

## ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ И ПРИВЛЕЧЕНИЯ ИНОСТРАННЫХ ИНВЕСТИЦИЙ: РЕГИОНАЛЬНЫЙ АСПЕКТ

чтобы новые стратегии предприятий приносили пользу всем. Безусловно, эти вопросы важны и для Украины, которая стоит на пути модернизации экономики и оптимизации своего участия в международных экономических связях.

### СПИСОК ИСТОЧНИКОВ:

1. Взгляд на мир через цепочки добавленной стоимости. [Электронный ресурс] / П. Дрейпер - Режим доступа: <http://ecpol.ru/2012-04-05-13-42-46/2012-04-05-13-43-05/484-vzglyad-na-mir-cherez-tseпочки-dobavlennoj-stoimosti.html>
2. Добавляя стоимость. [Электронный ресурс] / Б. Хукман - Режим доступа: <http://www.imf.org/external/russian/pubs/ft/fandd/2013/12/index.htm#panel-8>
3. Мировая торговля требует нового подхода к регулированию. [Электронный ресурс] / Т. Исаченко - Режим доступа: <http://www.mgimo.ru/news/experts/document220818.phtml>
4. Отчет ОЭСР «Последствия глобальных цепочек создания стоимости для торговли, инвестиций, развития и занятости». [Электронный ресурс] / официальный сайт председательства Российской Федерации в «Группе двадцати» - Режим доступа: <http://ru.g20russia.ru/news/20130724/781685237.html>
5. «Цепная» стоимость. [Электронный ресурс] / М. Рута, М. Сайто - Режим доступа: <http://www.imf.org/external/russian/pubs/ft/fandd/2013/12/index.htm#panel-8>

## ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В СУЧАСНИХ УМОВАХ ГОСПОДАРЮВАННЯ

Гурова В.О. к.е.н., доцент кафедри менеджменту Донецького національного університету (Україна)

### Гурова В.О. Підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту в сучасних умовах господарювання.

У статті досліджено сучасний етап соціально-економічного розвитку залізничного транспорту України, надано фактори забезпечення сталого соціально-економічного розвитку галузі, розглянуто поточні проблеми сучасного стану галузі щодо відповідності загальноєвропейському рівню, представлено фактори розвитку транспортної галузі, надано напрямки здійснення реструктуризації залізничного транспорту України в контексті виконання положень Директиви ЄС «Про розвиток залізниць у Європейському Співтоваристві», розглянуто основні положення «Програми оновлення локомотивного парку залізниць Україна 2012-2016 роки», надано пропозиції щодо підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту в сучасних умовах господарювання.

**Ключові слова:** залізничний транспорт, ефективність, конкурентоспроможність, монополія, соціально-економічний розвиток, реформування, Європейське Співробітництво, виробнича інфраструктура, система логістики.

### Гурова В.А. Повышение конкурентоспособности железнодорожного транспорта в современных условиях хозяйствования.

В статье исследован современный этап социально-экономического развития железнодорожного транспорта Украины, представлены факторы обеспечения устойчивого социально-экономического развития данного направления, рассмотрены текущие проблемы соответствия современной транспортной системы общеевропейскому уровню, представлены факторы развития транспортной отрасли, представлены направления осуществления реструктуризации железнодорожного транспорта Украины в контексте выполнения положений Директивы ЕС «О развитии железных дорог в Европейском Сообществе», рассмотрены основные положения « Программы обновления локомотивного парка железных дорог Украины 2012-2016 годы», даны предложения по повышению конкурентоспособности железнодорожного транспорта в современных условиях хозяйствования.

**Ключевые слова:** железнодорожный транспорт, эффективность, конкурентоспособность, монополия, социально-экономическое развитие, реформирование, Европейское Сотрудничество, производственная инфраструктура, система логистики.

### Gurova V. Improving the competitiveness of rail transport in the current economic conditions.

In the article the current stage of socio-economic development of railway transport of Ukraine, given factors of sustainable socio-economic development of this area, discussed the current problems of compliance with the modern transport system pan-European level are factors in the development of the transport industry, given the direction of the restructuring of the railway transport of Ukraine in the context of the implementation provisions of the EU "On the development of railways in the European Community" substantive provisions "Software updates locomotive fleet of the railways of Ukraine 2012-2016 years" are proposals to increase the competitiveness of rail transport in the current economic conditions.

**Keywords:** trains, efficiency, competitiveness, monopoly, socio-economic development, reform, European Cooperation, production infrastructure, logistics system.

