

## ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ СТРАНАМИ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В РАМКАХ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА И ГУАМ

- дотримуватися прозорої стратегії щодо здійснення інтервенцій, основним інструментом якої будуть регулярні валютні аукціони. Департаментом валютного регулювання розробив Тимчасове положення про проведення Національним банком України валютних аукціонів, затверджене постановою Правління Національного банку України від 13.11.2008 №377;

- дотримання кількісних критеріїв ефективності щодо нижньої межі чистих міжнародних резервів.

*Висновки.* Таким чином, зовнішній борг, як зворотна сторона зовнішніх запозичень та прояв міжнародного руху кредитно-фінансових ресурсів, є багатогранним явищем, яке може мати як негативні, так і позитивні прояви. Головним позитивом зовнішніх запозичень є можливість їхнього використання національними державами для вирішення проблеми макроекономічної стабілізації у кризові періоди, які є формою вияву циклічності розвитку і відбивають нерівномірність функціонування складових економічної структури, наростання суперечностей між ними. Зовнішні запозичення також можуть обернутися для національної економіки негативною стороною, якщо їхнє використання зводиться до фінансування бюджетного дефіциту, покриття дефіциту платіжного балансу, поточного споживання, це може мати своїм наслідком обтяжливий вплив ресурсів у наступні періоди, коли борг повинен обслуговуватися.

### СПИСОК ДЖЕРЕЛ:

1. Головин М. Влияние финансовой глобализации на денежно-кредитную политику: теоретические аспекты и реакция на финансовые кризисы / М. Головин // Финансы Украины. – 2009. - №7. – с. 3-19.
2. Глобализация и экономическое развитие: национальный аспект / [Ю. В. Макогон, В. В. Дергачева, Е. А. Пашко, П. А. Фильянов] - Донецк: ДонНУ, 2006. - 260 с.
3. Платіжний баланс і зовнішній борг України, 2009 рік. Аналітично-статистичне видання Національного банку України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: - <http://www.bank.gov.ua>
4. Статистична база МВФ [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [www.imf.org/external/data.htm](http://www.imf.org/external/data.htm)
5. Державний комітет статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [www.ukrstat.gov.ua](http://www.ukrstat.gov.ua)

### РЕЗЮМЕ

Метою дослідження є визначення боргових зобов'язань України на світовому валютному ринку на сучасному етапі в рамках співпраці з міжнародними кредитними організаціями.

### РЕЗЮМЕ

Целью исследования является определение долговых обязательств Украины на мировом валютном рынке на современном этапе в рамках сотрудничества с международными кредитными организациями.

### SUMMARY

The aim of the study is to determine the Ukrainian debt in the world currency market at the present stage in cooperation with international lending organizations.

## ПРОЦЕССЫ «СЛИЯНИЯ И ПРИОБРЕТЕНИЯ» КАК СТРАТЕГИЯ ВЫХОДА ИЗ КРИЗИСА УКРАИНСКИХ АВИАПЕРЕВОЗЧИКОВ

**Соседенко Е.А.**, аспирант Донецкого национального университета, и.о. начальника отдела Интерлайнов и коммерческих соглашений ООО «Авиакомпания «Донбассаэро»

**Актуальность темы исследования.** Кризисный этап украинской экономики в рамках мирового экономического кризиса, начавшийся осенью 2008г., сопровождается чередой нерешенных проблем, среди которых актуальной и наиболее острой для украинских предприятий является проблема достижения и сохранения своих конкурентных позиций. Одной из наиболее пострадавших отраслей стала транспортная система Украины, при этом наибольшие убытки понесли авиаперевозчики. Так как для данного этапа развития экономики характерным является уменьшение издержек и расходов физическими и юридическими лицами за счет использования альтернативных более дешевых видов перевозок таких, как морской, железнодорожный и автомобильный, в данной ситуации авиаперевозчики потеряли свои конкурентные позиции в связи с вынужденным увеличением тарифов, что связано с повышением ставок по лизинговым операциям, увеличение затрат на обслуживание и технический контроль ВС, изменениями валютных курсов и т.д. Эффективное решение данной проблемы состоит в разработке и реализации конкурентной стратегии.

