

УДК 629.331

ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОГО
АВТОТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ В
СИСТЕМІ ЄВРОПЕЙСЬКОГО

Король Д., аспірант (ДонДУУ)

Україна, починаючи з перших років незалежності, орієнтується у зовнішній політиці на ЄС як одного з найбільших торговельних партнерів. Важливим кроком у цьому напрямку став вступ України до СОТ, яка як система багатосторонньої торгівлі є стратегічною для ЄС.

Доступ національного автотранспорту на європейські ринки є обмеженим, оскільки вимоги до його екологічності є досить суворими. Перелік вимог стосується і транспортних засобів в цілому, і окремих параметрів перевезень. Так, вимоги висуваються щодо вихлопних газів, системи подачі палива, системи гальм, вентиляції, захисних характеристик кабіни, рисунку на протекторах покришок, ременів безпеки, матеріалів і конструкції, а також ступеня затемнення вікон.

2009 рік, за оцінками спеціалістів, був критичним для вітчизняних автоперевізників: спад в галузі дорівнював 80%, доходи зменшилися на 30-40% (щорічно вони становили близько 11-12 млрд. доларів). У 2010 році ситуація у транспортних перевезеннях поліпшилася: за січень-лютий перевезено 109,6 млн. т. вантажів, що на 12,5 % більше за аналогічний період 2009 р., вантажообіг зріс на 15,3%. Автомобільний транспорт за питомою вагою перевезення вантажів посів третє місце: перевезено 16,5 млн. т., що на 4,2% більше, ніж за цей же період 2009 р., вантажообіг становив 4,7 млрд. т/км і зріс на 16,3%.

За даними АсМАП на 1 січня 2007 р. налічувалося 2132 автотранспортних підприємства, рухомий склад яких становив 21082 автомобілі, з них відповідають стандартам Євро-2,3,4,5 – 71% (в Польщі – 70 тис., Росії – 30 тис.). Обсяги перевезень автотранспортом становлять 15% потенціалу ринку.

Для розвитку національного автотранспортного комплексу в системі європейського необхідно врахувати такі вимоги: інтенсивність автомобільного потоку в міжнародному коридорі має становити не менш 20 тис. авто на добу; їх мінімальна швидкість має дорівнювати 120 км/г; термін перетину державних кордонів автобусами й легковими автомобілями – 15 хв., вантажівками – 60 хв. Крім того висуваються вимоги щодо якості автомобілів та вагового навантаження на шляхи: автомобілі з 1990 року випуску повинні бути оснащені каталізатором для очищення вихлопних газів;

рівень шуму вантажівок з 1995 року випуску не повинен перевищувати 80 дБ; автотранспортні засоби з 1995 року випуску повинні мати тахографи, що контролюють роботу двигуна і водія, швидкість та час пересування, простої й обсяг виконаних робіт, споживання палива; паливо й масла повинні відповідати вимогам, що висунуті з 2000 року щодо їх екологічності (поняття “Євронорми” в Україні та країнах СНД найчастіше асоціюється виключно з екологічною безпекою, хоча токсичні складові вихлопних газів регламентуються правилами № 24 та № 49 СЕК ООН). Всі ці вимоги повинні відображатися у нормативно-правових актах. Тим більш, що адаптація нормативно-правової бази є умовою членства України в СОТ, на що отримано 5-річний термін.

Отже, на даному етапі потенціал автотранспортного комплексу України в напрямку євроінтеграції використовується неповністю, його стан не відповідає міжнародним та європейським вимогам. Між тим, відрахування до бюджету цієї галузю є значними та щорічно збільшуються відповідно обсягам перевезень. Для формування нових конкурентних переваг робляться певні кроки в сфері адаптації національної нормативно-правової бази.

УДК 338.4: 656.61:334

ОСОБЕННОСТИ СТРУКТУРИЗАЦИИ
ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА НА МОРСКОМ
ТРАНСПОРТЕ

Крысько С.Л., аспірант (ОНМА)

В свете развития мультимодальных технологий 21 века весьма актуальным остается вопрос гармоничного и эффективного развития предприятий морской отрасли. Основой формирования капитальных активов и получения прибыли предприятий, обеспечивающие устойчивость мировой экономики, является инициативная предпринимательская деятельность в структуре международного морехозяйственного комплекса и связанных с ним отраслей. В основе эффективного формирования всей совокупности результатов необходимо рассматривать продуманную экономическую стратегию управления денежными потоками на основе стратегии расширения позиции морских транспортных предприятий в сегментах глобального фрахтового рынка.

