
внедрення. Среди них можно выделить так называемые «зеленые» инвестиции, которые привлекаются и используются на основе Киотского Протокола, к которому присоединилась Украина.

Ключевые слова: инвестирование, источники привлечения инвестиций, схема торговли квотами, «зеленые» инвестиции.

Melnik N.

ORGANIZATIONAL AND INSTITUTIONAL FUNDAMENTALS ATTRACTION «GREEN» INVESTMENT IN ACTIVITIES OF SHIPPING COMPANIES OF UKRAINE

Today, along with the traditional sources of investment were the alternative, which is a feature of the flexibility and speed of implementation. Among them are the so-called «green» investments involved and used on the basis of the Kyoto Protocol, to which Ukraine joined.

Keywords: investing, sources of the attracting investment, trade quotas scheme, «green» investments.

УДК 334.758:656

Петренко О.І.

ТЕОРЕТИЧНІ ТА ПРАКТИЧНІ АСПЕКТИ ВИБОРУ ОПТИМАЛЬНОЇ КОРПОРАТИВНОЇ ФОРМИ ВЗАЄМОДІЇ МІЖ ПІДПРИЄМСТВАМИ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ

Розглядаються питання щодо економічної сутності різних корпоративних форм взаємодії між підприємствами та особливості їх вибору для підприємств транспортної галузі.

Ключові слова: асоціація, водний транспорт, головна компанія, інвестиційні рішення, картель, кластер, конгломерат, консорціум, концерн, корпоративні об'єднання, корпорація, промислово-фінансова група, пул, синдикат, стратегічний альянс, трест, холдинг.

Постановка проблеми. Транспортний комплекс є важливою складовою в структурі економіки України, а також фактором реалізації геостратегічного потенціалу країни, фактором зростання її ролі в міжнародному поділі праці та торговельно-економічній інтеграції. Стабільне та ефективне функціонування транспорту є необхідною умовою для забезпечення національної безпеки, цілісності держави, підвищення рівня життя населення [21].

Конкурентоспроможність транспортного комплексу України залежить від конкурентоспроможності окремих транспортних підприємств, що функціонують в державі.

На сьогоднішній день, на жаль, більшість транспортних підприємств в Україні є недостатньо конкурентоспроможними в порівнянні з іноземними компаніями, тому виникає нагальна проблема у виборі таких форм взаємодії та створенні корпоративних об'єднань, які дозволять у майбутньому оптимально розв'язувати стратегічні завдання як компаній, так і держави в цілому.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми щодо визначення, основних ознак, переваг та недоліків корпоративних об'єднань досить широко розглядалися в працях таких науковців, як Акоффа Р., Асанової Е., Бажанової А., Брусільцевої Г., Ленського Е., Миськової Г., Скаженік Ю. та ін. [1-3, 5, 12, 14, 18]. Діяльність окремих корпоративних об'єднань на транспорті була вивчена такими науковцями, як Будник О., Виноградов В., Новикова В., Чеховська М. тощо [7, 8, 15, 20].

Невирішена раніше частина загальної проблеми. Незважаючи на те, що існує чимало наукових праць, в яких представлені різні питання щодо визначень, переваг та недоліків функціонування корпоративних об'єднань, але, на нашу думку, недостатньо широко описані їх основні ознаки, які дозволяють краще зрозуміти сутність даних економічних утворень та основі цього здійснити вибір оптимальної форми взаємодії підприємств. Крім цього, мало уваги було приділено саме об'єднанням на водному транспорті та їх специфіці утворення й функціонування в Україні.

Постановка завдання (мета статті). Всебічно охарактеризувати економічну сутність різних корпоративних об'єднань підприємств, визначити особливості їх утворення й функціонування на водному транспорті в Україні та обґрунтувати вибір оптимальної корпоративної форми взаємодії підприємств в транспортній галузі.

Викладення основного матеріалу. Згідно з Господарським Кодексом України (ГКУ), об'єднання підприємств – це господарська організація, утворена у складі двох або більше підприємств з метою координації їх виробничої, наукової та іншої діяльності для вирішення спільних економічних та соціальних завдань [9].

На сьогоднішній день існує багато видів корпоративних об'єднань підприємств, частина визначень яких закріплена законодавчо (асоціація, корпорація, консорціум, концерн, трест, холдинг), а інша частина – відображає загальноприйняте розуміння сутності об'єднань, в яких взаємодія учасників будується по тому чи іншому принципу (картель, синдикат, пул, стратегічний альянс, конгломерат, кластер, промислово-фінансова група (ПФГ)).

