

УДК 375.12.45

ТЕОРЕТИЧНІ ПІДХОДИ ДО ІНТЕГРОВАНІХ КОРПОРАТИВНИХ СТРУКТУР

Кравченко Ю.М., аспірант (УкрДАЗТ)

Корпоративний сектор – основа сучасної економіки. Великі корпорації та їх об'єднання перш за все забезпечують технологічний прогрес, економічне зростання і соціальну захищеність громадян в розвинутих країнах. У економіці країн Заходу корпорації перетворились на найдинамічнішу провідну структуру. У США їх частка становить майже 90 % в загальному обсязі реалізованої продукції. У цілому в розвинених країнах на корпоративну форму власності припадає 80-90% загального обсягу виробництва.

Витіснюючи економіку «досконалої конкуренції», економіка багатогалузевих корпорацій забезпечила безпрецедентний простір для зростання та модернізації продуктивних сил на базі новітніх технологій – наукоємних та технотронних, які формують виробничу єдність: працівника – ЕОМ – засобів виробництва. Саме стрімке розповсюдження наукоємних технологій і масштабне поєднання з ним виробничих потужностей індустріального господарства в ХХ ст. співпало зі становленням вертикальної інтеграції та пов'язаних з нею організаційних форм корпоративного типу.

Наявні світові тенденції вказують на те, що для підтримки конкурентоспроможності країни швидкість відтворення сукупного корпоративного капіталу буде більш значимою, ніж існуючі умови кругообігу розрізаних приватних капіталів. Свідченням цього є те, що 2008 рік став роком найбільшого за обсягом злиття та поглинання окремих корпоративних компаній у всьому світі. Серед інших не менш важливих тенденцій сучасного корпоративного розвитку є випереджаюче зростання ринкової капіталізації порівняно з оборотом і прибутком, а збільшення ринкової вартості корпорацій стає стратегічною метою бізнесу.

Світові тенденції розвитку економіки накладають свій відбиток на процес реформування та розвитку залізничного транспорту.

Має місце перетворення великих національних залізничних систем в процесі реформування у вертикально інтегровані багатфункціональні корпоративні структури у вигляді ефективних холдингів, що успішно конкурують на світовому ринку за глобальні вантажопотоки як між собою, так і з іншими видами транспорту. Ними створюються гнучкі міжгалузеві і міжнародні структури у сфері логістики, інфраструктури, розроблення та використання транспортних засобів, які дають конкурентні переваги, підвищують ефективність та якість

транспортних послуг.

Прикладом таких перетворень є залізничний транспорт Німеччини, аналогічна стратегія реформ та розвитку реалізується у Російській Федерації.

Перспективним є створення в процесі реформування вертикально інтегрованих багатфункціональних залізничних корпоративних структур у вигляді ефективних холдингів, здатних конкурувати на внутрішньому та зовнішньому ринках за розподіл та перерозподіл вантажопотоків з аналогічними структурами, що стрімко створюються та розвиваються, як у сфері залізничного, так і в інших сферах транспорту. Це дозволить зробити виведення неосновних видів діяльності із залізничних підприємств дає позитивні наслідки за рахунок створення підприємств, для яких цей вид діяльності є основним, що веде до економії в масштабі галузі.

В основних видах діяльності введення конкуренції в тимчасово монопольний сектор дає позитивні економічні результати шляхом створення могутнього стимулу зменшення витрат та підвищення якості послуг.

УДК 338.47:656.2

СОВРЕМЕННЫЕ ПРОБЛЕМЫ ФИНАНСИРОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОДНОГО ТАНСПОРТА УКРАИНЫ

Криворученко О.А., к.э.н., доцент (УкрГАЗТ)

Железнодорожный транспорт, обеспечивая перевозку огромной массы грузов и пассажиров, является важным фактором размещения производительных сил, специализации и кооперирования производства и пространственного разделения труда. Повышение эффективности производства в Украине, решение многих ключевых проблем современной экономики непосредственно связано с дальнейшим развитием железнодорожного транспорта.

Современные условия воспроизводства, обострение конкурентной борьбы повышают роль финансирования предприятий железнодорожного транспорта.

