

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1 Данько М. І. Удосконалення організаційної структури залізничного комплексу України в сучасних умовах: монографія / М. І. Данько, В. Л. Дикань, М. В. Кондратюк. – Х. : УкрДАЗТ, 2010. – 190 с.

2 Ейтугіс Г.Д. Теоретико-практичні основи реформування залізниць України: монографія. - Ніжин, ТОВ АСПЕКТ Поліграф, 2009 - 240 с.

3 Інтегральна ефективність швидкісних залізничних магістралей: монографія / Ю.Є. Пашенко, М.Ю. Гончаров, Й.М. Кранц, В.О. Пилипчик та ін.; за ред. С.І. Дорогунцова. – К.: РВПС України НАН України, 2005. – 266с.

4 Кірдіна О.Г. Задачі залізничного комплексу в сучасних умовах господарювання / О.Г. Кірдіна // Економіка: проблеми теорії та практики: Зб. наук. праць. – Дніпропетровськ: ДНУ, 2009. – Вип. 257. – Т.ІІІ. –С. 710-719.

5 Чебанова Н.В. Ефективне управління економічною діяльністю підприємств залізничного транспорту та його вплив на конкурентоспроможність галузі / Н.В. Чебанова // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць. – Харків: УкрДАЗТ, 2010. - № 29. – С. 382-387.

6 Цветов Ю.М. Впровадження сучасних інноваційних технологій на транспорті та забезпечення його інтеграції з європейською та світовою транспортними системами / Ю.М. Цветов, М.Ю. Цветов // Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте: III международн.

науч.-практ. конф.23-27 июня. – 2008. – Судак, 2008. – С. 62-63.

7 Данько М.І. Дослідження особливостей інформатизації залізничного транспорту / М.І. Данько, О.М. Хомаківський, Т.А. Серебринська, М.М. Кілович, В.М. Матвійчук, Л.С. Матвійчук // Зб. Наук. Праць. – Харків: УкрДАЗТ, 2010. – Вип. 112. – С. 1-7.

8 Гапанович В.А. Основные направления развития интеллектуального железнодорожного транспорта / В.А. Гапанович, И.Н. Розенберг // Железнодорожный транспорт №4 – 2011. – С. 5-11.

9 Поддавашкин Э.С. Информатизация на железнодорожном транспорте. История и современность. / Э.С. Поддавашкин // Железнодорожный транспорт. – 2010. – №6. – С. 68-726.

10 Тулупов Л.П. Управление и информационные технологии на ж.д. тр-те: учебник для вузов ж.д. тр-та / Тулупов Л.П., Лецкий Э.К., Шапкин И.Н., Самохвалов А.И.; под. Ред. Л.П. Тулупова. – М.: Маршрут, - 2005. – 467с.

11 Новикова Г.М. Интеллектуальные технологии в управлении / Г.М. Новикова, Л.И. Толмачев - [Электронный ресурс]. - Режим доступа: предприятием <http://www.masters.donntu.edu.ua/2012/fknt/sergienko/library/article5.htm>

12 Основная деятельность информационно-вычислительного центра – ИВЦ ЮЖД/ [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://ivc.pz.gov.ua/index.php?mid=109&sid=0>.

Аннотация. В статье исследована сущность интеллектуальных технологий управления, проблемы и направления их развития в железнодорожной отрасли.

Ключевые слова: интеллектуальные технологии, информационная система, управление, железнодорожный транспорт.

Summary. In the article the essence of intellectual technologies of management, problem and direction of their development in railway industry is explored.

Keywords: intelligent technology, information systems, management, rail.

Рецензент к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.

Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Якименко Н.В.

УДК 334.012.82:656.1

ТРАНСПОРТНО-ДОРОЖНІЙ КОМПЛЕКС (ТДК) В ІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСАХ

Бойко О.В., к.е.н., доцент,

Сич Є.М., д.е.н., професор (НАУ),

Пашенко Ю.Є., д.е.н., професор (МНТУ ім. ак. Ю.Бугая)

У статті розглядаються теоретичні та практичні проблеми, тенденції, пов'язані з розробкою стратегії міжнародної інтеграції транспортно-дорожнього комплексу України.

Ключові слова: міжнародна інтеграція, глобалізація, регіоналізація, транспортно- дорожній комплекс, проблеми міжнародної інтеграції ТДК України.

