

з тим, житло, будучи найбільш довговічним товаром з тих, які існують, забезпечує надійність капіталовкладень (інвестицій), оскільки нерухомість не можна втратити, вкрасти, забути або випадково зламати. Така ґрунтовність робить житло привабливим для інвестування грошових коштів.

1. Горемыкин В.А. Недвижимость: экономика, управление, налогообложение, учет. – М.: КНОРУС, 2006. – 672 с.
2. Цогоев А. Как инвестировать в недвижимость. – М.: Альпина Бизнес Букс, 2005. – 170 с.
3. Алексеев В.А. Операции с недвижимостью: практическая помощь. – М.: ТК Велби, Изд-во Проспект, 2005. – 224 с.
4. Оценка недвижимости The Appraisal of Real Estate. Серия: Энциклопедия оценки – М.: Российское Общество Оценщиков, 2007. – 944 с.
5. Балабанов И.Т. Экономика недвижимости. – СПб.: Питер, 2000. – 208 с.
6. Белых Л.П. Управление портфелем недвижимости. – М., 2003. – 19 с.
7. Высоцкая Г.В., Молодченко-Серебрякова Т.Г. Рекомендации по усовершенствованию методики расчета рыночной стоимости объектов строительства городского жилого фонда // Коммунальное хозяйство городов: Науч.-техн. сб. Вып.62. – К.: Техніка, 2005. – С.165-168,
8. Оценка недвижимости / Под ред. А.Г.Грязновой, М.А.Федотовой. – М.: Финансы и статистика, 2002. – 496 с.
9. Тарасевич Е.И. Оценка недвижимости. – СПб.: СПбГТУ, 1997.

Отримано 07.12.2007

УДК 658.152 : 656.2

Л.Л.КАЛІНІЧЕНКО

Українська державна академія залізничного транспорту, м.Харків

ПРОМИСЛОВО-ФІНАНСОВА ІНТЕГРАЦІЯ В ІНВЕСТИЦІЙНОМУ ЗАБЕЗПЕЧЕННІ РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ В УКРАЇНІ

Розглядається актуальне питання необхідності створення промислово-фінансових об'єднань, що діють в умовах міжнародних транспортних коридорів, з метою забезпечення додаткових джерел інвестиційних ресурсів.

Підприємствам транспорту для сталої роботи та ефективної діяльності необхідно постійно оновлювати інфраструктуру, рухомий склад, основні виробничі фонди, машини та обладнання, створювати та розширювати виробничі потужності. Від розвитку транспорту на пряму залежить розвиток транспортних коридорів на території України. Але однією з головних проблем, яку на сьогодні необхідно вирішувати на залізницях України, є проблема пошуку джерел формування інвестиційних ресурсів. Вирішення цього питання обумовило вибір теми дослідження і визначило її актуальність у сучасних умовах господарювання.

Питаннями інвестиційного забезпечення діяльності підприємств займалися такі вчені, як: В.В.Дикань, С.А.Гуткевич, В.Г.Медницький, Г.М.Мизитова, Ю.М.Цветов [1-5]. Діяльність промислово-фінансових груп розглядали В.Л.Дикань, Г.П.Куліш, Л.С.Тревого, Б.В.Деревянко [6-9]. Автор пропонує поєднати ці два напрямки дослідження, тобто інвестиційне забезпечення діяльності підприємств шляхом промислово-фінансової інтеграції в умовах міжнародних транспортних коридорів (МТК).

Потужними інвесторами розбудови МТК в Україні можуть виступити великі компанії та різноманітні промислові асоціації, багато з яких функціонують за принципами промислово-фінансових груп (ПФГ), але внаслідок недосконалості відповідного законодавства офіційно не носять такий статус. Найвагомішою перевагою подібних інтегрованих структур (об'єднується промисловий, банківський, торговий капітал тощо) з точки зору формування великих обсягів інвестиційних коштів є можливість акумулювання тимчасово вільних коштів підприємств, що входять до складу групи, із залученням банківських ресурсів під єдиним керівництвом і спрямування інвестицій у найбільш пріоритетні напрямки. Крім того, підприємства, що працюють за таким принципом, є конкурентоспроможними в своїй галузі і, завдяки підтримці всіх членів об'єднання, збільшують обсяги виробництва і виступають основними споживачами транспортної продукції.