**Постанова проблеми.** Залізничний транспорт набуває все більшого значення для України з огляду на велику залежність української економіки від залізниці, частка якої становить 52,5% в загальному обсязі вантажних перевезень. Більша частина цих вантажних перевезень припадає на такі товари, як вугілля, руда та чорні метали, які неможливо економічно ефективно перевозити автомобільним чи річковим транспортом. Отже, по-суті конкуренція між різними типами перевізників неможлива, що робить УЗ монополістом у транспортній галузі. Тому конкурентоздатність багатьох галузей залежить від наявності дешевих послуг залізничного транспорту.

В останні роки Укрзалізниця (УЗ), український монополічний залізничний оператор, значно покращила показники своєї роботи завдяки суттєвим структурним змінам. Однак дискусії про розмір тарифів УЗ, необхідний для покриття собівартості вантажних перевезень, або просто завищення цін через монополічне становище УЗ, вказують на необхідність встановлення більшої прозорості та, очевидно, проведення реформ.

Актуальність проблеми дослідження полягає у розгляді різних поглядів та представлені пропозиції щодо реформ для створення залізничних компаній, які б працювали прозоро і конкурентоспроможно, встановлюючи тарифи, які б повністю покривали собівартість без необхідності фінансування з державного бюджету та приватного сектору.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Питаннями підвищення ефективності та конкурентоспроможності залізничного транспорту займалися такі вчені: Абрамов А.П., Аксьонов О.М., Бліох І.С., Гненний М.В., Дикань В.Л., Журавель О.І., Ізосімов А.В., Кулаєв Ю.Ф., Кульжинський С.Н., Макаренко М.В., Михальцев Є.В., Мукмінова Т.О., Орлов В.М., Повороженко В.В., Позднякова Л.О., Раабен Є.В., Салов В.В., Северова М.О., Силаєв Н.І., Собко П.І., Фролов О.М., Чудов А.С., Чупров О.І., Шинкаренко В.Г., Шульга А.М.

**Виділення невирішеної проблеми.** Залізничний транспорт України відіграє провідну роль у здійсненні внутрішньодержавних і значну — у зовнішньодержавних економічних зв'язках України. На нього припадає основна частина вантажообороту і перевезень пасажирів. Цей вид транспорту поєднує у собі важливі техніко-економічні показники: регулярність руху і високу швидкість перевезень, велику пропускну і провізну спроможність.

Основними причинами зниження обсягів перевезень вантажів є: загальна криза в економіці України; скорочення обсягів виробництва основних вантажотвірних галузей; скорочення експортно-імпорتنних перевезень; нестача транспортних засобів, їх фізичне старіння і незадовільний стан; обмеження поставок нової техніки; неповне забезпечення транспорту паливом і запчастинами та ін. Порушення господарських зв'язків України з країнами СНД потребує створення власної виробничо-ремонтної бази галузі.

## ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ И ПРИВЛЕЧЕНИЯ ИНОСТРАННЫХ ИНВЕСТИЦИЙ: РЕГИОНАЛЬНЫЙ АСПЕКТ

**Метою дослідження** є дослідження факторів конкурентоспроможності залізничного транспорту та надання пропозицій щодо підвищення ефективності їх реалізації.

**Результати дослідження.** Залізничний транспорт є найрозвинутішим в Україні. Перевагами цього виду транспорту є велика розгалуженість та низькі тарифи. Пропускна спроможність залізничної мережі значно перевищує поточні обсяги руху. Важливість залізничного транспорту в системі транспортних комунікацій України посилюється тим, що через територію держави пролягають основні транспортні транс'європейські коридори: Схід - Захід, Балтика - Чорне море. Залізницею здійснюється 46% від загальних перевезень, але закордонних перевезень - лише 14%. Зокрема, транс'європейська залізнична магістраль Е-30, що бере початок в Берліні, перетинає Україну за маршрутом Мостиська - Львів - Київ і йде далі до Москви. Вона ж на території Польщі перетинається з швидкісними магістралями Е-59 та Е-65 і створює можливість швидкісного залізничного сполучення практично між усіма державами Європи.

Сучасний етап соціально-економічного розвитку залізничного транспорту України, як ключового ланцюга виробничої інфраструктури, зумовлює необхідність підвищення ефективності виробництва. Забезпечення сталого соціально-економічного розвитку галузі можливе лише при проведенні активної політики за умови врахування як інтересів суб'єктів цього процесу, так і усвідомлення ними відповідальності за прозорість витрат і тарифів. Тому в основу здійснення цієї проблеми було покладено принципи використання стратегії низьких витрат, а це можливо лише при формуванні сприятливого клімату та проведення узгодженої соціально-економічної політики [6; с.47].

Формування сприятливого клімату означає такі фактори, як політична стабільність, стан економіки і перспективи її розвитку, податки, вартість робочої сили, вартість транспортної складової, зниження інфляційного процесу та безробіття.