**Степень изученности проблемы исследования.** Проблемы развития авиакомпаний и процессы интеграции компаний исследовали ряд ученых – Баумгартен Г., Задек Г., Келлер Т., Балабанова Л.В.

**Цель исследования.** Проанализировать возможные пути сохранения конкурентных позиций компаниями на рынке авиаперевозок Украины, последствия процессов слияния и поглощения.

Основным условием возрождения авиационной отрасли Украины является процесс интеграции ведущих отечественных авиаперевозчиков. Следствием кризиса стала необходимость ведущих компаний Украины – «Аэросвит», «Днепрavia», «Донбассаэро» и «Роза Ветров» - объединиться и создать мощную национальную авиакомпанию.

Как свидетельствует проведенный анализ конкурентоспособности украинских авиакомпаний, ни одна из них не владеет необходимым внутренним потенциалом, и сама не может составить достойную конкуренцию. Следует отметить, что с учетом фактора времени внутренний рост в отдельных авиакомпаниях на фоне усиления общей конкуренции – это весьма затяжной процесс, требующий значительных усилий.

Изучая зарубежный опыт, где для обеспечения стремительного роста, как альтернативы естественному подъему, формируются международные сети предприятий – как объединения независимых в правовом отношении предприятий, так и концерны, корпорации, созданные путем слияния нескольких предприятий. На этой идее базируется распространенная в ведущих странах стратегия «**слияния и приобретения**», предполагающая приобретения предприятий, слияние, кооперацию, создание альянсов и СП [5,28; 3,6]. Объем международных соглашений в рамках процесса «слияния и приобретения» составил в 1998 году 2,1 млрд. дол, по оценкам специализированного аналитического предприятия «Thomson Financial Securities Data». В 1999 году объем слияния предприятий достиг уже 3,4 млрд.дол. В 2000 году был достигнут рекорд слияний: только за первое полугодие количество приобретений составило 18000. В декабре 2001 национальная авиакомпания США «American Airlines» поглотила обанкротившуюся компанию «Trance World Airlines». В 2002 году японская авиакомпания «Japan Airlines» объявила о слиянии с третьей по величине авиакомпанией Японии «Japan Air System». [По данным IATA]. В феврале 2010 года, следуя данному международному опыту, произошло поглощение авиакомпанией Lufthansa компании Austrian Airlines, который до данного момента являлись партнерами в рамках АвиаАльянса. В результате такого поглощения расходы Альянса снизились на 20% за счет объединения представительств, сокращения персонала, использование единого программного обеспечения и интернет ресурса, объединения воздушного парка и оптимизации полетов.

Если в 70-80-е годы 20 века целью слияния было рассеивание рисков путем диверсификации предпринимательской деятельности, то в настоящее время – концентрация на основном виде деятельности и снижение доли участия в процессе создания стоимости. Совместное использование ресурсов и объединение коммерческих соглашений разных предприятий, дорогостоящих воздушных судов (ВС), логистических инфраструктур, информационных и коммуникационных технологий обещают снижение расходов, что объясняется

## ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ СТРАНАМИ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В РАМКАХ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА И ГУАМ

использованием синергического потенциала большой системы. Современные капиталоемкие технологии требуют оптимальной загрузки мощностей, которая может быть обеспечена только большими оборотами.

Однако опыт зарубежных стран говорит, что слияние предприятий часто не приводит к прогнозируемому успеху. Наряду с комплексом мер по организации кадров и предпринимательской культуры необходимо создание высокоэффективных логистических структур с интегрированными информационными и коммуникационными системами, которые будут выполнять функции связующего звена внутри созданной сети предприятий.

