

Ключові слова: транскордонне співробітництво, транскордонна торгівля, єврорегіон, транскордонний ринок праці, інституційне співробітництво, спільні транскордонні проекти, зовнішньоекономічна діяльність, торговельно-економічна співпраця

РЕЗЮМЕ

Проанализированы современные основы и тенденции формирования концепции трансграничного сотрудничества и торговли Украины с соседними государствами.

Ключевые слова: трансграничное сотрудничество, трансграничная торговля, еврорегион, трансграничный рынок труда, институциональное сотрудничество, совместные трансграничные проекты, внешнеэкономическая деятельность, торгово-экономическое сотрудничество.

SUMMARY

Analysis the modern principles and trends of the concept of cross-border cooperation and Ukraine's trade with neighboring countries.

Key words: transborder cooperation, transborder trading, European region, cross-border labor market, institutional cooperation, joint cross-border projects, foreign trade, trade and economic cooperation.

СПИСОК ДЖЕРЕЛ:

1. Будкін В. С. Співробітництво західних областей України з країнами ЄС / В. С. Будкін // Журнал європейської економіки Тернопільського національного економічного університету. – Т. 5. – № 4. – 2006. – С. 428–444.
2. Журба І.Є. Транскордонне співробітництво в системі міжнародних економічних відносин//Вісник Хмельницького національного університету. Економічні науки.-Хмельницький.-2008.-№1,Т.1 .-С. 80-89
3. Журба І.Є. Транскордонне співробітництво країн Центральної та Східної Європи в умовах розширеного ЄС (питання теорії та практики): Монографія. – Хмельницький: ХНУ, 2008. – 311 с.
4. Левчук Е. О концепции приграничного сотрудничества и торговли Польши и сопредельных государств // Общество и экономика. – М.: Наука. – №3. – 2009
5. Мікула Н. Міжтериторіальне та транскордонне співробітництво : монографія / Н. Мікула. – Львів : ІРД НАН України, 2004. – 395 с.

УДК 625.1 (477)

**ІСНЮЮЧІ ПАРАМЕТРИ ФУНКЦІОНУВАННЯ ЕКОНОМІЧНОГО МЕХАНІЗМУ
ЗАЛІЗНИЧНОГО КОМПЛЕКСУ ДОНЕЦЬКОГО РЕГІОНУ**

Зова В.А., доцент, к.е.н. Донецького інституту залізничного транспорту

Постановка проблеми Залізничний транспорт є складною соціально-економічною системою із внутрішньою, тільки йому притаманною територіально-виробничою структурою. Залізниці самим тісним образом пов'язані з економікою і соціальним розвитком територій, на яких вони розташовані.

Донецька залізниця є складовою частиною залізничного транспорту України та пролягає по території Донецької і Луганської, частково Дніпропетровської, Запорізької і Харківської областей України. Основну часту території тяжіння Донецької залізниці складає Донецький економічний район.

Аналіз останніх досліджень та публікацій Проблемам забезпечення ефективності функціонування транспортних комплексів регіонів України присвячено ряд праць вітчизняних вчених, а саме М.І. Данька, В.Л. Диканя, Н.В. Якименко, Ю.В. Соболева, Л.О. Позднякової, О.Г. Дейнеки, Ю.С. Бараша, В.Д. Зеркалова, Л.Ю. Яцківського [3-8], Н.В. Чебанової, О.Г. Кірдіної, та ін. Однак незважаючи на те, що проблемам транспортних комплексів регіонів нашої держави приділялась величезна увага, але узагальнення та співставлення основних існуючих параметрів ефективного функціонування залізничного комплексу потребують подальшого визначення, в чому і полягає мета даної статті.

Виклад основного матеріалу Донецький економічний район - потужний міжрегіональний територіально-виробничий комплекс, що включає до свого складу Донецьку і Луганську області, розташований на південному сході України поруч з промислово розвиненими районами країни: промисловим і лівобережним Придніпров'ям. На півночі межує з Белгородською і Воронежською областями, а на сході - з Ростовською областю Російської Федерації. На півдні омивається водами Азовського моря [1].