Вивчаючи наукові роботи [1-3, 5, 12, 14, 18], які були присвячені корпоративним об'єднанням, було виявлено, що, на жаль, представлені характеристики не враховують таку особливість будь-якого об'єднання, яка впливає з практики його існування, як постійна необхідність у проведенні інвестиційної діяльності. Тому, на нашу думку, виникає потреба в доповненні існуючих характеристик об'єднаних підприємств такою ознакою, як ступінь залежності підприємств, що входять до корпоративного об'єднання, при прийнятті інвестиційних рішень від головної компанії (ГК), що дозволить краще зрозуміти особливості їх функціонування.

Характеристики корпоративних об'єднань підприємств з урахуванням, запропонованої нами, нової ознаки представимо у вигляді табл.

Отже, як видно з табл., кожний вид об'єднань підприємств має свої особливі характеристики, які, з одного боку, дозволяють відрізнити їх між собою, інші – показують, що усі форми тісно взаємозалежні, і їхні функціональні особливості найчастіше переплітаються і служать доповненням один до одного.

Запропоновані характеристики форм інтеграційних структур із введенням додаткової порівняльної ознаки дозволяють всебічно ознайомитися з кожним видом корпоративного об'єднання підприємств, а також визначити їх сильні та слабкі сторони залежно від напрямку діяльності. Якщо приймати рішення щодо інвестиційного розвитку, то, на нашу думку, найбільш оптимальною формою є холдингова структура, в якій материнська компанія надає можливість дочірнім підприємствам, з одного боку, самостійно приймати інвестиційні рішення, а, з іншого боку, проводить їх координацію при реалізації спільних стратегічних проектів.

Спільні стратегічні проекти – це проекти, реалізація яких вимагає значних інвестиційних ресурсів, вони є вигідними в стратегічному плані як для материнської

компанії, так і для дочірнього підприємства. Ініціаторами даних проектів найчастіше стають дочірні підприємства, у яких не вистачає власних коштів на їх реалізацію.

Якщо розглядати корпоративні об'єднання з позицій галузевої належності або переваги створення в різних галузях економіки, то для транспорту (в тому числі, і для водного транспорту), на думку Радченко Е., Примачева М., Примачева О., Підлісного П. [16-17, 19], найбільш доцільною є холдингова структура.

Вибір холдингової структури пов'язаний з рядом еволюційних змін, що відбулися в транспортній галузі, а саме в зміні попиту та пропозиції на транспортні послуги. З боку пропозиції - це такі фактори, як удосконалення технології, експоненціальний інвестиційний ріст, ослаблення держконтролю, втрата влади з боку конференцій тощо, що призвело до інтенсифікації конкуренції всередині сектору. З боку попиту – це зміна структури попиту на транспортні послуги, який розвивається зараз за 2 напрямками: транспортні послуги повинні бути частими, точними, надійними, безпечними та повинні гарантувати широке географічне покриття; вантажовідправники в більшій мірі вимагають надання спеціалізованих послуг, оскільки надають більше уваги матеріально-технічному забезпеченню процесів транспортування, складування, та управлінню розподілом [13].

На залізничному транспорті отримали розповсюдження такі корпоративні структури: корпорація, концерн, консорціум, стратегічний альянс, асоціація. Але доцільним є також створення і холдингових компаній. Як приклад, можна представити холдингові компанії в Австрії, Данії, Нідерландах, Швеції, в Болгарії, КНР, в Росії тощо [20].

З практики виходить, що для забезпечення транспортним підприємствам конкурентної переваги потрібно створювати холдингові об'єднання вертикального типу, що дозволяє прийняти на себе всю відповідальність за повний цикл доставки вантажу „від дверей до дверей”.

Крім холдингових структур, для підвищення конкурентоздатності на водному транспорті в лінійному та трамповому суднопластві пропонують також створювати асоціації судовласників, пули, консорціуми, стратегічні альянси та конгломерати [10, 17].

Наприклад, створення ПФГ на транспорті в Україні було законодавчо заборонено існуючим законом, який на сьогоднішній день втратив чинність [11]. Інші форми корпоративних об'єднань підприємств в Україні не мають широкого розповсюдження.

Таким чином, вибір форми співробітництва залежить від забезпечення ними функціональної та економічної стійкості національних підприємств транспорту.

Висновки та перспективи подальших досліджень. Аналіз сучасних джерел та дослідження автора дозволили визначити, що найбільш оптимальною структурою взаємодії між підприємствами транспортної галузі для забезпечення конкурентоспроможності є саме холдингова компанія. Це, перш за все, пов'язане з еволюційним розвитком транспорту, а також з особливостями надання транспортних послуг та здійснення ними інвестиційної діяльності.