Начиная с 2007 года, среди украинских авиакомпаний было положено начало процессов слияния и поглощения, как необходимым факторе повышения конкурентоспособности предприятий. Участниками первого альянса стали «Аэросвит» и «Донбассаэро». Данный Альянс показал свою жизнеспособность уже по результатам первого полугодия 2008г., увеличив продажи на 30%.

Таблица 1.

**Основные характеристики взаимодействия компаний в рамках Альянса**

	Аэросвит	Донбассаэро
1	Собственная структура -коммерческий комплекс -финансовый комплекс -летный комплекс	Собственная структура -коммерческий комплекс -финансовый комплекс - летный комплекс
	Объединение комплекса технического обслуживания ВС	
2	Объединение парка ВС. Совместная эксплуатация ВС	
3	Собственная стратегия и финансовое планирование	Собственная стратегия и финансовое планирование
	Общая стратегия и финансовое планирование по Альянсу	
4	Повышение уровня сервиса, обмен опытом двух компаний	
5	Совместная реклама	
6	Объединение агентской сети + единая политика стимулирования агентской продажи	
7	Совместное использование воздушных линий, увеличение рейсов и направлений полетов	
8	Совместная программа часто летающих пассажиров	
9	Разработка совместного продукта: транзитные тарифы, расширение географии полетов	
10	Общие программные ресурсы	

Таким образом, каждая из компаний имела собственную структуру, самостоятельный центр принятия решений, в соответствии с общей стратегией Альянса, независимые финансовые корзины. Объединив рынки пассажирских авиаперевозок две ведущие украинские авиакомпании в результате увеличили количество рейсов и расширили географию выполнения полетов за счет совместного использования ВС, использования кодшеринга, высвобождение ВС на линиях, где ранее данные авиаперевозчики были конкурентами. Снизив расходную часть за счет проведения совместной рекламной компании, объединения агентской сети и унифицированной программы работы с агентами, совместного использования программного обеспечения (единая система бронирования Амадеус и др), а также за счет объединения комплексов техобслуживания самолетов – наиболее весомой части затрат. При этом привлекательность компаний повышается для пассажира с точки зрения карты полетов, удешевления уровней тарифов в связи с унификацией продукта, а также расширение возможностей в рамках программы лояльности клиента (получение миль, обмен бонус на бесплатные перелеты, приоритет в покупке авиабилетов и осуществления изменений).

*В целом процесс «слияния и приобретения» достаточно сложен и проходит несколько фаз [4,7]: фазу, предшествующую слиянию; анализ и контракт; интеграция после слияния.*

1. Фаза перед слиянием – это поиск партнеров и условия интеграции на основе анализа исходной ситуации, рынка и конкурентной среды; оценки слабых и сильных сторон слияния; разработки перспективного плана и стратегии развития.

С точки зрения логистической интеграции особое значение имеет объединение по принципу «слияние равных», поскольку именно тогда внутренние системы и процессы приблизительно равных предприятий должны эффективно объединиться с учетом анализа наиболее успешных практических случаев, что приведет к «наращиванию силы». Следовательно, создавать мощную компанию целесообразно путем интеграции возможностей авиакомпаний. Поэтому в случае слияния «Аэросвит» с компанией «Донбассаэро», предположим, с консолидированным долгом 20,2 млн.дол. значительно снизило бы стартовые возможности объединения и не позволило бы достичь главной цели – создания мощного национального перевозчика. Однако «Донбассаэро» в реальности владеют правами на достаточно перспективные авиамаршруты, имеют развитую инфраструктуру, квалифицированные кадры, тогда как все активы авиакомпании «Аэросвит» представлены в виде парка ВС и офисных помещений. В данном случае слияние имеет обоснованный характер с прогнозируемым уровнем эффективности создания такого Альянса.

