

Висновки. Дослідження теоретичної сутності понять злиття та поглинання, яке подане в наукових дослідженнях, дає право стверджувати, що внутрішня їх характеристика є різною. Для операцій злиття внутрішньою складовою процесу є злиття як форм, так і активів. Поглинання, на відміну від злиття, носить ознаки формального об'єднання, оскільки використовується як термін, який описує процеси, в основі яких лежить передача власності. Поглинання пов'язане з юридичним оформленням права власності, а не форм діяльності. Юридичне оформлення змін у структурі компанії поглинача може настати після реалізації процесу поглинання, а може і не настати в залежності від бажання власника щодо його подальшої поведінки до об'єкту поглинання.

Аннотація. В статье рассмотрены сущность понятий слияний и поглощений, их трактовка в зарубежной научной литературе и национальном законодательстве.

Ключевые слова: слияние, поглощение, рынок, объединение обществ.

Summary. In the article essence of concepts of confluences and absorptions, their interpretation, is considered in foreign scientific literature and national legislation.

Ключові слова: merge, absorption, the market, association of societies.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Борисов Ю.Д. Рейдерские захваты. Узаконенный разбой / Ю.Д.Борисов. – СПб.: Питер, 2008. – 224 с.
2. Генкин А. Захват. Корпоративные шахматы: игра на выживание / А.Генкин, А.Молотников. – М., 2007. – 253с.
3. Григорьев В. Захват предприятий и защита от захвата / В.Григорьев. – М.: Дело, 2007. – 560 с.
4. Ионцев М.Г. Корпоративные захваты: слияния, поглощения, гринмэйл / М.Г. Ионцев. – М.: Ось-89, 2003. – 176 с.
5. Кондратчук К.С. Механизм злиття і поглинання ТНК в умовах світових фінансових криз: автореф.... канд. екон. наук / К.С.Кондратчук; [Інститут міжнародних відносин Київського національного університету ім. Т.Шевченка]. – К., 2010. – 20с.

Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Полякова О.М.

УДК 656.003

НАПРАВЛЕНИЯ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ВАГОНОВ РАЗЛИЧНЫХ СОБСТВЕННИКОВ НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ РОССИИ

Литовченко В.Б., к.э.н., доцент (СамГУПС)

У статті розкриваються напрями підвищення ефективності використання вантажних вагонів в сучасних умовах, коли вони знаходяться у власності різних організацій і спостерігається суттєве зниження їх продуктивності. Обґрунтовується доцільність створення акціонерного товариства для управління процесом поточного використання вантажних вагонів, а також для формування інвестиційної політики в цій сфері.

Ключові слова: вантажні вагони, інвентарний парк, ефективність використання вантажних вагонів.

В современных условиях, когда кризисные явления проявляются в экономике России довольно отчетливо и поставлена задача ее модернизации вопросы повышения эффективности использования орудий труда организаций железнодорожного транспорта становятся еще более актуальными. Повышение эффективности использования грузовых вагонов на железных дорогах России является одним из важных вопросов, решение которого может обеспечить стабильное и

эффективное функционирование железнодорожного транспорта, как одной из важнейших отраслей экономики страны, в силу многочисленности парка вагонов и значительного размера, вложенного в него капитала.

Проблемы повышения эффективности использования вагонов различных собственников на железных дорогах России изучались такими учеными как д.э.н. Вовк А.А. (Оценка эффективности транспортного производства и резервов ее роста), д.э.н. Терёшиной Н.П. (Экономика железнодорожного транспорта) и многими другими. Однако в них не нашли решения вопросы повышения эффективности использования грузовых вагонов в условиях их принадлежности различным собственникам.

В настоящее время после проведенных реформ вагонный парк, находившийся в период централизованного управления экономикой СССР в собственности государства, принадлежит различным организациям, в том числе и железнодорожным администрациям стран СНГ. В то же время все вагоны независимо от принадлежности включаются в рабочий парк ОАО «РЖД» и его филиалов - железных дорог во время нахождения на их эксплуатируемых линиях.

В силу этого на основе данных о динамике производительности грузовых вагонов можно судить о степени их использования и закономерностях динамики эффективности использования грузовых вагонов, в том числе и вагонов различных собственников.

ОАО «РЖД» и его филиалы - железные дороги имеют ограниченные права на распоряжение вагонами различных собственников. Они выполняют только функцию перемещения вагонов с грузами и без, но в то же время именно работников ОАО «РЖД» зависит скорость продвижения вагонов, а следовательно в определенной степени оборот вагона. В настоящее время сложилась ситуация что работники ОАО «РЖД» не заинтересованы в лучшем использовании грузовых вагонов. Их труд оплачивается, как правило, повременно, а при сдельной оплате размер оплаты практически не связан с качеством использования вагонов.

Грузовые вагоны, как объекты орудий труда, включаются в рабочий парк ОАО «РЖД» и железных дорог, но их стоимость не увеличивает капитал, авансированный в производство, в том числе и основной капитал. По этой причине снижение среднесуточной производительности вагонов других собственников не отражается на эффективности деятельности ОАО «РЖД». Вследствие практически полной незаинтересованности коллективов подразделений ОААО «РЖД» в лучшем использовании грузовых вагонов не следует ожидать исправления сложившегося положения. Вполне логичным может

быть только ухудшение ситуации, поскольку в лучшем использовании вагонов заинтересованы только собственники, но повлиять реально на это они не могут. Оборот вагона складывается под влиянием факторов не зависящих о них.