Постанова проблеми. Кінець ХХ та початок ХХІ століття внесли суттєві корективи в розвиток світового господарства та суспільного устрою. Зокрема йдеться про інтеграцію економічних і соціальних процесів та необхідність забезпечення стійкого розвитку окремих країн, особливо молодих держав, що вступили на шлях незалежного розвитку. Економічна інтеграція держав - об'єктивний процес зближення та взаємодії національних господарств, формування регіональних економічних груп там, де для цього склалися необхідні умови. Найважливішу роль в інтеграційному процесі регіонального рівня відіграє транспорт, який дозволяє вільно маневрувати трудовими та природними ресурсами, здійснювати обмін ресурсами в межах інтеграційного об'єднання, тим самим забезпечуючи спільний розвиток ринкових структур такого регіонального об'єднання. Звичайно виникла необхідність у розробці і розвитку теоретико-методологічних, методичних та практичних положень підготовки ТДК України до участі у регіональних та світових інтеграційних процесах.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Загальні основи теорії інтеграції економічних процесів були закладені В. Леонт'євим, К. Марксом, Д. Мерсером, Б. Оліном, Д. Рикардо, П. Самуельсоном, А. Смітом і іншими. Значний внесок у розвиток сучасної теорії і методології розвитку та розміщення продуктивних сил і, зокрема, транспортно-дорожнього комплексу (ТДК), зробили українські вчені: О. Бакаєв, М. Бідняк, О. Білорус, В. Голиков, Б. Губський, Б. Данилишин, М. Долішний, С. Дорогунцов, В. Дікань, Л. Зайончик, С. Зленко, Г. Кирпа, В. Ключко, М. Котлубай, Ю. Кулаєв, А. Мазаракі, А. Новікова, В. Новицький. Питання розвитку сучасної теорії глобалізації і регіоналізації, розвитку інтеграційних процесів на транспорті досліджували відомі вчені: О. Богомолов, В. Бугроменко, Б. Буркинський, А. Биков, І. Вишнякова, В. Галабурда, В. Іноземцев, Г. Ковшов, А. Кокошин, В. Лівшиць, Г. Мартін, А. Некипелов, Ю. Пахомов, Т. Плужніков, С. Строев, В. Філіна, Е. Хануков, Г. Хачатуров, Ю. Шишков.

Здобутки вчених мають велике наукове та практичне значення. Вони закладають теоретико-методологічну основу подальших наукових пошуків щодо розвитку країни та її регіонів. На жаль, питання комплексного розвитку і розміщення ТДК у контексті світових інтеграційних процесів у науково-методичній літературі представлені ще недостатньо. Враховуючи прагнення України в найближчий час вступити в ЄС назріла необхідність досліджень у напрямках конкретизації цілей, завдань і етапів інтеграційних процесів на транспорті, визначення послідовності їх реалізації, оцінки економічних наслідків для транспорту від входження України в регіональні і глобальні союзи. В іншому випадку практичні кроки щодо розвитку масштабних інтеграційних процесів в Україні можуть випередити

теоретичні і науково-методичні розробки, що, як правило, викликає небезпеку допущення серйозних прорахунків у прийнятті економічних і політичних рішень. Актуальність зазначеної проблематики, її недостатнє теоретичне вивчення та практичне значення обумовили головну мету і завдання дослідження.

Мета роботи. Метою роботи є обґрунтування теоретико-методологічних засад і розробка практичних рекомендацій щодо формування національної стратегії розвитку та розміщення ТДК в умовах інтеграційних процесів.

Виклад основного матеріалу. Необхідною умовою аналізу інтеграційних процесів у сфері транспорту є розгляд сутності процесу інтеграції як такого. "Економічна інтеграція" є якісно новим станом інтернаціоналізації господарського життя. Економічна інтеграція (від лат. *integro* - цілий, *integratio* - відновлення) - це процес зближення і поступового об'єднання національних економічних систем, сучасна найрозвинутіша форма інтернаціоналізації господарського життя.

Інтеграцію можна розглядати як форму розміщення продуктивних сил, при якій сполучаються інтереси двох або декількох країн, об'єднаних за галузевою або територіальною ознакою.

Економічна інтеграція держав - об'єктивний процес зближення та взаємодії національних господарств, формування регіональних економічних груп там, де для цього склалися необхідні умови.

Процеси інтеграції розвиваються в двох, на перший погляд суперечливих, взаємовиключних напрямках - глобалізації та регіоналізації. Розглянемо ці два соціально-економічних та політичних явища в світовій економіці, щоб визначити місце, напрямок і форми інтеграції України та її такої важливої інфраструктурної галузі, як транспорт, в глобалізаційні та регіоналізаційні процеси.

Існує багато визначень глобалізації, які зводяться до наступного. Глобалізація - це такий стан світової економіки, коли господарський розвиток більшості країн та регіонів планети тісно пов'язано між собою, виробнича кооперація, транснаціональні корпорації стають переважною формою власності. В процесі глобалізації відбувається зміщення центру ваги господарської діяльності держав з питань внутрішнього економічного розвитку соціального забезпечення на більш активну участь в конкурентній боротьбі на світових ринках.

Глобалізація - не одноразова акція, а продукт конкурентної боротьби в процесі вільної торгівлі. Джерела теорії вільної торгівлі, яка по суті є початком науки про глобалізацію економічних та соціальних процесів ми знаходимо джерела теорії в працях А. Сміта, Д. Рикардо, Дж. Міля, П. Самуельсона та ін. економістів ХVІІІ - ХІХ ст.