Таким образом, целесообразно проводить детальный анализ сетей авиалиний претендентов и возможностей их объединения для наиболее полного охвата *максимального количества рынков.*

2. На фазе анализа и заключения контракта необходимо обосновать организационно – правовую форму объединения и разработать четкий механизм оценки экономического потенциала каждого предприятия, привлекающегося к процессу «слияния и приобретения». Для этого используются классификация и определение приоритетных кандидатур; внимательное отношение к коллективам предприятий; анализ потенциальных синергетических процессов; разработка стратегии интеграции; заключение соглашения о слиянии. Особенно это касается рыночной оценки активов компаний.

3. Интеграция после слияния – многолетний процесс комплексного объединения предприятий, предусматривающий: информирование сотрудников; детальное планирование интеграции; разработку концепции перехода; переобучение сотрудников; использование логистики при интеграции процессов и информационных технологий; контроль за интеграцией; оформление документации. При этом происходит широкий процесс интеграции на более низких уровнях совместного маркетинга, совместных рейсов, координации расписаний, совместного использования одного и того же кода, единых стандартов обслуживания, бортового питания, совместных наземных пунктов технического обслуживания, планирования парка воздушных судов, подготовки экипажей [6, 11].

Можно выделить два основных направления развития украинских авиакомпаний: возможно дальнейшее присоединение их к Альянсу, либо образование других СП или альянсов. Второй путь – покупка украинских авиакомпаний зарубежными конкурентами.

При этом как для украинских, так и для зарубежных авиакомпаний решающим внешним фактором, оказавшим влияние на выбор первого пути, стало начало кризиса в октябре 2008г.

В данном случае на украинском рынке авиаперевозок появились предпосылки вследствие крайней необходимости поиска новых видов сотрудничества и объединения усилий с целью выживания в условиях резкого снижения пассажиропотока и авиагрузоперевозок, появлением первой бюджетной (lowcost) авиакомпании, значительный упадок внутреннего рынка и наличие сильных конкурентов на международных направлениях.

Таким образом итогом переговоров и прихода инвесторов летом 2009г. Стало поглощение «Аэросвитом» авиакомпаний «Донбассаэро», «Днеправиа» - лидера по внутриукраинским авиаперевозкам, а в последствие и чартерной компании «Роза ветров». Основными характеристиками процесса поглощения является создание единого центра управления, единая коммерческая политика для

**ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ СТРАНАМИ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В РАМКАХ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА И ГУАМ**

всего «альянса», объединение всех парков ВС, представительств и центров обслуживания полетов, т.е. полная постепенная интеграция четырех перевозчиков.

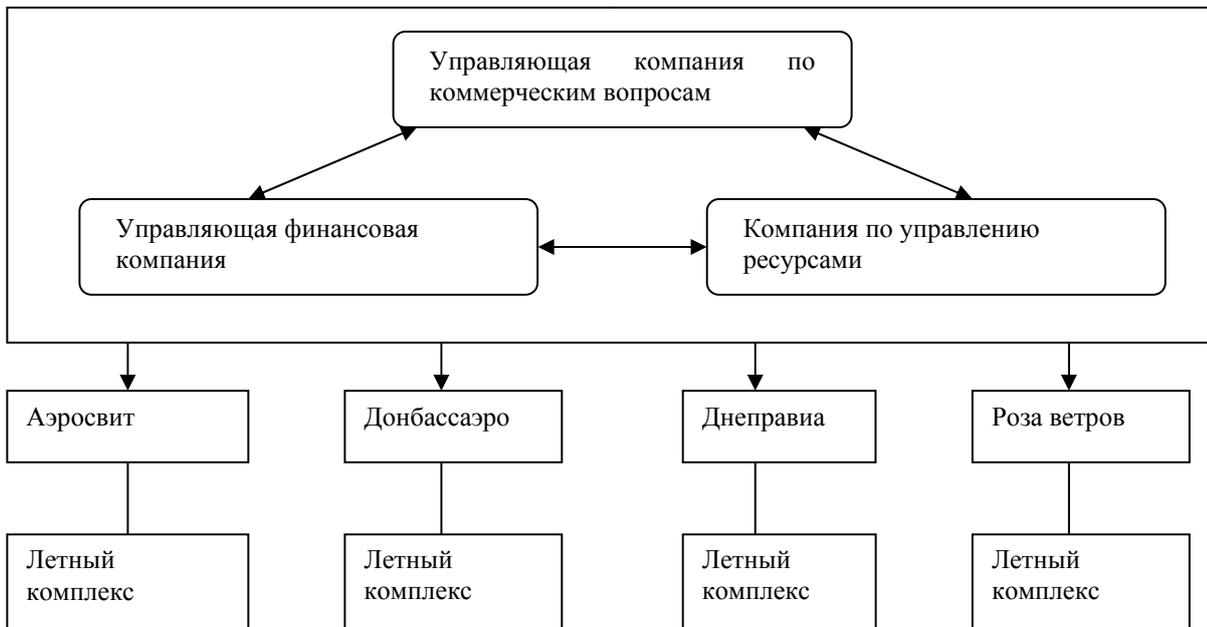
Таблица 2.