Наступним етапом дослідження повинно бути більш глибоке вивчення особливостей діяльності холдингових компаній у транспортній галузі України.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Акофф Р.* Планирование будущего корпорации: пер. с англ. / Р. Акофф; общ. ред. и предисл. В. И. Данилова-Данильяна. - М. : Прогресс, 1985. – 327 с., ил.
2. *Асанова Э.Р.* Повышение эффективности управления инвестиционной деятельностью предприятий: дис. канд. экон. наук: 08.06.01. – Симферополь, 2005. – 216
3. *Бажанова А.І.* Організування та інвестування інтегрованих виробничо-господарських структур: дис. канд. экон. наук: 08.02.03. - Л., 2003. – 181 арк.
4. *Безгінова Л.І.* Формування оптимальної структури капіталу в підприємствах роздрібної торгівлі: дис. канд. экон. наук: 08.07.05. – Х., 2004. – 239 арк.

Таблиця 1

Основні характеристики об'єднаних структур

Вид об'єднань	Характеристика					
	Установчі документи	Форма та правовий статус	Мета створення	Термін дії	Учасники і їх взаємовідносини	Ступінь залежності підприємств від ГК при прийнятті інвестиційних рішень
1	2	3	4	5	6	7
Асоціація	Угода про співпрацю	Договірне об'єднання юридичних осіб (ЮО)	Координація діяльності, поглиблення спеціалізації	Встановлюється умовами угоди	Централізація окремих функцій, слабкий зв'язок між підприємствами. Члени об'єднання можуть входити в інші об'єднання	Координація асоціацією при прийнятті інвестиційних рішень
Корпорація	Угода про співпрацю	Договірне об'єднання, ЮО	Підвищення конкурентоспроможності продукції	Не обмежений	Учасники взаємозалежні, делегують частину повноважень правлінню, можуть належати тільки до одної корпорації	Часткова залежність при прийнятті інвестиційних рішень
Консорціум	Угода про співпрацю, статут	Статутне об'єднання ЮО або ЮО	Вирішення задач реалізації крупних цільових програм	Обмежений виконанням завдань	Самостійність підприємств (промислових і фінансових тощо), крім галузі діяльності, що пов'язана з досягненням цілей об'єднання. Учасники можуть приймати участь в діяльності інших об'єднань	Часткова залежність при прийнятті інвестиційних рішень, що стосується галузі співпраці
Концерн	Угоди про спільність інтересів, патентно ліцензійні угоди, статут	Статутне об'єднання ЮО	Досягнення додаткового економічного ефекту шляхом централізації окремих функцій	Не обмежений	Централізація всіх функцій, щільний зв'язок між учасниками – фінансовими, виробничими, науковими організаціями. Учасники можуть приймати участь в діяльності в інших об'єднаннях	Повна залежність при прийнятті інвестиційних рішень
Холдинг	Угоди про поглинання, про приднання, або про злиття	Статутне об'єднання, ЮО	Концентрація капіталу, взаємодії учасників для кращого використання ресурсів	Не обмежений	Контроль і управління дочірніми компаніями з боку головної компанії	Координація материнською компанією, але у дочірніх підприємств є можливість самостійно приймати інвестиційні рішення
ПФГ	Генеральна угода про сумісну діяльність	Договірне об'єднання ЮО, не є ЮО	Реалізація державних програм розвитку пріоритетних галузей виробництва	Тимчасове об'єднання	Повна незалежність учасників. Учасники можуть бути у складі тільки однієї ПФГ	Інвестиційна залежність від головної мети створення ПФГ

Продовження таблиці 1.