В середині ХVІІІ ст. А. Сміт у роботі "Дослідження про природу і причини багатства

народів” виклав свою теорію абсолютних переваг і обґрунтував концепцію вільної торгівлі. А. Сміт заявляє: “Коли продукт якоїсь галузі промисловості перевищує попит країни на нього, надлишок має відправлятися за кордон і обмінюватися на інші товари, на які в даній країні існує попит. Без такого вивозу повинна бути припинена частина виробничої праці країни, і вартість річного продукту країни зменшиться...”

Свій значний внесок у розвиток класичної теорії, що сповідує концепцію вільної торгівлі, внесли також Давид Рікардо (розробив принцип порівняльних переваг у трактаті “Принципи політичної економії й оподаткування” 1817р.), Дж.С. Мілль (творець теорії міжнародної вартості, поданої в “Основах політичної економії”, 1848р.). Представники шведської школи - Елі Хекшер, Бертіл Олін і Поль Самуельсон - створили теорію розміщення факторів виробництва, що одержала назву “теорема НОЕ” (за першими літерами її творців).

В дійсність глобальної цивілізації вірували К. Маркс та Ф. Енгельс. Ще в Маніфесті Комуністичної партії” сказано: «Буржуазія путем експлуатації всемирного ринка зробила виробництво і споживання всіх країн космополітичним.»

Історичний екскурс у розвиток теорії глобалізації підтверджує об’єктивність глобалізаційних процесів, що мають глибокі історичні корені. Однак, дійсно широкий розмах глобалізації отримала у другій половині ХХ століття. Глибина ж сутність глобалізації полягає в тому, що при значній схожості з попередніми періодами своєї історії світова економіка переходить до якісно нового стану.

Розвиток світової економіки наприкінці ХХ початку ХХІ ст. дав поштовх утворенню принципово новим явищам, які характеризують сучасний глобалізаційний процес. На думку академіка Ю.Шишкова їх можливо згрупувати за трьома рівнями.

По-перше, світова економічна співдружність із рихлої сукупності більш або менш взаємозв’язаних країн перетворюються в цілісну економічну систему, де національні (країни) соціуми виявляються складовими елементами єдиного всесвітнього економічного організму, що пов’язані вже не просто міжнародним розподіленням праці, але й гігантськими за своїми масштабами, часом всесвітніми виробничо-збутовими структурами, глобальною фінансовою системою та планетарною інформаційною мережею.

По-друге, в умовах глобалізації національні та світові економічні відносини починають обмінюватися ролями. В минулому провідну роль відігравали перші. Однак по мірі формування наднаціональних фінансових та інших ринків й виробничо-збутових структур світові економічні відносини все більше знаходять роль провідних.

По-третє, глобалізація об’єктивно веде до розмивання й знецінення регулюючих функцій

національної держави, яка вже не може, як раніше, захищати національну економіку від небажаних зовнішньоекономічних впливів.

Як будь-який об’єктивний процес, глобалізація має свої позитивні та негативні сторони. Глобалізація може сприяти широкому розповсюдженню сучасних технологій та методів організації праці, вільному й швидкому обігу капіталів, росту іноземних інвестицій, розширенню можливостей для розвитку інфраструктури, полегшенню контактів між людьми. Окрім позитивних сторін глобалізація економіки може мати й негативні наслідки розвитку окремих держав та регіонів.

Національні держави все більше втрачають можливість ефективно використовувати такі традиційні важелі макроекономічного регулювання, як імпорتنі бар’єри та експортні субсидії, курс національної валюти та ставка рефінансування центрального банку. Крім того, доводиться прислуховуватися і до поведінки впливових недержавних суб’єктів міжнародних економічних відносин - ТНК, транснаціональних банків (ТНБ), міжнародних інвестиційних фондів.

Процес глобалізації невіддільний від регіональної інтеграції. Більш того, остання - первинна і необхідна ступінь глобалізації. Але разом з тим глобалізація і регіоналізація - взаємно суперечливі процеси. На сучасному етапі розвитку інтеграційних процесів дуже важливо вирішити задачу суміщення інтересів інтеграції в регіоні та розвитку відношень із світогосподарськими структурами. В умовах глобалізації та регіональної інтеграції встає питання національно-державного виживання. Потрібна розумна державна політика по узгодженню системи регіональних економічних інтересів. Без урахування регіональної та національної економічної, соціальної специфіки, інтересів молодих держав постсоціалізму безглузда участь у світогосподарських зв’язках, регіональних об’єднаннях.

Спостерігається інтеграція всіх сфер діяльності та, в першу чергу, економічної, в регіональні і глобальні об’єднання. Ці об’єднання неможливо розглядати як групування, союзи, що протистоять. Навпроти, регіональні об’єднання є найважливішим етапом розвитку глобалізаційних процесів.