Він являє собою вагомую частину економічного потенціалу України. Вигідне географічне положення, близькість джерел сировини і ринків збуту продукції, багатогалузева промисловість, розвинута мережа транспортних комунікацій, висока густина населення району виділяють його серед інших економічних районів країни. Займаючи 8,8 % території і зосереджуючи 15,2% населення, Донецький економічний район виробляє 25 % обсягу промислової та 8,0 % обсягу сільськогосподарської продукції країни. Тут найвища густина міського населення, найнижча - сільського, найбільший промисловий потенціал і в той же час найнижча густина сільського розселення. За рівнем техногенного навантаження на навколишнє середовище район посідає одне з перших місць у Європі та світі. У районі утворився індустріально-аграрний господарський комплекс із

переважним розвитком важкої промисловості. Більшість галузей спеціалізації - вугільна, чорна, металургія, машинобудування, хімічна, нафтохімічна - мають міжрегіональне і міжнародне значення.

За потужністю і різноманітністю мінеральної бази Донбас майже не має аналогів у Європі. Донецька мінеральна полікомпонентна зона характеризується найвищим рівнем зосередження ресурсів. У її складі наявні основні види паливно-енергетичних ресурсів, перш за все кам'яне вугілля всілякого марочного складу - від висококалорійних антрацитів та інших менш цінних енергетичних сортів до дуже дефіцитних коксівних, зокрема, малосірнистих і низькопопільних.

Специфічні риси сучасного виробничого потенціалу Донецького економічного району визначаються особливостями його природно-ресурсного потенціалу і виробничою спеціалізацією господарства регіону [2].

Донецький економічний район вирізняється розвинутим промисловим виробництвом, особливо галузей важкої промисловості, яке сформувалося під впливом специфічного природно-ресурсного потенціалу району. У 2010 р. частка паливної промисловості і чорної металургії району в галузевій структурі виробництва промислової продукції майже у 2 рази перевищувала середні показники по країні. Найбільшу питому вагу у промисловому виробництві Донецької області має чорна металургія - 52,3 %, а в Луганській - паливна промисловість - 30,7%. Питома вага всіх інших галузей промислового виробництва району в його структурі нижча, ніж у середньому по Україні. Крім вище згаданих галузей, Донецька область вирізняється розвинутим машинобудуванням і металообробкою, електроенергетикою, потужним хімічним комплексом, а Луганська - машинобудуванням і металообробкою та харчовою промисловістю, хоча частка останньої в промисловому виробництві регіону нижча більш як у 2 рази, ніж у середньому по Україні.

Транспортно-дорожній комплекс України об'єднує залізничний, автомобільний, авіаційний, морський, річковий та трубопровідний транспорт, мережу автомобільних доріг загального користування, міський електротранспорт, а також галузь зв'язку й інформатизації.

Регіон має одну з найгустіших мереж залізниць в Україні. Їх довжина становить 2927,6 км, густота - 53,0 км на 1000 км². Загальна довжина автошляхів становить 13 600 км, густота - 255,6 км на 1000 км². По території району проходять магістральні газопроводи «Союз», Ставрополь - Москва, нафтопроводи Самара - Слов'янськ і Грозний - Лисичанськ. Великим підприємством морського транспорту є АП «Азовське морське пароплавство», яке здійснює перевезення вантажів власним і орендованим флотом між портами України та інших держав. Потужним морським портом на Азовському морі є Маріуполь – великий транспортний вузол і база для суден Азовського морського пароплавства. Повітряний транспорт представлений двома авіапідприємствами в Донецьку і Луганську, а аеропорти Донецька, Лисичанська, Луганська і Северодонецька мають міжнародний статус.

Залізниця в Донбасі є основним видом транспорту і по густоті мережі не має собі рівних у світі. Вона обслуговує більше 3 тис. підприємств (у Донецькій і Луганській областях - 94%), інші - у Харківській, Дніпропетровській, Запорізькій, Ростовській областях), у тому числі вугільні шахти, металургійні, коксохімічні й трубні, машинобудівні та верстатобудівні заводи, збагачувальні фабрики, заводи гірського устаткування, металокопирцій і металовиробів, сотні підприємств хімічної, легкої, харчової та іншої галузей промисловості, підприємств по видобутку і виробництву будівельних матеріалів, хімічних і мінеральних добрив, ряд сільськогосподарських підприємств. По відправленню кам'яного вугілля Донецька залізниця займає перше місце на Україні. Підприємства, які примикають до залізниці, мають розвинуту мережу під'їзних колій (понад 7,5 тис. км), довжина яких у 2,6 рази перевищує експлуатаційну довжину магістралі [4].