**Основные характеристики взаимодействия компаний после интеграции**

	<b>Аэросвит</b>	<b>Донбассаэро</b>	<b>Днепрavia</b>	<b>Роза Ветров</b>
1	Единый центр управления и принятия решений			
2	Единый финансовый комплекс			
3	Единый коммерческий комплекс			
4	Объединение комплекса технического обслуживания ВС			
5	Объединение парка ВС. Совместная эксплуатация ВС			
6	Совместная реклама			
7	Объединение агентской сети + единая политика стимулирования агентской продажи			
8	Совместное использование воздушных линий, увеличение рейсов и направлений полетов			
9	Совместная программа часто летающих пассажиров			
10	Разработка совместного продукта: транзитные тарифы, расширение географии полетов			
11	Общие программные ресурсы			
12	Летный комплекс	Летный комплекс	Летный комплекс	Летный комплекс

Фаза интеграции после слияния является тем временным интервалом, который наиболее всего подходит для внедрения новых логистических процессов, поскольку *результатом объединения* являются рост сложности сети предприятий, параллельность товарных и грузовых потоков, доступ к новым рынкам и повышение покупательских возможностей, увеличение оборота пассажиров, грузов и товаров. Логистика владеет единым интеграционным подходом в организации процессов, выступает связующим звеном по всей цепи и влияет на управление, проявляя при этом большой потенциал для улучшения всего процесса интеграции. Четкое разграничение зон компетенции и снижение доли участия в производстве конечного продукта за счет создания экономических и ориентированных на бизнес-процесс структур обеспечивают прозрачность и способствуют гибкости сети.

Основная сложность заключается в согласовании локальных целей и задач с глобальной целью. Исследования доказали, что только 40% объединений добились успеха с точки зрения реализации прогнозируемого потенциала [6]. Предположительно общая структура данного объединения может быть следующей (рис. 1):



**Рис. 1. Общая структура нового альянса**

Индикаторами успеха процесса «слияния и приобретения» являются показатель интеграции после слияния и связанная с ним оперативная организация процессов внутреннего роста. Основными факторами отрицательных явлений при слиянии могут быть недостатки в координации и при выборе решений при объединении, противоречия ожиданий и разные культуры предпринимательства авиакомпаний, недооценка необходимых ресурсов, недостаточная связь внутри и между предприятиями. Нельзя недооценивать и организационную нестыковку, необходимость реорганизации предпринимательских процессов, согласованность целей, интересов, и возможностей авиакомпаний, продуманность управления ресурсами.