Процес міжнародної регіональної економічної інтеграції пройшов довгий еволюційний шлях розвитку. Виникло безліч регіональних союзів, об’єднань з різною ступінню глибини інтеграційних процесів.

На даний момент вищу і найбільш ефективну форму міжнародного інтегрального співтовариства представляє Європейський Союз (ЄС), який має стратегічне значення для України.

На жаль в даний час все більш складно ввійти новим країнам в ЄС. У відповідності до

Маастрихтської угоди країни-учасниці повинні відповідати наступним критеріям:

- стабільність цін, коли середній річний рівень інфляції в окремій країні не перевищує відповідного рівня трьох країн з найкращими показниками і в цілому не може бути вищий за 1,5%;

- “бездефіцитність бюджету”, коли внутрішній борг окремої країни не перевищує 60% ВВП, а зовнішній - 3%;

- збалансованість процентних ставок, коли їх середній річний рівень в окремій країні не перевищує відповідного рівня країн з кращими показниками і в цілому не вищий за 20%;

- стабільність валютних курсів, коли валюта окремих країн не девальвується без згоди інших країн-учасниць і має відповідати нормам ЄС.

Україна ще не досягла таких показників і в найближчі 5-10 років цього не передбачається.

Одним з основних пріоритетів державної економічної політики України повинно стати збереження та розвиток науково-технічного потенціалу країни, а також підвищення її конкурентноздатності як в цілому на світовій арені, так і на окремих товарних ринках. Основою для цього процесу служить поки ще збережений високий загальноосвітній рівень та інтелектуальний потенціал. Необхідно стимулювати розвиток високотехнологічних виробництв, основаних на вітчизняних науково-технічних розробках, які спроможні забезпечити конкурентні переваги українським компаніям на найближчу та довгострокову перспективу. За оцінками незалежних експертів, вартість не затребуваної тільки промисловістю створеною вітчизняною інтелектуальною власністю перевищує 40 млрд. дол. США. Разом з тим реструктуризація економіки не означає відмови від традиційних експортних поставок сировини. Мова йде про збалансований розвиток сировинного та обробного секторів, основаних на новітніх технологічних досягненнях. Саме на базі розвинутої сировинної бази передбачається створення сучасної промисловості, що дозволить державі зайняти свою економічну нішу в системі світової та регіональної інтеграції.

Входження України в ЄС - це стратегічна економічна лінія України, вироблена ще на початку економічних перетворень. Серед факторів, що сприяють прагненню України увійти до ЄС, найважливіші такі: сприятливе географічне розташування і кліматичні умови, вихід до моря, значний промисловий, науковий потенціал, наявність кваліфікованих робочих і наукових кадрів, різноманітні види природних ресурсів, переробна база, родюча земля, наявність розвинутої мережі транспортної інфраструктури.

До факторів, що протидіють вступу України до ЄС відносяться: невідповідність законодавчо-правової бази європейському рівню,

низька конкурентоспроможність продукції, невідповідність рівня економічного і соціального розвитку європейським стандартам, відверте небажання ведучих європейських країн до прийняття нових членів в ЄС.

Альтернативи у України крім як увійти до регіональних і світових процесів глобалізації немає. Перебування України за бортом ЄС посилює і ризики, пов'язані з глобалізацією. Навіть економічно сильна держава будучи самостійною, в умовах глобалізації може не витримати чергової світової фінансової кризи. Разом з тим, потяг України до ЄС не повинен стати самоціллю і ґрунтуватися на “наївній вірі”, що вступ до європейських організацій автоматично розв'яже всі накопичені проблеми. Послаблена увага до внутрішніх чинників росту і розвитку веде до загрози назавжди залишитися серед “перспективних” держав для прийняття до ЄС. Навіть якщо за умов прихильності європейського парламенту до України її і приймуть до ЄС, то економіка країни просто не витримає конкуренції серед інших країн-учасниць ЄС по всіх видах промислової і сільськогосподарської продукції. Україна перетвориться на ринок збуту і сировинний придаток ЄС, а також в постачальника дешевої робочої сили. Досвід входження останньої групи країн Східної Європи підтверджує цей тезис. Тому Україна повинна набирати економічну могутність у зміцненні господарських зв'язків з пострадянськими країнами, в здоровій конкуренції з приблизно рівними за економічним розвитком країнами. Входження України до митного союзу дозволить поживити зруйновану економічними і політичними кризами економіку, створити базу для вступу до більш високого рівня регіонального співтовариства ЄС. Митний союз буде перехідним етапом, який дозволить підняти економіку країни до рівня, що відповідає вимогам ЄС. Не використовуючи можливості регіональних союзів зі Сходом Україна може опинитися в своєрідному економічному вакуумі, при якому подальше знесення економіки неминуче.

Логіка розвитку України в останньому десятиріччі показує необхідність балансування у відносинах з європейськими і пострадянськими країнами. Тут доцільно згадати відомий вислів У.Черчілья: “У Великої Британії немає ані друзів, ані ворогів. У неї є тільки національні інтереси”. Україні також не завадило б дотримуватися цього принципу заради майбутнього добробуту.