Будь-який вид транспорту має свою власну систему показників, яка і склалася історично й відображає його унікальність і неповторність, враховує техніко-економічні та інші особливості. Однією з основних проблем, яка постає перед науковцями в процесі проведення повного та системного оцінювання є необхідність приведення показників, котрі мають різноманітні розмірності.

Але більшість показників є загальними для всіх видів транспорту. Умовно їх можна поділити на такі групи [6]:

- показники перевізної та вантажно-розвантажувальної роботи (вантажо- і пасажирообіг, обсяг перевезень вантажів і пасажирів, приведений вантажообіг, обсяг відправлення і прибуття);
- показники матеріально-технічної бази (відстань шляхів сполучення, їх щільність, сумарна вантажопідйомність або тоннаж транспортних одиниць, пропускна сумарна енергетична потужність активних транспортних одиниць, пропускна та провізна здатність елементів транспортної мережі);
- показники експлуатаційної роботи (середня вантажонапруженість, дальність перевезень, швидкість доставки вантажів, використання вантажопідйомності рухомого складу і часу його обороту, середньодобовий пробіг);
- показники економічної ефективності та фінансові показники (собівартість, продуктивність праці, фондівіддача, фондомісткість, прибуток, витрати, доходи, рентабельність).

Як ми вже згадували, ефективність функціонування визначається комплексом різноманітних чинників, перелік та вплив яких відрізняється та змінюється в залежності від складу інвесторів, виробничо-технічних особливостей інвестованого виробництва, якості його економічного розвитку.

Основні чинники і показники, які значною мірою впливають на рівень ефективності функціонування залізниць. На підставі проведеного дослідження визначені основні групи показників, які необхідно включити для розрахунку інтегрального показника рівня ефективності функціонування залізниць.

Оцінювання рівня ефективності функціонування Донецької залізниці пропонується здійснювати за

наступними синтетичними показниками [8]:

- перспективність розвитку;
- ефективність діяльності;
- техніко-технологічна характеристика;
- майновий і фінансовий стан;
- рівень рентабельності та ділової активності;
- рівень ризиків.

Перспективність розвитку оцінюється на підставі наступних аналітичних показників: вивантажено вагонів (вагонів у середньому за добу); відправлено вантажів (тис. тонн); тарифний вантажооборот (млн. т-км); відправлено пасажирів (тис. осіб); пасажирооборот (млн. пас-км); різниця між приростом приведеної продукції по залізниці та приростом приведеної продукції у цілому по Укрзалізниці (%); середньооблікова чисельність працівників основної діяльності (тис. осіб); середньомісячна зарплата працівників основної діяльності (грн.).

Ефективність діяльності оцінюється за допомогою наступних аналітичних показників: фондвіддача (приведених т-км/грн.); фондоозброєність (тис. грн./ 1 особу); продуктивність праці (тис. приведених т-км/ 1 особу); питома вага електричної тяги у загальному вантажообороті (%); співвідношення між експлуатаційним і тарифним вантажооборотом (одиниць); інтенсивність перевезення вантажів (млн. тонн/км) і пасажирів (тис. пасажирів/км); працемісткість (відношення суми витрат на оплату праці до загальної суми експлуатаційних витрат), %; матеріаломісткість (відношення суми витрат на паливо, електроенергію та матеріали до загальної суми експлуатаційних витрат), %; середньодобова продуктивність вагона (т-км нетто/вагон); середньодобова продуктивність локомотива (тис. т-км брутто).

Техніко-технологічна характеристика оцінюється на підставі наступних показників: експлуатаційна довжина колій (км); частка двох і більше колійних дільниць (%); частка електрифікованих дільниць (%); частка ліній, обладнаних автоблокуванням та диспетчерською централізацією (%); частка ліній безстикової колії (%); частка колій з термозміцненими рейками (%); частка колій на залізобетонних шпалах (%).

