

державних регулюючих органів;

– зацікавленість акціонерів в результатах роботи компанії.

Концепція лібералізації залізничного транспорту провідних європейських держав виникла в 90-х роках минулого сторіччя в результаті усвідомлення необхідності приведення втраченої ефективності структури управління залізничним транспортом до вимог ринкових умов, що динамічно змінюються. В основу концепції було покладено два принципи:

Перший принцип – розмежування функцій держави та залізниць. Держава: фінансує розвиток транспортної інфраструктури; забезпечує рівний доступ незалежних компаній-операторів до залізничної інфраструктури; встановлює пільгові тарифи і компенсує залізничному транспорту можливі збитки; сприяє організації самостійних залізничних компаній-операторів, спричиняє тим самим розвиток галузевої та міжгалузевої конкуренції. Залізниці: організують перевезення вантажів, пасажирів, пошти, використовують інфраструктуру, здійснюють допоміжну діяльність.

Другий принцип – переведення залізничних підприємств на комерційний розрахунок.

УДК 656.611.2:339

МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ В СИСТЕМЕ ГЛОБАЛИЗАЦИИ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ОТНОШЕНИЙ

Кузьменко Ю.А., аспирант (ОНМА)

Современная мировая экономика характеризуется интернационализацией и глобализацией отношений, что оказывает существенное влияние на экономику различных стран. Глобальная экономика характеризуется появлением новых транснациональных корпораций, глобальных рынков, новых форм их рыночного поведения, новых интересов и противоречий между ними.

Глобализация рынков означает объединение исторически отдалённых и независимых друг от друга национальных рынков в глобальный рынок. Теодор Левитт, который ввёл в оборот данный термин, расценил новую коммерческую реальность как «возникновение глобальных рынков стандартизованных потребительских продуктов в немыслимых прежде масштабах».

Поэтому важнейшей задачей для каждой отдельной страны становится выбор форм и методов участия в реализации основных целей и

направлений экономической глобализации. При этом следует иметь в виду, что глобализация становится важнейшим внешним условием масштабов и рациональности использования национального производственного и ресурсного потенциала.

Отсюда вытекает необходимость формирования стратегии, соответствующей национальным интересам и приоритетам эффективного использования базового потенциала и его развития по критериям полной занятости трудовых ресурсов и рациональной специализации, если не в пределах мирохозяйственных связей, то в системе региональных экономических объединений. При этом следует иметь в виду, что устойчивость, надёжность и эффективность участия в процессах глобализации тесно связаны с решением транспортной проблемы. Деятельность транспортной системы оказывает все большее воздействие на структурные сдвиги мирового хозяйства и мирохозяйственное развитие, которое в последние годы характеризуется сближением национальных экономик, сфер политической и общественной деятельности, оптимизацией размещения производства и распределения ресурсов. Этот процесс приводит к огромной концентрации производства и капитала в собственности транснациональной корпорации.

В организационном плане методы глобализации на рынке линейного судоходства можно разделить на следующие основные категории:

- Горизонтальная интеграция (создание стратегических альянсов);
- Слияние и поглощение (достигается путём приобретения компаний меньших размеров с различной специализацией);
- Диверсификация деятельности (например, каждый из крупнейших контейнерных операторов является оператором мультимодальных перевозок или логистическим транспортным провайдером, для этого могут создаваться дочерние предприятия). Следует подчеркнуть, что на транспорте глобализация проявляется не столько в концентрации капитала, сколько в совершенствовании логистических технологий, бурном развитии контейнеризации, интермодальных перевозок и доставки товаров «от двери до двери». Взаимодействующие виды транспорта, терминальные, складские устройства дополняют друг друга, работают на конечный результат, а не конкурируют между собой в стремлении повысить собственные экономические показатели.

В результате создания единого комплекса обращения товаров возникает синергетический эффект.

Среди форм проявления глобализации на

транспорте следует выделить прежде всего: проектирование международных транспортных коридоров (МТК); концентрацию торгового флота и объединение судоходных компаний; усиление внимания транспортных предприятий к реализации принципов максимизации освоения мировых грузопотоков. В современных условиях единственным реальным направлением вхождения Украины в систему экономической глобализации остается использование геостратегических преимуществ транспортной системы страны.