Без перебільшення можна сказати, що в інтеграційних процесах інфраструктурні галузі, до яких відноситься і транспортна, займають провідне місце. Узятий курс на реструктуризацію економіки України, підвищення стабільності економічних процесів у контексті інтеграції до світової економічної системи необхідно підтримувати й розвивати.

ТДК в прцесах міжнародної інтеграції має ряд особливостей.

По-перше, як інфраструктурна галузь він створює умови для інтеграції інших галузей економіки, забезпечує реалізацію 4-х форм економічних свобод: переміщення людей, товарів, послуг та капіталів, необхідних для вільної торгівлі, організації глобальних, інтеграційних схем виробництва, реалізації і обміну продукцією.

По-друге ТДК приймає безпосередню участь в інтеграційних процесах як самостійна галузь на ринку транспортних послуг в вигляді: міжнародних і транзитних перевезень; транспортно-експлуатаційного обслуговування закордонних фірм; оренда (лізінг) транспортної техніки закордонними фірмами; участь в міжнародних транспортно-логістичних схемах; лоцманське обслуговування та інше.

За висловлюванням міністра транспорту США Родні Слейтера "майбутня транспортна система буде міжнародною за дальністю дії, інтермодальною за формою, інтелектуальною за своїми характеристиками – використовуючи потужність технічного прогресу, в тому числі по відношенню обслуговування, - й інноваційною за об'ємом". Тому, в умовах формування нової моделі розвитку світової економіки, транспорт розглядається в якості інструмента реалізації національних інтересів України, забезпечення належного місця країни у світовій господарській системі. В епоху глобальної інтеграції можна виділити три основні важливі тенденції, які мають відношення до транспортних систем.

По-перше, відбувається помітне збільшення та географічна диверсифікація транспортних перевезень товарів і пасажирів, що пов'язано з міжнародною орієнтацією бізнесу. В той же час зростають вимоги до якості перевезень та впливу інфраструктури на навколишнє середовище.

По-друге, наукоємна економіка (інтегральні комунікаційні технології) призводить до концептуальних змін функціонально-компонентної та організаційно-економічної структур інфраструктури. Інтегральні комунікаційні технології все більше використовуються на різних видах транспорту, енергетиці, будівництві тощо для того, щоб досягти більшої ефективності як фізичних, так й інформаційних і трансакційних потоків. Робоча сила високої кваліфікації, близькість розташування підприємств одне до одного й інтегральна комунікаційна інфраструктура обумовлюють виникнення наукоємних інноваційних кластерів-підприємств. На транспорті отримують розвиток "розумні транспортні системи" - цей напрям потужно розвивається в США.

По-третє, мережева економіка вимагає кращої координації між управлінням потоками міжнародного транспорту та міжнародними виробничими мережами. Поступово управління транспортними потоками стає незалежним видом діяльності, починає широко застосовуватись логістика

як теоретико-прикладна дисципліна до оптимізації управління різними потоками, в тому числі транспортними. Світовий ринок транспортно-логістичних послуг, за результатами дослідження та розрахунками, нині характеризується такою територіальною структурою, в якій перевагу мають країни Західної Європи (зокрема, ЄС) - 27,5% за вартістю, Північної Америки (зокрема, США) — 26,7%, країни АТР (зокрема, Японія) - 19%.

Діяльність транспортної системи все більш впливає на структурні зрушення світового господарства. Для післявоєнного розвитку характерне перевищення темпів зростання міжнародної торгівлі над аналогічним показником промислового виробництва, що відбивається на темпах зростання загального вантажообігу.

Як приклади посилення концентрації капіталу в секторах економіки, що відносяться до транспорту, можна привести об'єднання в автомобілебудуванні шести ТНК (Дженерал Моторе, Форд, Рено, Крайслер, Тойота, Фольксваген), у літакобудуванні - у чотирьох-п'яти; більше як половина світової перевізної контейнеромісткості належить 10 судовласницьким підприємствам, 47% світового контейнерного парку - 9 лізинговим компаніям. У результаті злиття досягаються економія на витратах, технічна уніфікація та стандартизація продукції, підвищується якість послуг. По кількох товарах (зернові культури, каучук, кáva, бавовна) на частку ТНК припадає до 90% і більше світової торгівлі, що дозволяє їм встановлювати однакові лінійні тарифи незалежно від дальності перевезень для кожного з напрямків - у Європу, Північну, Південну Америку, Японію, Австралію і т. ін. Однією з форм просування товарів у зовнішній торгівлі є лізінг. Так, фірма Mercedes Benz (Німеччина), що володіє 35-тисячним парком автомобілів, надає їх по контрактах іншим підприємствам.