1	2	3	4	5	6	7
Трест	Передача юридичного права утримувача контрольного пакета акцій	Статутне об'єднання, ЮО	Підвищення ефективності діяльності	Не обмежений	При вступі учасники втрачають юридичну незалежність і підпорядковуються головній компанії	Повна залежність при прийнятті інвестиційних рішень
Картель	Угода про ціни, ринки збуту, обсяг виробництва	Договірне об'єднання ЮО	Розширення ринку збуту, зменшення конкуренції	Встановлюється умовами угоди	Учасники підприємства одної галузі - самостійні учасники можуть приймати участь в діяльності інших об'єднань	Самостійність при прийнятті інвестиційних рішень
Синдикат	Угода про співпрацю з окремих видів діяльності	Договірне об'єднання ЮО	Контроль над збутом продукції і усунення внутрішньої конкуренції	Встановлюється умовами угоди	Юридична незалежність, але обмеження комерційної самостійності. Учасники можуть брати участь в діяльності інших об'єднань	Самостійність при прийнятті інвестиційних рішень
Пул	Угода про ціни, обсяг виробництва тощо	Договірне об'єднання ЮО	Розширення ринку збуту, сфери впливу	Тимчасове об'єднання	Учасники-організації одної галузі - самостійні. Учасники можуть брати участь в діяльності інших об'єднань	Самостійність при прийнятті інвестиційних рішень
Стратегічний альянс	Угода про кооперацію	Договірне об'єднання ЮО	Розширення частки ринку	До виконання завдань	Учасники незалежні, можуть брати участь в діяльності інших об'єднань	Самостійність при прийнятті інвестиційних рішень
Конгломерат	Угода про співпрацю, статут	Статутне об'єднання ЮО	Зменшення ризику внаслідок диверсифікації і концентрації капіталу	Не обмежений	Децентралізація керування, учасники фінансово незалежні від головної компанії, є фінансове ядро. Учасники можуть приймати участь в діяльності інших об'єднань	Часткова залежність при прийнятті інвестиційних рішень
Кластер	Угода про співпрацю	Договірне об'єднання юридичних осіб	Мобілізація ресурсів, зменшення собівартості продукції, зменшення частки ринку	Не обмежений	Тісні господарські зв'язки між учасниками. Учасники можуть брати участь у діяльності інших об'єднань	Часткова залежність при прийнятті інвестиційних рішень.

5. Брусильцева Г.М. Оцінка функціонування інтеграційних структур у машинобудівній промисловості: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук: спец. 08.00.04 „Економіка та управління підприємствами” / Г.М. Брусильцева. – Х., 2008. – 19 с.
6. Будник О.Д. Прийняття інвестиційних рішень при реалізації стратегії вертикальної інтеграції: методичні аспекти: дис. канд. екон. наук: 08.06.01. – К., 1998. – 157 л.
7. Виноградов В.Е. Методика разработки стратегии создания производственно-транспортного холдинга снизу (от разработки до реализации): автореф. дис. канд. технич. наук: 05.22.19; Государственная морская академия им. адм. С.О. Макарова. – СПб., 2007. – 24 с.
8. Господарський кодекс України : за станом на 1 жовтня 2005 р. / [відп. за випуск П.Л. Толстінов]. – К.: Скіф, 2005. – 164 с. – (Серія: Кодекси і закони України).
9. Жихарева В.В. Економіка судноплавних компаній: [навч. посіб.] / В.В. Жихарева. – Одеса: ОНМУ, 2005. – 275 с. – ISBN 966-7716-42-2.
10. Закон України „Про промислово-фінансові групи в Україні” від 21.11.1995р. №437/95-ВР [Електронний ресурс]: за станом на 2 жовтня 2010 р. / Верховна Рада України. - Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=437%2F95-%E2%F0>. - [Втратив чинність].
11. Ленский Е.В. Корпоративный бизнес / Е.В. Ленский; под ред. О.Н. Сосковца. – Мн.: Армита-Маркетинг, Менеджмент, 2001. – 479 с. – (Серия „Мировая экономика”).
12. Макушев П.А. Транспортный менеджмент: [учебн. пособие] / П.А. Макушев, И.М. Москвиченко, Э.В. Тростянецкая; ред. А.О. Балобанова. – О.: Астропринт, 2004. – 184 с. – ISBN 966-318-110-9.
13. Миськів Г.В. Формування та розвиток інтегрованих суб’єктів господарювання в Україні (на прикладі підприємств харчової промисловості): дис. канд. екон. наук : 08.06.01 / Миськів Галина Василівна. – Л., 2005. – 182 арк.
14. Новикова В.Б. Экономическая оценка эффективности инвестиций в материально-техническую базу дочерних обществ транспортного холдинга: автореф. дис. канд. екон. наук: 08.00.05; Московский государственный университет путей сообщения. – М., 2009. – 24 с.
15. Підлісний П.І. Ефективність управлінських рішень подальшого реформування приватизованих підприємств водного транспорту України / П.І. Підлісний. – К.: Наукова думка, 2003. – 344 с. - ISBN 966-00-0205-X.
16. Примачев Н.Т. Принципы интеграции в торговом судоходстве: [монография] / Н.Т. Примачев, А. Н. Примачев. – О.: Фенікс; М.: ТрансЛит, 2006. – 360 с. – ISBN 966-8631-30-7 (Фенікс). – ISBN 978-5-94976-156-4 (ТрансЛит).
17. Скаженик Ю.Б. Эффективность объединения предприятий в топливно-энергетическом комплексе: дис. канд. екон. наук : 08.06.01 / Скаженик Ю. Б. – Донецк, 2006. – 214 л.
18. Радченко Е.Ю. Экономическая оценка эффективности создания дочерних обществ транспортного холдинга: автореф. дис. на соискание учен. степени канд. екон. наук: спец. 08.00.05 „Экономика и управление народным хозяйством” / Е.Ю. Радченко. – М., 2009. – 24 с.
19. Чеховська М.М. Напрями створення вертикально-інтегрованої системи управління залізничним транспортом [Електронний ресурс] / Збірник наукових праць ДЕУТ. Серія „Економіка і управління”, 2010. – Випуск 16. Режим доступу: http://archive.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/Znpdetut_eiu/2010_16/115.pdf.
20. Швець П.А., Паткевич Н.О. Транспортна складова розвитку продуктивних сил регіонів України [Електронний ресурс] / Збірник наукових праць ДЕУТ. Серія „Економіка і управління”, 2010. – Випуск 15. Режим доступу: http://archive.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/Znpdetut_eiu/2010_15/13.pdf.