Для створення сприятливого соціально-економічного клімату необхідне: реформування транспортної системи України, здійснити корпоратизацію та акціонування залізниць, стимулювання інвестиційної діяльності, оновлення основних виробничих фондів, активізування наявних резервів залізниць.

Геополітичне положення України визначає в даний час і на майбутнє ключову роль саме залізничного транспорту в підйомі економіки країни, забезпечення її стійкого функціонування. Крім того, вигідне географічне положення нашої держави на стику Центральної і Східної Європи сприяє створенню його на важливий транспортний полігон міжнародного значення. Через територію України повинні бути прокладені ряд транспортних магістралей (у тому числі і залізничних), що будуть забезпечувати ефективну реалізацію міжнародних транспортно-економічних зв'язків нашої країни і транзитних перевезень.

Щоб відповідати загальноєвропейському рівню, залізниці треба буде розв'язати ряд проблем, що накопичувалися десятиліттями й особливо загострилися в останні роки в умовах переходу галузі до ринкових відносин. Головним чином у наслідку того, що обсяг перевезень знизився на 55%, тобто майже в два рази (при тому, що прибуткові вантажні перевезення знизилися більш ніж у 3 рази - на 70% - а збиткові пасажирські усього на 25%). Серйозним фактором, що сприяв перетворенню раніше високорентабельної галузі в збиткову, став дисбаланс між цінами на фонди споживання і цінами за перевізну роботу. Остання не встигала за різким ростом першої. Підвищення цін за перевезення гальмувалося як політикою уряду, так і зубожінням споживачів (фізичних осіб і організацій), не здатних оплатити послуги залізничного транспорту. Адміністрації залізниць приходилося прив'язувати ціни за перевезення не до їхніх реальних витрат, а до доходів.

На залізничному транспорті необхідно покращити галузеву систему підготовки і підвищення кваліфікації кадрів та системи атестації керівників і фахівців галузі; здійснити комплекс заходів щодо поліпшення екологічного стану, забезпечення безпеки перевезень, енергозбереження тощо.

Реформування залізничного транспорту забезпечить його подальший розвиток і підвищить ефективність функціонування галузі, прискорить розвиток конкурентного ринку залізничних перевезень [1; с.103].

Техніко-технологічна модернізація залізничного транспорту створить умови для забезпечення прозорості фінансової діяльності; формування ринку транспортних послуг та підвищення рівня конкурентоспроможності операторських і транспортно-експедиторських компаній, що здійснюють перевезення за транзитними напрямками та в рамках міжнародних транспортних коридорів; досягнення рівня європейських і світових стандартів, що сприятиме прискоренню темпів євроінтеграції та максимальній реалізації транзитного потенціалу держави.

Проведення реформування, крім підвищення ефективності діяльності галузі, дасть змогу досягти загальноекономічного результату за рахунок стимулювання розвитку транспортного машинобудування та експортування відповідно до європейських стандартів транспортних послуг.

Стійкий розвиток залізничного транспорту варто реалізувати з дотриманням екологічних вимог. За останнє 10-річчя проблема негативного впливу транспорту в цілому і залізничного транспорту зокрема на стан навколишнього середовища отримала глобальний масштаб. У зв'язку з цим комісія Європейського Співтовариства (ЄС) визначила транспорт як одне із самих значних джерел забруднення.

Ця проблема особливо актуальна для України, тому що вона по щільності залізничної мережі і вантажонапруженості перевищує багато інших країн Центральної Європи. З огляду на те, що в Україні напружено функціонує й автомобільний транспорт, ці два фактори можуть значно вплинути на екологію країни.

Реструктуризація виробничих систем, орієнтація на програми постійного вдосконалення – це методологічні підходи, які застосовують підприємства залізничного транспорту для підвищення конкурентоспроможності. За допомогою цих методів підприємствам вдається досягти істотного підвищення якості робіт та послуг, зменшити витрати. Організаційно-управлінська стратегія підприємств залізничного транспорту полягає у зміні структури управління, у встановленні нових функціональних зв'язків між існуючими структурними підрозділами.

На виконання положень Директиви ЄС «Про розвиток залізниць у Європейському Співтоваристві» здійснюється реструктуризація залізничного транспорту України – удосконалення структури управління і переходу на дволанкову систему управління:

- на залізничному транспорті розвивається процес відокремлення виробничої інфраструктури від перевізної діяльності, це може сприяти скороченню часу на засвоєння нових технологій і передавання права на прийняття рішень;
- у складі Укрзалізниці створено фінансово самостійні комерційно-технологічні підприємства;
- готуються до роздержавлення підприємства на залізничному транспорті, не пов'язані з основною діяльністю залізниць.