На транспорті глобалізація виявляється не стільки в концентрації капіталу, скільки в удосконалюванні логістичних технологій - бурхливому розвитку інтермодальних перевезень і доставки товарів „від дверей до дверей”. Взаємодіючі види транспорту, термінальні, складські пристрої доповнюють один одного, працюють на кінцевий результат, а не конкурують між собою у прагненні підвищити власні економічні показники. В результаті створення єдиного комплексу обігу товарів виникає синергетичний (системний) ефект.

Формується новий вид підприємництва - глобальне логістичне провайдерство, або партнерство промисловця та комерсанта, відбувається консолідація всіх учасників процесу з метою досягнення безперервності руху. Великі провайдерські компанії можуть не тільки поглинути подібні, але й ступають у корпоративну кооперацію із середнім та малим експедиторським підприємством, сферою діяльності яких є

регіональний, локальний рівень, спеціалізований сервіс.

Диверсифікація діяльності досягається шляхом з'єднання компаній різної спеціалізації. Корпорації містять сотні відділень з автопарками вантажних автомобілів, трейлерів, морських та річкових поромів, барж, терміналів по всій мній кулі. Структура таких компаній будується, виходячи із співвідношення місткості контейнеровозів та перевищуючих їх приблизно в чотири рази вантажних наземних одиниць.

У США триває формування промислово-транспортних комплексів, у яких транспортне виробництво стає частиною єдиного технологічного процесу. Транспортна політика є частиною соціально орієнтованої стратегії держави, в руслі якої національна ефективність економіки характеризується не диційними макроекономічними показниками, а показниками якості життя населення.

Прогресивні зрушення на транспорті виражаються насамперед у створенні високошвидкісних технологій (контейнеровози середніх габаритів перетинають Атлантичний океан за 5 діб), новітніх систем стеження за просуванням товару з використанням супутникових систем зв'язку й інтернету, реалізації товару „від дверей до дверей” через інтернет за схемою: комп'ютер продавця - комп'ютер покупця.

Однак навіть швидкість не завжди є визначальним чинником розвитку галузі. Транспорт, точніше окремі його види, віднесений до найбільш несприятливої в екологічному відношенні сфері діяльності, і наразі відбувається зміна пріоритетів при виборі виду транспорту за екологічними критеріями. Країни ЄС, в яких на частку автотранспорту припадає більше як 80% сухопутних перевезень і близько 70% викидів від усіх джерел, що забруднюють атмосферу, здійснюють переключення вантажопотоків на залізницю, встановлюючи конкурентоспроможні з автотранспортом тарифи. Зростає роль самого тихохідного річкового транспорту в перевезеннях масових вантажів та контейнерів, причому ініціаторами переключення вантажів з автомобільного на поромне, каботажне сполучення є місцеві органи самоврядування під тиском суспільної думки. Відбувається закриття аеропортів у нічний час доби, а натомість - відправлення нічних кур'єрських потягів. З метою зниження впливу на навколишнє середовище при будівництві магістралей створюються переробні виробництва, що призводить до зниження обсягу роботи вантажного транспорту. Функції, що регулюють, координують діяльність різних видів транспорту, транспорту і території, інших секторів економіки виконує держава, причому в останні роки її роль підсилюється. У рамках загальноєвропейського співробітництва особливого значення набуває розробка узгоджених програм модернізації транспортної інфраструктури міжнародного значення, будівництва автомагістралей, на яких значну частку

перевезень (до 80%) становить міжнародний транзит.

Сьогодні інтенсивно формуються промислово-транспортні комплекси, в яких транспортні засоби стають частиною єдиного технологічного процесу, а транспортні витрати включаються в загальні витрати виробництва. При цьому така транспортна продукція самостійно на ринок не надходить. Таким чином, у сфері обігу відбувається перехід від ізольованого фізичного переміщення матеріальних потоків до координованої взаємодії структурних підрозділів - постачальників, перевізників, посередників, споживачів. Ринкові зв'язки оптимізуються в результаті досягнення економічних компромісів, а не конкуренції між учасниками процесу. Для збалансованості інтересів окремих учасників, що функціонують недоодержуючи прибутку, проводиться перерозподіл сукупного прибутку з метою компенсації втрат. Іншими словами, змінюється економічна база побудови тарифів. Під економічним ефектом при цьому розуміють не максимальний власний прибуток, а величину транспортної складової у вартості готової продукції.

Серед форм прояву глобалізації на транспорті варто виділити:

- проектування міжнародних транспортних коридорів;

- концентрацію торгового флоту й об'єднання судноплавних компаній;

- посилення уваги транспортних підприємств до реалізації принципів максимізації освоєння світових вантажопотоків.

Загальною формою реалізації принципів глобалізації на транспорті відповідно до критеріїв мінімуму часу доставки товарів, оптимізації запасів і страхових ризиків є розширення логістичних систем і мультимодальних транспортних технологій. Ці принципи транспортного забезпечення глобальних економічних відносин визначають удосконалення вантажопотоків і оптимізацію участі кожного транспортного підрозділу в їхньому освоєнні відповідно до техніко-економічних особливостей. Для України формування і розвиток логістичних виробничих, торговельних, транспортних та інформаційних систем - один з найважливіших напрямів на цьому шляху, так як його реалізація дозволить прискорити інтеграцію нашої країни у світовий економічний та інформаційний простір.