Зацікавити такі структури в інвестуванні розвитку транспортної системи країни можна через державне регулювання тарифів на перевезення продукції компаній-інвесторів. При цьому як транспорт, так і промисловість матимуть економічний ефект від взаємодії. Транспортна складова в ціні продукції в середньому складає 20%. Впровадження пільгових тарифних ставок призведе до зниження собівартості продукції, а звідси і до збільшення конкурентоспроможності національних товарів як на внутрішньому, так, можливо, і на зовнішньому товарних ринках. Підвищення конкурентоспроможності будь-якого товару збільшує попит, обсяги виробництва, а звідси, і обсяги перевезень, що призведе до зростання доходів транспортних підприємств.

Як свідчить досвід розвинутих країн, ПФГ забезпечують стійкість економіки і дозволяють вирішувати проблеми інвестицій, у тому числі й на транспорті. Це особливо актуально для України, оскільки саме сфера інвестицій піддалася найбільшому руйнуванню в процесі економічних реформ. Через ці великі об'єднання державі легше здійснювати реалізацію промислової та транспортної політики (що включає визначення пріоритетних напрямків МТК), захист внутрішнього ринку від конкуренції з боку іноземних фірм, регулювати в розумних межах

конкуренцію всередині країни на базі зниження витрат і зростання капіталовкладень.

Діючим законодавством промислово-фінансова група визначається як об'єднання, до якого можуть входити промислові підприємства, сільськогосподарські підприємства, банки, науково-проектні установи, інші установи та організації всіх форм власності, що мають на меті отримання прибутку, та яке створюється за рішенням Уряду України на певний термін з метою реалізації державних програм розвитку пріоритетних галузей виробництва й структурної перебудови економіки України, включаючи програми згідно з міждержавними договорами, а також виробництва кінцевої продукції [10].

ПФГ зарекомендувала себе як більш досконала організація промислового і фінансового капіталу, здатна зберегти й забезпечити подальший розвиток конкурентоздатним галузям промисловості, дати новий імпульс науковим розробкам, дозволити, використовуючи сприяння держави, своїм учасникам знаходити й завойовувати своє місце в системі не тільки національного, але й міжнародного поділу праці. Основною метою створення ПФГ є формування сприятливих умов для інвестиційної діяльності за допомогою використання ефективних механізмів інвестування, розподілу відповідальності, проведення операцій на вітчизняному і закордонному ринках цінних паперів [11].

Сьогодні створення ПФГ – один із найбільш перспективних способів подолання інвестиційної кризи в країні. ПФГ як структура, що поєднує в єдине ціле фінансовий і промисловий капітал, створюється з метою забезпечення ефективного (за рахунок більш раціонального розпорядження фінансовими ресурсами) і прискореного розвитку науки і промислового виробництва шляхом диверсифікації в напрямку освоєння нових видів промислової продукції і послуг, що гарантують найвищий і стійкий прибуток.

За рахунок кругообігу об'єданого промислового і банківського капіталу та акумулювання ресурсів у межах ПФГ транспортні промислові підприємства мають можливість перейти в режим самофінансування, де джерелом фінансування виступає не тільки чистий прибуток, отриманий від виробничої діяльності, але й прибуток від торгової, фінансової та інших видів діяльності, а також безвідсотковий кредит власного банку, що значно підвищить стійкість всієї ПФГ. Значення цього фактора особливо зростає в умовах відсутності бюджетного фінансування, високої вартості кредитів комерційних банків та інших джерел довгострокових інвестицій.