Сучасний етап розвитку залізничної галузі виставляє економічну ефективність. Це найважливіший економічний показник, який характеризує рівень розвитку і раціональної організації економіки галузі на основі інтенсифікації з метою підвищення продуктивності суспільної праці. Розвиток економіки залізничної галузі на сучасному стані відбувається за рахунок факторів:

- застосування механізмів структурно-інноваційного оновлення;
- кращого використання ресурсів завдяки науково-технічній та інноваційній діяльності;
- наукоємне виробництво, що базується на використанні власних високих технологій та науково-технічних відкриттів [5; с.14].

Пошук шляхів підвищення ефективності підприємства і це проблема комплексна, отже, для її вирішення слід застосовувати комплексний та системний підходи.

Наразі залізнична галузь очікує від новосформованого уряду на прийняття Постанови Кабінету Міністрів України «Про створення АТ «Укрзалізниця», яка б дала старт процесу акціонування, підготовчі роботи до якого уже розпочаті [2; с.12]. В 2012 році завершені роботи з оформлення державних актів на право постійного користування земельними ділянками, свідоцтв про право власності підрозділів залізниці на нерухоме майно. Відповідно до поставлених завдань Укрзалізниці Південною залізницею підготовлені пакети документів для проведення незалежної оцінки майна та встановлена Система автоматизованого обліку та управління майновими та земельними ресурсами залізничного транспорту. Завдяки проведеним роботам все майно, яке належить залізниці на праві господарського

## ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ И ПРИВЛЕЧЕНИЯ ИНОСТРАННЫХ ИНВЕСТИЦИЙ: РЕГИОНАЛЬНЫЙ АСПЕКТ

віддання буде передано до ПАТ «Укрзалізниця».

Акціонування залізничної галузі України ставить за мету підвищення ефективності роботи залізничного транспорту. Існуюча структура управління залізничним транспортом, стан виробничо-технічної бази залізниці і технологічний рівень організації перевезень за багатьма параметрами не відповідають зростаючим потребам суспільства та європейським стандартам якості надання транспортних послуг, перешкоджають підвищенню ефективності функціонування галузі та потребують реформування. Створення державного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування як національного перевізника вантажів та пасажирів на ринку транспортних послуг, у володінні якого перебуватимуть об'єкти інфраструктури залізничного транспорту загального користування, здатне підвищити конкурентоздатність залізничного транспорту України.

Реформування також має на меті подальший розвиток і підвищення ефективності діяльності галузі шляхом забезпечення безпеки функціонування та доступності послуг залізниці для всіх суб'єктів господарювання, удосконалення системи управління залізничним транспортом, зростання доходів від перевезень та створення сприятливих умов праці для залізничників [4; с.154].

Реформування галузі не створює негативних наслідків для працівників, оскільки гарантії їх прав, відповідно до закону, залишаються незмінними. Як передбачено Державною цільовою програмою під час реформування особливого значення набуває підвищення рівня соціального захисту працівників залізниці та проведення ефективної соціальної політики.

Відповідно до Закону «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» товариство утворюється як публічне акціонерне товариство, 100 відсотків акцій якого закріплюються в державній власності, на базі Державної адміністрації залізничного транспорту України, а також підприємств, установ та організацій залізничного транспорту загального користування, які реорганізуються шляхом злиття. Тож тільки держава залишається власником залізничного майна. Важливо те, що інфраструктура залізниць (колія, енергозабезпечення, зв'язок тощо) перебуватиме у державній власності - і не підлягатиме продажу [3; с.40].

Товариство є правонаступником усіх прав і обов'язків Державної адміністрації залізничного транспорту України та підприємств залізничного транспорту. Отже, трудові відносини працівників залізниці подовжуватимуться з акціонерним товариством.

Державна адміністрація залізничного транспорту України («Укрзалізниця») в найближчий час запланувала провести масштабну реконструкцію 12 вокзалів і вокзальних комплексів, роботи на 4 об'єктах вже завершено.

На даний час здійснюється реконструкція вокзалу ст. Краматорськ Донецької залізниці, вокзального комплексу ст. Івано-Франківськ, вокзалу ст. Рахів Львівської залізниці, вокзалів на станціях Кіровоград, Умань і Одеса-Східна Одеської залізниці, а також вокзалів на ст. Голещина Південної залізниці і ст. Сербинівці Південно-західної.

Згідно з повідомленням, минулого місяця після реконструкції була введена в експлуатацію станція Ніжин, де відновили фасад будівлі і налагодили зв'язок і електропостачання. Також була встановлена нова платформа, прокладено 6 км нової колії і встановлено 23 нові стрілочні переводи.

