

техническом и эксплуатационном аспектах. Такая ситуация порождает высокие ожидания клиентуры, удовлетворение которых требует, соответственно, значительных инвестиций. Открытый доступ к инфраструктуре уже действует в региональных сообщениях, но администрация не рассматривает приватизацию или отделение функций эксплуатации от управления инфраструктурой как путь дальнейшего развития железных дорог.

Практика Португальских железных дорог свидетельствует, что целесообразно осуществить разделение на четыре функциональных подразделения: дальних и региональных, пригородных пассажирских сообщений, грузовых перевозок и логистики. Каждое из этих подразделений управляется собственным директором, отвечающим за экономические результаты деятельности. Эта сфера деятельности нуждается в проведении конкретных исследований, поскольку, дальние пассажирские сообщения приносят прибыль, а региональные являются нерентабельными. Прогнозируется небольшой рост объемов перевозок в дальних пассажирских сообщениях, в то время как в региональных они постоянно уменьшаются. Поэтому возникает необходимость и далее развивать дальние сообщения с одновременным снижением эксплуатационных расходов в региональных. Железные дороги Португалии освобождены от функций содержания и обслуживания инфраструктуры. Эти обязанности перешли к вновь созданной администрации Refer. Двумя основными причинами разделения функций эксплуатационной деятельности и владения инфраструктурой были, во-первых, подготовка к ожидаемой либерализации рынка транспортных услуг с созданием условий для свободной конкуренции и, во-вторых, распространение более современных методов менеджмента, базирующихся на контрактных отношениях между провайдером инфраструктуры и операторами-перевозчиками с необходимым качеством обслуживания пассажиров и грузовладельцев.

Накопленный мировой опыт в основном подтвердил правильность выбранного решения по пути осуществления реструктуризации железнодорожного транспорта Украины. Хотя цели, поставленные на первом этапе реструктуризации железных дорог, достигнуты не полностью, ситуация в целом внушает оптимизм, несмотря на ряд имеющихся проблем, главным образом финансового характера.

УДК 625.015:613.1

КОНЦЕПЦІЯ ЛІБЕРАЛІЗАЦІЇ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ПРИ ЗДІЙСНЕННІ РЕФОРМУВАННЯ

Кравченко Ю.М., аспірант (УкрДАЗТ)

Усвідомлення необхідності проведення структурних змін на залізничному транспорті у більшості країн світу прийшло наприкінці 1970-х років, коли невідповідність пропозиції послуг залізниць потребам клієнтури викликало як глибоко виражену неефективність, так і серйозні фінансові проблеми. Загальна тенденція зниження частки залізничних перевезень на ринку транспортних послуг, зростання дефіциту коштів і збільшення потреби у державних дотаціях сприяли зростанню тиску на уряд з метою фундаментальної реорганізації залізниць та їх взаємовідносин з державою.

Світовий досвід функціонування транспортних систем показав, що основною проблемою розвитку транспорту в умовах ринкової економіки є співвідношення між впливом держави на діяльність транспортних структур і ступеню їх самостійності. Тому перед фахівцями країн світу постало питання реорганізації залізничних структур, спрямоване на ліквідацію бюрократії, занадто роздутих штатів, зміни системи управління, посилення конкуренції у максимально можливій сфері діяльності залізниць, що повинно привести до зниження собівартості та тарифів, а потім і витрат підприємств, які користуються послугами залізничного транспорту.

Приватизаційні експерименти з залізницями продовжуються, але з впевненістю можна констатувати той факт, що при проведенні реформи, особливо на першому етапі, не враховувалося багато загальноновизначених стандартів та практики корпоративного управління. Приклади таких стандартів включають:

- залучання компетентного менеджменту;
- схему компенсації менеджменту, яка направлена на досягнення довгострокових цілей, а не тільки короткострокових показників фінансової ефективності;
- ефективну комунікацію між менеджментом, акціонерами та регуляторними органами;
- реалізацію принципу незалежності органів нагляду з боку акціонерів (ради директорів);
- регулярний моніторинг роботи компанії (внутрішній аудит, аудит фінансової звітності);
- побудову ефективної системи управління ризиками;
- чітку роль та узгоджену позицію

державних регулюючих органів;

– зацікавленість акціонерів в результатах роботи компанії.

