

Таким чином, Україна володіє величезним транзитним потенціалом, який розкриється повною мірою у разі правильного використання і розуміння впливу його розвитку. Для цього в Україні незабаром повинна з'явитися чітка позиція щодо транзитної стратегії держави. Це непросте завдання, що вимагає стратегічного управління і чималих зусиль, а також здатність прогнозувати вплив різних сценаріїв. Тільки постійний моніторинг всіх зовнішніх і внутрішніх факторів, що безпосередньо впливають на транзитний потенціал держави, і побудова на цій основі стратегій, а також їх коригування у разі необхідності дозволять Україні досягти високих результатів у реалізації транзитного потенціалу.

УДК 338.5:656.611.2

ТРАНСПОРТ В ИНТЕГРАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ УКРАИНЫ

Кибик О.Н., д.э.н., профессор (НУ «ОЮА»)

Одним из факторов, определяющих интеграционные процессы в мире, является углубление международного разделения труда. Украина должна определить и стремиться закрепить свои позиции в международном разделении труда. В Украине есть определенные условия для выхода в мировое хозяйственное пространство. Среди таких условий следует отметить значительный научно-технический и интеллектуальный потенциал. Интеграционная деятельность в Украине должна осуществляться по эффективным направлениям, среди которых следует отметить реконструкцию национальной транспортной сети и совершенствование таможенного законодательства.

Еврологистика является одной из составляющих и основ процессов евроинтеграции, то есть создания единой современной транспортно-логистической инфраструктуры стран-участников Европейского Союза. Транспортно-логистические проекты Евросоюза подошли непосредственно к украинской границе, во многих из них Украина уже сейчас принимает активное участие.

Транспортно-логистические операции традиционно играют большую роль в международных хозяйственных связях. Мировой рынок логистических услуг в настоящее время характеризуется не только значительным объемом и динамикой, но и пространственной структурой.

В проектах еврологистики Украине отводится важное место из-за ее чрезвычайно выгодного транзитного положения. Среди стран Европы Украина имеет высокий транзитный рейтинг. Технологические мощности транспортной инфраструктуры Украины дают возможность ежегодно перевозить железными дорогами,

внутренним водным и автомобильным транспортом и перерабатывать в портах свыше 60-70 млн. тонн.

Конкурентные преимущества транспортно-транзитной составляющей Украины обусловлены выгодным географическим положением приморских регионов Украины, трансграничностью, развитой транспортной системой, наличием сети водных путей и т.д.

В транспортной системе Украины важную роль играет сектор портовой деятельности. Для эффективного включения портовых предприятий в интеграционные процессы Украины они должны увязывать свою экономическую политику с современными условиями, основными среди которых являются конъюнктура различных рынков, баланс политических сил, производственно-технический потенциал, состояние социальной структуры, институциональный порядок различных уровней управления и т.д. Для выработки экономической политики предприятия портовой деятельности особое значение имеет выбор цели и соответствующей ей инструментов. В современных условиях следует использовать такие основные категории инструментов управления: административные, экономические, финансовые, коммерческие, технологические и оперативные, развитие трудовых ресурсов.

Активизация участия Украины в процессах интеграции, в т.ч. еврологистики, может принести дополнительно в бюджет Украины значительные средства. Кроме того, данное направление является фактором эффективности экономической системы страны, ее конкурентоспособности, будет способствовать ее трансформации и интеграции в мировую экономическую систему.

УДК 338.24

ФІНАНСОВА БЕЗПЕКА ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В УМОВАХ РЕФОРМУВАННЯ

Ковтун Т.В., здобувач(УкрДАЗТ)

Стабільне функціонування та інноваційний розвиток підприємств залізничної галузі в значній мірі залежить від забезпечення належного рівня фінансової безпеки. Тому на сьогодні є актуальним дослідження суті та складових фінансової безпеки на залізничному транспорті, особливо в умовах реформування.

Фінансову безпеку підприємства розглядаємо як комплексну характеристику, що у взаємодії з іншими суб'єктами покликана досягти відповідних фінансових інтересів, цілей та завдань підприємства та підтримувати такий його фінансовий стан, за якого: забезпечується стабільність, ефективність функціонування та розвиток фінансової

системи; здійснюється захист, попередження або адаптація до внутрішніх та зовнішніх чинників з використанням відповідних фінансових інструментів та технологій; досягається раціональне та найбільш ефективне використання фінансових ресурсів.