Финансовые ресурсы железнодорожной отрасли - это совокупность денежных средств, которыми располагают предприятия железнодорожного транспорта. Они образуются из выручки от реализации за все виды перевозок, доходов промышленных предприятий Укрзалізничці, организаций рабочего снабжения и т.д. Финансы являются одним из важнейших инструментов развития экономики железных дорог, а также повышения эффективности всех видов перевозок. Основным содержанием финансовой

работы является образование и рациональное использование фондов денежных средств путем мобилизации финансовых ресурсов для обеспечения эффективной хозяйственной деятельности железных дорог. Эффективность финансирования состоит в том, чтобы обеспечить использование всех функций финансов для рентабельной работы железных дорог путем покрытия всех расходов собственными доходами и получения накоплений, увеличения доли отчислений от прибыли в государственный бюджет, а также обеспечение роста материального благосостояния работников.

Денежные ресурсы необходимы предприятиям железнодорожного транспорта для образования специальных фондов денежных средств, расширенного воспроизводства, формирования оборотных средств, возврата банковских ссуд, расчета с рабочими и служащими и других целей.

В современных условиях финансирование железнодорожного транспорта должно основываться на следующих принципах:

-сочетание хозяйственной самостоятельности с централизованным руководством в сфере финансов;

-сопоставление баланса доходов и расходов с производственными планами;

-создание финансовых резервов для бесперебойного обслуживания денежными ресурсами процессов перевозок при недостатке поступлений денежных средств;

-обеспечение роста накоплений;

-выполнение железнодорожным транспортом всех обязательств перед бюджетом.

При правильном и эффективном финансировании железных дорог обеспечиваются потребности расширенного воспроизводства на макроуровне, осуществляются межотраслевое и территориальное перераспределение ресурсов для выравнивания уровня экономического и социального развития регионов страны.

УДК 656.615.073.235.(477.74)

КОНЦЕПЦІЯ КОНТЕЙНЕРПОРТ-ОДЕССА

Крысько С.Л., аспірант (ОНМА)

В условиях постоянно повышающегося контейнерного транзита становится вопрос о создании единого крупного порта-хаба Украины по переработке контейнерных грузов. Одесса находится на стыке 9 транспортного еврокоридора и коридора ТРАСЕКА.

Оптимизированным решением может стать перенос, экспорта стали и руды из Одесского порта в порты востока Украины, таких как Мариуполь и создание мощного контейнерного транзитного порта в Одессе. Это повлечет привлечение транзита

контейнеров ЕС-Азия, через Одесский порт. При этом контейнерный транзит может быть увеличен и на направлении 9 коридора РФ-Азия.

Для реализации данного проекта необходимы инвестиции в углубление всех причалов порта. Оборудование специальными контейнерными перегружателями всех причалов/терминалов, переоборудование порта под контейнерный трафик.

При этом стальные экспортные грузы переносятся в другие порты Украины, что позволяет нарастить их пропускную способность и грузооборот.

При этом выигрывает и Одесский порт, т.к. транзит контейнеризированных грузов в объемах 2 млн. TEU в год компенсирует данный перенос. Это связано с тем, что тариф грузопереработки 1 контейнера в 4 раза выше, чем тариф на переработку 1 тонны стали.

Возможности такого порта могут составлять до 3-5 млн. TEU в год. Причальная линия и складские возможности Одесского порта позволяют создать такой узел.

Пропускная способность контейнерного терминала/порта:

$$Pr_{ср} = (q_{пн} \times N_{гг}) \times (365 - R)$$

$q_{пн}$ - количество причалов;

$N_{гг}$ - норма погрузки на судно, TEU/сут;

R - время, потраченное на швартовки/перешвартовки, вывод/заход судна в/из порта, комиссии, нерабочие дни, простои (idles), невыполнение нормы грузопереработки, перерывы между судозаходом, (сут.).

Основным вопросом поддержания планового грузооборота порта есть выполнение нормы грузопереработки.

Для достижения необходимой нормы грузопереработки требуется использование современной техники, продуманная стратегия погрузки и менеджмента терминалов. Создание тылового контейнерного порта, связанного с морским портом путепроводами, необходимой пропускной способности.

УДК 656.025:510.223

ФОРМУВАННЯ ПІДХОДІВ ЩОДО РЕАЛІЗАЦІЇ СИСТЕМИ ПІДТРИМКИ ПРИЙНЯТТЯ РІШЕНЬ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛІННЯ ЕКСПЛУАТАЦІЙНОЮ РОБОТОЮ З РОЗПОДІЛЕННЯМ ШТУЧНИМ ІНТЕЛЕКТОМ

Лаврухін О.В., к.т.н., доцент (УкрДАЗТ)

Ефективна робота залізничного транспорту ґрунтується на дотриманні показників оперативного