Першочерговим завданням є формування регіональної транспортно-логістичної інфраструктури та її поступова інтеграція з національною і міжнародною транспортно-логістичними системами вантажо- і товароруху, що сприятиме входженню України у світове товариство рівноправного партнера.

Розвиток мультимодальних технологій доставки товарів вимагає вирішення на міжрегіональному рівні основних завдань з метою

забезпечення стійкості транспортного обслуговування світогосподарських зв'язків.

Концепція стійкості обслуговування глобальних економічних відносин на основі міжнародних транспортних коридорів зводиться до інтенсифікації використання базових магістралей і транспортних вузлів за критерієм мінімуму часу і витрат на доставку товарів. Одночасно виникає проблема перерозподілу негативного впливу транспортних технологій на стан навколишнього середовища. Зберігається невизначеність деяких принципів концентрації транспортних технологій, тому з'являються ініціативні напрями вирішення міжрегіональних транспортних проблем. При цьому не враховується, що транспорт працює у визначеному часі і просторі і штучно стимулювати його розвиток неможливо. Цим, зокрема, пояснюється провал стратегії постачання каспійської нафти на європейські ринки по трубопроводу Одеса-Броди. Пріоритетним елементом розвитку сучасних транспортно-логістичних систем є міжнародні (мультиmodalні) транспортні коридори (МТК), які концентрують на генеральних напрямках транспорту загального користування - залізничного, автомобільного, морського, трубопровідного, а також теплокомунікацій. Сьогодні міжнародні транспортні коридори реалізують розширений спектр транспортних послуг. Це, по-перше, доставка вантажів найкоротшим шляхом і в мінімальні терміни. У МТК відбувається також перевалка вантажів з одного виду транспорту на інший та їхня обробка. Весь комплекс транспортних робіт вимагає розвитку як власне шляхів сполучення (автомобільні дороги, залізничні колії), так і транспортно-складських комплексів (ТСК) обробки і перевалки вантажів (водні і повітряні порти, залізничні станції, контейнерні термінали), всієї транспортної інфраструктури (під'їзні шляхи, ремонтні підприємства, розгалужена сфера послуг). Особливо важливу роль у системі МТК відіграє розвиток інформаційної інфраструктури, що акумулює, обробляє, зберігає й утилізує інформацію про наявність вантажу, потребу в тих або інших транспортних засобах, забезпечує безперервне спостереження за проходженням вантажів і підвищує рівень їх збереження. Основним принципом створення та функціонування МТК є принцип рівної зацікавленості, тобто отриманий прибуток як підсумковий результат виробничої діяльності розподіляється пропорційно до вкладу кожної сторони в МТК.

Висновки. Міжнародну інтеграцію слід розглядати як сучасну тенденцію глобалізаційних світових перетворень, вищою стадією інтернаціоналізації господарського життя. Найбільш розвинену форму міжнародна інтеграція досягла у Західній Європі, що визначилось перш за все в існуванні такого потужного регіонального об'єднання як ЄС.

В основі інтеграційних процесів на транспорті лежить тенденція до об'єднання всіх транспортних мереж в єдину світову мережу. Стійкість і збалансованість функціонування інтегрованою транспортною системою буде досягнуто за таких умов: використання єдиних правил експлуатації об'єктів виробничої інфраструктури її обслуговування транспортних та вантажних потоків; адекватність тарифної політики інтересам світогосподарських зв'язків; реалізація єдиної технологічної політики всіх складових МТК;

- формування конкурентоспроможного техніко-економічного рівня транспортних підприємств;
- формування комплексного контролю безпеки транзитного потоку;
- відмова від усіх форм затримки транзитних вантажопотоків на принципах вільного проходження суміжних транспортних систем із відстеженням часу й контрольного проходження вузлових пунктів національних зон МТК; обмеження загального рівня зборів - митного, екологічного, та інших.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Бакаєв О.О., Пирожков С.І., Ревенко В.Л. Міжнародні транспортні коридори – особливий пріоритет України на шляху інтеграції у світову економічну систему // Стратегічна панорама. – 1999. - №4. – С.37-55.
2. Голіков В.І. Україна у вирі світової глобалізації // Економіка і прогнозування. – 2000. - №2. – С.29-32.
3. Губський Б.В. Європейський вектор інтеграційної політики України // Економіка України. – 2003. - №5. – С.19-27.
4. Маркс К., Енгельс Ф. Манифест комуністической партии. – М.: Госиздат, 1961. – 72 с.
5. Некипелов А. Процесс глобализации и выбор странами СНГ сценариев социально-экономического развития // Общество и экономика. – 2002. - №2. – С.18-30.
6. Новікова А.М. Україна в системі міжнародних транспортних коридорів. – К.: НІМБ, 2003. – 494 с.
7. Пахомов Ю.М., Лук'яненко Д.Г., Губський Б.В. Національні економіки в глобальному конкурентному середовищі. – К.: Україна, 1997. – 237 с.
8. Пашенко Ю.Є., Никифорок О.І. Транспортно-дорожній комплекс України в процесах міжнародної інтеграції.- Ніжин. Видавництво «Аспект-Поліграф». 2008. – 190 с.
9. Самуельсон П. Економіка: В 2 т. – М.: НПО «Алгон», ВНИСИ «Машиностроение», 1994. – Т.2. – 520 с.
10. Смит А. Исследование о природе и причинах богатства народов // Изд. Социально-

