Перспективним

також є будівництво мосту, що з'єднає Одеський регіон з болгарськими Бургасом та Варною. Український інтерес у цьому напрямку полягає у перевезенні руди, металів, устаткування, обладнання та переміщенні туристичних потоків.

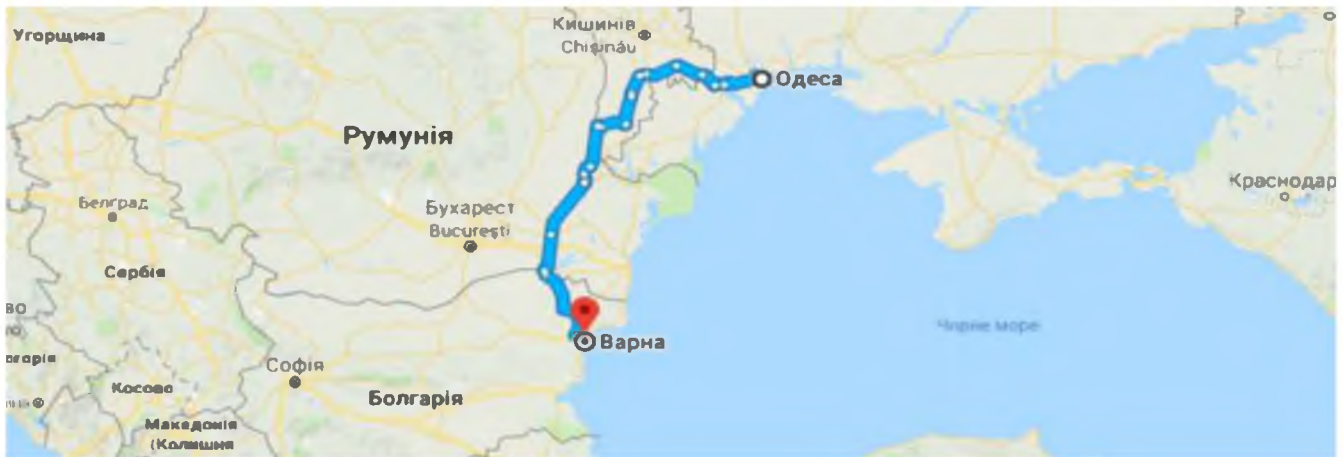


Рис. 1. Транспортний коридор між Одеською областю, Рені та Варною через територію Румунії [3]

Нова автодорога дозволить значно пришвидшити пересування автотранспорту та покращити логістику маршруту. Таким чином, Україна зможе не лише поживавити торгівлю, розвинути економіку держави та збільшити надходження до бюджету, а також і поглибити співпрацю з європейськими партнерами в процесі інтеграції країни до глобального економічного простору.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Новиков Павло. Пастка для кораблів: що втрачає Україна через Керченський міст [Електронний ресурс] / П. Новиков // 18 лютого 2018 року. Інформаційна агенція «Крим Реаліті». – Режим доступу : <https://ua.krymr.com/a/29025026.html>
2. Технічні характеристики Одеського морського порту [Електронний ресурс] / Одеський морський порт: офіційний сайт – Режим доступу: <http://www.port.odessa.ua/ua/pro-port/tekhnichni-kharakteristiki>.
3. З Одеси до Болгарії: в Україні заявили про початок будівництва нової дороги [Електронний ресурс] / 21 травня 2018 року. Інформаційна агенція «УНІАН». – Режим доступу: <https://economics.unian.ua/transport/10132154-z-odesi-do-bolgariji-v-ukrajini-zayavili-pro-pochatok-budivnictva-novoji-dorogi.html>.

**Обідняк Михайло Петрович, магістрант 1 курсу,
Баран Ростислав Ярославович, к.е.н., доцент,
доцент кафедри гуманітарних та
фундаментальних дисциплін**

КОМПЛЕКСНИЙ ІНТЕРНЕТ-МАРКЕТИНГ В ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ

Комплексне застосування інструментів Інтернет-маркетингу дозволяє розробити ефективну кампанію з просування в мережі Інтернет, що враховує основні стадії і аспекти взаємодії з аудиторією. Це підхід до планування і