Таким образом, приходим к выводу, что железные дороги в настоящее время не несут ответственности за качество использования грузовых вагонов, а сами собственники решают вопросы управления собственным парком не всегда успешно. Такое положение, по нашему мнению, является одной из причин снижения уровня производительности вагона рабочего парка ОАО «РЖД», а, следовательно, и эффективности использования капитала, авансированного на них, и проявляется через факторы, определяющие степень использования времени вагонов (среднесуточный пробег вагона, долю порожнего пробега вагона и др.

Об существенном росте доли порожнего пробега грузовых вагонов свидетельствует значительный рост (с 12 до 17%) грузооборота, выполненного ОАО «РЖД» при перемещении за плату порожних вагонов различных собственников, а также его абсолютные размеры.

Сопоставление уровней производительности грузового вагона МПС и такого собственника как ОАО «ЛПК» показывает, что уровень производительности грузового вагона ОАО «ЛПК» практически на половину ниже, чем это было в МПС. От снижения производительности грузового вагона снижаются доходы собственников грузовых вагонов, в результате бюджет страны получает меньше налогов, и сокращаются возможности бюджета по решению социальных и других задач.

В связи с этим актуальными становятся вопросы совершенствования системы управления инвентарным парком грузовых вагонов, в первую очередь резидентов России. Одним из направлений решения этой задачи может быть создание всероссийского акционерного общества собственников вагонного парка, в результате чего доверительное управление инвентарным парком акционерного общества со всеми вытекающими из этого последствиями может осуществлять соответствующий его орган. Акционерное общество собственников грузовых вагонов может функционировать на рынке грузовых перевозок наряду с государственными компаниями, имея в их лице достойных конкурентов. По нашему мнению, в деятельности этого акционерного общества собственников грузовых вагонов на взаимовыгодных условиях возможно участие и железнодорожных администраций стран СНГ.

Создание акционерного общества собственников грузовых вагонов, позволит на определенном этапе решить некоторые современные задачи: повышение эффективности использования грузовых вагонов, а, следовательно,

и капитала, вложенного в них; создание конкуренции в сфере грузовых перевозок; централизацию инвестиций в модернизацию парка грузовых вагонов с учетом спроса на определенные типы вагонов на основе разработки, постройки и применения более мощных современных типов (поскольку только акционерное общество сможет аккумулировать денежные средства в размере достаточном для решения этих важных технических задач); организацию на конкурентной основе текущего содержания вагонов в исправном состоянии их ремонта.

Естественно создание акционерного общества собственников грузовых вагонов, породит некоторые проблемы, например, связанные с обеспечением конкуренции, с учетом спроса и предложения на грузовые вагоны в различных регионах страны, т.е. те которые связаны с централизованным управлением парком грузовых вагонов общества.

Другим направлением, которое позволит обеспечить повышение эффективности использования грузовых вагонов на железных дорогах за счет сокращения его оборота а, следовательно, и эффективности производственной деятельности является

установление мотивации работников за сокращение оборота вагона, а также разработка и внедрение в ОАО «РЖД» коммерческого расчета во всех звеньях компании, который позволит в полную силу использовать личный интерес работников в повышении эффективности производственной деятельности.

Коммерческий расчёт подразумевает рациональное использование капитала, сокращение издержек производства, повышение уровня нормирования и учёта затрат труда, совершенствование организации труда и производства. Это означает, что данный метод ведения хозяйства направлен повышение эффективности производства путем его интенсификации. Однако следует иметь виду, что как любое явление коммерческий расчёт имеет и отрицательные стороны. Так, он усиливает социально-экономические противоречия в обществе и может сопровождаться ростом безработицы.

Коммерческий расчет, организованный в современных условиях на железнодорожном транспорте на новом уровне позволит решить многие экономические задачи, а корректное его применение позволит сгладить отрицательные последствия его применения.

Аннотация. В статье раскрываются направления повышения эффективности использования грузовых вагонов в современных условиях, когда они находятся в собственности различных организаций и наблюдается существенной снижение их производительности. Обосновывается целесообразность создания акционерного общества для управления процессом текущего использования грузовых вагонов, а также для формирования инвестиционной политики в этой сфере.

Ключевые слова: грузовые вагоны, инвентарный парк, эффективность использования грузовых вагонов.

Summary. In the article the directions of increase of efficiency of use of freight cars in the modern conditions, when they are in the property of different organizations, and there has been a substantial decrease in their productivity. The expediency of establishing a joint stock company for management of the current use of freight cars, and also for formation of investment policy in this sphere.

Keywords: freight carriages, inventory park, efficiency of the use of freight carriages.

Рецензент. д.э.н., профессор МГУПС Вовк А.А.
Эксперт редакционной коллегии к.э.н., доцент УкрГАЗТ Токмакова И.В.