Крім того, «Укрзалізниця» відкрила вокзал на станції Рокувата Придніпровської залізниці, розрахований на 250 місць, і закінчила будівельно-монтажні роботи на станції Станишівка Південно-західної залізниці.

У поточному році залізниці країни виконали ремонтні роботи на 99 вокзалах.

На вокзалах виконуються санітарно-технічні, електромонтажні, внутрішні та зовнішні оздоблювальні роботи. Зокрема, оновлюють фасади, замінюють покрівлі, віконні та дверні блоки, упорядковують території станцій.

«Укрзалізниця» прогнозує збільшення доходу. Так, цього року чистий прибуток залізниць має скласти понад 510 мільйонів гривень, а це майже на 20% більше, ніж торік. Чистий дохід від реалізації має зрости майже до 55 мільярдів. При цьому до держбюджету та цільових фондів планують перерахувати трохи більше 13 мільярдів. Капітальні інвестиції в цьому році складуть 6 мільярдів гривень. Їх спрямують на закупівлю основних засобів, модернізацію і капітальне будівництво [7; с.36].

У плані рішення проблем на внутрішньодержавному рівні Держкомстат повідомив, що від 1 серпня 2011р. вийшла постанова «Про затвердження Програми оновлення локомотивного парку залізниць Україна 2012-2016 роки» в якій Кабінет Міністрів України постановляє:

1. Затвердити Програму оновлення локомотивного парку залізниць України на 2012-2016 роки, що додається.

2. Міністерству інфраструктури, Міністерству фінансів, Міністерству економічного розвитку і торгівлі забезпечити виконання затвердженої цією постановою Програми. [5, с. 19]

Програма має на меті оновити локомотивний парк залізниць України на 2012-2016 роки, адже:

• на сьогодні технічний стан рухомого складу не відповідає сучасним вимогам для транспортної системи XXI століття. Однією з найгостріших проблем залізниць є фізичне та моральне старіння локомотивного парку.

• абсолютну більшість тягового рухомого складу українських залізниць побудовано згідно з технічними вимогами 60-х років минулого століття. Він характеризується збільшеними, постійно зростаючими експлуатаційними витратами та має низьку економічність порівняно з локомотивами нового покоління.

• на даний час відпрацювали встановлений заводами-виробниками нормативний строк служби 75 відсотків електровозів. Темпи старіння локомотивного парку залізниць України значно перевищують темпи придбання нових сучасних зразків тягового рухомого складу внаслідок щорічного недостатнього фінансування для відповідного оновлення.

• у найближчі три роки весь парк вантажних електровозів серії ВЛ8 потребуватиме списання за строком служби, технічним станом і критерієм безпеки. Тому планується збільшити обсяги придбання нових локомотивів за рахунок щорічного виділення відповідного фінансування, що гарантовано може здійснюватися в разі прийняття Програми оновлення локомотивного парку залізниць України на 2012-2016 роки [7; с.25].

Метою Програми є оновлення локомотивного парку залізниць України для забезпечення безперервного перевезення пасажирів і вантажів.

Проблему передбачається розв'язати шляхом:

□ технічного та технологічного переоснащення і розвитку локомотивного господарства залізниць України шляхом розробки, створення і впровадження нових типів локомотивів, а також придбання існуючих зразків електровозів, які відповідають сучасним вимогам надійності, безпеки, охорони праці;

□ оптимізації витрат енергоносіїв, а також витрат на ремонт і поточне утримання нових локомотивів;

□ розвитку вітчизняної науково-технічної бази в результаті залучення українських науковців до спільних проектів з провідними виробниками залізничної техніки, а також розвитку вітчизняної виробничо-технічної бази локомотивобудівної галузі і створення нових робочих місць під час виробництва сучасних локомотивів з використанням в їх конструкції комплектувальних виробів вітчизняного виробництва [7; с.20].

Залізниці України укладатимуть рамкові договори на придбання нових локомотивів.

Виконання Програми передбачається здійснювати за рахунок власних та залучених коштів залізниць України, а також інших джерел орієнтовно в обсязі не менш як 28674,63 млн. гривень. З цієї метою Мінінфраструктури, Мінфін, Мінекономрозвитку передбачатимуть щороку під час формування зведеного фінансового плану залізниць України на відповідний рік витрати згідно з планом придбання локомотивів для оновлення парку тягового рухомого складу на 2012-2016рр. в табл. 1.