Примером проявления таких отрицательных явлений являлся Альянс «ЭйрЮнион», который объединял в себе 4 крупных российских авиаперевозчика: АК «Самара», «Красэйр», «Домодедовские авиалинии» и АК, осуществляющая грузоперевозки. При этом каждый из авиаперевозчиков представляли собой отдельную компанию с полной внутренней структурой, подчиняясь Управляющей компании, главной функцией которой было согласование и принятие решений и общей стратегии Альянса. Участники альянса были лишены независимости управления. В результате нечеткой организации процесса согласования, передачи информации, ограниченности функций структурных элементов, несвоевременной передачи информации между структурными единицами, возросло количество открытых вопросов, неподписанных соглашений с аэропортами обслуживания и другими партнерами, несвоевременное выполнение задач и планов, невыполнение программы полетов и возрастание убытков и кредиторской задолженности. Результат такой несогласованной внутренней политики – банкротство Альянса и каждой отдельно взятой компании-партнера.

**Выводы.** Главной задачей нового украинского авиационного объединения должно быть гибкое реагирование Альянса на быстро изменяющийся рынок авиаперевозок. Создание интегрированной сети должно способствовать географической экспансии и получению дополнительных выгод от совместной эксплуатации, уменьшению эксплуатационных расходов. Стоит также учитывать тот факт, что на сегодняшний день внешний рынок имеет гораздо больший потенциал для дальнейшего роста, нежели внутренний. А дополнительный пассажиропоток и иностранных, и украинских граждан может быть обусловлен ростом деловой активности в Украине, ее дальнейшей интеграции в международную систему деловых, политических, социальных отношений.

## ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ СТРАНАМИ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В РАМКАХ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА И ГУАМ

### СПИСОК ИСТОЧНИКОВ:

1. [www.avia.gov.ua](http://www.avia.gov.ua)
2. [www.mintrans.gov.ua](http://www.mintrans.gov.ua)
3. Балабанова Л.В. Маркетинг. Учебник. – Донецк: Дондует, 2002. – 678с
4. Баумгартен Г., Задек Г., Келлер Т. Стратегии M@A (слияния и приобретения) в логистике. «ЛогИнфо» №4,2001, с.5-8
5. Владимиров И.Г. Организационные формы интеграции компаний//Менеджмент в России и за рубежом – 1999.-№6. – С.23-41.
6. Григорак М., Косарев А. Тенденции развития и логистической интеграции авиакомпаний Украины //Экономика Украины. - 2003. - №1. - С.4-12.
7. Шитикова Н. Полетят вместе//Эксперт.-2007-№7
8. CANSO makes moves in tackling economic crisis//Air Traffic management. Stamford. - №2. – summer 2009. – С.18-19.

### РЕЗЮМЕ

Цель исследования - проанализировать возможные пути сохранения конкурентных позиций компаниями на рынке авиаперевозок Украины, последствия процессов слияния и поглощения.

### РЕЗЮМЕ

Мета дослідження - проаналізувати можливі шляхи збереження конкурентних позицій компаніями на ринку авіаперевезень України, наслідку процесів злиття й поглинання.

### SUMMARY

The purpose of the study - to analyze the possible ways to preserve the competitive position of companies in the airline industry of Ukraine, the effects of mergers and acquisitions.

## ФИНАНСОВЫЕ ТРАНСФОРМАЦИОННЫЕ ПРЕОБРАЗОВАНИЯ В ГЛОБАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКЕ

**Молочко И.Н.**, аспирант кафедры «Международная экономика» ДонНУ (г. Донецк, Украина)

*Актуальность темы исследования.* Глобальная финансовая система приводит к ослаблению государственного суверенитета в финансовой сфере и сужению объема полномочий национальных регуляторных органов. Стремление государства действовать в соответствии национальных интересов, независимо от уровня экономического развития, сталкивается с рядом вызовов, наисильнейшим из которых выступает финансовая глобализация.

В экономической литературе проблемам международной экономической интеграции и глобализации, тенденциям и путям развития национальных и международных финансовых рынков посвящены работы О.Билоруса, А.Гальчинского, Д.Лукьяненко, З.Луцишин, Ю.Макогона, В.Новицкого, О.Рогача, А.Румянцева и других.

