

завданням державного управління та регулювання, що забезпечується завдяки досконалій законодавчій базі [2].

[1] Никифорок О. Імплементация директив ЕС щодо залізничного транспорту в законодавство України: позитивні та негативні наслідки [Текст] / О. Никифорок // Економіст. – 2013. – № 10. – С. 15 – 20.

[2] Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року [Електронний ресурс] . – Режим доступу: <http://search.ligazakon.ua>.

УДК 656:336.648

ПРОВЕДЕННЯ ІСО ЯК СУЧАСНИЙ ПІДХІД ДО ІНВЕСТИЦІЙНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ВПРОВАДЖЕННЯ ІННОВАЦІЙ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ

ICO CONDUCT AS A MODERN APPROACH TO INVESTMENT OF IMPLEMENTATION OF INNOVATIONS IN RAILWAY TRANSPORT OF UKRAINE

*д-р екон. наук І.Ю.Зайцева, канд. екон. наук М.О. Єр'оміна, Ю.С. Прудіус
Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)*

*I.Y. Zaitseva, D.Sc. (Econ.), M.O. Ieromyina, PhD (Econ.), Y.S. Prudius
Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)*

Розвиток залізничного транспорту тісно пов'язаний з розвитком інших галузей економіки. Характер рухливості населення, рівень розвитку виробництва і торгівлі визначають попит на його послуги. Разом з тим, залізничний транспорт, впливаючи на рівень життя і розвиток продуктивних сил, є системоутворюючим фактором. Геополітичне положення України і країн пострадянського простору, мультимодальна специфіка високотехнологічного перевізного процесу створюють об'єктивні передумови реалізації ідеї створення єдиного транспортного простору на євразійському континенті. У цих умовах найбільшої актуальності для залізничного транспорту України набувають питання активізації інноваційної діяльності. Посилення інноваційної складової у проектах розвитку транспортно-дорожнього комплексу є одним із напрямів «Транспортної стратегії України на період до 2020 р.», реалізація якої дасть змогу: модернізувати транспортну систему та підвищити ефективність її функціонування; збільшити пропускну спроможність транспортної мережі; підвищити рівень безпеки на транспорті; прискорити темпи інтеграції вітчизняної транспортної системи до європейської та світової транспортних систем, максимально використати транзитний потенціал держави.

Поточна криза привела до зменшення фінансування наукових досліджень і розробок, упровадження інноваційних технологій та модернізації технічних засобів

виробництва. Разом із тим, впровадження інновацій є достатньо тривалим та капіталовитратним процесом, можливості реалізації якого значною мірою залежать від рівня фінансового забезпечення всіх етапів інноваційного процесу: від проведення наукових досліджень до реалізації інноваційної продукції на ринку. Вибір джерел фінансування інноваційних розробок є чи не найважливішим питанням у процесі реалізації інноваційної діяльності й вимагає стимулювання інвестиційного забезпечення процесів розвитку та впровадження інновацій на залізничному транспорті.

Частина інвесторів вважає, що схеми традиційної економіки в XXI столітті не працюють, і шукають альтернативи, найбільш очевидною з яких зараз є кріптоекономіка з її децентралізованою системою, і найприбутковіші ICO-проекти лише зміцнюють віру в те, що слідом за цими успішними прикладами обов'язково будуть інші - питання лише в тому, щоб їх знайти і саме в них інвестувати. Розробка та впровадження інновацій у залізничну галузь України потребує нових підходів до системи фінансування інноваційної діяльності в країні, проведення ICO, в цьому сенсі, є сучасним та перспективним методом залучення інвестицій. Так, сьогодні в сфері blockchain з'являється все більше нових проектів і стартапів. При цьому, замість звичного венчурного фінансування в них все частіше застосовується ICO - краудфандінгова технологія для збору коштів від інвесторів. ICO це аналог IPO в кріптовалютній економіці. Якщо IPO - це первинне публічне розміщення акцій компанії на біржі в традиційній економіці, то ICO - це процес випуску компанією власних токенів і розміщення їх на кріптовалютній біржі. Завдяки інноваціям, наданим технологією blockchain, вартість цього процесу з використанням кріптовалютних бірж в десятки разів дешевше вартості традиційного IPO на фінансових біржах. Якщо мінімальна вартість IPO на європейській біржі становить близько \$ 200 тис, то сумарна вартість всього процесу ICO з виходом на кріптовалютну біржу варіюється від \$ 10 тис до 20 тис. При цьому результат в обох випадках досягається аналогічний (можливість залучити інвестиції у багато разів перевищує витрати на процес емісії), тобто витративши суму близько \$ 40 тис компанія може залучити до \$ 10 млн інвестицій.