Взаємодія різних видів транспорту в рамках міжнародних транспортних коридорів може бути ефективно забезпечена промислово-

фінансовими групами, що складаються з наступних структурних підрозділів: комерційний банк (чи кілька); страхова, інвестиційна, довірча, лізингова компанії; промислові та транспортні підприємства; науковий центр.

Ядром ПФГ, від кінцевих результатів виробничо-господарської діяльності якого залежить прибутковість роботи групи в цілому, є промислові і транспортні підприємства. Усунення нестачі власних оборотних коштів – головний напрямок мобілізації обмежених фінансових ресурсів та їх використання в пріоритетних напрямках ліквідації "вузьких" місць.

Участь промислових і транспортних підприємств у функціонуванні ПФГ надає їм наступні основні переваги: підвищення ефективності і конкурентоздатності виробництва та здійснення перевізного процесу завдяки інтеграції в єдину структуру постачальних, виробничих, науково-дослідних і збутових підприємств з відповідною економією на витратах; прискорення руху обігових активів та мінімізація їх нормативної величини за рахунок системи взаємозаліків платежів всередині групи; підвищення конкурентоспроможності продукції та послуг за рахунок спільного проведення цільових НДДКР, впровадження нових технологій, загального маркетингу продукції і послуг та ін.; отримання інвестицій від власних фінансових структур (банку, страхової компанії, інвестиційного і пенсійного фондів тощо); зниження ризиків за рахунок зменшення частки інвестицій кожного з учасників групи, а також можливості переливу капіталів з менш рентабельних галузей у більш рентабельні.

Основною фінансовою ланкою створення групи на початковому етапі є комерційний банк, оскільки всі інші структурні підрозділи, що входять до ПФГ, знаходяться в стадії становлення. Основне завдання банку полягає в наданні кредитів промисловим підприємствам. Терміни їх надання мають бути достатньо тривалими.

Комерційний банк є уповноваженим суб'єктом господарювання і всі структурні підрозділи групи відкривають в ньому свої поточні та позичкові рахунки у власній та іноземній валютах. Однак будь-який суб'єкт може одержувати позичку на стороні на вигідних для нього умовах. Такий порядок полегшує оперативне управління фінансовими потоками для їх використання в найбільш пріоритетних, "вузьких" місцях.

Для стимулювання більш ефективного використання обмежених фінансових коштів всі розрахунки усередині групи мають будуватися на ринковій основі. Банк виплачує власнику рахунка щомісячно певний відсоток (як по поточному рахунку) від середньоденного залишку

коштів на ньому. Частина тимчасово вільних коштів учасників, за винятком комерційних банків, має зберігатися на термінових депозитах з особливими умовами, які дозволяють одержати дещо більшу (порівняно зі звичайними депозитними рахунками) відсоткову ставку. Взамін банк може оперувати коштами на свій розсуд, дотримуючи економічних нормативів і показників НБУ в області ліквідності. Деяка частина коштів має використовуватись на придбання акцій учасників. Завдяки такому підходу вирішуються дві проблеми: збереження достатнього рівня ліквідності групи в цілому; компанії, через взаємну участь в капіталі і прибутках, стають зацікавленими в кінцевих результатах роботи як суміжників, так і всієї групи.

Комерційним банком буде здійснюватись короткострокове, довгострокове кредитування та інвестування промислового блоку групи, наукового центру, лізингових компаній для покриття дефіциту в грошових коштах при придбанні сучасних транспортних засобів і обладнання в сторонніх організаціях.

За рахунок прискорення системи розрахунків між підприємствами, скорочення термінів оформлення і надання кредитів і векселів як короткострокових, так і довгострокових, а також обліку і переобліку (продаж і купівлю) векселів створюються умови акумулювання фінансових ресурсів та використання їх для реалізації ефективних проєктів.