Також «Стратегія розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року», яку було схвалено розпорядженням КМУ від 16 грудня 2009 р. № 1555-р визначає основні напрями стосовно технічного переоснащення об'єктів інфраструктури залізниць, зокрема [7; с.22]:

➤ модернізація залізничних ліній за напрямками міжнародних транспортних коридорів;

**ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ И ПРИВЛЕЧЕНИЯ ИНОСТРАННЫХ ИНВЕСТИЦИЙ:  
РЕГИОНАЛЬНЫЙ АСПЕКТ**

➤ підвищення пропускну́ї спроможності залізничних ліній за напрямками Знамянка - Долинська - Миколаїв - Херсон - Джанкою та Куп'янськ - Полтава - Користівка - Знамянка - Одеса;

Таблиця 1.

План оновлення парку тягового рухомого складу [7; с.21]

	Усього				
	2012	2013	2014	2015	2016
Кількість локомотивів, одиниць	509	66	104	110	115
Орієнтовані витрати, млн. гривень	28674,63	3069,09	5198,5	6144,28	7437,15

- модернізація об'єктів інфраструктури залізничних ліній за напрямками Київ - Коростень - Шепетівка, Київ - Полтава - Харків - Донецьк, Київ - Львів, Київ - Миронівка;
- подальша електрифікація залізничних ліній з інтенсивним рухом вантажних поїздів;
- упровадження пристроїв, що підвищують безпеку руху поїздів та автомобільного транспорту на залізничних переїздах;
- будівництво шляхопроводів замість залізничних переїздів та огороження залізничних ліній в межах населених пунктів;
- технічне переоснащення колійного господарства, забезпечення подальшої механізації технологічних процесів;
- збільшення міжремонтних строків експлуатації залізничних колій;
- забезпечення залізниць рухомим складом вітчизняного виробництва, здатним істотно підвищити техніко-технологічні показники, зокрема щодо:
  - підвищення швидкості руху вантажних поїздів до 100-120 і пасажирських - до 160-200 кілометрів на годину;
  - збільшення маси поїздів, відстані безоглядового та міжремонтного пробігу транспортних засобів, строку їх експлуатації;
  - зниження питомих витрат енергоресурсів;
  - підвищення ефективності використання вагонів і локомотивів;
  - зниження собівартості та підвищення рентабельності перевезень;
  - зменшення строку доставки вантажів;
  - удосконалення технології організації перевезень шляхом:
    - створення автоматизованої системи керування перевезеннями через головний та регіональні центри управління, централізації управління рухом поїздів;
    - організації руху поїздів за напрямками, які будуть орієнтовані переважно на один вид перевезень (пасажирські або вантажні);
    - створення системи логістики та мережі логістичних структур;
    - організації руху денних пасажирських поїздів;
    - поетапне впровадження швидкісного руху пасажирських поїздів, насамперед за напрямками Київ - Донецьк, Київ - Харків, Київ - Одеса, Київ - Дніпропетровськ, Київ - Львів, Дніпропетровськ - Сімферополь;
    - реформування галузі залізничного транспорту, що передбачає на першому етапі розмежування господарських функцій і функцій державного управління, утворення державного господарського об'єднання на базі Укрзалізниці, залізниць та інших підприємств, установ і організацій залізничного транспорту загального користування, а на другому - оптимізацію організаційної структури залізничного транспорту;
    - удосконалення системи формування тарифів на послуги залізничного транспорту та впровадження ринкового механізму ціноутворення, що передбачає:
      - у сфері вантажних перевезень - збалансування інтересів залізниць та споживачів їх послуг шляхом установа оптимального розміру транспортної складової в ціні продукції та рівня рентабельності перевезень;
      - у сфері пасажирських перевезень - підвищення рівня їх рентабельності, зокрема шляхом впровадження з урахуванням міжнародного досвіду механізму диференціювання тарифів, поетапної ліквідації перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних перевезень, розроблення та впровадження дієвого механізму компенсації залізницям витрат, пов'язаних з перевезенням пільгових категорій пасажирів, забезпечення самоокупності перевезень у міжнародному та міжбласному сполученнях;
      - створення сприятливих умов для залучення інвестицій з метою оновлення та модернізації виробничо-технічної бази залізничного транспорту, забезпечення розвитку державно-приватного партнерства, впровадження механізму лізингу;
      - прискорення темпів інтеграції залізничного транспорту до європейської та світової транспортної системи, налагодження тісного міжнародного економічного співробітництва, впровадження принципів європейської транспортної політики, ефективного використання вигідного географічного розташування України для збільшення обсягу транзитних перевезень;
      - здійснення комплексу заходів щодо забезпечення безпеки руху поїздів та схоронності вантажів під час перевезень, зменшення негативного впливу залізничного транспорту на навколишнє природне середовище, впровадження ресурсозберігаючих технологій;
      - удосконалення фінансово-економічної діяльності залізниць, забезпечення її прозорості;
      - підвищення рівня підготовки кадрів та соціального забезпечення працівників галузі залізничного транспорту, посилення мотивації до праці;
      - підвищення конкурентоспроможності залізниць на ринках транспортних послуг;
- надання державної підтримки у вирішенні питань щодо:
  - закупівлі пасажирського рухомого складу, будівництва і реконструкції об'єктів інфраструктури залізниць, що мають соціальне значення;
  - утримання збиткових залізничних дільниць.