До показників, які характеризують майновий та фінансовий стан, належать: вартість основних засобів (млн. грн.); ступінь зношення основних засобів (%); дебіторська і кредиторська заборгованість (млн. грн.); частка залізниці в отриманій виручці від перевезень вантажів і пасажирів (%); доходна ставка вантажних перевезень (коп./10 т-км тарифних); доходна ставка пасажирських перевезень (коп./10 пас-км); собівартість вантажних перевезень (коп. / 10 т-км тарифних); собівартість пасажирських перевезень (коп./10 пас-км).

Рівень рентабельності та доходності розраховується на підставі показників рентабельності: перевезень у цілому, основної діяльності залізниць та основних фондів (%). Також враховуються: показники обертання дебіторської і кредиторської заборгованості (разів), середній термін обороту дебіторської і кредиторської заборгованості (днів).

В групу показників, які характеризують рівень ризиків, пропонується включити такі показники, як: приведена кількість транспортних подій до обсягів перевезень (шт./100 млн. т-км); кількість інцидентів та порушень (кількість подій на рік); відхилення середнього ступеня зношення основних засобів залізниці від середнього по Укрзалізниці; відхилення рентабельності перевезень на залізниці від середнього по Укрзалізниці (%); відхилення рентабельності основної діяльності на залізниці від середнього по Укрзалізниці (%); відхилення доходних ставок і собівартості вантажних і пасажирських перевезень на залізниці від середнього по Укрзалізниці (%); різниця між середньомісячною заробітною платою на залізниці та середньою по Укрзалізниці (грн.).

Наступним етапом більш детально зупинимося на деяких основних показниках роботи залізниць. Так, обсягові показники роботи залізниці, як вантажооборот, обсяги перевезень, відправлення вантажів, навантаження тощо, характеризують не тільки стан залізничного транспорту, але й загальноекономічну ситуацію в країні, тому що вони відображають основні закономірності розвитку економіки регіону.

Обсяг перевезення вантажів характеризується показниками, які мають суттєве значення для транспорту та для інших галузей економіки. Показники «відправлено вантажів» та «прибуло вантажів» відображають обсяги вантажних перевезень за місцем їхнього виникнення і завершення. Вони використовуються для характеристики економіки районів обслуговування залізниць, розробки транспортних балансів окремих економічних районів країни та економіки країни в цілому.

Показник «відправлено вантажів» характеризує обсяг пред'явлених до перевезення вантажів - продукції окремих галузей економіки країни. Показник «прибуло вантажів» характеризує постачання окремих районів країни визначеною продукцією. Показник «перевезено вантажів» відображає загальний обсяг вантажів, перевезених залізничним транспортом у цілому. Він використовується для аналізу результатів перевізної діяльності.

Обсягові показники перевезення вантажів є основою для визначення потреб мережі і окремих залізниць у рухомому складі, а також використовується для розрахунку і аналізу важливіших якісних показників (собівартості перевезень, продуктивності праці, середньої дальності перевезень, доходної ставки тощо). Вантажооборот залізниць використовується для визначення транспортної складової у вартості продукції окремих галузей економіки [9].

Тарифний вантажооборот - це показник продукції залізничного транспорту, виражений у тарифних тонно-кілометрах. Показник дорівнює сумі добутків маси окремих відправок у тоннах на відстань їхнього

перевезення. Тарифна відстань перевезення окремої відправки складається з найкоротших відстаней по кожній залізниці фактичного шляху прямування вантажу.

На залізничному транспорті у вантажних перевезеннях виокремлені два види сполучення: місцеве і пряме. До місцевого сполучення належать перевезення, які здійснюються в межах однієї дороги, а до прямого - в межах двох і більше доріг. У прямому сполученні виокремлюють ввіз, вивіз і транзит.

Структура вантажних перевезень дороги за видами сполучення передусім визначається економікою району її тяжіння. Крім того, вона залежить і від місцеположення дороги на мережі шляхів сполучення: на тупикових дорогах Гни, як правило, значна частка перевезень у місцевому сполученні, на дорогах центральної частини країни - в транзиті.

Продуктивність праці, фондівіддача, фондоозброєність, матеріаломісткість і працемісткість продукції є основними показниками ефективності діяльності будь-якого підприємства. Сукупність цих показників відображає ефективність використання всіх основних ресурсів залізниць.