*Целью исследования* является изучение причин и последствий влияния финансовой глобализации и мирового финансового кризиса на глобальную экономику.

Финансовая революция, начавшаяся с создания международных институтов еще в послевоенные годы, изменила мировую финансовую систему коренным образом. Нынешняя финансовая система приобретает свои характерные черты на протяжении многих лет. Выделяют три главных аспекта революции, которые изменили характер деятельности мирового финансового рынка:

#### *Аспекты финансовой революции.*

Первый аспект заключается в том, что особое значение приобрело формирование системы международных финансовых учреждений, среди которых организациями мирового уровня являются специализированные институты ООН — Международный валютный фонд (МВФ), Международный банк реконструкции и развития (МБРР), региональные финансовые учреждения. Они возникли вследствие завоевания политической независимости странами «третьего мира» и в связи с необходимостью решения их экономических проблем.

Второй аспект. Ведущие страны мира — США, Великобритания, Япония значительно ослабили государственный контроль над движением капитала. Великобритания сняла этот контроль в 1979 г., а в 1986 г. в стране были проведены реформирования рынка акций — так называемый большой шок. США в 1980-е года, а Япония в 1986 г. начали либерализацию внутренних финансовых рынков [1]. Следствием стало значительное расширение финансовых рынков этих стран, усиление взаимопроникновения и переплетение национальных финансовых капиталов, которые начали более свободно передвигаться из внутренних рынков мира, и наоборот.

Третий аспект. Международная финансовая интеграция вызвала глубокие качественные изменения в финансовых технологиях. Появились финансовые инструменты. Ускорение движения потоков капиталов происходит также благодаря внедрению новейших технологий в области телекоммуникаций. Наблюдался значительный рост финансовых инноваций.

Финансовая глобализация является частью глобализации экономики и представляет собой процесс формирования и функционирования мировых финансовой, валютной и кредитной систем, сопровождающийся высокой мобильностью капиталов на соответствующих мировых рынках [2]. Структура финансовой глобализации включает в качестве субъектов мировые финансовые рынки, а также глобальные финансовые продукты.

Согласно одним утверждением финансовая глобализация связана с устранением изоляции национальных рынков и формированием связей между отдельными сегментами мирового финансового рынка [2]. При этом финансовую глобализацию можно рассматривать, во-первых, как состояние, во-вторых, как процесс. С другой стороны, сущность финансовой глобализации состоит в формировании нового глобального механизма принятия решений с принципиально более сложным потоком информации, подлежащей обработке, с новым составом участников и с абсолютно новым расписанием обязанностей и ответственности. Во-первых, решения, которые принимаются коллективным мировым инвестором, имеют большое значение для экономической и социально-политической ситуации во многих странах. С другой стороны, такие решения не являются прозрачными и не обеспечивают равного участия в их принятии национальных государств и общества.

Во-вторых, объем информации, которую должен перерабатывать коллективный мировой инвестор, увеличивается экспоненциально [2]. Через это сложность в обработке информации приводит к замещению решения на основе полного анализа всей информации - решением по прецеденту или по аналогии, использованием априорных правил поведения, передачи ответственности на более высокие иерархические уровни (лидеру), которая при этом не всегда институционализована, а оставляется спонтанно. В результате общее поведение мирового коллективного инвестора может оказаться иррационально, что приводит к неоптимальному распределению мировых финансовых ресурсов

*Аналитики финансовых рынков отмечают, что в основе глобализации финансовой системы лежит взаимодействие таких явлений:*

- технический прогресс, который разрешает осуществлять международные финансовые соглашения в режиме реального времени и значительно сократить расхода на транспорт и коммуникацию;
- возрастающая конкуренция, с одной стороны, между кредитными и финансовыми учреждениями на финансовых рынках, а с другого - между самими финансовыми рынками вследствие значительного развития информационных технологий и телекоммуникаций;