экономической литературы. – М., 1962. – 683 с.

11. Филина В.Н. Транспортная логистика: современные проблемы и направления развития // Проблемы прогнозирования. – 2004. - №1. – С.13-16.

12. Шишков Ю. Глобализация – враг или союзник развивающихся стран? // Мировая экономика и международные отношения. – 2003. - №4. – С.3-14.

Аннотация. В статье рассматриваются теоретические и практические проблемы, тенденции связанные с разработкой стратегии международной интеграцией ТДК Украины.

Ключевые слова: международная интеграция, глобализация, транспортно-дорожный комплекс (ТДК), проблемы международной интеграции ТДК Украины.

Summary. The article is devoted to the theoretical and practical problems, trends dealing with developing of the strategy of international integration of Ukrainian TRC.

Keywords: international integration, globalization, transport road complex (TRC), problems of TRC integration.

Експерт редакційної колеї к.е.н., доцент УкрДАЗТ Назаренко І.Л.

УДК 629.472.7.083.003.1

ПРИЧИНИ НЕЕФЕКТИВНОЇ РОБОТИ ТЕХНІЧНОЇ БАЗИ ДЛЯ РЕМОНТУ ВАТАЖНИХ ВАГОНІВ

Булгакова Ю.В., аспірант (ДНУЗТ)

Проведено аналіз стану технічної бази з ремонту вантажних вагонів для обґрунтування необхідності проведення її реструктуризації

Ключові слова: вагонні депо, вантажні вагони, ремонт, потужність, реструктуризація.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями.

У забезпеченні працездатного стану вантажного вагонного парку ключову роль відіграє технічна ремонтна база, оскільки ефективність експлуатації вантажних вагонів, як правило, визначається своєчасним і якісним ремонтом. За часи радянського союзу вагонні депо були досить потужні, технічно оснащені. Їх програма ремонту сягала 5 000 – 7300 вагонів на рік. Ремонт, як правило, виконувався на спеціалізованих потокових лініях.

Після 1991 року внаслідок скорочення обсягу вантажів Укрзалізниця не мала потреби у великій кількості вантажних вагонів. Надлишкові вагони різалися на металолом. Таким чином, їх кількість скоротилася майже вдвічі, а кількість вагонних депо залишилася незмінною. В результаті технічна ремонтна база перебуває у досить складному положенні: вагонні депо ліквідують спеціалізацію і виконують одночасно ремонт кількох типів вантажних вагонів стаціонарним методом; внаслідок нестачі об'єктів ремонту, депо працюють не на повну потужність; термін простою вагонів в депо збільшився в 1,5 рази; ремонтні послуги надаються на низькому рівні; зросла собівартість ремонтних робіт і т. д.

Для створення потужної, ефективної технічної ремонтної бази необхідно провести її реструктуризацію з врахуванням можливості:

1. Побудови нової організаційної структури управління вантажними вагонними депо в умовах акціонування галузі.

2. Оптимізації розмірів технічної ремонтної бази, тобто визначення та впровадження науково-обґрунтованих та перевірених практикою потужності, спеціалізації та методу ремонту з урахуванням забезпечення її об'єктами ремонту, завдяки яким досягаються мінімальні витрати різноманітних ресурсів (матеріальних, трудових, фінансових, інформаційних) на виробництво у результаті чого досягається мінімальна собівартість ремонту вантажних вагонів [1].

Для вирішення цієї наукової проблеми треба розробити теоретико-методичний підхід щодо раціонального перерозподілу потужності технічної бази для ремонту вантажних вагонів в умовах акціонування галузі за рахунок спеціалізації, концентрації окремих видів ремонту, можливості проведення реконструкції вагонних депо та оптимізації їх потужностей; приєднання частини вагоноремонтних депо до залежних компаній-операторів; побудови нової організаційної структури управління технічною ремонтною базою, що є науковою новизною.

Дана стаття частково вирішує цю новизну, оскільки дозволяє створити основні цілі для її досягнення.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Серйозні дослідження в цьому напрямку здійснили такі вітчизняні вчені, як: Сенько В.І. [2],