Всі показники використання рухомого складу можна згрупувати наступним чином:

- синтетичний показник використання одиниці рухомого складу;
- продуктивність локомотива або вагона;
- показники використання потужності;
- середня маса потяга і навантаження на вагон, доля непродуктивного пробігу тощо;
- показники використання часу - середньодобовий пробіг локомотива і вагона, середня дільнична і технічна швидкість руху локомотива і потяга тощо.

Показники продуктивності вагону і локомотива відображають інтенсивність використання технічних засобів залізниць у натуральній формі. Ці показники суттєво впливають на ефективність діяльності залізниці за рахунок того, що при інших незмінних умовах, в результаті підвищення інтенсивності використання технічних засобів скорочуються витрати і, як слід, підвищується ефективність.

Середньодобова продуктивність локомотива у вантажному русі визначається відношенням вантажообороту до величини експлуатаційного парку, вираженого у локомотиво-добах. Середньодобова продуктивність вагона відображає середньодобову виробітку вагона робочого парку в експлуатаційних тонно-кілометрах нетто.

Характеристика технічної оснащеності господарства колії надає можливість провести дослідження довжини залізничних колій по окремих залізницях і областях, що дозволяє провести порівняння технічної характеристики дослідити динаміку полігону мережі з рейками різних типів.

Транспорт створює можливість ринкового обміну, а ринок, у свою чергу, стимулює розвиток транспорту. Не випадково про ступінь розвитку ринкових відносин у ХІХ ст. можна було судити за щільністю залізниць і темпам їх будівництва. Регулярне транспортне сполучення - необхідна умова ефективної комерційної діяльності, тому що воно дозволяє організовувати процес виробництва і збуту товарів як єдине ціле.

Ураховуючи незначні обсяги залучених інвестицій, вагомість аналітичних показників у синтетичному показнику встановлена на підставі дослідження взаємозв'язків і взаємозалежності аналітичних показників, а також їхнього впливу на розмір отриманого залізницею прибутку. Вагомість синтетичних показників встановлена експертним методом.

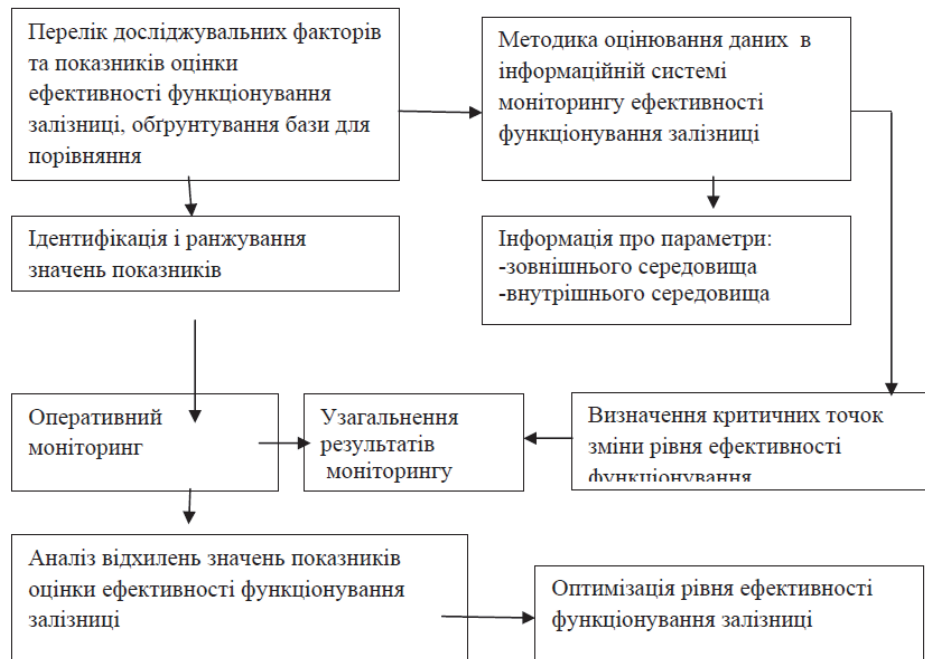


Рисунок 1– Система моніторингу регулювання рівня ефективності функціонування залізниці

Висновки і пропозиції Необхідний рівень ефективності функціонування залізниці пропонується забезпечувати за допомогою комплексу заходів, до складу яких входять: оцінювання ефективності функціонування за допомогою моніторингу та динамічне відстеження результатів такого оцінювання; формування оптимальної стратегії розвитку залізниці, додатковим ефектом від реалізації якої має стати підвищення рівня її ефективності функціонування; оцінювання ризиків інвестування виробничо-господарської структури та управління ними з метою запобігання та зменшення втрат (рисунок 1).