Тільки з початку 2017 року завдяки ICO з'явилося близько 130 кріптовалютних проектів, які зібрали понад 2 млрд дол інвестицій. В середньому, проведення ICO займає від 2 до 8 тижнів, але ще кілька місяців (а іноді й півроку) йдуть на підготовчі роботи. Проведення ICO надає інвесторам ряд переваг: ICO надає великі можливості для перспективних проектів (з огляду на досягнення проекту Ethereum): починаючи з другої за популярністю кріптовалюти після Bitcoin і закінчуючи створенням платформи для сервісів на базі blockchain, усе це було здійснено в рамках ICO; ICO не потребує зайвої документації (для ICO головним і найнеобхіднішим документом є White Paper, який містить всі деталі проекту, а ICO — одна із форм краудфандінгу, отже, кожен може ознайомитись з цим технічним документом і вибрати найпривабливіший проект для інвестування); створення

нової спільноти (у творців проектів є можливість створювати нове community навколо своїх проектів. Наявність спільноти надає продукту авторитету. Думки членів спільноти мають цінність щодо окремих проектів, що також свідчить про порядність творців проектів); доступ до потенційних токенів на ранніх етапах, зважаючи на низьку ціну на початку проекту (в рамках деяких дійсно успішних проектів токени можуть стати досить цінною криптовалютою, тобто ICO надають інвесторам можливість інвестувати кошти в створені маркери, які потім можуть стрімко зрости в ціні); ICO як стимулювання впровадження інновацій.

Підсумовуючи вищевикладене, варто зазначити, що запропонована модель інвестиційного забезпечення впровадження інновацій на залізничному транспорті дасть змогу не тільки фінансово забезпечити технологічну модернізацію підприємств залізничної галузі, переорієнтацію їх виробничих потужностей на випуск високотехнологічної інноваційної продукції, а й реалізувати соціально значущі проекти розвитку країни, отримати низку економічних переваг для кожного з учасників цього партнерства.

УДК 658.168

ОСОБЛИВОСТІ ЗЛИТТІВ ТА ПОГЛИНАНЬ У ТРАНСПОРТНІЙ ГАЛУЗІ

PECULIARITIES OF MERGERS AND ACQUISITIONS IN THE TRANSPORT INDUSTRY

д-р екон. наук І. Ю. Зайцева¹, д-р екон. наук О. А. Карлова², Ю.С. Прудіус¹

¹Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)

²Українська інженерно-педагогічна академія (м. Харків)

I.Y. Zaitseva¹, D.Sc. (Econ.), O.A. Karlova², D.Sc. (Econ.), Y.S. Prudius¹

¹Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)

²Ukrainian Engineering and Pedagogical Academy (Kharkiv)

Розвиток світової транспортної системи відбувається в тісній взаємодії з зовнішніми процесами, які протікають в економічному середовищі та є невід'ємною частиною складної системи явищ і відносин – глобалізації.

Транспортний сектор України – один з найважливіших сегментів економіки держави, що забезпечує обслуговування як внутрішніх, так і експортних/імпортних та транзитних перевезень вантажів і пасажирів, а також є невід'ємною складовою загальної державної політики, основним завданням якої є підтримка обороноздатності держави, захист її економічних інтересів та