Петренко О.И.

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ И ПРАКТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ВЫБОРА ОПТИМАЛЬНОЙ КОРПОРАТИВНОЙ ФОРМЫ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ МЕЖДУ ПРЕДПРИЯТИЯМИ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ

Рассматриваются вопросы касательно экономической сущности разных корпоративных форм взаимодействия между предприятиями и особенности их выбора для предприятий транспортной отрасли.

Ключевые слова: ассоциация, водный транспорт, головная компания, инвестиционные решения, картель, кластер, конгломерат, консорциум, концерн, корпоративные

объединения, корпорация, промышленно-финансовая группа, пул, синдикат, стратегический альянс, трест, холдинг.

Petrenko O.

THE THEORETICAL AND PRACTICAL ASPECTS OF CHOICE OF OPTIMUM CORPORATE FORM OF CO-OPERATION BETWEEN THE ENTERPRISES OF A TRANSPORT INDUSTRY

Questions are examined in relation to economic essence of different corporate forms of co-operation between enterprises and feature of their choice for the enterprises of a transport industry.

Keywords: *association, water transport, main company, investment decisions, cartel, cluster, conglomerate, consortium, business concern, corporate associations, corporation, industrial-financial group, pool, syndicate, strategic alliance, trust, holding.*

УДК 339.14

Семенчук Т.Б., Побережна Л.В.

ЕТАПИ ВИХОДУ ПІДПРИЄМСТВА НА МІЖНАРОДНІ РИНКИ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ СВІТОВОГО ГОСПОДАРСТВА

Проаналізовано методи оцінки привабливості міжнародних ринків в умовах глобалізації світогосподарських процесів. Запропоновано етапи виходу підприємства на міжнародні ринки з метою розробки ефективних ринкових стратегій підприємств.

Ключові слова: *міжнародні ринки, аналіз привабливості, оцінка показників ринкової доступності, етапи виходу, стратегія розвитку.*

Постановка проблеми. Сучасні тенденції розвитку світових економічних процесів створюють підґрунтя і сприяють стрімкому розвитку зовнішньоекономічної діяльності підприємств. Глобалізація означає встановлення безпосереднього зв'язку національної та світової економік, їх глибокого взаємопроникнення. Це спричиняє необхідність ретельного врахування даних особливостей у розгляді можливостей проникнення підприємств на міжнародні ринки. Вихід на міжнародні ринки вимагає від підприємств чіткого визначення цілей та стратегічних планів. Одним з основних питань для підприємств, які потребують нагального вирішення, залишається визначення країни майбутнього освоєння, оцінка привабливості та ємності її ринків.

За таких умов для проникнення підприємств на міжнародні ринки особливої актуальності набувають питання оцінки їх привабливості, яке вимагає врахування особливостей міжнародного середовища підприємництва.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Аналіз літератури з даної проблеми дослідження показав, що велика кількість наукових праць присвячена сутності, оцінці та стратегіям виходу підприємства на міжнародні ринки, що можна побачити в наукових доробках А. Філіпенка, В. Новицького, В. Мазуренка, І. Багрової, Г. Дроздової, М. Нікітіна, Т. Циганкової, О. Пригари; теоретичні засади формування зовнішньої політики викладені в працях таких іноземних вчених: А. Сміта, Д. Рікардо, Е. Хекшера, Б. Оліна, Р. Коуза, В. Леонтьєва, Р. Вернена.

Невирішена раніше частина загальної проблеми. Незважаючи на значну кількість літератури, що присвячена питанню вибору привабливих для ведення підприємницької