УДК 656.2.001.73

ТРАНСФОРМАЦІЙНІ ПЕРЕТВОРЕННЯ У ЗАЛІЗНИЧНІЙ ГАЛУЗІ НА СУЧАСНОМУ ЕТАПІ

Лимар Н.М., аспірант (УкрДАЗТ)

У сучасних умовах функціонування залізничної галузі має низку великих проблем, які ускладнюють процес ефективного реформування. Проте, без дієвих та термінових заходів з реформування залізничної галузі, ситуація в економіці країни суттєво не погвалтується. Це обґрунтовує доцільність прийняття термінових економічних рішень.

Дослідженню сучасного стану та необхідності реформування залізничного транспорту присвячено велику кількість наукових праць. Серед них праці: В.Л.Диканя, Н.В. Бараша, Г.Д. Ейтутіса, Ю.М. Цветова, Ю.В. Слагіна, М. В. Кондратюка. Питанню трансформації економічних процесів присвячені дослідження таких вчених, як М. Данько, Л. Л. Калініченко, А. В. Гречко, П. І. Підлісного та інших.

Відстежуючи історію розвитку системи залізничного транспорту різних країн, можна помітити, що в багатьох з них на певних етапах розвитку відбувалися ті чи інші трансформаційні процеси. Україна також рухається у напрямку необхідних змін. Але здійснюючи трансформації в галузі, що має природно монопольний сектор, надзвичайно важливо обрати економічно обґрунтовану модель перетворення, яка враховувала б ситуацію, що склалася. Передумовами прийняття рішення про реформування, є негативні тенденції розвитку галузі, які після проголошення незалежності України, стали ще більш відчутними. Основна причина складного становища залізничного транспорту криється в минулому, коли вітчизняна залізнична система була частиною Міністерства шляхів сполучення СРСР, а після його розпаду, отримала в спадщину морально застарілі та фізично зношені основні фонди, низький рівень

організації виробництва, неадекватні механізми стимулювання праці, низьку виконавчу дисципліну, а також систему управління галуззю, що відповідала директивно-плановій економіці. Зменшення обсягів внутрішніх та транзитних перевезень спричинило скорочення фінансових надходжень, що ще більше ускладнило реалізацію процесів модернізації, оновлення галузі та її інноваційного розвитку.

Трансформація підприємств як економічна категорія характеризує процес перетворення однієї економічної структури на іншу і супроводжується зміною одних властивостей на інші, що в широкому розумінні узагальнюють поняття «реорганізація», «реструктуризація». Європейська практика реформування визначила три базові організаційні моделі ринкової трансформації залізниць — модель розділення, інтеграційну та холдингову моделі. Перша передбачає відокремлення функцій управління залізничними перевезеннями від управління інфраструктурою залізниць з обов'язковим розділенням бухгалтерських рахунків. Друга передбачає створення високопродуктивного суспільного залізничного транспорту на базі ефективного монопольного утворення, яким за суттю нині є залізничний транспорт України. А от холдингова модель є, власне кажучи, усереднене інституційне утворення, що поєднує характерні риси двох моделей — розділення та інтеграційної.

На нашу думку, найбільш прийнятним варіантом реформування залізничної галузі, на даному етапі, є створення Акціонерного товариства на базі державної адміністрації залізничного транспорту. Рішення про необхідність створення акціонерного товариства на залізниці приймали багато держав. Наприклад, для Російської залізниці (РЖД) була обрана форма відкритого акціонерного товариства (ВАТ), яке є аналогом нашого утвореного публічного АТ (ПАТ). 100% акцій ВАТ "РЖД" закріплені в держвласності. В Німеччині, Deutsche Bahn AG має юридичну форму приватного акціонерного товариства, хоча 100% його акцій закріплені у власності держави. У Польщі, залізнична компанія PKP (Polske Koleje Panstwowe) SA, також створена у формі акціонерного товариства, але єдиним акціонером залишається держава.

Головний крок на шляху створення в Україні Акціонерного товариства був зроблений 22 березня 2012 року, коли набув чинності Закон України «Про особливості створення Публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування». Документ визначає правові, економічні та організаційні особливості створення Публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування, 100% акцій якого належать державі, на базі