**Висновки та пропозиції.** Залізничний транспорт України на сьогодні має досить багато проблем, більшість яких пов'язана з потребою залучення великих коштів у оновлення залізничних шляхів та самих транспортних засобів. Хоча, залізничний транспорт чи не єдиний транспорт в Україні, який має усі передумови для вирішення своїх проблем у досить короткі строки. По Україні відбувається повсюдне оновлення станційної інфраструктури, частково оновлюються самі залізничні вітки, виділяється чимала частина коштів на придбання і виробництво нових залізничних вагонів та тепловозів.

Таким чином, на нашу думку, підприємств конкурентоспроможності залізничного транспорту повинні стати не тимчасові конкурентні переваги, отримані на основі державної підтримки, а стійкі конкурентні переваги, які є результатом зваженої економічної політики, спрямованої на забезпечення якості ресурсів, що використовуються і їх стійкості до зовнішніх загроз.

Залізничний транспорт України відіграє провідну роль у здійсненні економічних зв'язків. Тож, реструктуризуючи саме цю транспортну галузь, держава забезпечить собі міжнародне державно-приватне партнерство, що в свою чергу стимулюватиме розвиток економіки і модернізації виробничо-технічної бази залізничного транспорту. Таким чином, з перспективою розвитку український залізниць, як сектору економіки, відбуватиметься пропорційний розвиток її інших галузей.

**СПИСОК ДЖЕРЕЛ:**

1. Гуріна М. Транспортна система України // Вісник податкової служби України. - 2009. - №42. 103 с.
2. Давидяк Т. Залізничний транспорт; реалії та перспективи // Голос України. - 2011. - 11 серпня. - С.12.
3. Ейтутіс Г. Реформування залізничного транспорту України - один із можливих шляхів підвищення ефективності його функціонування в

## ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ И ПРИВЛЕЧЕНИЯ ИНОСТРАННЫХ ИНВЕСТИЦИЙ: РЕГИОНАЛЬНЫЙ АСПЕКТ

сучасних економічних умовах // Економіст. - 2005. - №5. - С. 39-45.

4. Куделя В.І. Шляхи підвищення ефективності роботи залізничного транспорту в умовах ринкової економіки. – Рукопис. Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.07.04 – економіка транспорту і зв'язку. Українська державна академія залізничного транспорту, Харків, 2006.

5. Олійник В. Головна транспортна система України // Охорона праці. - 2009. - №8. - С. 13-15.

6. Пашенко Ю., Давиденко А. Розвиток, модернізація транспортної системи України // Економіка України. - 2011. - №9. - С. 45-52.

7. Пашенко Ю. Є., Давиденко А.М., Чернюк Л.Г. Перспективи розвитку транспортного комплексу. - К.: Либідь, 2012. - 40 с.

8. Чеховська М. Сутність та принципи корпоративного управління в системі залізничного транспорту України // Економіст. - 2009. - №6. - С. 66-68.

## КОНСТРУКТ МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНСНАЦИОНАЛЬНОГО БИЗНЕСА В СИСТЕМЕ ТРАНСФОРМАЦИОННЫХ ПРЕОБРАЗОВАНИЙ M&A

Денисова Е.Ю. аспирант кафедры «Международная экономика», Донецкий национальный университет (Украина)

### Денисова Е.Ю. Конструкт международного транснационального бизнеса в системе трансформационных преобразований M&A.

В статье проанализированы современные тенденции развития международного транснационального бизнеса на рынке M&A. Дана оценка глобального характера сегодняшних слияний и поглощений. Приведены базовые мотивы и причины, подталкивающие компании к слияниям и поглощениям. Доказано, что расширился круг игроков на мировом рынке M&A, так наряду с промышленными корпорациями, традиционными участниками сделок, все большую роль стали играть финансовые инвестиционные фонды, в частности хеджевые фонды, частные фонды акций, фонды прямых инвестиций. Дана оценка развития украинского рынка слияний и поглощений. Сделан вывод о необходимости наднационального регулирования движения транснационального капитала.

**Ключевые слова:** международный бизнес, транснационализация, мировой рынок слияний и поглощений, транснациональный капитал, сделка, глобализация, финансовый рынок, транснациональная корпорация.