Таким чином, основна роль банку в створенні та функціонуванні ПФГ полягає в: закріпленні за банком функцій фінансово-розрахункового комплексу, що здійснює розрахунково-касове та кредитне обслуговування усіх учасників групи; підвищенні надійності кредитування через формування загального заставного фонду та інших форм солідарної відповідальності усіх учасників ПФГ перед банком; на основі володіння повною інформацією про фінансові та матеріальні потоки всіх учасників групи бути гарантом різного роду фінансових зобов'язань, мінімізації необхідного рівня обігових активів підприємств-учасників та у подальшому спрямуванні вивільнених коштів у інвестиційні потреби (при цьому необхідно досягти мінімізації фінансових ризиків всередині групи).

На нашу думку, в рамках фінансового блоку ПФГ доцільно створити єдиний фонд розвитку науки і техніки групи за рахунок відрахувань від одержаного прибутку учасників. За рахунок цих коштів можна фінансувати розробки наукового центру та інвестиційні проєкти.

Таким чином, освоїти інвестиції в транспортний комплекс України у великому обсязі зможуть на сучасному етапі крупні корпоративні об'єднання, що здатні не тільки акумулювати необхідні кошти, але й забезпечити завантаження об'єктів інвестування оптимальним обсягом

вантажопотоків.

Законодавство про ПФГ повинно забезпечити ініціативу самих підприємств у становленні подібних об'єднань, гарантувати простір для пошуку найбільш ефективних сполучень різних інтеграційних механізмів.

1. Дикань В.В. Залучення інвестицій у розвиток міжнародних транспортних коридорів // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць. – Харків: Укр-ДАЗТ. – 2004. – №5-6. – С.196-199.

2. Гуткевич С.А. Умовляння привлечення іноземних інвестицій в економіку України // Актуальні проблеми економіки. – 2001. – №5-6. – С. 55-59.

3. Медницький В.Г. Крупномасштабные инвестиционные проекты: Моделирование и экономическая оценка. – М.: Наука, 2003. – 264 с.

4. Мизитова Г.М. Нетрадиционные источники финансирования // Железнодорожный транспорт. – 1999. – №8. – С.66-69.

5. Цветов Ю.М., Цветов М.Ю. Системный подход к финансированию программы организации и функционирования системы международных транспортных коридоров в Украине // Сб. тр. ИКТП-Центра. – 1998. – №4. – С.3-25.

6. Дикань В.Л., Чернобровка И.В. Финансово-промышленные группы в Украине. – Харьков: Основа, 1997. – С.140-141.

7. Куліш Г.П. Створення промислово-фінансових груп в Україні // Фінанси України. – 2001. – №11. – С.71-74.

8. Тревого Л.С. Огляд створення та розвитку промислово-фінансових груп в економічно розвинутих країнах, в Росії та в Україні // Логістика: Зб. наук. пр. – Львів, 2001. – С.385 – 393.

9. Деревянко Б.В. Правове регулювання створення та діяльності ПФГ в Україні. – Донецьк: ДЮО ЛДУВС, 2006. – 199 с.

10. Про промислово-фінансові групи в Україні: Закон України від 21.11.1995 // Офіційний вісник. – 1996 р. – № 23. – С.301-307.

11. Уткин Э.А., Эскиндаров М.А. Финансово-промышленные группы. – М.: Ассоциация авторов и издателей «ТАНДЕМ», Изд-во ЭКМОС, 1998. – 256 с.

Отримано 16.01.2008

УДК 656.078.8

О.М.РУДАКОВ

Українська державна академія залізничного транспорту, м.Харків

ТЕОРЕТИЧНИЙ ПІДХІД ДО КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ В УМОВАХ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ

Розглядаються підходи до визначення конкурентоспроможності підприємств. Пропонується визначення конкурентоспроможності підприємства з урахуванням впливу функціонуючої мережі міжнародних транспортних коридорів (МТК). Визначаються складові конкурентоспроможності Укрзалізниці.

Сучасна світова економіка дедалі інтенсивніше глобалізується. Тобто жодна країна світу не може залишатися за межами глобалізацій-