Для забезпечення процесу прийняття рішень, а також регулювання необхідного рівня ефективності функціонування залізниці необхідне застосування моніторингової системи, основними функціями якої є збирання, оброблення, аналіз і інтерпретація інформації про зміну рівня ефективності функціонування досліджуваного об'єкта.

РЕЗЮМЕ

В статті наведено узагальнення та співставлення основних існуючих параметрів ефективного функціонування економічного механізму залізничного комплексу Донецького регіону

Ключові слова: параметри, ефективність, функціонування, економічний механізм, регіони

РЕЗЮМЕ

В статье представлено обобщение и сопоставление основных существующих параметров эффективного функционирования экономического механизма железнодорожного комплекса Донецкого региона

Ключевые слова: параметры, эффективность, функционирование, экономический механизм, регионы

SUMMARY

The article contains a synthesis and comparison of main parameters of the effective functioning of the existing economic mechanism railroad complex in Donetsk region

Keywords: options, efficiency, operation, economic instruments, regions

СПИСОК ДЖЕРЕЛ:

1. Зленко А. Україна в минливому світі [Текст]/ А.Зленко //Газета «Дзеркало тижня. Україна».-№ 31.-2009.-с. 1-7
2. Лукашин Ю. Итоги Давоса. Откуда на самом деле пришел кризис? [Текст]/ Ю. Лукашин // Еженедельник 2000.-№5(554).-2011.- с.4
3. Єдина транспортна система: Навч.посібн./ Соколов Ю.В., Дикань В.Л., Дейнека О.Г., Писаревський І.М., Познякова Л.О. –Х.: ООО «Отлант», 2002.- с. 42
4. Данько М.І., Дикань В.Л., Якименко Н.В. Забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств в умовах міжнародних транспортних коридорів [Текст]: монографія / М.І. Данько, В.Л. Дикань, Н.В. Якименко/-Харків: УкрДАЗТ,2008.-с.24
5. Бараш Ю.С. Управління залізничним транспортом країни [Текст]: монографія /Ю.С. Бараш/-2-ге видан. перероб. і доп.-Дніпропетровськ: Видавництво Дніпропетр. нац.універс.залізн. транспорту ім. ак В.Лазаряна, 2006. -264 с.
6. Яцківський Л.Ю., Зеркалов Д.В. Загальний курс транспорту [Текст]: Навчальний посібник./Л.Ю. Яцківський,Д.В. Зеркалов/-Кн.1.-К.: Арістей, 2007.-544 с.
7. Чебанова Н.В. Ефективне управління економічною діяльністю підприємств залізничного транспорту та його вплив на конкурентоспроможність галузі [Текст] / Н.В. Чебанова// Вісник економіки транспорту і промисловості -2010.-№29.-с. 382-387
8. Кірдіна О.Г. Аспекти впливу залізничного транспорту на економіку України [Текст]/О.Г. Кірдіна //Вісник економіки транспорту і промисловості -2010.-№29.- с.221-226
9. Хахлюк А. Україна – транзитна держава [Електронний ресурс] Режим доступу: <http://eu2001.narod.ru/1/5/htm>.

УДК 339.91/92

РОЛЬ ТНК В ФОРМИРОВАНИИ НАПРАВЛЕНИЙ РАЗВИТИЯ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИХ ОТНОШЕНИЙ В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛИЗАЦИИ

Квитка Э.Е., аспирантка Харьковский гуманитарный университет «Народная украинская академия»

Динамика общественного развития предполагает развитие всего комплекса самых различных отношений на самых разных уровнях. Совершенно очевидно, что значительную роль здесь играют отношения международного характера и, как наиболее масштабная и актуальная их составляющая – международные экономические отношения в частности. Любое явление имеет определенный фундамент и отправную точку развития, а также движущую силу, которая определяет его образ и направление дальнейшего развития. Можно сказать, что у рассматриваемой сферы общественной экономической жизни фундаментом и отправной точкой развития выступает именно международное разделение труда (далее – МРТ), а транснациональные корпорации