### Денисова К.Ю. Конструкт міжнародного транснаціонального бізнесу в системі трансформаційних перетворень M&A.

У статті проаналізовано сучасні тенденції розвитку міжнародного транснаціонального бізнесу на ринку M&A. Дана оцінка глобального характеру сьогоднішніх злиттів і поглинань. Наведено базові мотиви і причини, що підштовхують компанії до злиттів і поглинань. Доведено, що розширилось коло гравців на світовому ринку M&A, так поряд з промисловими корпораціями, традиційними учасниками угод, все більшу роль стали грати фінансові інвестиційні фонди, зокрема хеджеві фонди, приватні фонди акцій, фонди прямих інвестицій. Дана оцінка розвитку українського ринку злиттів і поглинань. Зроблено висновок про необхідність наднаціонального регулювання руху транснаціонального капіталу.

**Ключові слова:** міжнародний бізнес, транснаціоналізація, світовий ринок злиттів і поглинань, транснаціональний капітал, угода, глобалізація, фінансовий ринок, транснаціональна корпорація.

### Denisova E. Construct an international system of transnational business transformational changes in M&A.

The article analyzes the current trends of international transnational business market M&A. The estimation of the global nature of today's mergers and acquisitions. Shows the base motives and reasons, encourages companies to mergers and acquisitions. Proved that widened the circle of players in the global market M&A, so along with industrial corporations, traditional parties transactions have become an increasingly important role to play financial investment funds, particularly hedge funds, private equity funds, private equity funds. Assessed the development of Ukrainian market of mergers and acquisitions. Conclusion about the necessity of a supranational regulation of movement of transnational capital.

**Keywords:** International Business, transnationalization, the world market for mergers and acquisitions, transnational capital, transactions, globalization, financial market, multinational corporation.

**Постановка проблемы и актуальность темы исследования.** В мировой экономике получили развитие новые долговременные тенденции обеспечения устойчивого экономического роста, повышения роли внешнего фактора в хозяйственном развитии, глобализации финансовых рынков, усиления взаимозависимости национальных экономик, развития региональных интеграционных процессов, роста удельного веса услуг, диверсификации объектов, сфер и методов мирохозяйственных связей. В результате расширения процесса интернационализации хозяйственной жизни формируется и развивается мировое хозяйство, которое к настоящему времени представляет собой систему национальных хозяйств (национально-государственных экономических структур) и транснациональных структур, многоукладное и многомерное экономическое пространство, в рамках которого на основе объективных экономических закономерностей интернационализации хозяйственной жизни осуществляется взаимодействие хозяйствующих субъектов. Вопросы экономической транснационализации приобрели свою актуальность в связи со стремительным развитием международного бизнеса в начале второй половины XX в.

Современный этап глобализации экономики ставит перед компаниями разных стран задачу выживания в условиях жесткой, усиливающейся конкуренции, вынуждая их искать новые пути повышения конкурентоспособности на мировом рынке. Многие компании достигают этой цели с помощью одного из широко распространенных механизмов расширения и укрепления бизнеса и повышения его эффективности - слияния и поглощения (СИП).

**Степень изученности проблемы исследования.** Среди работ зарубежных авторов следует отметить работы Т. Агмона, П. Бакли, К. Барлетта, Г. Вернона, Дж. Гэлбрейта, Дж. Даннинга, Г. Кассона, Г. Коуза, П. Кругмана, Г. Познера, А. Ругмана, С. Хирша, А. Чандлера и других.

**Целью исследования** является анализ современных тенденций развития международного транснационального бизнеса на рынке M&A в контексте глобальных трансформационных преобразований.

**Результаты исследования.** Слияния и поглощения (Mergers and Acquisitions, M&A), а также корпоративные реструктуризации всегда являлись составной частью корпоративного финансового мира. Ежедневно в мире совершаются десятки транзакций, которые объединяют отдельные компании с целью создания более крупных компаний. Также, параллельно с объединениями компаний, совершаются и обратные процессы, которые разделяют компании на части через специальные процессы с целью достижения финансовой выгоды.

Наибольшая актуальность слияний и поглощений для компаний возникает во времена сложной экономической ситуации. Сильные компании стремятся купить более слабых с целью создать более конкурентоспособную компанию на рынке. Также компании объединяются для того, чтобы увеличить свою долю на рынке или повысить свою эффективность. Благодаря всем этим потенциальным преимуществам, компании-продавцы зачастую соглашаются быть купленными, особенно если они знают, что самостоятельно выжить они не смогут.

Этимологически термин «слияния и поглощения» был заимствован из английского языка и является дословным переводом известного термина mergers and acquisitions (M&A). Изначально слияния и поглощения компаний получили распространение в США в конце XIX века. Они сыграли важнейшую роль в переходе американской промышленности из совокупности малых и средних предприятий