Для забезпечення оптимального процесу формування фінансової безпеки на підприємствах залізничного транспорту необхідною умовою є визначення її структури. Так, пропонується виділяти наступні складові.

Бюджетно-податкова – забезпечення взаємовідносин з бюджетом з приводу сплати податків, зборів, отримання податкового кредиту.

Страхова – забезпечення безпеки у питаннях регулювання відносин зі страхування майна, персоналу, ризиків.

Грошово-кредитна – регулювання готівкових та безготівкових розрахунків, доступності кредитних ресурсів. В цій складовій пропонуємо врахувати і відносини з банківськими установами стосовно кредитних та депозитних операцій, відкриття поточних рахунків.

На нашу думку, враховуючи специфіку фінансів на залізничному транспорті окремо від грошово-кредитної складової доцільно виділяти виробничо-господарську складову фінансової безпеки. Основою даної складової є фінансове забезпечення процесу виробництва на залізничному транспорті (надання послуг з перевезення та переміщення, а також суміжна діяльність). Дана складова направлена на врегулювання питань надходження, відповідного розподілу та використання грошових коштів від перевезень. Негативним чинником в даному напрямку може бути недосконалість механізму та моделей розподілу грошових потоків.

Фондова – регулює питання випуску та купівлі акцій, інших цінних паперів. Має досить важливе значення на залізниці в умовах створення Публічного акціонерного товариства, 100% акцій якого закріплюються в державній власності. Основною загрозою безпеці у цьому напрямку є перехід підприємств у приватні руки, через недоліки законодавства з питань приватизації.

Інвестиційна – забезпечення інвестиційної привабливості, конкурентоспроможності, достатнього рівня інвестиційних ресурсів. Загрозами є втрата вказаних характеристик, недостатній рівень залучення інвестиційних ресурсів.

Таким чином, дані складові можна вважати напрямками забезпечення фінансової безпеки на залізничному транспорті. Виділення таких складових створює чіткий курс роботи у даному питанні і дасть можливість правильної побудови системи формування фінансової безпеки, що забезпечить ефективність реформування, підвищення інвестиційної привабливості галузі та залучення додаткових інвесторів, створення розвиненого і сильного господарського товариства, спроможного

задовольнити всі потреби у перевезенні пасажирів та переміщенні вантажів в Україні.

УДК 656.614.2.072.44

ФОРМИРОВАНИЕ ЕДИНОГО КРУИЗНОГО ИНФРАСТРУКТУРНОГО ПРОСТРАНСТВА ЧЕРНОГО МОРЯ

Ковылина М.А., аспирант (ОНМА)

Круизное судоходство на Черном море в 2002—2012 гг. развивалось в среднем плюс 12 % в год. Интерес к Черному морю существенно возрастает, черноморские круизы раскупаются практически сразу, суда таких крупных компаний как “Costa Crociere” и “AIDA” заполнены более чем на 90%.

Усиливающийся интерес глобального оператора Royal Caribbean Int. продиктован желанием увеличить свое присутствие на Черноморском побережье, поскольку ключевые круизные порты мира перенасыщены и не способны удовлетворить увеличивающийся спрос. Еще одним стимулом для компании служит активный рост круизной индустрии в мировом масштабе. Так, по прогнозам компании в 2013 году спрос на круизные путешествия вырастет по сравнению с 2012 годом примерно на 5-6%, а число туристов круизных лайнеров - 21 млн человек. При этом, в 2012 году общая прибыль круизной индустрии достигла порядка 34,1 млрд долларов США.

Среди портов Черного моря по количеству судозаходов лидируют Одесса, Ялта и Констанца. Преображаются порты Бургас и Сочи, развивает причальную линию Батуми, на очереди — Ялта и Севастополь. Неоспоримое преимущество портов Черного моря небольшие расстояния перевозки, что экономически эффективно по расходу топлива.

Роль Одесского порта в продвижении всего Черноморского региона велика. Основные действия Одесского порта, направленные на развитие круизного судоходства в портах Черного моря как единой системы:

- пассажирский комплекс, с годовой пропускной способностью в 4 000 000 человек с общей длиной причальной линии 1370 м.;

- ожидаемая сумма инвестиций только в украинские порты может составить более 1 млрд. долл. США.

- на уровне Кабинета Министров принято решение об использовании гибкой системы скидок для круизных судов, позволившее использовать 20% скидку на все портовые сборы; администрация Одесского порта инициировала объединение всех портов Черного моря под единым брендом CRUISE BLACK SEA,