Концепція лібералізації залізничного транспорту провідних європейських держав виникла в 90-х роках минулого сторіччя в результаті усвідомлення необхідності приведення втраченої ефективності структури управління залізничним транспортом до вимог ринкових умов, що динамічно змінюються. В основу концепції було покладено два принципи:

Перший принцип – розмежування функцій держави та залізниць. Держава: фінансує розвиток транспортної інфраструктури; забезпечує рівний доступ незалежних компаній-операторів до залізничної інфраструктури; встановлює пільгові тарифи і компенсує залізничному транспорту можливі збитки; сприяє організації самостійних залізничних компаній-операторів, спричиняє тим самим розвиток галузевої та міжгалузевої конкуренції. Залізниці: організують перевезення вантажів, пасажирів, пошти, використовують інфраструктуру, здійснюють допоміжну діяльність.

Другий принцип – переведення залізничних підприємств на комерційний розрахунок.

УДК 656.611.2:339

МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ В СИСТЕМЕ ГЛОБАЛИЗАЦИИ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ОТНОШЕНИЙ

Кузьменко Ю.А., аспирант (ОНМА)

Современная мировая экономика характеризуется интернационализацией и глобализацией отношений, что оказывает существенное влияние на экономику различных стран. Глобальная экономика характеризуется появлением новых транснациональных корпораций, глобальных рынков, новых форм их рыночного поведения, новых интересов и противоречий между ними.

Глобализация рынков означает объединение исторически отдалённых и независимых друг от друга национальных рынков в глобальный рынок. Теодор Левитт, который ввёл в оборот данный термин, расценил новую коммерческую реальность как «возникновение глобальных рынков стандартизованных потребительских продуктов в немыслимых прежде масштабах».

Поэтому важнейшей задачей для каждой отдельной страны становится выбор форм и методов участия в реализации основных целей и

направлений экономической глобализации. При этом следует иметь в виду, что глобализация становится важнейшим внешним условием масштабов и рациональности использования национального производственного и ресурсного потенциала.

Отсюда вытекает необходимость формирования стратегии, соответствующей национальным интересам и приоритетам эффективного использования базового потенциала и его развития по критериям полной занятости трудовых ресурсов и рациональной специализации, если не в пределах мирохозяйственных связей, то в системе региональных экономических объединений. При этом следует иметь в виду, что устойчивость, надёжность и эффективность участия в процессах глобализации тесно связаны с решением транспортной проблемы. Деятельность транспортной системы оказывает все большее воздействие на структурные сдвиги мирового хозяйства и мирохозяйственное развитие, которое в последние годы характеризуется сближением национальных экономик, сфер политической и общественной деятельности, оптимизацией размещения производства и распределения ресурсов. Этот процесс приводит к огромной концентрации производства и капитала в собственности транснациональной корпорации.

В организационном плане методы глобализации на рынке линейного судоходства можно разделить на следующие основные категории:

– Горизонтальная интеграция (создание стратегических альянсов);

– Слияние и поглощение (достигается путём приобретения компаний меньших размеров с различной специализацией);

– Диверсификация деятельности (например, каждый из крупнейших контейнерных операторов является оператором мультимодальных перевозок или логистическим транспортным провайдером, для этого могут создаваться дочерние предприятия). Следует подчеркнуть, что на транспорте глобализация проявляется не столько в концентрации капитала, сколько в совершенствовании логистических технологий, бурном развитии контейнеризации, интермодальных перевозок и доставки товаров «от двери до двери». Взаимодействующие виды транспорта, терминальные, складские устройства дополняют друг друга, работают на конечный результат, а не конкурируют между собой в стремлении повысить собственные экономические показатели.

В результате создания единого комплекса обращения товаров возникает синергетический эффект.

Среди форм проявления глобализации на