Предприятия морского транспорта обеспечивают конкурентоспособность отдельных регионов в системе мировой экономики путем эффективного обслуживания грузопотоков на

морських участках всего пути прохождения товаров от отправителей до получателей. Этот цикл обеспечивается целым рядом предпринимательских структур и институциональных организаций. Среди них выделяются: судовладельческие, фрахтовые, агентские, экспедиторские, брокерские, стивидорные и операторские компании. Оказание услуг и получение соответствующего вознаграждения является конечной целью хозяйствования данных субъектов. При этом основные виды деятельности характеризуются разной капиталоемкостью и уровнем экономического риска.

Увеличение денежных потоков и оказанных услуг на конкретных рынках взаимосвязано. Увеличение объема сервиса и грузопереработки в результате приводят к увеличению притоков денежных средств на заданный сегмент рынка. Деятельность предприятий должна быть направлена на максимизацию прибыли путем повышения объемов и качества оказанных ею услуг.

При выборе стратегий деятельности необходимо учитывать фазы экономических циклов на глобальном рынке транспортных услуг. Изменение параметров рынка вследствие колебания конъюнктуры, спроса и предложения рынков морской индустрии приводят к увеличению или уменьшению доходности конкретных предприятий, независимо от уровня средних затрат и капиталоемкости развития.

Следовательно, мониторинг и своевременные действия по предотвращению негативных влияний цикличности экономики или их правильное использование приводят к повышению функциональной устойчивости конкретных предприятий на рынке транспортных услуг. Изменение соотношения сегментов фрахтователя или судовладельцев дает возможности экономической экспансии с одной или другой стороны.

Постоянно высокая конкуренция в сегменте рынка морских транспортных услуг предопределяет задачи по внедрению и применению новых технологий, а также контролю и учету денежных поступлений и целевому их использованию. Одним из основных вопросов формирования экономической безопасности рыночной среды МТК является вопрос развития ассоциаций судовладельцев брокерских и фрахтовых организаций. Ассоциации морских предприятий должны учитывать интересы их участников с целью снижения экономического риска и формирования равновесного поля присутствия морских и межотраслевых компаний. Развитие ассоциаций предприятий морской отрасли благотворно влияет на экономическую устойчивость рынка транспортных услуг, и

справедливое распределение прибыли, управляемую конкурентную среду. В таком случае рынок становится более предсказуемым и привлекательным для инвестиций.

Привлечение инвестиционных ресурсов является одной из задач, стоящих перед организациями, деятельность которых направлена на расширение хозяйственной деятельности. Это дает импульс развитию предпринимательских структур, увеличивает возможность развития в сложной и постоянно изменяющейся рыночной среде, дает возможность модернизации технологий и инновационных решений, что в свою очередь заставляет конкурентов применять такие же технологии. Это в результате приводит к структурным изменениям технологических циклов на РТУ и в целом приводит к оптимизации и ускорению доставки товаров. А это служит «толчком» для роста глобальной экономики и роста производства и товаров по всему миру.

УДК 330.131.7

ТЕОРЕТИЧНІ ПІДХОДИ ЩОДО ФОРМУВАННЯ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ ГОСПОДАРСЬКИМ РИЗИКОМ

*Крихтіна Н.М., к.е.н., професор,
Журавель К.В., асистент (УкрДАЗТ)*

Господарський ризик і управління є взаємопов'язаними компонентами складної економічної системи, якою є підприємство. Це особливо гостро виявилось під час різких змін соціально-економічного середовища в державі в результаті здійснення економічних реформ 90-х років. Господарючі суб'єкти не мали достатнього самостійного досвіду прийняття управлінських рішень і несення відповідальності за їх можливі наслідки. Крім того підприємства не були підготовлені до роботи в умовах невизначеності і ризику та не мали науково обгрунтованого методичного забезпечення управління господарським ризиком.

Проблема управління господарським ризиком, подолання невизначеності була завжди актуальною в будь-якому секторі економіки. Причинами появи невизначеності в господарських процесах діяльності підприємства слід вважати: по-перше, господарські процеси є дуже динамічними, вони є результатом взаємодії великої кількості різноманітних елементів; по-друге, вплив науково-технічного прогресу, споживчого попиту, природно-кліматичних та соціальних умов на процеси виробництва та відновлення призводять до виникнення невизначеності в господарській діяльності підприємства; по-третє, безпосередньо